

Предложение за изменение и допълнение на Наредба за реда за поставяне на преместваеми обекти за увеселителна, търговска или друга обслужваща дейност и елементите на градското обзавеждане на територията на Община Пловдив

От Добромира Костова, Веселина Александрова, Веселка Христамян и Владимир Славенски
общински съветници в ППГОС „Демократична България“ – Обединение в Общински съвет Пловдив

§ 1. В чл. 1 се правят следните допълнения:

1. В алинея 1, след думата „търговска“ се добавя запетайка и думата „спортна“.
2. В алинея 3 след израза „зони за платено и безплатно паркиране“ се добавят запетайка и изразът „открити и закрити велопаркинги и“;
3. В алинея 5 след думата „жизнена“ се добавя изразът „и здравословна“.

§ 2. В чл. 5 се правят следните допълнения:

1. В алинея 3, т. 3 след израза „зони за кратковременно паркиране“ се добавя изразът „както и откритите и закрити велопаркинги“;
2. В алинея 3, т. 2 след израза „декоративни огради с височина до 70 см“ се добавя изразът „скоби за открити велопаркинги“.
3. В алинея 3, т. 5 накрая на текста се добавя запетайка и изразът „включително закрити паркинги за инвалидни колички, самостоятелни или съвместени със закрити велопаркинги.“.

§ 3. В чл. 14 се правят следните допълнения:

1. В алинея 1 след израза „преместваеми декоративни огради с височина до 70 см“ се добавя изразът „скоби и ограждения към открити велопаркинги“;
2. В алинея 3 след израза „зони за кратковременно паркиране“ се добавя изразът „както и към откритите и закрити велопаркинги“;
3. В алинея 4 след израза „зони за кратковременно паркиране“ се добавя изразът „както и към откритите и закрити велопаркинги“;
4. Създава се нова алинея 12 със следния текст: „Не се поставят открити или закрити велопаркинги в ЗОНА А – I пешеходна зона на Пловдив или в други пешеходни зони, освен при наличие на вело-алея на разстояние до 30 метра.“

§ 4. В Преходните и заключителни разпоредби на наредбата:

Създава се нов § 15а със следния текст:

§ 15а. По смисъла на тази наредба:

1. „Открит велопаркинг“ е паркинг за велосипеди, който представлява елемент на велосипедната инфраструктура по смисъла на § 2, т. 1 от Допълнителните разпоредби на Наредба № РД-02-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно – транспортната система на урбанизираните територии;
2. „Закрит велопаркинг“ е паркинг за велосипеди, който представлява елемент на велосипедната инфраструктура по смисъла на § 2, т. 1 от Допълнителните разпоредби на Наредба № РД-02-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно – транспортната система на урбанизираните територии.
3. „Скоба за открит велопаркинг“ е метално съоръжение, позволяващо паркинг за велосипеди в изправено положение с възможност за заключване с верига и катинар, който представлява елемент от градското обзавеждане, по смисъла на чл. 56, ал. 10 от ЗУТ и елемент на велосипедната инфраструктура по смисъла на § 2, т. 1 от Допълнителните разпоредби на Наредба № РД-02-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно – транспортната система на урбанизираните територии.

Предложението има следните МОТИВИ:

По същество предложението представлява допълване на няколко разпоредби от Наредбата, така че да позволи развитие на велосипедната инфраструктура и по-конкретно поставянето на открити велопаркинги (тип скоби за заключване с верига и други подобни) или закрити велопаркинги (тип навес и други). Съвременното градоустройство изисква общ стил и параметри на поставяните преместваеми обекти или съоръжения. От друга страна, допълненията позволяват редица дейности на Община Пловдив, свързани с проектирането и съдействието за развитие на велосипедна инфраструктура.

Град Пловдив има предпоставката да се развива като един образцов европейски град, в който има по-малко вредни емисии отделяни от трафика на транспорта. За да се случи практически е необходимо да се предприемат стратегически мерки, които да отворят възможностите за масовото използване на алтернативен транспорт. Най-добрата алтернатива, която можем да копираме от други развити европейски градове, които имат подобен релеф и големина е използването на велосипед.



