

Обобщена справка
за постъпилите предложения и становища по публикуван проект
на Наредба за организация на движението на територията на Столична
община

Вносител и дата	Становище	Приема се /не се приема
1. Е. Иванчева от 15.06.18 г.	„Предложение за въвеждане на зона за почасово платено паркиране на автомобили в ж.к. "Яворов" в частта между булевардите "Цариградско шосе", "М. Еминеску", "Шипченски проход" и ул. "Акад. Л. Стоянов". „	Не се приема Мотиви: Няма внесен доклад от кмета на Районната администрация за проведено обществено обсъждане, отразяващ мнението на повечето граждани.
2. Христо Димитров от 22.06.18г.	„ 1. параграф 12 от чл.45. - посоченото време за престой е малко. Болшинството зарядни станции са от така наречения "бавен тип" и за 2 часа доставят до автомобила максимум 3-4 киловата ток, което се равнява на около 30-40 км пробег на МПС. Считам, че времето определено за престой на електрическо МПС на такова място следва да бъде 4 часа. В София има	1. Приема се Споделят мотивите се на вносителя.

	само 5 "бързи" зарядни и те се намират на територията на частни паркинги и не попадат в обхвата на Наредбата. Всички останали са "бавни" и 2 часа е недостатъчно за използването им ефективно. 2. чл.140, алинея 1 - следва да бъде предвидена процедура за принудително отстраняване на МПС от места за инвалиди и места за електромобили при едни и същи правила. Блокирането на тези места от конвенционални МПС създава значително неудобство и в двата случая. За инвалидните предполагам не е необходимо да обяснявам. За електромобилите е равносилно на "паркиране на ТИР на входа на бензиностанция" (има я но е неизползваема). Проблемът е, че електрическите МПС нямат друго захранване освен ток и разстоянията до други зарядни станции са големи. Блокирането на зарядно от конвенционално МПС обрича собственика на електромобил да остане без ток и да му се наложи да търси "репатрак" за да го транспортират до зарядна станция. Вече 2 пъти съм изпадал в подобна ситуация. Коства много нерви и средства, а виновника не понася санкции и безгрижно си държи МПС на неподходящо място. МОЛЯ НАСТОЯТЕЛНО в проекта на наредба да бъде предвидена бърза и улеснена процедура за контакт с Градска Мобилност, Общинска Полиция или КАТ, които в кратък срок да следва да репатрират неправилно паркирано МПС, ката както биха го премахнали ако е спряло в средата на кръстовище или на автобусна спирка. В момента нито една от институциите няма оторизация да предприема действия и взаимно си "прехвърлят топката" че не е техен проблем. Реално няма нито пряко отговорен нито разписани стъпки за действие в тази ситуация. При това нарушение мярката "поставяне на скоби" или "лепене на фиш на стъклото" е неуместна и не върши работа. Единствените правилни подходи са: а) КАТ открива бързо собственика по телефон и настоява да премести МПС или б) МПС се репатрира от обозначеното място - без значение дали на наказателен паркинг или просто в близост на друго свободно място. 3. чл. 143 - отново е цитирано само "места за инвалиди". Пропуснато е "местата за електрически МПС".	2.Не се приема Мотиви: ПАМ- принудително задържане, съгласно чл.123 от НОДТСО и във връзка с чл.167, ал.2, т.2 от ЗДвП се прилага само в случаите, когато не е заплатена цената по чл.99 от ЗДвП. Паркоместата, които не са предназначени за почасово платено паркиране например като местата за паркиране ППС, превозващи хора с увреждания, паркоместата в режим "Служебен абонамент", паркоместата, предназначени за зареждане на ЕПС и т.н. се обозначават с комплект от пътни знаци, забраняващи паркирането и уведомяващи за принудително преместване. В този смисъл всички паркирани ППС в нарушение на комплекта от пътни знаци не се задържат принудително, а спрямо тях се прилага ПАМ-принудително преместване по реда на чл.171 от ЗДвП. Следователно, целените с предложението на г-н Христо Димитров последици са валидни и по настоящия режим. 3.Не се приема Мотиви: Предвидената санкция в чл.143 от НОДТСО е релевантна за ЗДвП. В закона не е предвидена санкция за неправилно
--	--	---

