**Мотиви**

**към проекта на Наредба за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии**

1. Причини, които налагат приемането

Проектът на Наредба за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии еразработен от междуведомствена работна група за актуализация на нормативни актове в областта на транспортната инфраструктура на основание чл. 75, ал. 4 от Закона за устройство на територията. Основните причини за разработване на настоящия проект са определянето на принципите, критериите, нормите и правилата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи (КТС), чрез които да се предложат оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване в населеното място или урбанизираната територия и да се осигурят адекватна възможност за интермодалност чрез бърз, лесен и удобен трансфер, извеждане на транзитното автомобилно движение извън населените места и урбанизираните територии, както и алтернативни активности на уличното платно в зависимост от часовата, седмичната и сезонна специфика на автомобилното движение.

2. Цели, които се поставят

Основните цели на проекта на нормативен акт е създаване на нормативни изисквания, свързани със следното:

* приоритизиране на различните видове придвижване в населеното място: пешеходно движение, обществен транспорт, велосипедно движение; движение на леки автомобили; товарно автомобилно движение и транзитно за урбанизираната територия движение на автомобили.
* подобряване на устойчивата мобилност чрез насърчаване на придвижването с обществен транспорт за превоз на пътници, подкрепа на пешеходното и велосипедното движение, създаване на предпоставки за намаляване използването на леки автомобили, мотоциклети, мотопеди и други моторни превозни средства, причиняващи замърсяване на въздуха и шумово замърсяване в урбанизираните територии;
* постигане на максимална безопасност и сигурност на всички участници в движението, намаляване на пътните инциденти и ограничаване на потенциалните нарушители;
* гарантиране на условия за общественото здраве чрез намаляване на шума, вибрациите и вредните газове;
* осигуряване на ефективно проектиране, основано на международните стандарти за устойчива, зелена и мобилна градска среда;
* осигуряване на ефективното използване на територията на урбанизираните зони съгласно параметрите и предвижданията на общия устройствен план;
* оразмеряване на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии за период до 2030 година според степента на моторизация, като при разчета от брой леки автомобила се предвидят определен брой електрически превозни средства (ЕПС);
* оразмеряване на автомобилни паркинги с предвиждане на дял за ЕПС от местата за паркиране и гариране- оборудвани за ЕПС;

3. Финансови и други средства, необходими за прилагането на новата уредба

Предложеният проект на акт няма да доведе до пряко и/или косвено въздействие върху държавния бюджет.

4. Очаквани резултати от прилагането, включително финансови, ако има такива

Очакваните резултати от прилагането на проектонаредбата ще се получат в по-дълъг времеви период по отношение на:

* повишаване на безопасността и сигурността на всички участници в движението чрез ефективно планиране и проектиране на КТС при извеждане на транзитното автомобилно движение извън населените места и развитие на споделеното движение на велосипедисти и автомобили;
* създаване на предпоставки за икономическо развитие на територията на общината чрез планиране и проектиране на нови КТС, както и чрез реконструкция, основен и текущ ремонт на съществуващи улици;
* подобряване на условията на живот чрез намаляване на шума, вибрациите и вредните газове посредством насърчаване на придвижването с обществен транспорт за превоз на пътници, подкрепа на пешеходното и велосипедното движение и стимулиране на електромобилността при движението с лични превозни средства;
* отчитане, опазване и развитие на съществуващата архитектурна, историческа и културна среда (особено за центровете на градовете и зоните с културно-историческо наследство).

5. Анализ за съответствие с правото на Европейския съюз

С проекта на Наредба за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии се въвеждат отделни разпоредби от Директива 2014/94/ЕС, както следва:

* Предвиждат се норми за проектиране на зарядни точки (колонки) за ЕПС с нормална мощност за променлив ток (AC) съгласно изискванията на техническата спецификация от Приложение ІІ, т. 1.1. от Директива 2014/94/ЕС; норми за проектиране на зарядни точки (колонки) за ЕПС с голяма мощност за променлив ток (AC) съгласно изискванията на на техническата спецификация от Приложение ІІ, т. 1.2; норми за проектиране на зарядни точки (колонки) за ЕПС с голяма мощност за постоянен ток (DC) съгласно изискванията на на техническата спецификация от Приложение ІІ, т. 1.2. от Директива 2014/94/ЕС;
* Допуска се зарядните точки да бъдат оборудвани и с други конектори, предоставящи различна функционалност и/или с хибридни конектори, изпълнени съгласно изискванията на техническата спецификация от Приложение ІІ, т. 1.1. и/или 1.2. от Директива 2014/94/ЕС;
* В допълнителните разпоредби е въведено определението за ЕПС, което е моторно превозно средство със задвижване, включващо поне един непериферен електроуред, като преобразувател на енергия с презаредима електрическа система за акумулиране на енергия, която може да бъде зареждана от външен източник съгласно определението в чл. 2, т. 2 от Директива 2014/94/ЕС. Използваните термини за „зарядна точка“, „зарядна точка с нормална мощност“ и „зарядна точка с голяма мощност“ са съгласно определените в чл. 2, т. 3, 4 и 5 от Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.