

СЪДЪРЖАНИЕ

- 1. Предварителни проучвания на градоустройствените условия и състоянието на градската среда на Столична община с оглед “приемането” на електрически превозни средства (ЕПС);**
- 2. Задание за промени в нормативната уредба за преместваеми обекти;**
- 3. Изготвяне на пакет от предложения (съпътствани от графични приложения) за промени в нормативната уредба;**
- 4. Мотивирано предложение за разработване на цялостна общинска политика за въвеждане на електрически превозни средства (ЕПС) в градската среда;**

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад съдържа проучвателни и проектни продукти, създадени в изпълнение на Договор от 3.10.2011г. между Индустириален клъстер “Електромобили” (ИКЕМ) и Национален център за териториално развитие (НЦТР).

Основната цел на това проучване е да подпомогне мисията на ИКЕМ и по-точно, решаването на проблема със статута и разрешителния режим на зарядните станции.

ИКЕМ има волята да организира български „бизнес лидер” в областта на електромобилите и на зарядната инфраструктура за тях. Тази задача обаче е изключително амбициозна и не е само по силите на клъстера. За реализирането ѝ е нужна мобилизация на голяма обществена и държавна енергия и структури. Предпоставка пък трябва да станат съществени допълнения към законово-нормативната уредба, за които ИКЕМ вече работи. Нужни са също данъчни преференции и финансови стимули, за да не остане каузата химера.

Усилия в тази посока вече са положени. В рамките на пилотен проект на фирма Renegy „Развитие на мрежа от градски зарядни станции за електромобили в България”, е направен опит да се изясни правния/устройствения статут на зарядната колонка. Само ДНСК се е произнесла негативно, т.е. Дирекцията счита, че зарядната колонка по смисъла на Закона за устройство на територията (ЗУТ) е ”строеж”, а не „елемент на градското обзавеждане”.

Това разминаване в третирането на зарядната колонка е сигнал и мотив за установяване на ясна правна дефиниция и статут чрез съответни промени в нормативната рамка.

Първата стъпка в решаването на проблема е създаване на устройствена типология, т.е. идентифициране на основните видове среда за разполагане на зарядни колонки/станции от първи и втори тип¹. На този етап са приложени два основни признака за тази типология – собственост и функционална принадлежност на подходящите/необходимите локализации. Собствеността се разглежда в две уедрени групи – обществена (общинска и държавна) и частна (на физически и юридически лица). Функционалната принадлежност е адресирана към опростен набор от локализации – “синя зона”, жилищни комплекси, индустриални/бизнес зони, вторични обслужващи центрове, “други”. Крайният продукт от това проучване е индикативното набелязване на пространствата за обществено подпомогната и пазарно иницирирана зарядна инфраструктура за ЕПС.

Втората стъпка е формулиране на задание за промени в нормативната уредба с отношение към проблема. На този етап са идентифицирани следните нормативни актове:

¹ а) първи тип – 220V, 15A, 7-8 часа; б) втори тип - 220V, 32A, 3-4 часа;

- Наредба за преместваемите обекти, за рекламните, информационни и монументално-декоративни елементи и за рекламната дейност на територията на Столична община – зарядната колонка се признава за елемент на градското обзавеждане; служебно се създава Схема за разполагане в публични пространства; разрешението за разполагане е безсрочно (опция – до 10 г.); не се прилагат зоновы ограничения; разрешението за разполагане в общински пространства се базира на Договор с общината или ПЧП;
- Наредба за общинската собственост – операторите на зарядни мрежи и инвеститорите на зарядни колонки получават «право на ползване» (възмездно или безвъзмездно) на мястото за монтаж на зарядна колонка в улична регулация за срок до 10 г. (опция - безсрочно);
- Наредба № 2 от 29.06.2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии – зарядната колонка става предмет на нормиране и устройствени правила за монтаж;
- Наредба № 8 от 14.06.2001 г. за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове – местата за паркиране и гариране на ЕПС стават задължителен елемент на ПУП, както и на план-схемата на транспортно-комуникационната система към ОУП;
- ЗУТ – включване на „зарядна колонка за ЕПС” сред изброените под термина „други елементи на градското обзавеждане” – чл. 56, ал. (1);
- Наредба № 6 от 9.06.2004 г. за присъединяване на производители и потребители на електрическа енергия към преносната и разпределителните електрически мрежи – Срокът за изготвяне на становище за присъединяване на зарядна колонка (преместваем обект) да бъде определен „до 14 дни”.

Третата стъпка е набелязване на основни насоки за общинска политика за въвеждане на електрически превозни средства (ЕПС) в градската среда. Улеснение в това отношение предоставят вече съществуващите практики в страните с развити икономики², както и детайлното предложение на ИКЕМ.

² Тук са проучени и адаптирани провизии от национални политики за електромобилността на САЩ, Англия, Испания, Франция, Германия, Холандия, Австрия, Дания и Португалия

1. Предварителни проучвания на градоустройствените условия и състоянието на градската среда на Столична община с оглед “приемането” на електрически превозни средства (ЕПС);

Зареждането на електромобил трябва да е поне толкова лесно и удобно, колкото на автомобил с ДВГ на бензиностанция. Не трябва да има бариери и в използването на различни устройства, различни доставчици/оператори, различни тарифи или типове зарядни колонки. Технологично вече са проектирани и постепенно започват да функционират зарядни мрежи, осигуряващи пълния пакет на услугата „зареждане на електромобил” – от резервацията на зарядна колонка, до проследяване на процеса на зареждане и заплащане.

Това, което все още не е направено, е да се даде ясен отговор къде ще се разположат зарядните колонки и съответните паркоместа.

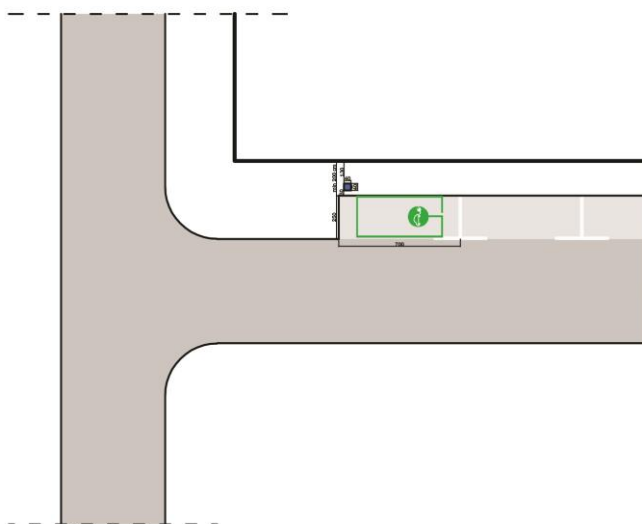
Класическият подход води към създаване на устройствена типология, т.е. идентифициране на основните видове среда за разполагане на зарядни колонки/станции от първи и втори тип. На този етап са приложени два основни признака за тази типология – собственост и функционална принадлежност на подходящите/необходимите локализации.

Собствеността се разглежда в две уедрени групи – обществена (общинска и държавна) и частна (на физически и юридически лица). Основен интерес представляват уличните пространства (включващи тротоарите и прилежащите „джобове” - паркинги). Те са публична общинска собственост. Устройственото „настаняване” на електромобила в тези пространства е свързано с две основни действия – отреждане на определен брой паркоместа и подходящи локализации за зарядните колонки. Тези действия ще се извършат чрез изработването, съгласуването и одобряването на „Схема за разполагане на зарядни колонки за ЕПС”. Устройването на зарядни колонки в частни пространства (и в двете под-групи – с обществен и без обществен достъп) ще става с изработване и одобряване на Индивидуални схеми за разполагане.