(На снимката виждате кадър от град Утрехт в Нидерландия, където велосипедът е основното средство за придвижване)

Община Пловдив можем да се похвалим, че вече имаме направена крачка в тази посока, а именно – изградени велотрасета. Велотрасетата с всяка изминала година се използват все повече, което доказва необходимостта както от тяхното разширяване, така и от изграждане на допълнителна инфраструктура включваща допълнителни съоръжения за велосипедите, където да се съхраняват за удобство на ползвателите им, а именно вело гаражите.

Велогаражът е устойчиво съоръжение за закрито домуване на велосипеди. Той е средство за удобно и безопасно съхранение на велосипедите, особено при редовната им употреба. Велогаражът служи за опазване на велосипедите от посегателство и от нежелани влияния на околната среда. Поставен наблизо до жилищата, велогаражът е полезен за лесен и бърз достъп на обитателите им до техните велосипеди.

Велогаражите представляват преместваеми обекти, които заемат 4 пъти по-малко място от гаражите за автомобилите. На практика мястото необходимо за един автомобил ще може да предостави такова на 4 велосипеда. Създаването на това удобство ще може да убеди много от гражданите да се снабдят с велосипед, защото повечето от тях помещават апартаменти в жилищни сгради, където не предоставят възможност за съхранението на това превозно средство. Промените в наредбата ще отвори възможността на хората по тяхна инициатива да се изградят такива гаражи в близост до местоживеенето им, където ще могат да съхраняват не само велосипеди, но и детски и инвалидни колички. Дизайна на гаражите може да е най-различен, но той трябва да осигурява сигурност за съхранението на превозните средства.



(На снимката виждате един примерен изглед на велогараж)

В общия случай площите около жилищните сгради са собственост на Общината, но досега общинските наредби не упоменават изрично поставянето на велогаражи, поради което то би струвало на собствениците им в пъти повече задължения към Общината за единица площ, отколкото, например, наемането на паркомясто за автомобил; всъщност повечето автомобили домуват безплатно по улиците.

Изграждането на спортни съоръжения също следва да е приоритет за града ни, защото в последните години само се говори за важността на темата, а на практика нямаме реализирани такива преместваеми обекти на терен. Не е адекватно да се обсъжда колко е необходимо децата да спортуват и в същото време да сме им отнели тези възможности. Ние като представители на общинската власт следва да се възползваме, за да създаваме повече възможности за спорт и екологична среда. Няма по-здравословен и екологичен транспорт от велосипедния, не се вдига прекомерен шум и не се задръстват кръстовищата. Пловдив разполага с равнинен терен и площта му не е голяма, което е идеална предпоставка за използването на велосипеди.

Велогаражите ще бъдат една иновативна стъпка за града ни, което ще бъде пример и за други градове. Тази стъпка ще бъде в посока град за хората, защото основната идея е създаването на удобство и повече комфорт на гражданите, което от своя страна ще доведе до промяна в нагласата им за избора на превозно средство в градската среда.

Поставянето на велопаркинги към търговски обекти от техните собственици или съдържатели и стопани се позволява с добавките в чл. 11 от Наредбата. Редът за такова поставяне се приравнява на реда за поставяне на маси и хладилни витрини към търговски обекти.

По-конкретно, добавката в чл. 11, ал. 10 от Наредбата въвежда възможност за етажна собственост (домсъвет) да поставя велопаркинги пред входовете на сгради тип кооперации или междублокови пространства – общинска собственост с учредено право на строеж – в жилищни комплекси.

Скобите и металните съоръжения към откритите велопаркинги се добавят в примерното изброяване в чл. 14, ал. 1 на елементите на градското обзавеждане в Пловдив.

Вносител:



Веселина Александрова



Веселка Христамян



Владимир Славенски



Добромира Костова