	4. Моля да бъде предвидена алинея, указваща, че при наличие на зарядна станция вътре в паркинг на Градска мобилност, влизането и престоя на електрически МПС на местата за зареждане е безплатен. Пример: зарядната станция на паркинга до НДК (до пилоните) - има зарядно и до него се стига през бариера. Предполагам че във времето такива станции ще изградите и в останалите паркинги (примерно буферните паркинги на метрото).“	паркирани ППС на местата за зарядни станции – неправилно паркираните ППС следва да се отстраняват, т.е. принудително преместват. 4.Приема се частично. Такава възможност следва да бъде предвидена само по отношение на ИЕПС, доколкото само последните попадат в обхвата на правото по чл. 104 от НОДТСО.
2. Евгени Крушев - зам. кмет на СО от 03.07.18г.	1.Предложението в доклад № СОА18-ВК66-4301/14.06.2018 г. за създаване на нова алинея 12 към член 45 от Наредба за организация на движението на територията на Столична община /НОДТСО/, да се измени по следния начин: Ал. 12 „на места, определени само за зареждане на електрически превозни средства/ЕПС/, с изключение на същите в режим на зареждане на техните батерии, но не повече от 6/шест/ часа престой“. 2.Създаване на нова алинея 13 към член 45 от Наредба за организация на движението на територията на Столична община /НОДТСО/, във връзка с предвидените места за гариране и паркиране на електрически превозни средства в Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии: Ал. 13 „ на места, определени само за паркиране на електрически превозни средства“. 3. Изменение в Раздел IV на Наредба за организация на движението на територията на	1.Не се приема Мотиви: Изграждането на мрежа от зарядни станции цели предоставяне на възможност за дозареждане на батериите на ЕПС. Време за зареждане от 6 ч. ще лиши повечето водачи на ЕПС да се възползват от възможността да дозаредят батериите на ЕПС. 2.Не се приема Мотиви: Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии предвижда при проектиране на нови абекти

	Столична община /НОДТСО/: - В чл. 104 думата „електромобил“ се заменя с „изцяло електрическо превозно средство“. - В чл. 105 думата „електромобил“ се заменя с „изцяло електрическо превозно средство“. - В чл. 106, т.3б и т.4 думата „електромобил“ се заменя с „изцяло електрическо превозно средство“. - В чл. 107, т.1, т.2, т.3 и т.4 думата „електромобил“ се заменя с „изцяло електрическо превозно средство“. 4. Изменение и допълнение на Допълнителните разпоредби на Наредба за организация на движението на територията на Столична община /НОДТСО/: § 1, т.4 се изменя така: Електрическо превозно средство /ЕПС/ е превозно средство със задвижване, включващо поне един периферен електроуред, като преобразувател на енергия с презаредима електрическа система за акумулиране на енергия, която може да бъде зареждана от външен източник. - Създават се нови т.5, т.6 и т.7: т.5 „Изцяло електрическо превозно средство/ИЕПС/“ е превозно средство, което се задвижва изцяло от електромотор и се захранва единствено от батерия. т.6 „Електрическо превозно средство с горивна клетка /ЕПСГК/“ - превозно средство задвижвано само от електромотор, захранващ се от горивна клетка, обикновено базирана на водород. т.7 Plug – in Hybrid /ПХЕПС/ – хибридно електрическо превозно средство тип “Plug-in”/ - хибридно електрическо превозно средство тип “Plug-in”/ - превозно средство, оборудвано с ДВГ и електрически двигател, с възможност за захранване директно от електрическата мрежа. - Действащите т.5, т.6, т.7 и т.8 стават т.8, т.9, т. 10 и т. 11.“	определяне на определен брой паркоместа, в зависимост от спецификата на дейността на различните обекти. В зоните за почасово платено паркиране всяко ППС може да паркира, в т.ч. и ЕПС. 3.Приема се частично. Освен ИЕПС следва да се включат и ЕПСГК / електрически превозни средства с горивна клетка/- целта на Директива 2014/94 е да се сведе до минимум зависимостта от нефта и да смекчи въздействието на транспорта върху околната среда. ЕПСГК изцяло отговоря на тази цел и няма основания да бъдат изключени от обхвата на безплатния режим. Хибридите, доколкото не отговарят напълно на целта на директивата, има основания да бъдат изключени от безплатното паркиране, като все пак им се осигурява възможност за престой за зареждане по чл. 45,
--	--	--