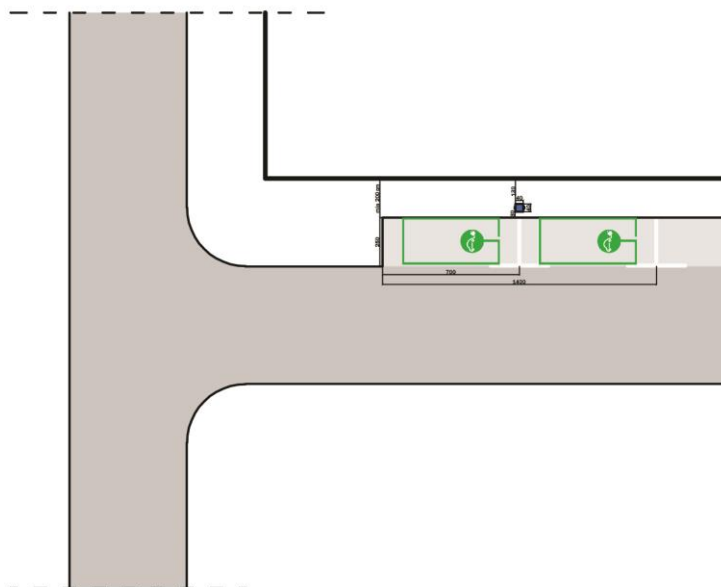
Функционалната принадлежност е адресирана към опростен набор от локализации – “синя зона”, жилищни комплекси, индустриални/бизнес зони, вторични обслужващи центрове, “други”.

Крайният продукт от това проучване е индикативното набелязване на пространствата за обществено подпомогната и пазарно инициирана зарядна инфраструктура. Първо са набелязани типови ситуации за бинома „зарядна колонка – паркомясто“:

- *Надлъжно паркиране* в илюстрираните по-долу две комбинации. Общите устройствени параметри и правила са: габаритите на паркомясто са 250/700 см; колонката се разполага на 30 см от външната линия на бордюра; минималната ширина на тротоара, на който се разрешава монтиране на зарядна колонка, е 200 см;

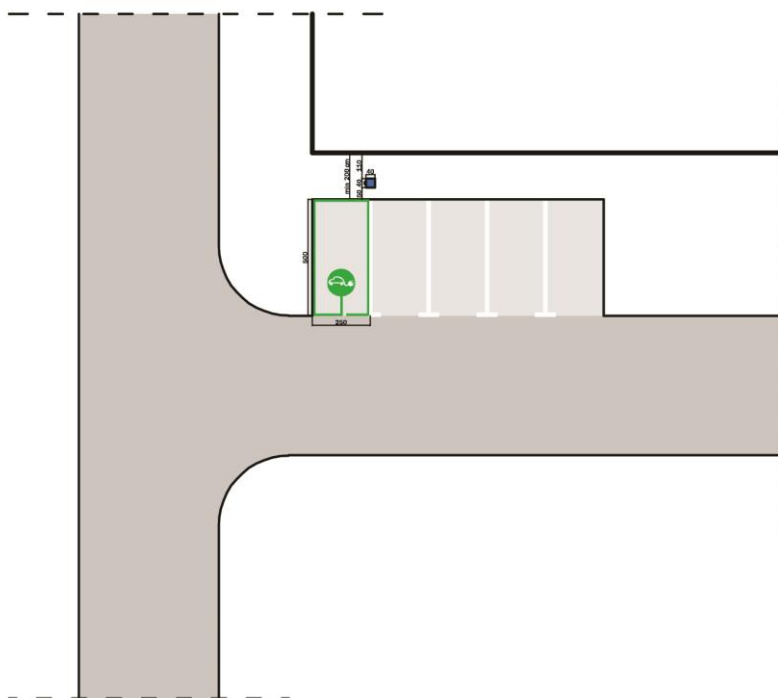


Надлъжно паркиране с 1 паркомясто
за електромобил и 1 зарядна колонка

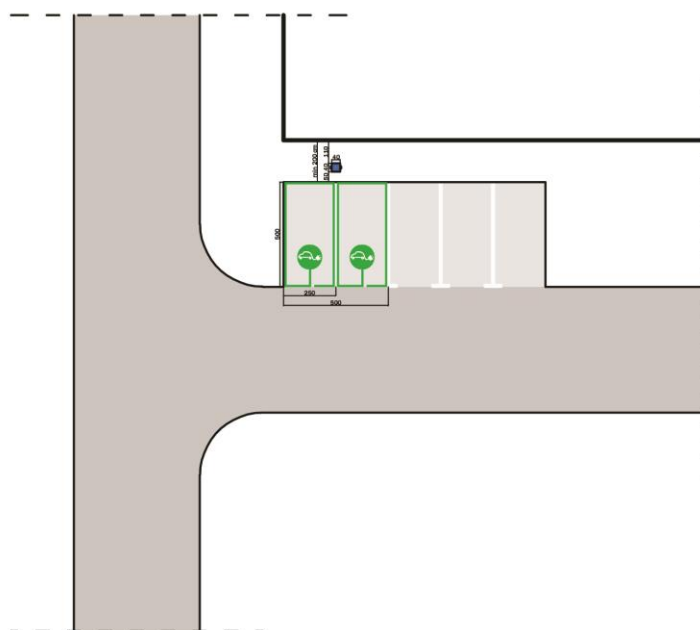


Надлъжно паркиране с 2 паркоместа
за електромобили и 1 зарядна колонка

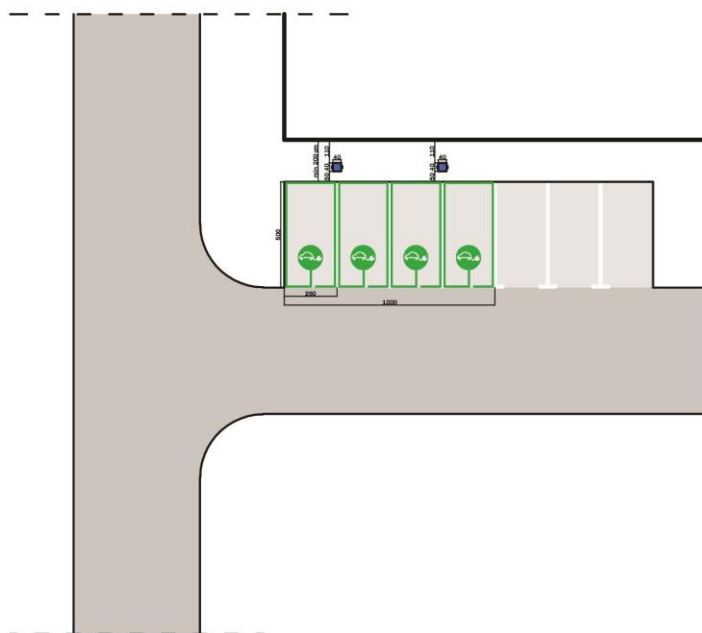
- *Напречно паркиране* - в илюстрираните по-долу три комбинации. Общите устройствени параметри и правила са: габаритите на паркомясто са 250/500 см; колонката се разполага на 50 см от външната линия на бордюра; минималната ширина на тротоара, на който се разрешава монтиране на зарядна колонка, е 200 см;



