**Приложение № 1 към чл. 16 от**

**Наредбата за обхвата и методологията**

**за извършване на оценка на въздействието**

*(в сила от 18.11.2016 г., приета с ПМС № 301 от 14.11.2016 г.)*

|  |  |
| --- | --- |
| **Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието** | |
| **Институция:**  Столичен общински съвет | **Нормативен акт:**  Наредба за организация на движението на територията на Столична община |
| **За включване в законодателната/**  **оперативната програма на Министерския съвет за периода:**  Не е приложимо | **Дата:**  13.05.2021 г. |
| **Контакт за въпроси:**  Андрей Зографски | **Телефон:**  E-mail: info@spasisofia.org |
| **1. Дефиниране на проблема:**  Наредбата за организация на движението на територията на Столична община е основен нормативен документ, който има съществено значение за мобилността в града, пътната безопасност и въдворяването на ред в паркирането. В момента се наблюдават редица проблеми, които няма как да бъдат разрешени без съответните нормативни промени. Те включват:   * Съществено намаление на свободните места за паркиране в обхвата на зоните за платено локално паркиране. * Непрекъснато нарастваща моторизация на населението на Столичната община, поради което свободните оборотни места в отделни подзони, част от “Синя зона” и “Зелена зона” е под 1%. * Живущите в обхвата на зоните за платено паркиране, възползващи се от режима за локално платено паркиране, изпитват сериозни затруднения при намирането на свободни паркоместа, особено в края на работния ден. * Липсата на съвременни и адекватни за нуждите правила за платено паркиране влошават качеството на живот на живущите, особено на намиращите се в рамките на “Синя зона”. * В деловодството на Столичната община и на “Център за градска мобилност” ЕАД са постъпили множество жалби от живущи относно невъзможността за паркиране в събота и неделя, когато “Синя зона” функционира с намалено работно време, а “Зелена зона” не функционира. * Наблюдава се сериозен недостиг на паркоместа за ползване от живущи и приходящи граждани в централна градска част, поради големия брой на паркоместа в режим на “Служебен абонамент” и безплатни паркоместа по реда на чл. 115 от НОДТСО, както и отредените за дипломатически мисии и представителства. * Наблюдава се сериозен недостиг на паркоместа за ползване от живущи и приходящи граждани в централна градска част, поради големия брой на паркоместа, намиращи се на терени публична общинска собственост, които се ползват от общински или държавни институции, но не са част от зоната за платено паркиране. Дисбалансът между местата в режим на “Служебен абонамент” и оборотните паркоместа за свободно ползване е още по-голям. * Липсата на пълно включване на всички налични места за паркиране в рамките на “Синя зона” и “Зелена зона” лишава “Центъра за градска мобилност” ЕАД от съществени финансови приходи, а гражданите от допълнителни места за паркиране. * Наблюдава се сериозно затруднение на трафика, особено във върховите часове, поради липсата на достатъчно паркоместа за свободно ползване, създавайки излишен паразитен трафик и замърсяване на въздуха. * Наблюдава се сериозно затруднение на трафика около сгради на държавни и общински институции. * Наблюдава се сериозно влошаване на качеството на градската среда, пътната безопасност и мобилността в територии попадащи в обхвата на “Зелена зона” и граничещи със “Синя зона”. Това води до съществени затруднения в придвижването на граждани с намалена подвижност, възрастни лица, родители с детски колички и малки деца, както и до компрометиране на съществуващите тротоарни настилки и зелени площи. * Наблюдава се изключително засилен автомобилен трафик в централната градска част и прилежащите жилищни квартали, водещ до повишено замърсяване на въздуха и негативно въздействие върху живота и здравето на гражданите. * Наблюдава се липса на възпиращо въздействие по отношение на ползването на лични МПС-та от страна на държавни и общински служители, работещи в централната градска част, която е лесно достъпна с алтернативни форми на придвижване (подземен и наземен градски транспорт, велосипед, пеша)   **1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.**  Задълбочена промяна на нормативния документ не е правена от самото въвеждане на Синя и Зелена зона преди над 10 години. В този период настъпи съществена промяна в степента на моторизация в София, автомобилният натиск в центъра и част от кварталите се увеличи и сега действащите правила за организация на движението не отговарят на днешните нужди на града. По официални данни на “Център за градска мобилност” ЕАД, свободните места за паркиране са крайно недостатъчни, което има отрицателни отражения върху качеството на живота, както и транспортната и екологичната обстановка в града. Настъпилите изменения в структурата, навиците и нуждите на София обуславят и въвеждането на ефективни и по-рестриктивни правила и решения за подобряване на организацията на движението, проходимостта на пътната инфраструктура и безопасността на всички участници в движението.  