		ал. 12.
		4. Приема се.
3. Боян Султанов от 10.07.18г.	„Категорично съм против проекта за изменение и допълване на НОДТСО, като мотивите ми за това са следните: 1. Наредбата е в противоречие със основния закон /ЗДвП/, по който работите, а именно в частта на контролната дейност, която извършвате, за което съм ви информирал за това в редица жалби през последните две години. Това води до нарушаване на основния принцип в правото, а именно - неспазване върховенството на закона. Доказателства за това е и глава III - "Очаквани резултати от прилагането на НИД НОДТСО /включително финансовите такива по чл.28, ал.2, т.4 от ЗНА/". Глава IV - Съответствие на проекта за нормативен акт с действащото законодателство и с правото на ЕС по чл.28, ал.2, т.5 от ЗНА/, а аз бих добавил и Конституцията на Р. България. Глава V - Оценка за въздействието на проекта за нормативен акт или очаквани прогнозни приходи в годишен размер общо за 4276701лв. или простичко казано, за да спечелите 4276701лв. трябва да нарушите Закона за движение по пътищата в редица случаи, Моля Ви! Моля, да оправите и хоризонталната маркировка в кв. Лозенец преди да отрегулируете горната част на кв. Лозенец. 2. За близо 20 години ефектът от Вашата дейност е силно съмнителен и е време да ни приложите по-иновативен и работещ модел за това. 3. Проблемът с некомпетентността на кадрите в отдел Принудително задържане на ЦГМ допълнително	Не се приема. Мотиви: Изразено е субективно мнение като не са представени никакви правни аргументи в подкрепа на това мнение. В т. IV от НИД на НОДТСО подробно са описани правните аргументи и съответствието на проекта с действащото законодателство и с правото на ЕС.