Напречно паркиране с 1 паркомясто
за електромобил и 1 зарядна колонка

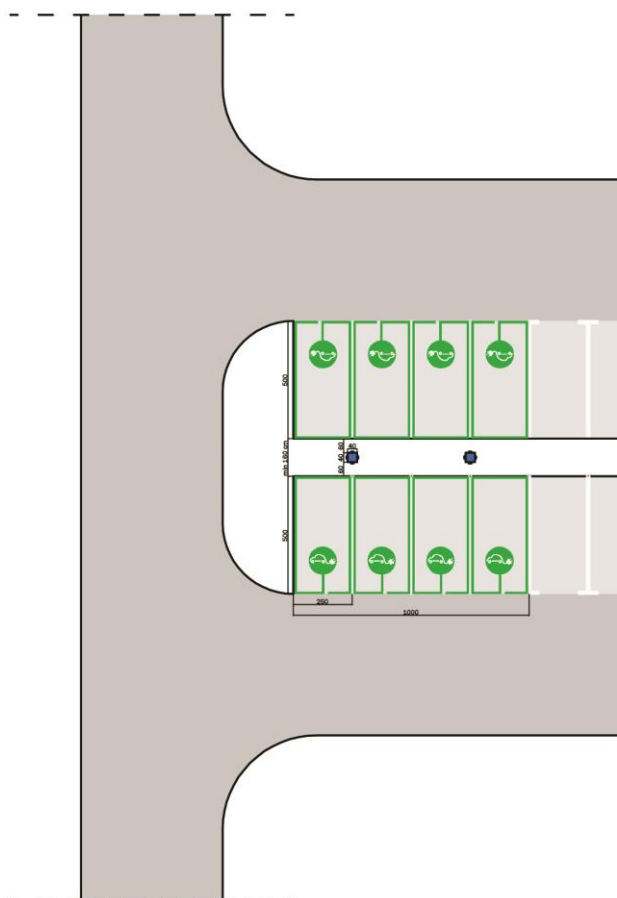


Напречно паркиране с 2 паркоместа
за електромобили и 1 зарядна колонка



Напречно паркиране с 4 паркоместа
за електромобили и 2 зарядни колонки

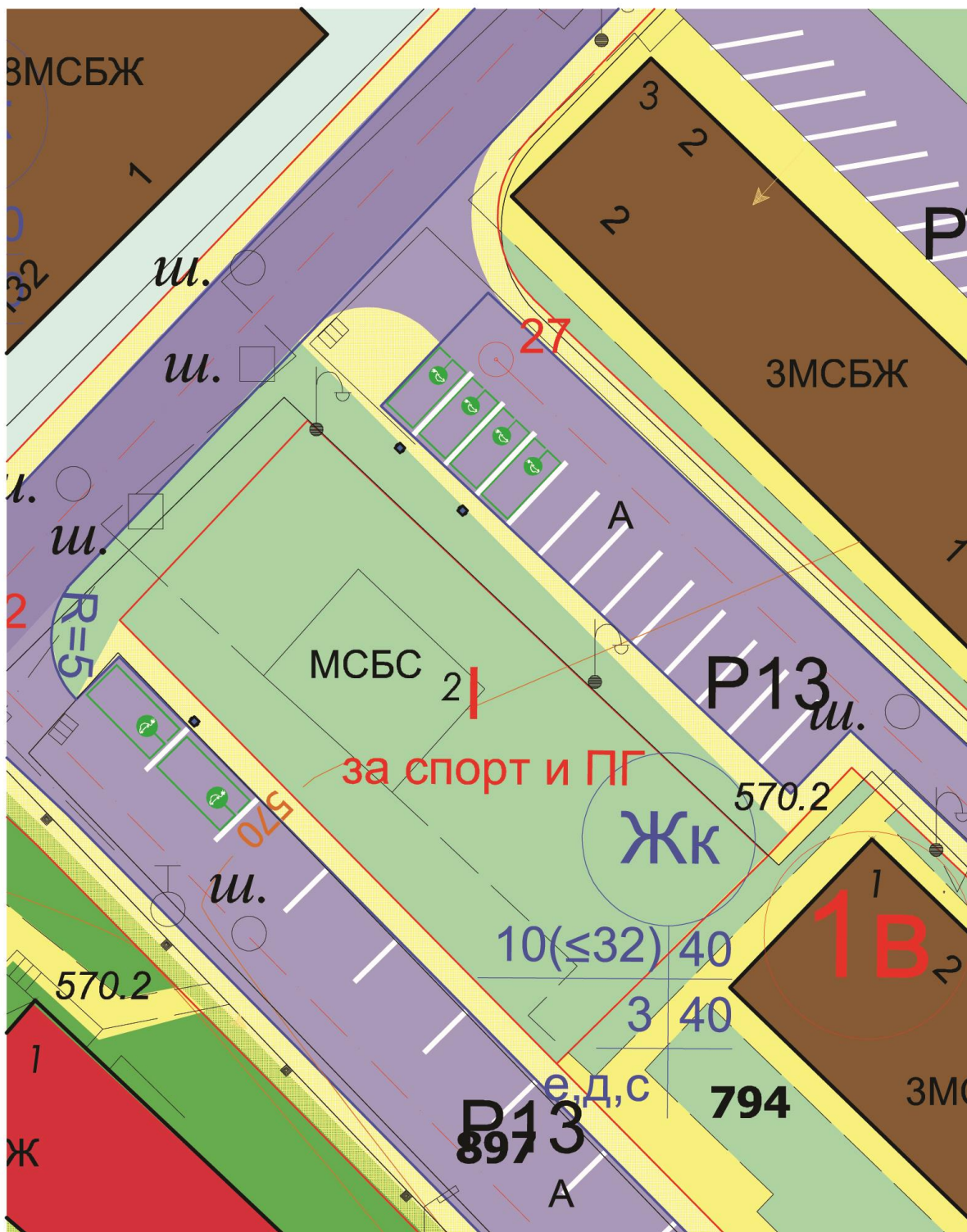
- *Островно паркиране* - в илюстрираната по-долу ситуация. Общите устройствени параметри и правила са като на напречното паркиране, с единствената разлика, че минималната ширина на „острова“ е 160 см;

