



Приложение 1:

Становище

на Съюз на урбанистите в България
по Проект на закон за движение по пътищата, представен за обществено обсъждане на
24.01.2019 г.

1. Така предложеният проектозакон противоречи на целите, обосноваващи неговото изготвяне, и на целите и мерките на Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България, като създава предпоставки за влошаване на пътната безопасност в населените места и значително влошава условията за придвижване и безопасността на пешеходците.

2. **Считаме, че с влизане в сила на новите разпоредби практиката на обособяване на паркинги върху тротоари ще бъде трайно и безвъзвратно утвърдена в противоречие с целта на закона и обществения интерес. Ще се произведе дисбаланс между правата и интересите на отделни участници в движението, като се създадат предпоставки за допълнителни бариери пред придвижването на най-уязвимите групи.** В частност на местните администрации ще се дадат (вече еднозначно) допълнителни възможности за обособяването на нови паркоместа върху тротоарните площи - разполагани перпендикулярно или по друг начин спрямо оста на пътя, от лявата страна на пътя на еднопосочни улици и при по-малко от 2 метра площ за движение на пешеходци. Съответните текстове предвиждат облекчаване на условията и твърде общ ред за урегулиране на паркоместа, без да са отчетени негативните последици, които влизането им в сила ще произведе, както и дали допринасят за постигане целта на закона.

3. **При така заложените постановки на проектозакона е възможно да бъдат компрометирани важни за местните администрации и гражданите политики, насочени към подобряване на общата мобилност, повишаване качеството на атмосферния въздух, намаляване на тежките ПТП и пътния травматизъм.** За да изпълнят националните си цели и целите на Европейския съюз (ЕС) по отношение на цитираните политики, държавите от съюза въвеждат регламенти, чрез които търсят да намалят използването на автомобили и да насърчат пешеходното придвижване. И обратното - непрекъснато улесняване ползването на личните автомобили за сметка на достъпа до пешеходна инфраструктура води до увеличаване степента на автомобилизация на населението и спад в ползването на алтернативни начини за придвижване - пеша, с велосипед или обществен транспорт. Последното е контрапродуктивно и компрометира усилията на държавните и местни власти да намалят излъчваните вредни емисии и фини



прахови частици, да повишат общата мобилност, да намалят броя и тежестта на пътните произшествия, да създадат качествена градска среда. В случая на масово обособяване на места за паркиране върху тротоари качеството на градската среда тежко се компрометира, както и следва да се правят непрекъснати вложения във възстановяване на увредените пешеходни настилки. В този смисъл тези практики са социално и икономически неизгодни.

Още веднъж препоръчваме законодателят да подходи внимателно към регламентите, касаещи безопасността на пешеходното движение и използването на тротоарите за цели, различни от неговото провеждане като създаде ограничения за прилагането на такива възможности от страна на местните власти - в редки случаи, по изключение и при гарантирана защита интересите на всички участници в движението.

Основавайки се на горното и експертния си опит като специалисти в областта на устройството на територията, градската мобилност и градската среда, правим следните възражения и предложения:

1. Категорично възражаваме срещу текстовете на чл.5, ал. 3 и чл. 78, ал. 2 - 5 и настояваме за промяна в законовите постановки, касаещи ползването на пешеходната инфраструктура (тротоари) за други цели освен провеждане на пешеходно движение, вкл. за паркиране.

Видно от гореизложеното разпоредбите на чл.5, ал. 3 и чл. 78, ал. 2 - 5 от законопроекта доказано противоречат на заложените в него цели и целите на Националната стратегия за подобряване безопасността на движението (2011-2020. Изказваме обосноваването си на това съмнение, че цитираните разпоредби са въведени с друга цел, а именно - предоставяне на възможност на местните администрации да търсят решение на проблема с паркирането. Считаме за недопустимо търсенето на решение на кризата с паркирането в населените места като проблемът на една група участници в движението - водачите на ППС, с цялата му тежест, се прехвърля върху друга група - най-многобройната и уязвима група на пешеходците.

Считаме, че решението на този проблем следва да не се търси чрез постановките на ПЗДвП, а съобразно насоките на националната стратегия, а именно:

- нормативна уредба, държавна и местна политика, насочени към намаляване ползването на автомобил и създаване на промяна на нагласите, стимули и удобства за ползване на алтернативни начини на придвижване;
- изграждане на подземни, наземни и надземни паркинги с цел освобождаване на тротоарите и пътното платно от спрели и паркирани автомобили.



С приемането на текстовете на чл.5, ал. 3 и чл. 78, ал. 2 - 5 ситуацията, в която се намират съвременните български градове по отношение високото ниво на автомобилизация и недостатъчното места за паркиране, няма да се подобри. Напротив - тенденцията, както и установените практики на паркиране, ще получат допълнителна легитимация за сметка на утежнената пътнотранспортна обстановка.

Законът следва да създава предпоставки за **възстановяване и поддържане на баланса между интересите и правата** на отделните участници в движението по пътищата. В тази връзка той трябва да води до **редуциране на възможностите за паркиране върху тротоари и за пълноценно използване на пешеходната инфраструктура от пешеходци - безопасно, удобно и безконфликтно, а не обратното.**

2. **Настояваме вместо разпоредбата на чл. 5, ал 3, изрично да се постанови, че пешеходната инфраструктура, респ. тротоарите, се ползва изключително с цел провеждане на пешеходното движение**, с което да бъде защитен интересът на най-многобройната, всеобхватна и уязвима група участници в движението. Законодателят следва да не забравя, че тази група включва децата, хората в неравностойно положение и техните придружители, други хора с постоянни затруднения в придвижването, вкл. възрастни хора, болни, родители с детски колички и др., и следва да създава условия и ред, както и гаранции, насочени към все по-голямото улесняване на тяхното придвижване, а не обратното.