	влошава имиджа на нашата столица за сметка на нас обикновените граждани. Моля, за отлагане на гласуването по т.1 на 11.07.2018г. /сряда/ в 12.30ч., наименование на Доклад с вх.№СОА18-ВК664301/14.06.2018г., внесен от многоуважаваните от нас г-н Борислав Борисов и Зафир Здравков, относно приемане на Наредба за изменение и допълнение на НОДТСО до отстраняване на проблемните елементи, за които съм Ви информирал.“	
4. Ани Ковачева от 11.07.18г.	„Изразявам своето несъгласие с проекта на Наредбата, тъй като: 1. Нарушавате Закона за дискриминация. Налагате ми косвен данък поради факта, че живея в определен район на София и притежавам личен автомобил, което е явна дискриминация по отношение на гражданските ми права и спрямо останалите граждани на София. 2. Годишната сума, която искате по насилствен начин да ми наложите да заплащам не Ви ангажира с нищо, спрямо мен - т.е. Вие не ми гарантирате, срещу заплатената сума от мен, наличието на свободно паркомясто във всеки един момент от денонощието, нито каквато и да било друга услуга, подобряваща условията на живот и инфраструктурата на мястото ми на живеене. Тогава на какво основания ще я изисквате от мен? 3. Парите, които желаете да заплащам, ще бъдат използвани за облагодетелстване и на други райони на София, а не само на този, в който аз живея и за който Вие искате да плащам. Моля за недвусмислен отговор на следните въпроси: 1. Защо дискриминирате гражданите на София по признак местоживеене? Нима някой трябва да се чувства виновен и наказан със скрит и косвен данък за това, че е роден в определен квартал и разполага с личен автомобил? 2. Какви гарантирани, подчертавам - гарантирани права ще имам аз от Ваша страна и от страна на Столична община в случай, че заплащам исканата от Вас годишна такса? - гарантирано паркомясто? Безплатно ползване на всеки един паркинг на територията на столична община предвид събраната вече от мен такса? Друго? - какво? 3. Кой е органът в Столична община, който следи за недискриминационното отношение към гражданите на София? 4. Кой е органът, който ще следи за предоставянето на гарантирани и безусловно полагащи ми се по-големи права, след като от	Не се приемат. Мотиви: Въвеждането на зони за почасово платено паркиране и определянето на специфични правила за паркиране от собственика на дадена територия, не може да се определи като дискриминационно отношение спрямо ползвателите на предлаганите услуги – законодателят изрично е предвидил тази възможност в чл. 99, ал. 1 от ЗДвП. Въвеждането на контролираното паркиране по никакъв начин не засяга личната собственост. Разбира се тя засяга личната собственост на лицата, които искат да ползват паркомясто на друг собственик, какъвто е случая с паркиране на лично ППС в територия – общинска собственост. Не е налице различно третиране на гражданите за ползване на зоните за почасово платено паркиране, т.е. не е налице дискриминация. Всеки може да паркира при условията, въведени

	мен събирате такса "местоживеене и автомобил", а живущите в Люлин или Надежда са освободени от такава такса? 5. Как така с моите личи финанси, които искате да плащам заради местоживеенето и притежанието на личен автомобил - о, какъв лукс! - ще финансирате и облагородявате всяка една част на София при положение, че жителите на тази част на София не са дали и стотинка за това? Считам, че точно живеещите и притежаващите лични автомобили граждани, живеещи в т.нар. зелени и сини зони трябва да бъдат освободени от годишните такси, тъй като тя нямат избор къде да паркират автомобилите си. Или е по-лесно да се изнудват хора, които нямат избор, тъй като Столична община никъде не е създала денонощни охраняеми паркинги, на които живущите от въпросните сини и зелени зони да паркират спокойно автомобилите си, вместо по улиците, за сметка и облагодетелстване на други, които са незасегнати от подобни скрити данъци? При приемане на Наредбата във вида, в който е представена за обществено обсъждане и липса на ясни и недвусмислени гарантирани за живущите в зелената зона граждани ангажменти за паркоместа на всеки един личен автомобил, за който е заплатена годишна такса едновременно с ясен план за изразходване на събраните средства единствено и само за облагородяване на района на зелената зона, ще отнесе жалбата си към Комисията по дискриминация.“	от собственика. За живущите се предоставя възможност за ограничено ползване на зоните за почасово платено паркиране/локално платено паркиране/, неограничено във времето на социално приемлива цена. Следва да се отбележи, че цената за локално платено паркиране е формирана на база приход-разход, без печалба. Ползвателите на локално платено паркиране могат да паркират в съответната падзона, в близост до домовете си.Правата на ползващите локално платено паркиране се гарантират от осъществявания ежедневен контрол от служителите на ЦГМ ЕАД. Приходите от зоните за почасово платено паркиране се изразходват за поддръжка на антипаркинг елементите, знаковото стопанство и заплатата на служителите, контролиращи паркирането в тях, както и за ремонт на тротоари. Във финансовите разчети за усвояване на предложеното разширението на зелена зона, се предвижда разход от 900000лв. Размерът на цената за локално платено паркиране покрива разходите по предоставяне на правото и контрола.
5. Васил	„СТАНОВИЩЕ ПО ПОВОД НА НАМЕРЕНИЕТО НА	Не се приема