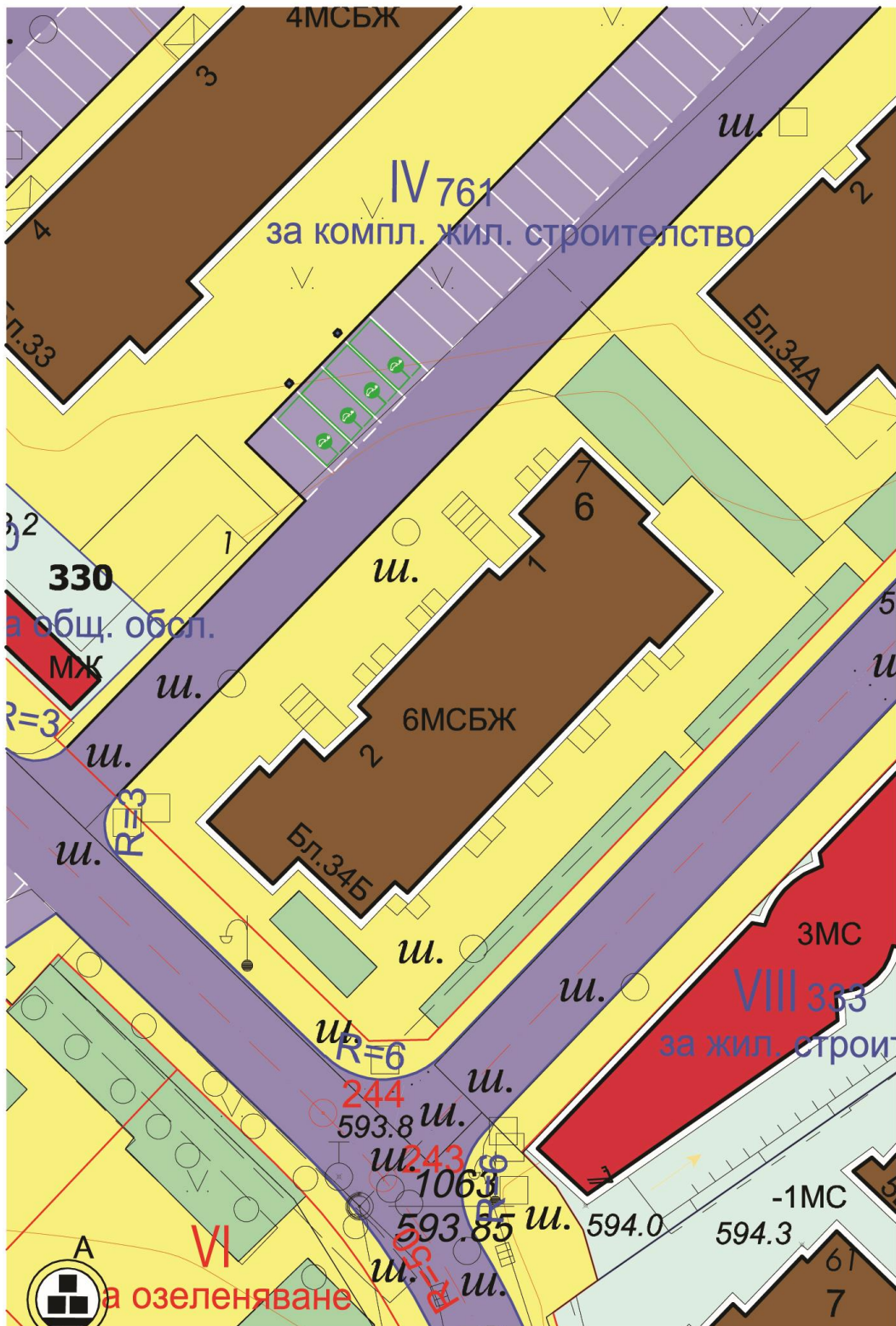


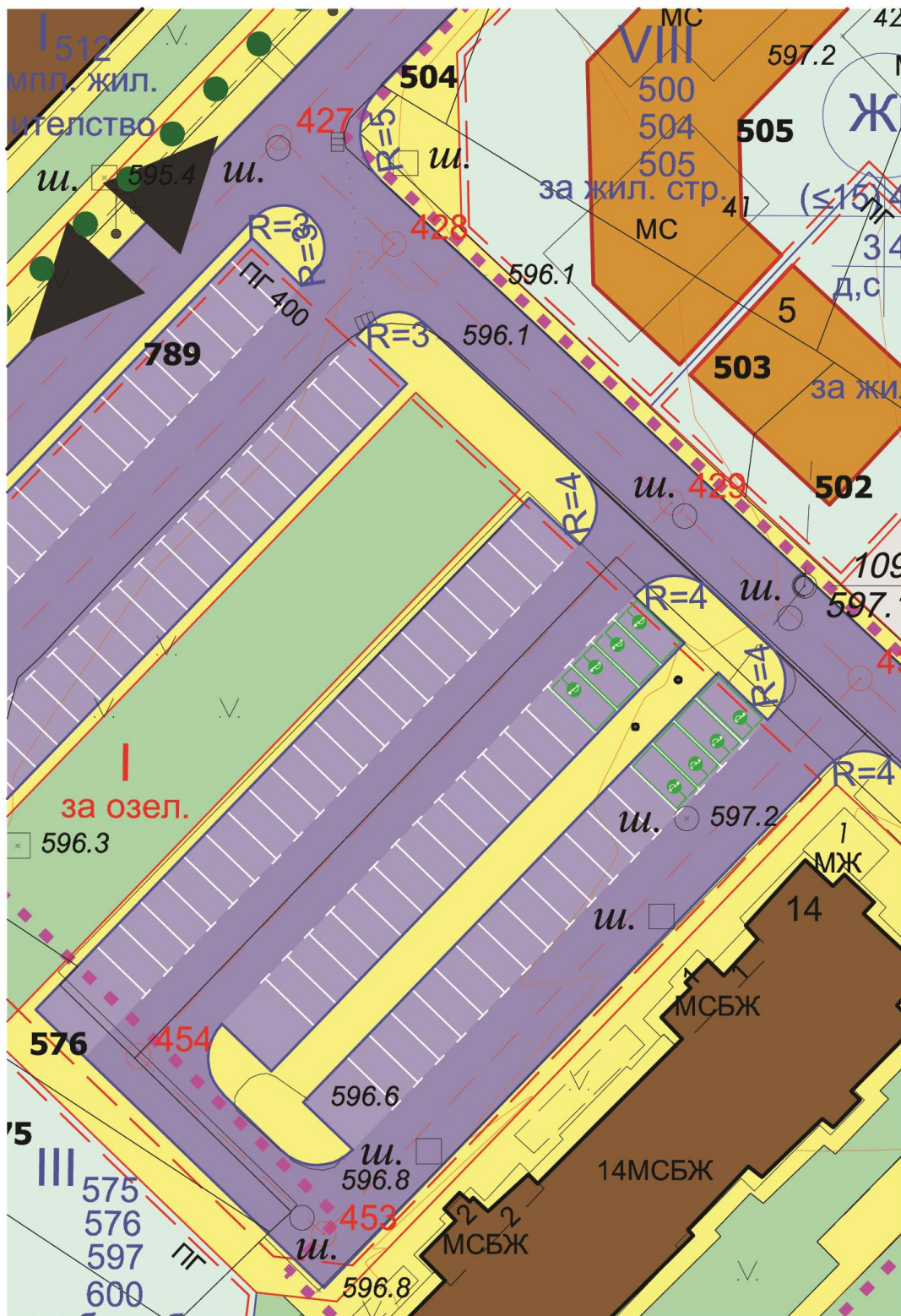
**Островно паркиране с 8 паркоместа
за електромобили и 2 зарядни колонки**

Във втората фаза на устройственото проучване са идентифицирани реални устройствени ситуации по действащи подробни планове за регулация и застрояване (ПУП - ПРЗ). Възможностите за напречно и островно паркиране преобладават в жилищните комплекси, докато в зоните с квартална структура (компактния град) преобладават възможностите за успоредно паркиране.

Долните три фрагмента са ситуации от жилищни комплекси. Показват възможности за групиране и планиране на мрежа от локализации с приемлив изохрон до всички жилищни групи.







Предварително Задание за Схема за разполагане на зарядни колонки в публичните пространства на София:

- По улиците в «синя зона» - 300 паркоместа със 200 зарядни колонки;
- Обществени паркинги в зони I и II – 300 паркоместа с 200 зарядни колонки;
- Обществени паркинги в жилищните комплекси (за успоредно и напречно паркиране) – 2000 паркоместа с 1000 зарядни колонки;

2. Задание за промени в нормативната уредба

Мотиви

Стратегическата рамка и цели в развитието на ЕС през следващите 10 г. са установени. Стратегия «Европа 2020» насочва, фокусира, целеполага и задължава. България вече е дефинирала ангажиментите си с конкретни стойности по целевия пакет.