3. В случай, че законодателят предвиди изключения, при които тротоарите да се ползват и с друга цел, следва това да е при извънредни обстоятелства и в много редки случаи. **Законодателят следва да създаде необходимите строги изисквания - както съгласно закона, така и чрез въвеждането на задължение за органите на местната власт да изработят и приемат наредби, чрез което да създадат гаранции че:**

а.) за всяко предвидено изключение са взети предвид интересите на всички засегнати групи и е проведено обществено обсъждане;

б.) ползването на тротоари за други цели, като паркиране и поставяне на преместваеми обекти, е действително при извънредни обстоятелства, по изключение, без възможност изключението да надделява над правилото;¹

¹ Например с чл. 12 на Наредбата за организацията на движението на територията на Столична община (Приета с Решение № 332 по Протокол № 48 от 19.05.2005 г., посл. изм.) се забранява изрично паркирането върху тротоари, докато в последващите разпоредби се въвеждат изключения от това правило:

- Чл. 47. По изключение се допуска престой и паркиране на пътни превозни средства /ППС/ с допустима максимална маса до 2,5 тона върху тротоарите, ако откъм страната на сградите остава лента с широчина не по-малко от 2 метра за преминаване на пешеходците.
- с чл. 54 в зоните за почасово паркиране върху разрешените за паркиране места на тротоари, се разрешава паркиране на ППС с допустима максимална маса до 2.5 тона и на микробуси и автобуси с до 12



в.) че при никакви обстоятелства не е допустимо за дейности, които не са свързани с пешеходно придвижване, да се отнема значителна или преобладаваща площ от тротоарното пространство, вкл. за разполагането на преместваеми обекти или отстъпено тротоарно право;

г.) преди да допусне изключения местната администрация е провела нужните анализи - за всяка отделна зона или всеки отделен случай на прилагане на изключения, и е предвидила мерки, с което ползването на тротоари, вкл. за паркиране и разполагане на преместваеми обекти, е съобразено с капацитета на тротоара и провеждания пешеходен поток; не създава затруднения за безпрепятстваното, безконфликтно и безопасно движение на пешеходците и/или допълнителни затруднения пред придвижването на хора в неравностойно положение, възрастни, болни, деца, родители с колички и др. представители на най-уязвими групи.

Разпоредбите следва да са разписани така, че в бъдеще да доведат до пълно освобождаване на тротоарите от паркиране и други нехарактерни дейности.

4. Категорично възразяваме срещу отпадането на изискването за минимално разстояние за престой и паркиране на ППС преди пешеходни и велосипедни пътеки в чл. 81 ал. 1, т. 6.

Създаването на единен национален минимален стандарт е необходимост, за да се гарантира взаимната видимост между всички участници в движението и за гарантиране на еднакви и разпознаваеми пътни ситуации, независимо от собственика или управляващия пътя. Това е важен аспект за осигуряване на минимални условия за безопасност при пешеходни и велосипедни пътеки и предвид ниското ниво на поддръжка на пътната маркировка в населените места в страната от собствениците и управляващите пътищата. Необходимостта от гарантиране на минимални изисквания се потвърждава от големия брой ПТП на пешеходни пътеки, често със загинали пешеходци, вследствие на намалена видимост.

Премахването на минималното разстояние противоречи на целта на закона, а именно “да се осигури безопасно движение по пътищата и опазване на живота и здравето на участниците в движението” (чл. 1 (2) от ПЗДвП); да има “положителен ефект върху всички участници в движението по пътищата”; да създаде “допълнителни правила, целящи повишаване на безопасността на велосипедистите, пешеходците и слязачите и качващите се в превозните средства пътници”. Премахването на минималното разстояние за престой и паркиране преди пешеходни и велосипедни пътеки няма да постигне и очакваните резултати от прилагане на новия ЗДвП, а именно: “По-висока безопасност на движението по пътищата и формиране на трайна тенденция за намаляване броя на тежките пътнотранспортни произшествия и

пътнически места (на практика тук се обхващат множеството от централна градска част и периферните му жилищни зони);



пострадалите при тях лица”, “**по-добра видимост** на уязвими участници в движението” и “**гарантиране на необходимата** видимост на пешеходците от приближаващите пешеходната пътека моторни превозни средства”. Предложеният в ПЗДВП текст не отговаря и на мерките на Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на РБ, изискващи “въвеждане на по-безопасен **стандарт за инфраструктурно моделиране** на местата, където пресичат пешеходци” и “**повишаване на видимостта на пешеходците** в тъмната част от денонощието”, които предполагат създаване на универсални за страната стандарти - изисквания за устройване на местата за престой и паркиране и гарантиране на видимостта на пешеходците.

Оставаме на разположение за обратна връзка и участие в работни групи и дискусии по въпроси, свързани с ефективното и безопасното провеждане на пешеходното и всички останали видове движение на адрес info@bgplanning.org.

Приложение: Сравнителна таблица с коментари и предложения

С уважение,

25.03.2019 г.

Съюз на урбанистите в България