Георгиев от 11.07.18г.	СТОЛИЧНА ОБЩИНА ДА ОБОСОБИ НОВИ ЗОНИ ЗА ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ Провокирани от намерението на Столична община безразборно да увеличава обхвата на зоните за платено паркиране под мотото „гражданите го искат“, потвърждаваме гражданската си позиция срещу увеличаването им, със следните аргументи: 1. Зоните за платено паркиране не решават проблема с паркирането в София, а създават допълнителни проблеми: • Автомобилите на Центъра за градска мобилност – тези, които поставят и махат скобите и тези, които вдигат автомобилите, нарушават постоянно Закона за движение по пътищата и правилника за неговото прилагане. Тези автомобили в почти всички случаи спират в нарушение в лентите за движение, с което предизвикват задръствания и създават предпоставки за ПТП • Повишават се непреките данъци на столичани, живеещи в засегнатите зони 2. Разчертаването на паркоместа не увеличава реалния брой на местата за паркиране. Напротив, по този начин се губят места, защото размерите на автомобилите не са еднакви. 3. Заплащането на годишна такса от живеещите на територията на зона, не гарантира намирането на паркоместа в определената зоната за паркиране 4. Чрез въвеждането на зони за платено паркиране се натоварват граничещите с тези зони райони 5. Получава се дискриминационен подход към жителите на Столична община, живеещи в различни райони – с и без зона 6. Зоните за платено паркиране затрудняват спокойния достъп на гражданите от София и България до медицински услуги на национални болнични заведения Отчитайки всичко това, както и липсата на адекватно стимулиране на ползването на градски транспорт /изграждане на метро без ефективна комуникация с останалите видове транспорт, липса на почасови карти и др./, считаме, че въвеждането на зони за платено паркиране води единствено до събирането на пари от гражданите, създавайки им при това допълнителни трудности.“	Мотиви: Не са направени конкретни предложения. Мотивите за разширяване на обхвата за „Зелена зона“ са подробно описани в т.І от доклада за проекта на НИД на НОДТСО. Въвеждането на зони за почасово платено паркиране е част от политиката на общината за постигане на устойчива градска мобилност и подобряване качеството на живот на гражданите. Въвеждането на зони за контролирано паркиране е доказан най-ефективен инструмент в европейската практика за намаляване на трафика, преустановяване на безразборното паркиране и осигуряване на безопасност и сигурност на пешеходците. Времето и ценовото ограничение е най-мощния инструмент за насърчаване ползването на обществения транспорт и екологични средства за предвижване. Ограждането на паркоместа с плътна хоризонтална маркировка се прави само на местата за преференциално паркиране и местата в режим “Служебен абонамент”., останалите - с пресечна линия се
---------------------------------------	---	--

		отделят от платното за движение. Цената за локално платено паркиране е определена на база приход-разход и по своята същност предоставя възможност за паркиране на онези граждани, които нямат собствени гаражи или места за паркиране.
6. Павел Ангелов от 11.07.18г.	„Като жител на кв. " Хиподрума" искам да изкажа позицията си, която е против, създаването на зелена зона в квартал " Хиподрума" Наредбата е в противоречие със ЗДвП в частта за контролната дейност и е неспазване на върховенството на закона !“	Не се приема Мотиви: В т. IV от НИД на НОДТСО подробно са описани правните аргументи и съответствието на проекта с действащото законодателство и с правото на ЕС. Квартал “Хиподрума” не е включен в проекта за разширение на “Зелена зона”
7. Октавия Цветкова от 11.07.18г.	„Здравейте, Като жител на жк. Хиподрума съм тотално против въвеждането на зелена зона. Няма никакъв резон в това предложение, тъй като зелената зона няма да реши проблемите на живущите, нито ще изгради нови паркинги. Единствения ефект ще са превзетите прилежащи паркинги на блоковете от чужди автомобили през деня, или от такива които не искат да плащат. Не желаем тази "услуга" в нашия квартал! Моля мнението ми да бъде взето в предвид. В случай, че бъде прието това предложение - бъдете сигурни, че няма да се мине без протест!“	Не се приема Мотиви: Квартал “Хиподрума” не е включен в проекта за разширение на “Зелена зона”
8. Павел Ангелов от 11.07.18г.	„Като жител на кв. " Хиподрума" искам да изкажа позицията си, която е твърдо ПРОТИВ, създаването на зелена зона в квартала ни ! За близо 20 години, не доказахте ефективността на тези зони и сте в пряко нарушение на действащото законодателство и с правото на ЕС чл. 28, ал. 2, т.5 от	Не се приема Мотиви: Квартал “Хиподрума” не е включен в проекта