Електромобилността е един от най-динамичните и реализуеми сектори, съдържащ потенциал за осезателен принос към националните ангажименти по две от петте основни цели на стратегията:

N	ЦЕЛИ НА СТРАТЕГИЯ „ЕВРОПА 2020”	ЕС	БГ	2008/2009
1	Заетост на населението на възраст 20-64 г.	Мин. 75%	76%	62,60%
2	Инвестиции в научно-изслед. и развойна д-ст (НИРД) - % от БВП	3%	1,50%	0,53%
3	Цели „20/20/20” по отношение на климата/енергията:			
	- съкращаване на емисиите на CO2	20%/30%	-	
	- дял на ВЕИ в крайното енергийно потребление	20%	16%	9,60%
	- повишаване на енергийната ефективност	20%	25%	
	- <i>намаляване на енергийната интензивност на БВП</i>	-	50%	
4	Намаляване на дела на преждевременно напусналите училище	10%	11%	14,70%
	Нарастване на дела на висшистите на 30-34 г.	40%	36%	27,90%



5	Намаляване на хората под националните прагове на бедност	с 25% - 20 млн.	16% - с 260000	16,00%
---	--	-----------------	----------------	--------

Този факт е аргумент за нареждане на електромобилността сред политическите приоритети на България.

Електрификацията на градската мобилност и градския транспорт е утвърдена световна тенденция. Освен средствата на масовия градски транспорт, тя включва и автомобила. Европейският консултативен съвет по изследвания на пътния транспорт и Европейската технологична платформа за интеграция на „смайт системи“³, фокусират усилията си върху създаването на „по-интелигентни, по-зелени, по-безопасни и по-конкурентноспособни“ системи за пътен транспорт. Изследователите непрекъснато разкриват убедителни аргументи, че преходът на пътния транспорт към електрическо задвижване е неизбежен. Политиците в много страни вече са „подали ръка“ на бизнеса, като в ред стратегии, програми и специфични нормативни рамки, са осигурили стимули и ресурси за научно-развойна, информационна и маркетингова дейност.

България е на старта и за разлика от много други сфери на иновации, демонстрира амбиция да развива електромобилността във всичките ѝ аспекти и то «в крак» с развитите европейски икономики. Всичко, постигнато до тук е само благодарение на бизнеса. Засега то е малко, но при адекватна подкрепа, би могло да се развива с много по-бързи темпове. Ред е на политиците и законодателите да материаллизират позитивната си позиция в адекватни стимулиращи и/или улесняващи планови документи и нормативни провизии.

Предмет

Предмет на настоящото задание е зарядната инфраструктура за електромобили и по-точно, зарядните станции от първи и втори тип, както и присъединителните съоръжения, нужни за включването им към електроразпределителните мрежи. Зарядната инфраструктура, както и всички останали компоненти на електромобилността, е в период на преходно развитие. Това означава висока вероятност за динамични промени и решения, различни от сега познатите. Независимо от тази прогноза, предметът на заданието се обляга на познатите в момента прототипи на зарядни колонки – висящи и стоящи, с пределни габарити 100/100/200 см.

³ European Road Transport Research Advisory Council, European Technology Platform on Smart Systems Integration, **The Electrification Approach to Urban Mobility and Transport** Strategy Paper, January 24, 2009

Необходими/искани норми и режими- краткосрочен пакет (до 1-2 години)

В момента «зарядна колонка за ЕПС» не фигурира като понятие в нормативната система на България. При опит да се «признае» от ДНСК за «елемент на градското обзавеждане» по смисъла на чл.56 от ЗУТ, е получено отрицателно становище. Този факт, както и демонстрираните инвестиционни намерения за изграждане на зарядна инфраструктура, налагат следните изисквания по отношение на разрешителния режим:

- ✓ Правно дефиниране на «зарядна колонка за ЕПС»;
- ✓ Отнасяне към разрешителния режим за «преместваеми обекти», а не към този за «строежи»;
- ✓ Да няма зоновни ограничения за разполагане в градската среда;
- ✓ Да има специфични устройствени правила за разполагане;
- ✓ Да има специфичен знак за вертикална и хоризонтална маркировка на прилежащите паркоместа;
- ✓ Да получава «разрешение за разполагане» безсрочно или поне за 10 г.;
- ✓ Да се ползва от привилегирован режим за «право на ползване» при разполагане в публична общинска собственост – възмездно, но без конкурс и търг;
- ✓ Да се определи начина и реда за прокарване на кабелно трасе до точката на присъединяване, ползване на сервитутни и др. Права.

И така, фокус на предложения краткосрочен пакет от искания е осигуряване на ясен статут и улеснена процедура за разполагане и функциониране на зарядна колонка за ЕПС.

Предложенията за осигуряване на горните заявки са адресирани към:

А) Наредба за преместваемите обекти, за рекламните, информационни и монументално-декоративни елементи и за рекламната дейност на територията на Столична община:

- зарядните колонки за ЕПС да влязат в предмета на наредбата – чл.5, ал. (1), като «елементи на градското обзавеждане» – същото определение следва да се адресира и към ЗУТ, откъдето черпи правно основание и разглежданата Наредба;

- с третирането на зарядната колонка като „елемент на градското обзавеждане” се постига: облекчен разрешителен режим, възможност за разполагане във всички зони на града.

Б) Наредба за общинската собственост

- зарядните колонки да получат привилегирован режим за «право на ползване» на тротоарното пространство, заемано от тях, по смисъла на чл. 72 или чл. 68 – безвъзмездно или възмездно, но и в двата случая без конкурс, с решение на СОС за срок до 10 г. ;
- стремежът към още по-либерален режим (безвъзмездно, безсрочно, без решение на СОС, а само по опростен административен ред), следва да се търси в нов специфичен нормативен документ на СОС;

В) Наредба № 2 от 29 Юни, 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно - транспортните системи на урбанизираните територии

- ЕПС да се включат като специфичен фактор за оразмеряване на транспортно-комуникационните системи, като наред с прогнозираната към 2020 г. моторизация от 550-600 лични леки автомобили, се добавят 25-30 електромобила на 1000 жители; Аргументите са: а) електромобилът е специфичен/нов вид транспорт и б) в преходния етап на навлизане, електромобилът ще увеличи моторизацията и ще бъде ползван паралелно с конвенционалните автомобили;
- включване на специфична под-норма за ЕПС – към чл. 24, ал. 1 – необходими места за паркиране и гариране;
- наред с предимство на МГТ, предимство и за ЕПС – към чл.3, ал. (3);
- специфични правила за монтаж на зарядни колонки от първи и втори вид – към раздел XIV, „Бензиностанции и газостанции”, следва да се разработи и раздел за „Зарядни станции за ЕПС”;

Г) Наредба № 8 от 14 Юни, 2001 г. за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове

- към план-схемата на транспортно-комуникационната система към ОУП – нов регламент за ЕПС – паркинги и зарядни станции – към Раздел II, чл. 26-34,

- в ПУП-овете – задължително се указват местата за паркиране и гариране с означение на капацитета им, вкл. за ЕПС – чл. 48, ал.2;
- в подробните транспортно-комуникационни планове към ПУП се проучват, определят и решават разположението, класификацията и параметрите на: паркингите и паркинг-гаражите с означаване на общ капацитет и капацитет за ЕПС - чл. 51, ал.(1);

Д) ЗУТ

- зарядните колонки за ЕПС да влязат в предмета на ЗУТ – чл.56, ал. (1), като «елементи на градското обзавеждане»

Е) Наредба № 6 от 9.06.2004 г. за присъединяване на производители и потребители на електрическа енергия към преносната и разпределителните електрически мрежи –

- срокът за изготвяне на становище за присъединяване на зарядна колонка (преместваем обект) да бъде определен „до 14 дни”;

АЛТЕРНАТИВА

В обхвата на инициативата „София – зеленият град” попада и намерението да се изработи отделна специализирана общинска наредба, включваща всички аспекти на „зелена” намеса в града – от фотоволтаични покриви и велоалеи до зарядни устройства за ЕПС. Безспорно, реализацията на това намерение би изисквала много повече време от предложения пакет от промени в настоящата правна рамка.