Промяна е необходима и за да се даде възможност за повишаване на финансовите постъпления и ефективността на работата на общинското търговско дружество “Център за градска мобилност” ЕАД, както и въвеждане на баланс и справедливост при ползването на ограниченото градско пространство между живущите, работещите и приходящите в центъра. През периода са настъпили и многобройни промени на други нормативни документи, които не са отразени в НОДТСО.  **1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).**  В “Център за градска мобилност” ЕАД постоянно постъпват жалби и сигнали от граждани и живущи, особено в “Синя зона”, свързани с липсата на достатъчно свободни и оборотни места за паркиране. Ситуацията е особено критична в подзоните 1, 4, 5, 9, 10, 11 и 16, където се наблюдава най-гъста концентрация на държавни и общински институции, най-голям дисбаланс между наличните места и паркоместата заети в режим Служебен абонамент, както и най-голяма липса на оборотни места за свободно паркиране на живущи и приходящи. Пред част от тези институции паркоместата са обособени в нарушение на Закона за движение по пътищата.  Измененията и въвеждането на ограничения при заявяването на места в режим “Служебен абонамент”, ограниченията при заявяването на безплатни паркоместа по чл. 115 от НОДТСО и др. изискват изменение на действащия нормативен акт, в който са дефинирани.  **1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?**  Не са извършвани последващи оценки. | |
| **2. Цели:**  *Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?*  Предложените изменения на НОДТСО целят:   * подобряване организацията на паркирането в централната градска част и кварталите в “Зелена зона”; * подобряване организацията на паркирането около институции, намиращи се в квартали, които не са част от “Синя зона” или “Зелена зона”; * осигуряване на повече свободни паркоместа за живущите и приходящите в Синя и Зелена зона чрез въвеждане на ограничения при заявяването и използването на паркоместа в режим “Служебен абонамент”; * осигуряване на повече свободни паркоместа за живущите и приходящите в Синя и Зелена зона чрез въвеждане на ограничения при заявяването и използването на безплатни паркоместа от лицата по чл. 115 от НОДТСО; * подобряване на пътната безопасност на всички участници в движението, подобряване на условията за пешеходците и осигуряване на по-голяма проводимост на улиците; * увеличаване на финансовите постъпления на общинското дружество “Център за градска мобилност” ЕАД след вкарване на всички налични места за паркиране намиращи се върху терени публична общинска собственост в режим на платено паркиране; * улесняване на живущите, подобряване на качеството на градската среда и качеството на живот в центъра, както и намаляване на паразитния трафик и свързаното с него замърсяване на околната среда; * поощряване на работещите в държавни и общински структури, намиращи се в центъра, да ползват алтернативни и здравословни форми на придвижване (пеш, велосипед, градски транспорт); * актуализация и осъвременяване на правилата за паркиране в най-натоварените части на София в съответствие с модерните особености и тенденции; * въвеждане на балансирано разпределение на ограниченото градско пространство между отделните му ползватели и въвеждане на справедливост между ползвателите на услугата платено паркиране; * синхронизиране на текстовете на нормативния акт с по-висшестоящи нормативни актове, като Закона за движението по пътищата. | |
| **3. Идентифициране на заинтересованите страни:**  Всички граждани, пребиваващи на територията на Столичната община.  Нормативният акт се отнася до организацията на движението на територията на Общината, поради което засяга всички граждани, които ползват улиците, булевардите и площадите.  Промените, свързани с въвеждането на ограничения при използването на безплатни паркоместа по реда на чл. 115, засягат държавни органи и организации - създадени със закон, решение на Министерски съвет или на Народното събрание на Република България, на държавни и общински културни и научни институции.  Промените, свързани с въвеждането на ограничения при използването на паркоместа в режим “Служебен абонамент”, засягат фирмите и организациите, които в момента използват такива места, както и тези, които потенциално биха се възползвали от тази услуга.  Заинтересована страна е и Столична община, която има задължението да организира движението, да осъществява контрол и управление на автомобилния трафик в столицата. Общинското дружество “Център за градска мобилност” ЕАД също е заинтересована страна относно предложения проект за наредба, предвид функциите му по финансиране, изграждане, управление и поддържане на местата за паркиране в София - общинска собственост.  *Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).* | |