	ЗНА и Конституцията на Р. България ! Моля да се отложи гласуването по т.1 на 11.07.2018 г.“	за разширение на “Зелена зона”
9. Рая Белчева от 11.07.18г.	„твърдо съм против“	Не се приема Мотиви: Липсват конкретни предложения. Не са изложени аргументи.
10. Design Group Sofia от 11.07.18г.	„Не съм съгласен с предложените разширения на зелена и синя зона. Не е удобно за живеещите там. Първо допълнителни разходи и второ няма осигурено паркомясто“	Не се приема Мотиви: Не са изложени правни аргументи.
11. Ивайло Стефанов от 11.07.18г.	„С настоящото искам да изразя своето несъгласие с проекта на Наредбата. Запознах се с него и придружаващата го документация и мотивите за несъгласието ми са следните: 1. Очакваната прогнозна печалба от 1 (един) милион лева на годишна база за първата година, считам че не отговаря на мотивите за внасяне на промените в Наредбата. Никъде не е посочено, че чрез промените се цели да се наберат, чрез печалба, средства от живущи в едни квартали на столицата, за да се финансират дейности на дружеството, които касаят цялата транспортна инфраструктура на всички живущи и гости на столицата. Определено считам, че ако се търси промяна (подобрение) в контрола и организацията на паркирането в посочените квартали, то въвеждането на зелена зона трябва да е разходно-ориентирано, а годишна печалба за общинското дружество и то още за първата година от 1 (един) милион лева не отговаря на подобно очакване. Считам, че неправилно са посочени финансовите очаквани приходи от исканата промяна, защото ако за първата година очакваната печалба е 1 (един) милион лева, то за втората и следващите отива на 3 (три) милиона на годишна база, защото първоначалните разходи са покрити още през първата, а не са описани очаквания за инвестиции след първата година. Тези печалби са прекалено големи и не съответстват на интереса на живущите в конкретния квартал, от който са събрани като приходи. Тази такса се превръща в данък, защото ползването на автомобил не е лукс в днешно време и е нормално едно семейство за ползва поне един. Има статистики в това	Не се приема Мотиви: Приходите от зоните за почасово платено паркиране се изразходват за поддръжка на знаковото стопанство и заплатата на служителите, контролиращи паркирането в тях. Нещо повече, във финансовите разчети се предвиждат 900 000 лв. да бъдат изразходвани за ремонт на тротоари в зоната. Следва да се има предвид, че подържането на зоните за почасово платено паркиране и ежедневният контрол на паркирането са дейности, които се осъществяват постоянно. Локалното платено паркиране не е предоставяне на