3. Изготвяне на пакет от предложения за промени в нормативната уредба

А) Предложение за промени⁴ към “Наредба за преместваемите обекти, за рекламните, информационни и монументално-декоративни елементи и за рекламната дейност на територията на Столична община”:

- Чл. 5. (1) Преместваеми са обектите, поставени в поземлени имоти въз основа на разрешение за поставяне по реда на тази наредба, които служат за търговски и други обслужващи дейности и представляват павилиони, кабини, маси за сергийна търговия, както и други елементи на градското обзавеждане (обекти и елементи в обхвата на спирките на масовия градски транспорт, *зарядни колонки за ЕПС в публични и частни пространства*, пейки, осветителни тела, съдове за събиране на отпадъци, чешми, фонтани, часовници и други).
- Чл.5., ал. (2) Преместваемите обекти и елементите на градското обзавеждане са класифицирани по вид, функция, физически параметри в Приложение № 1. - *Добавят се нови т.9 и 10. Т. 9. (нова) Зарядна колонка за електрически превозни средства (ЕПС) в обществени пространства*
 - *Разполагане в площите на уличната регулация - тротоари, площади, алеи и паркинги - публична общинска собственост. Срок – до 10 г. Поставянето се разрешава въз основа на одобрена Схема за разполагане;*
 - *Функции – зареждане на ЕПС; публичен достъп с регламент на ползване, установен от съответния оператор. Непрекъснат режим на работа. Допуска се отдаване под наем на площи от колонката за рекламиране на стоки и услуги извън прекия обхват на ЕПС. Рекламните площи не могат да излизат извън габаритите на колонката.*
 - *Поставяне в готов вид на място, с площ на стъпване на една колонка до – до 1(един) кв.м.и височина до 2 (два) метра;*
 - *Захранване с ел. ток. 220 V, монофазен за колонки от първи тип и трифазен – за колонки от втори тип*
- *10. (нова) Зарядна колонка за електрически превозни средства (ЕПС) в частни пространства с обществен достъп*
 - *Разполагане в площи, частна собственост;*

⁴ Изписани в *курсив* и в **червен цвят**

- *Функции – зареждане на ЕПС, регламентът на ползване се установява от собственика на земята.*
- *Поставяне в готов вид на място, с площ на стъпване на една колонка до – до 1(един) кв.м.и височина до 2 (два) метра;*
- *Захранване с ел. ток. 220 V, монофазен за колонки от първи тип и трифазен – за колонки от втори тип*
- *Чл. 20. (1) Разрешение за поставяне на преместваеми обекти се издава за срока на договора, съгласието или споразумението със собственика на имота, но за не повече от пет години, с изключение на елементите на градското обзавеждане по приложение N:10; Към Приложение 10 се добавя: 1.5. Нова Зарядни колонки за ЕПС – свободностоящи и окачени;(така зарядната колонка се сдобива с разрешение за срок над 5 г.)*
- *Чл. 21. (1) (думите "въведени в серийно производство" и "некомерсиална" са обявени за нищожни) Елементи на градското обзавеждане по смисъла на тази наредба са дизайнерски продукти, въведени в серийно производство, предназначени за конкретна некомерсиална функция. Решението на ВАС дава основание зарядните колонки да се третираат като елементи на градското обзавеждане!!!! Те могат да не са въведени в серийно производство и да са с комерсиална функция!! Безкомпромисно остава изискването за Декларация за съответствие на продукта.*
- *Чл. 21(3) Елементи на градското обзавеждане се допускат във всички зони без ограничения, в зависимост от конкретните потребности. Зарядната колонка е именно такъв елемент на градското обзавеждане и за нея не следва да има зонов забрани*
- *Чл. 21 (4) Разрешение за поставяне за елементи на градското обзавеждане се издава само в обществени и/или общодостъпни пространства въз основа на схема за поставяне, изработена по реда, предвиден за преместваеми обекти или на скица с указан начин на поставяне. Зарядните колонки се поставят по този ред*
- *Чл. 22а. /нов/ Зарядните колонки за ЕПС се поставят в непосредствена близост до местата от уличната мрежа и площадните пространства, разрешени за паркиране, като за същите се осигуряват по едно или повече парко-места в зависимост от капацитета на колонката за едновременно зареждане.*

Б) Предложение за промени към «Наредба за общинската собственост»

Вариант 1

Чл. 72. (1) Правото на ползване се учредява безвъзмездно, без конкурс, с решение на СОС, за срок до 10 години:

1. на инвеститор, получил сертификат за клас инвестиция, по предложение на Българската агенция за инвестиции
2. на лицата по Закона за физическото възпитание и спорта
3. на лица, рекултивирали със собствени средства общински земи като земеделски;
4. (на мястото на сегашната) *на юридически лица, които по занятие извършват търговска дейност, свързана с изграждане, стопанисване, разпореждане и употреба на електрически колонки, предоставящи услуга с цел зареждане на електрически превозни средства (ЕПС);*
4. става 5. на други лица, определени със закон.

Вариант 2

Чл. 68. (1) Правото на ползване се учредява възмездно за срок до 10 години, след решение на СОС, без търг или конкурс:

1. на основния пощенски оператор, при условията на чл. 30 от Закона за пощенските услуги.
2. на титуляря на разрешение за търсене и/или проучване на подземни богатства, за срока на разрешението;
3. на лицата по Закона за физическото възпитание и спорта.
4. на инвеститор, получил сертификат за клас инвестиция, по предложение на Българската агенция за инвестиции.
5. (на мястото на сегашната) *на юридически лица, които по занятие извършват търговска дейност, свързана с изграждане, стопанисване, разпореждане и употреба на електрически колонки, предоставящи услуга с цел зареждане на електрически превозни средства (ЕПС);*

5 става б. на други лица, определени със закон.