| **4. Варианти на действие:**  Вариант 1 - “Без действие”  Този вариант запазва съществуващите правила за отдаване на паркоместа, намиращи се върху терени публична общинска собственост, на държавни и общински институции и структури. Не модернизира и хармонизира Наредбата с по-висши нормативни актове като Наредба РД-02-20 от 2017 г. на МРРБ, не води и до съществено подобрение за живущите и приходящи граждани в зоните за платено паркиране. Не се променя реда и условията за предоставяне на паркоместа за безплатно и платено паркиране в режим “Служебен абонамент”, безплатните места по чл. 115 от Наредбата, както и местата за дипломатически мисии. Предвид нарастващата моторизация, проблемите с липсата на свободни паркоместа в Синя и Зелена зона ще продължат и ще се задълбочат. “Център за градска мобилност” ЕАД ще продължи да пропуска съществени финансови постъпления заради липсата на пълен списък с паркоместа, намиращи се върху терени публична общинска собственост. При този нормативен акт не е възможно да бъдат формулирани варианти, различни от предложения вариант за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредба за организация на движението на територията на Столична община /НОДТСО/, с оглед постигане на заложените цели.  Вариант 2 - “Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община”  При този вариант се постигат заложените цели за балансирано ползване на ограниченото градско пространство в зоните за почасово платено паркиране “Синя зона” и “Зелена зона”. Постига се по-справедливо разпределение на наличното улично пространство и се въвеждат по-ефективни механизми за отдаването на публичната общинска собственост за ползване от страна на държавни и общински институции и структури. Подобрява се значително организацията на движението и намаляване на задръстванията чрез намаляване на транзитния и паразитен трафик, и се подобрява пътната безопасност чрез освобождаването на част от тротоарните и площадни площи от паркирани коли. При този вариант се увеличават приходите на “Център за градска мобилност” ЕАД, което дава възможност за осъществяване на важни инвестиции в инфраструктурата на София. Също така се подобрява качеството на живот за живущите в зоните за платено паркиране, намаляват шумът и замърсяване на въздуха, а работещите в центъра се стимулират да ползват алтернативни, екологични и здравословни форми на придвижване. При осъществяване на този вариант се осигурява и по-красива, безопасна и достъпна градска среда за пешеходците.  *Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта "без действие".* | |
| **5. Негативни въздействия:** 1. При Вариант 1 - “Без действие” При вариант “Без действие” се очакват редица отрицателни въздействия по отношение на качеството на живота в София. Концентрацията на автомобили в централната градска част ще продължи да нараства, а това ще влияе отрицателно по отношение на свободните места за паркиране, количеството на приходящи автомобили, състоянието на пътната инфраструктура и екологичната картина в районите и града като цяло. Неефективността на процесите и пропуснатите финансови ползи от страна на “Център за градска мобилност” ЕАД ще се запази, което ще има негативно въздействие върху приходите и възможните инвестиции. Столичната община ще продължи да пропуска възможности за въвеждане на по-справедливи и балансирани решения по отношение на организацията на движението и разпределението на ограниченото публично пространство, а пропускливостта и характеристиките на пътната инфраструктура ще продължи да бъде под оптималния ѝ капацитет. Държавните и общинските институции ще продължат да разходват значителен финансов ресурс за покриване на разходите за местата в режим “Служебен абонамент”, както и завишени разходи за гориво и ще продължават да въздействат отрицателно по отношение на ограниченото градско пространство и замърсяването на въздуха с вредни емисии.   2. При Вариант 2 - “Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община  Част от юридическите лица, в това число и институциите, ще изгубят правото да се възползват от неограничен брой места за паркиране в режим “Служебен абонамент”.  