	направление и данните сочат дори и по-високи стойности. А както всички знаем данъци се въвеждат чрез други институционални и правни механизми. В тази връзка предлагам да се направят нови разчети на размера на таксата (абонамента) за паркиране в зелена зона и той да е строго разходно ориентиран, печалбата за общинското предприятие в разумни граници и да е сведена до минимум. 2. Ако все се допусне печалба за общинското предприятие, да се предвиди тя (печалбата от тази дейност на общинското предприятие) да се ползва целево само и единствено за подобряване на транспортната инфраструктура на съответния квартал, изграждане на нови места за паркиране, детски площадки, облагородяване на жизнената среда и т.н. 3. Никъде няма нормативен ангажимент на общинското предприятие срещу "абонаментната" такса за паркиране в зелена зона да осигури място за паркиране в района на блока (жилището). Излиза, че плащаш нещо, което може и да не получиш. Това е най-малкото противоречащо на всякаква пазарна логика. Ако приемем, че абонаментната такса е "договор" за паркиране в района на жилището ти и то с прогресивно нарастване на цената на абонамента (два и три пъти в зависимост от броя на автомобилите ти), то не може да има ползи (финансови) за едната страна без да предоставя услуга на другата страна. Необходимо да се намери решение на поставения въпрос преди да се внесе Наредбата за обсъждане в сесия на Общинския съвет. 4. Няма обосновка и на прогресивното нарастване на таксата за втори и трети автомобил. След като общинското предприятие на практика няма нарастване на разходите за осигуряване на място за паркиране, защото то не поема ангажимент за това да ти осигури място за паркиране за втория и третия автомобил. Дори да приемем, че това е мярка за намаляване на автомобилите на едно семейство, няма как да приема, че това ще формира на практика печалба за общинското предприятие, която не е ясно във времето как ще бъде разпределена и изразходвана. Тук отново трябва да се помисли дори и да остават таксите в такива не разходно-ориентирани размери, да се регламентира строг и прозрачен механизъм за ползването им. Например да се учредят фондове по квартали, които да разпределят и одобряват разходването на такива средства само и единствено след решение на обществени комитети към фонда или управителни органи на фонда. Дами и господа общински съветници, не може да създавате правила за събиране на средства от живущи в даден квартал и да не регламентирате обществено полезното им използване от живущите в съответния квартал. Ако искате да събирате средства за изграждане на транспортна инфраструктура на цялата столица, то има други форми, в които да участват	запазено гарантирано и неограничено паркомаято. Локалното платено паркиране е предназначено за собствениците и ползвателите на ППС, които нямат собствени гаражи или паркоместа, като им се предоставя възможност да паркират на социално-приемлива цена, формирана на базата приход-разход в близост до дома си. Повишаване на цената за локално платено паркиране за втори и трети автомобил на жилище е политика, взаимствана от европейската практика и цели ограничаване дела на ползвания личен транспорт за сметка на ползването на обществения транспорт и екологични средства за придвижване.
--	--	--

	всички, които ще ги потребяват. Отново подчертавам, че няма как такса на конкретна услуга (паркиране) да се превръща в скрит данък и то само за определени части на столицата. Има и други несъответствия и алогични разпоредби, които ме карат да съм силно резервиран към предложения проект и несъгласен за приемането му, но мисля че и посочените по-горе са достатъчно убедителни, за да се вземе решение на ниво комисии за връщане на проекта за допълнително прецизиране и мотивиране.“	
12. Мария Митова от 11.07.18г,	Раздел II. 2 “Режим на платено паркиране на ППС-„Служебен абонамент“ от Наредба за организация на движението на територията на СО: 1. Да се удължи времевия диапазон за ползване на наетите паркоместа в режим на „Служебен абонамент“ както следва: в работни дни в часовия диапазон от 8:00 до 24:00 часа, а в събота и неделя от 8:00 до 20:00 часа 2. Режимът да е валиден за всички зони с платено паркиране , както и извън зона 3. Този режим за платено паркиране „Служебен абонамент“ да се допуска само за собственици , ползватели и/или наематели на средства за подслон и заведения за хранене и развлечения.	1. Приема се частично - за предоставяне на възможност ползването на паркоместа в режим “Служебен абонамент” във времевия интервал след 19.30 ч. 2. Приема се частично. Приема се само за обхвата на синя зона. Концентрацията на потенциални ползватели на услугата е предимно в рамките на „синя зона” 3. Не се приема. Мотиви: Не могат да бъдат лишени от тази възможност и други стопански организации, желаещи и имащи необходимост да ползват паркоместа в режим “Служебен абонамент” след 19.30 ч.
13. Полина Карастоянова от	Раздел II. 2 “Режим на платено паркиране на ППС-„Служебен абонамент“ от Наредба за организация на	1. Приема се частично - в частта за предоставяне на