В) Предложение за промени към «Наредба № 2 от 29 Юни, 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно -транспортните системи на урбанизираните територии»

- Чл. 3. (2) Комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии за етапа до 2020 г. се оразмеряват за степен на моторизация 550 - 600 лични леки автомобили на 1000 жители, и още 25-30 електромобила на 1000 жители;
- Чл. 3. (3) Комуникационно-транспортната система се планира и проектира така, че да осигурява с предимство развитието на обществения транспорт за превоз на пътници, в това число ежедневното обслужване на населението, както и на електромобилността в пътният транспорт.
- Чл. 24. (1) Необходимият брой на местата за паркиране и гариране на МПС се определя в зависимост от функционалното предназначение на обекта съгласно табл. 2. (предложена е нова колона с норми за ЕПС)

Таблица 2: Необходим брой на местата за паркиране и гариране

№	Видове обекти	Брой на местата за паркиране и гариране	Допълнителен брой места за посетители	Дял на ЕПС от местата за паркиране
1	Еднофамилни къщи	1 - 2 бр.	0%	0%
2	Жилищни блокове	1 бр. на жил.	10%	20%
3	Студентски общежития	1 бр. на 10 л.	10%	20%
4	Работнически общежития	1 бр. на 5 -10 л.	20%	0%
5	Старчески домове	1 бр. на 15 легла	75%	0%
6	Административни сгради, в т.ч.:			
	а) на централната администрация	1 бр. на 60 -80 м2 РЗП	20%	20%
	б) на местната адм.	1 бр. на 80 - 100 м2	20%	20%
	в) помещения с много посетители	1 бр. на 60 -80 м2 РЗП	50%	20%
7	Търговски центрове	1 бр. на 40 -60 м2 РЗП	75%	50%
8	Магазини в централни зони	1 бр. на 80 - 100 м2	75%	20%
9	Други магазини	1 бр. на 100 - 150 м2	75%	10%
10	Пазари	1 бр. на 80 - 100 м2	90%	10%
11	Извънселищни (крайпътни) маг.	1 бр. на 30 -50 м2	0%	0%
12	Театри, кина, концертни зали	1 бр. на 5 -10 места	90%	50%
13	Конферентни зали	1 бр. на 10 - 15 места	90%	50%

14	Тренировъчни спортни площадки без места за зрители	1 бр. на 250 м2	0%	0%
15	Спортни площадки и стадиони с места	1 бр. на 10 - 15 места	0%	10%
16	Открити басейни, къпални	1 бр. на 200 -300 м2	0%	0%
17	Покрити басейни без зрители	1 бр. на 5 -10 гард	0%	0%
18	Покрити басейни с места	1 бр. на 5 г. + 1 на 10-15 места	0%	10%
19	Тенис кортове без места	4 бр. на един корт	0%	0%
20	Тенис кортове с места	4 бр. + 1 на 10-15 м.	0%	10%
23	Спортни зали с места	1 бр. на 50 м2 + 1 на 10-15 места	0%	20%
24	Ресторанти, кафе-сладкарници	1 бр. на 8 -12 места	75%	20%
25	Представителни ресторанти	1 бр. на 4 -8 места	75%	20%
26	Крайпътни ресторанти	1 бр. на 4 -8 места	0%	0%
27	Хотели високи категории	1 бр. на 3 -5 легла + т.25	0%	20%
28	Други хотели и прил. ресторанти	1 бр. на 5 -10 легла	0%	10%
31	Многопрофилни болници	1 бр. на 5 -10 легла	50%	10%
33	Поликлиники	1 бр. на лекарски каб.	50%	10%
34	Санаториуми	1 бр. на 5 -10 легла	25%	10%
35	Детски градини	1 бр. на 20 -30 деца	0%	0%
36	Училища	1 бр. на 25 -30 ученици	0%	0%
37	Висши училища	1 бр. на 10 -15 студенти и преподаватели	0%	20%
38	Производствени предприятия	1 бр. на 100 -120 м2	30%	20%
39	Складове	1 бр. на 120 -150 м2	0%	0%
40	Автосервизи	3 - 5 бр. на пост	0%	20%
41	Бензиностанции с обслужване	5 бр. за вид дейност	0%	20%
42	Автоматични автомивки	5 бр. за едно съоръж.	0%	20%
43	Ръчни автомивки	3 бр. за един пост	0%	20%
44	Гробища	1 бр. на 2000 м2	0%	0%
45	Игрални и бинго зали	1 бр. на 20 -40 м2	0%	20%
46	Железопътни гари и автогари	1 бр. на 15 -20 пътници/час	0%	20%
47	Летища	1 бр. на 8 -12 пътници/час	0%	30%

- специфични правила за монтаж на зарядни колонки от първи и втори вид – към раздел XIV, „Бензиностанции и газостанции”, следва да се разработи и раздел за „Зарядни станции за ЕПС”;

Г) Наредба № 8 от 14 Юни 2001 г. за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове

- ОУП - Чл. 28. (1) При разработването на план-схемата на комуникационно-транспортната система се ползват следните изходни данни и материали: 8. схема, в

която се насочват местата за паркиране и гариране с обществено предназначение и данни за капацитета им, *включително местата за ЕПС;*

- ПУП - Чл. 48. (2) Графичните материали към предварителния проект на ПРЗ включват: в) видът и очертаванията на уличната мрежа, в т.ч. бордюрни линии и тротоари, транспортни съоръжения, открити паркинги, уширения и др., площадите, пешеходните зони и пространства, велосипедни алеи; л) местата за паркиране и гариране с означение на капацитета им, *включително местата за ЕПС;*
- Чл. 51. (1) С подробните комуникационно-транспортни планове към ПУП се проучват, определят и решават разположението, класификацията и параметрите на:
6. паркингите и паркинг-гаражите, *включително предназначенията за ЕПС паркоместа и съответната зарядна инфраструктура;* 7. автогарите, бензиностанциите, (и) газостанциите *и зарядните станции за ЕПС*, когато има заявено намерение за тяхното изграждане

Д) ЗУТ

- Раздел IX. Преместваеми обекти и елементи на градското обзавеждане, Чл. 56. (1) Върху поземлени имоти могат да се поставят преместваеми увеселителни обекти и преместваеми обекти за търговски и други обслужващи дейности - павилиони, кабинни, маси, както и други елементи на градското обзавеждане (спирки на масовия градски транспорт, пейки, осветителни тела, *зарядни колонки за ЕПС*, съдове за събиране на отпадъци, чешми, фонтани, часовници и други)

Предложенията по общинските наредби (т. А и Б) ще бъдат внесени в НАГ след съгласуване с Възложителя и отразяване на вижданията му. Останалите предложения ще бъдат внесени в МРРБ паралелно с оценката на ЗУТ, която се изготвя от НЦТР в настоящия момент.

Е) Наредба № 6 от 9.06.2004 г. за присъединяване на производители и потребители на електрическа енергия към преносната и разпределителните електрически мрежи

Раздел III. „Ред за сключване на договор за присъединяване”, Чл. 12. (1) Преносното или съответното разпределително предприятие изготвя и предлага на лицата по чл. 4, ал. 2:

2. писмено становище за условията за присъединяване - във всички останали случаи.

(2) Срокът за изпълнение на задължението по ал. 1 е 30 дни за разпределителното и 40 дни за преносното предприятие считано от датата на постъпване на искането за проучване, с изключение на случаите по чл. 4, ал. 1, т. 8⁵, при които срокът за издаване на писмено становище за условията за присъединяване е до 14 дни.

4. Мотивирано предложение за разработване на цялостна общинска политика за въвеждане на електрически превозни средства (ЕПС) в градската среда

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящото предложение за общинска политика по отношение на навлизащите електрически превозни средства (ЕПС) е продиктувано от осъзната необходимост, а не от подражание на водещите икономики.