Държавни органи и организации - създадени със закон, решение на Министерски съвет или на Народното събрание на Република България, държавни и общински културни и научни институции, които използват безплатни паркоместа, ще загубят правото да използват част от безплатните паркоместа по реда на чл. 115-116 от НОДТСО на пътни участъци, където към настоящия момент има много висока концентрация на паркоместа в режим “служебен абонамент” или безплатни паркоместа по чл. 115.  Първоначално “Център за градска мобилност” ЕАД ще има намаление на приходите заради намаленият брой места за паркиране в режим Служебен абонамент, който ще бъде компенсиран от разширяване на списъка с места за платено паркиране, намиращи се върху имоти публична общинска собственост, които в момента не носят никакви приходи.  *Опишете качествено (при възможност - и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.* | |
| **6. Положителни въздействия:**  1. При Вариант 1 - “Без действие”  Заинтересованите страни не се очаква да реализират ползи при този вариант.  2. При Вариант 2 - “Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община (приета с Решение № 332 по Протокол № 48 от 19.05.2005 г. на СОС, последно изменена с Решение № 511 по Протокол № 58 от 26.07.2018 г. на СОС)”  Заинтересованите страни ще реализират ползи при този вариант, тъй като ще бъдат постигнати целите, които си поставя нормативната промяна.   *Опишете качествено (при възможност - и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.* | |
| **7. Потенциални рискове:**  Основните рискове от приемането на нормативната промяна са свързани с несъгласието на институциите по чл. 115, за които ще бъдат въведени ограничения за броя на безплатни места за паркиране. Потенциален риск е и “Център за градска мобилност” ЕАД да не успее да изпълни в срок актуализацията на места за платено паркиране, намиращи се върху имоти публична общинска собственост, премахването на нерегламентираните паркоместа и прехвърлянето на паркоместата в режим за оборотно ползване като част от зоните за платено паркиране.  *Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.* | |
| **8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:**  Проектът за нормативен акт не предвижда намаляване на административната тежест за юридическите лица и институциите.  **8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?**  Променя се ограничението за използване на безплатни паркоместа от страна на лицата по чл. 115 от НОДТСО.  Създават се ограничения при използването на режим “Служебен абонамент” по смисъла на чл. 63 от НОДТСО. | |
| **9. Създават ли се нови регистри?**  Създава се нов регистър на пътните участъци, където е забранено въвеждането на паркоместа в режим “Служебен абонамент” по чл. 63 от НОДТСО и безплатни паркоместа по реда на чл. 115 от НОДТСО. | |
| **10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?**  Актът засяга пряко онези микро-, малки и средни предприятия (МСП), ползващи почасово платено паркиране в Синя зона и Зелена зона. Намаляването на броя на местата за безплатно паркиране на ППС на държавни органи и организации - създадени със закон, решение на Министерски съвет или на Народното събрание на Република България, на държавни и общински културни и научни институции предоставят повече налични места за паркиране на микро-, малките и средни предприятия в определени зони на фиксирани цени като по този начин се дава възможност на фирмите да планират своите разходи.  Актът засяга и онези мирко, малки и средни предприятия (МСП), ползващи режим на платено паркиране на ППС - "Служебен абонамент". Въвеждането на максимален брой на места в режим “Служебен абонамент” и обвързването им с административния адрес на съответната сграда ще ограничи възможността за монополизация на публичното пространство и наемане на неограничен брой места в режим “Служебен абонамент”. | |
| **11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?**  Не изисква | |
| **12. Обществени консултации:**  Проектът на наредба ще се публикува за обществени консултации на основание чл. 26 от Закона за нормативните актове на интернет страницата на Столичната община/Столичния общински съвет.  Срокът за получаване на предложения и становища ще е 30 дни.  *Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.* | |
| **13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?**  Не произтича  *Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).* | |
| **14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:**  Име и длъжност: Борис Бонев, общински съветник в Столичния общински съвет  Дата: 12.05.2021 г.  Подпис: | |