11.07.18г.	движението на територията на СО: 1. Да се удължи времевия диапазон за ползване на наетите паркоместа в режим на „Служебен абонамент“ както следва: в работни дни в часовия диапазон от 8:00 до 24:00 часа, а в събота и неделя от 8:00 до 20:00 часа 2. Режимът да е валиден за всички зони с платено паркиране, както и извън зона 3. Този режим за платено паркиране „Служебен абонамент“ да се допуска само за собственици, ползватели и/или наематели на средства за подслон и заведения за хранене и развлечения.	възможност ползването на паркоместта в режим „Служебен абонамент“ във времеви интервал след 19.30 ч. 2. Приема се частично. Приема се само за обхвата на синя зона. Концентрацията на потенциални ползватели на услугата е предимно в рамките на „синя зона“ 3. Не се приема. Мотиви: Не могат да бъдат лишени други стопански организации, желаещи и имащи необходимост да ползват паркоместа в режим „Служебен абонамент“ след 19.30 ч.
14. Стефан Марков-общински съветник от 11.07.18г.	Предложение за нощен служебен абонамент, в интервала от 19:30 до 8:30, като цената остава същата, като тази за дневен служебен абонамент.	Приема се.
15. Арх. Светлана Трайкова от 13.07.18г.	“Твърдо съм против разширяването на зелена зона в София. Живея на ул. "Черковна", в близост до МОЛ Сердика и пицария Виктория. Разширяването на зелената зона няма да реши проблемите ни с паркирането - ще ни натовари финансово, без да ни осигури постоянно място за паркиране. В работните дни ще има отлив на работещи в района, но прилив на кратковременно паркиращи, а в почивните дни ще ни окупират посетителите на Мола и Виктория. Изтласкването на колите към покрайнините на София не е решение !	Не се приема. Мотиви: Не са направени конкретни предложения. Мотивите за разширяване на обхвата за „Зелена зона“ са подробно описани в т.І от доклада за проекта на НИД на НОДТСО. Въвеждането на зони за почасово платено паркиране е част от политиката

	Необходимо е да се строят подземни паркинги и гаражи за софиянци, а не само за приходящите по периферията на града! Необходимо е всеки софиянец да има едно определено паркомясто пред собственото си жилище! Бихте ли ми отговорили, колко такива паркинги построихте в кварталните пространства на София?! “	на общината за постигане на устойчива градска мобилност и подобряване качеството на живот на гражданите. Въвеждането на зони за контролирано паркиране е доказан най-ефективен инструмент в европейската практика за намаляване на трафика, преустановяване на безразборното паркиране и осигуряване на безопасност и сигурност на пешеходците. Локалното платено паркиране е предназначено за собствениците и ползвателите на ППС, които нямат собствени гаражи или паркоместа, като им се предоставя възможност да паркират на социално-приемлива цена, формирана на базата приход-разход, без печалба, в близост до дома си.
16. Румен Русев от 13.07.18г	Живея на ул. "Черковна" №75 и съм твърдо против създаването на зелена зона за паркиране! Моля, не правете под балконите ни постоянно отворен обществен паркинг - една кола тръгва, друга пристига, трафикът се увеличава, а с това и замърсяването на въздуха.Вярвам, че това е мнението на повечето хора, които не са се включили в обсъждането досега. Предполагам,че ще вземете под внимание написаното от мен!	Не се приема. Мотиви: Не са направени конкретни предложения, а е изразено общо несъгласие с разширяване на обхвата за „Зелена зона“. Важи изложеното като мотиви в предходната т.16.