Макар и с естественя порядък на закъснение, електромобилността в България започва постепенно да се институционализира и в публичния сектор. В приетия наскоро „Национален план за действие за насърчаване на зелените обществени поръчки за периода 2012-2014“ са установени конкретни задължения за ведомствата и препоръчителни ангажименти за общините⁶. В цитирания документ са включени и технически спецификации на зарядни колонки/станции от трите вида. За съжаление, този план спира до действието „обществена поръчка“ и оставя важните проблеми за последващи планови документи и „зелени“ политики.

Общинска политика за развитие на електромобилността е необходима, защото всяка страна, член на ЕС, всеки регион, всеки град трябва да даде своя принос в изпълнение на стратегия „Европа 2020“ и в частност, да създаде нисковъглеродна икономика и транспортна система. А електромобилността е важен елемент на последната.

Улеснение в изготвянето на настоящото предложение за жилищна политика предоставят вече съществуващите практики в страните с развити икономики⁷, както и детайлно предложение на ИКЕМ.

⁵ 8. за временно електроснабдяване на преместваеми обекти по смисъла на ЗУТ;

⁶ През 2012 г. – 2%, през 2013 г. – 4% и през 2014 г. – 6% от закупените превозни средства да бъдат електромобили.

⁷ Тук са проучени и адаптирани провизии от национални политики за електромобилността на САЩ, Англия, Испания, Франция, Германия, Холандия, Австрия, Дания и Португалия



Сред приоритетите на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) за периода 2014 – 2020 е „разработване на екологосъобразни и нисковъглеродни транспортни системи и насърчаване на устойчиво развита градска мобилност”, което означава гарантирано наличие на средства за донорски схеми в подкрепа на електромобилността.

Макар и спорна, преобладаваща теза сред анализаторите в Европа е, че без наличието на развита мрежа от зарядни точки в урбанизираните среди, няма да се демонстрира търсене на електромобили. Втората изтъкната бариера/условие е цената – докато тя не падне чувствително, електромобилите ще останат непродадени.

В настоящия етап много същностни въпроси чакат първи отговор (дори и в общности на далеч по-развити икономики):

- Кои ще са първите купувачи на електромобили в София?
- Колко електромобила биха се закупили в следващите няколко години?
- Как ползването на ЕПС ще повлияе на електрическата мрежа?
- Кои ще са ключовите фактори и бариери за навлизането на електромобилите в града?
- Какви стимули ще са необходими за да се насърчи електромобилността?

В опит да се отговори на последните два въпроса е направено следното предложение за създаване и провеждане на целева общинска политика:

ОБЩИНСКА ПОЛИТИКА ЗА ВЪВЕЖДАНЕ НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА (ЕПС) В ГРАДСКАТА СРЕДА НА СОФИЯ

/ПРЕДЛОЖЕНИЕ - РЕЗЮМЕ/

МОТО: ЕЛЕКТРОМОБИЛНОСТТА Е ЕДНА ОТ ОПОРИТЕ В БЪДЕЩАТА СТРАТЕГИЯ «СОФИЯ 2020»

ЗАЩО Е НЕОБХОДИМА ТАЗИ ПОЛИТИКА: Защото всяка страна, член на ЕС, всеки регион, всеки град трябва да даде своя принос в изпълнение на стратегия „Европа 2020” и в частност, да създаде нисковъглеродна икономика и транспортна система.

КАКВА ПОЛИТИКА: Лансира се “еволюционна политика” – целите са насочени към започване на необратим процес по решаване на предварително доказани приоритетни проблеми.

ОСНОВНА ЦЕЛ: ДА СЕ ОСИГУРИ СТИМУЛИРАНО И БЕЗПРЕПЯТСТВЕНО РАЗВИТИЕ НА ЕЛЕКТРОМОБИЛНОСТТА В СОФИЯ

ПОДЦЕЛИ:

- Да се създаде устройствена основа за мрежа на зарядна инфраструктура и прилежащо паркиране на ЕПС в публичните пространства на София;
- Да се осигури ясен и опростен разрешителен режим за зарядна инфраструктура;
- Да се осигурят общински стимули за инвеститори в зарядна инфраструктура и собственици на ЕПС.

ДОКТРИНА:

- Децентрализирана система на регулиран/стимулиран пазар на зарядна инфраструктура;
- Общинската политика за подкрепа на електромобилността стартира без да чака държавната;

ОБЩИНАТА Е ОТГОВОРНА ЗА:

- Общинската правна рамка за електромобилността и в частност, разрешителния режим за зарядната инфраструктура;
- Устройствените възможности за паркиране и зареждане на ЕПС в обществените пространства на целия град;
- Включването на електромобилността в общинското стратегическо планиране;

ИКЕМ Е ОТГОВОРЕН ЗА:

- | |
|--|
| <p>6.1. Да организира, стандартизира и провежда политики в областта на производството, конверсията, енергийната, иновативна, научна и ресурсна обезпеченост на електромобилната промишленост в Р България</p> <p>6.2. Да създава условия /среда/ за реализация на научните постижения в електромобилната индустрия.</p> <p>6.3. Да проектира и изгради лаборатория за тест и сертификация на конверсирани или внесени от други страни електромобили.</p> <p>6.4. Да създаде екип от експерти, които да разработват стратегии за развитие на електромобилната индустрия, в т.ч. зарядни станции с възобновяеми енергийни източници.</p> <p>6.5. Да представи пред банкови, застрахователни и други финансови институции възможностите за финансиране на конверсията, производството и/или дистрибуцията на електромобили и прилежащата инфраструктура.</p> <p>6.6. Да учреди фонд, чрез който да финансира свои и на членовете инициативи и проекти, свързани с електромобилната индустрия.</p> <p>6.7. Да проучва и разработва инвестиционни проекти за технологично обновление и внедряване на иновации в производството и конверсията на електромобили и обслужващата го инфраструктура.</p> <p>6.8. Да разработва и предлага на стратегически инвеститори на инвестиционни проекти за коопериране с членове на кълстера .</p> <p>6.9. Да участва в усъвършенстване на системата за повишаване на образованието и квалификацията на човешките ресурси за нуждите на ЕЛЕКТРОМОБИЛНАТА индустрия и в</p> |
|--|

КРАТКОСРОЧНИ ЗАДАЧИ НА ОБЩИНАТА

1. ОБС да приеме изменения в «Наредба за преместваемите обекти, за рекламните, информационни и монументално-декоративни елементи и за рекламната дейност на територията на Столична община», осигуряващи правна дефиниция и облекчен разрешителен режим за зарядна инфраструктура за ЕПС;
2. ОБС да приеме изменения в «Наредба за общинската собственост», с които зарядните колонки да получат привилегирован режим за «право на ползване» на тротоарното пространство, заемано от тях;
3. НАГ (Главният архитект на София) да възложи изработването на Схема за разполагане на зарядни колонки в публичните пространства на София;
4. ОБС да приеме решение за осигуряване на безплатно паркиране на ЕПС в «синя зона»;

СРЕДНОСРОЧНИ ЗАДАЧИ НА ОБЩИНАТА

5. Електромобилността да се включи в заданието/изискванията за изработване на «Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. София»;
6. Електромобилността да се включи в заданието за изработване на новия план за развитие на общината в периода 2014 – 2020;
7. Да се изработи и приеме специална наредба за «София – зеленият град», включваща уреждането на всички аспекти на електромобилността, попадащи в прерогативите на общината;
8. Паркоместата и зарядните колонки за ЕПС в публични пространства да станат задължителен елемент в заданията на нови ПУП – ПРЗ с обхват над 1 квартал;
9. Зарядната мрежа за ЕПС в публични пространства да стане задължителна схема към ОУП на София;