**Приложение А**

**Изменение на броя паркоместа в режим “Служебен абонамент”, по чл. 115, за почасово платено паркиране и за безплатно паркиране на ППС**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Синя зона** | **Зелена зона** | **Извън зона** |
| **СЛУЖЕБЕН АБОНАМЕНТ** | | | |
| Настоящ брой места в режим на платено паркиране “Служебен абонамент” | **484** | **530** | **317** |
| Очаквано намаление на броя на места в режим на платено паркиране “Служебен абонамент” (от настоящите договори) | **-145** | **-106** | **-31** |
| Очаквани нови места в режим на платено паркиране “Служебен абонамент” (от нерегламентирани по НОДТСО режими) | **+150** | **+100** | **0** |
| **Общо изменение:** | **+5** | **-6** | **-31** |
| **МЕСТА ПО ЧЛ. 115** | | | |
| Настоящ брой места по чл. 115 | **218** | **77** | **29** |
| Очаквано намаление на броя места по чл. 115 | **-65** | **-16** | **-3** |
| **Общо изменение:** | **-65** | **-16** | **-3** |
| **МЕСТА ЗА ПОЧАСОВО ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ** | | | |
| Нови места в режим на почасово платено паркиране (бивши “Служебен абонамент” и по чл. 115) | **+210** | **+122** | **0** |
| Нови места за безплатно паркиране извън Синя и Зелена зона (бивши “Служебен абонамент” и по чл. 115) |  |  | **+34** |
| Нови, досега нерегистрирани места в режим на почасово платено паркиране (от нерегламентирани по НОДТСО режими) | **+420** | **+235** | **0** |
| Нови, досега нерегистрирани места за безплатно паркиране извън Синя и Зелена зона (от нерегламентирани по НОДТСО режими) |  |  | **+175** |
| **Общо изменение:** | **+630** | **+357** | **+209** |

**Приложение Б**

**Прогнозно време, необходимо за промяна на организацията на движението**

|  |  |
| --- | --- |
| Полагане на вертикална пътна сигнализация за маркиране на зоната за почасово паркиране | до 30 дни |

**Приложение В**

**Прогнозни разходи**

**за обособяване на около 1000 бр. нови паркоместа в “Синя зона” и “Зелена зона”**

|  |  |
| --- | --- |
| **Финансови средства, необходими за въвеждане на планираната организация на движението**  Стойността е изчислена въз основа на прогнозния брой от около 1000 паркоместа и прогнозните количества пътни знаци, антипаркинг стълбове и пътна маркировка, съгласно финансовите параметри по Договор № ДЗОП-24 от 05.07.2019 г.  Не се предвижда необходимост от закупуване на ново техническо оборудване, превозни средства или увеличаване на персонала. | **до 50 000 лв.** |

**Приложение Г**

**Прогнозно изменение на приходите**

|  |  |
| --- | --- |
| Прогнозно изменение на приходите от намалението на местата в режим на платено паркиране “Служебен абонамент” | **-91 608 лв.** |
| Прогнозно изменение на приходите от намалението на местата по чл. 115 | **0 лв.** |
| Очаквани приходи от нови места в режим на почасово платено паркиране в Синя и Зелена зона | **931 014 лв.** |
| **Общо изменение на приходите:** | **839 406 лв.** |

**Приложение Д**

**Прогнозно изменение на приходите по източници**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Синя зона** | **Зелена зона** | **Извън зона** |
| Изменение на приходите от места в режим на платено паркиране “Служебен абонамент” | **39 000** | **-32 400** | **-98 208** |
| Очаквано изменение на приходите от места по чл. 115 | **0** | **0** | **0** |
| Приходи от нови места в режим на почасово платено паркиране | **787 500** | **143 514** |  |
| **Общо изменение по зони:** | **826 500** | **111 114** | **-98 208** |
| **Общо изменение:** | **839 406 лв.** | | |