

Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № СОА25-ВК66-4589/06.06.2025 г. за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община

1 съобщение

Borislav Kolev

До: parkirane@spasisofia.org

15 юни 2025 г. в 2:25

Здравейте,

Считам, че е необходимо предложените мерки за паркирането да бъдат изменени по следния начин:

1. Цената на годишен стикер за паркиране на живущи се изменя съответно:

- Червена зона 400 лв./годишно за първа кола и 1200 лв./годишно за втора кола;
- Синя зона 300 лв./годишно за първа кола и 900 лв./годишно за втора кола;
- Зелена зона 150 лв./годишно за първа кола и 450 лв./годишно за втора кола.

По този начин и живущите ще участват наравно с останалите участници от почасовото паркиране с цел инвестиции в паркоместа и подобряване на градската среда. Още повече, че основната част от общинските разходи за подобряване на градската среда са именно в центъра, където действат тези зони. Повишаването на цената за почасово паркиране ще доведе до отлив на автомобили, които са с краткосрочен престой, но появата на повече места за паркиране ще стимулира закупуване на първи и втори автомобил на живущите, при положение, че цената за стикер не се повиши. Така търсеният ефект за оборотност на местата няма да бъде постигнат и реформата ще се провали в тази си част. Единственият начин да се достигне до някакъв еквилибриум е чрез балансиране на търсенето и предлагането (стикери на живущи и общ брой паркоместа в района). Тъй като по разбираеми причини, е трудно да се появи предлагане в достатъчно голям обем, то трябва търсенето да се намали чрез увеличение на цената. И ежегодни корекции на цените трябва да бъдат заложили, въз основа на постигнатите резултати.

2. Трябва да се диференцира таксата за паркиране спрямо обема и тежестта на автомобила. Това е необходимо, тъй като SUV и Light Trucks с огромни размери са все по-често срещани по нашите улици. Освен, че представляват значителна опасност за пешеходците или останалите автомобили при евентуален сблъсък, те често заемат повече от едно паркоместо и много по-интензивно износват настилка, по която се придвижват или на която паркират. Може да се предприеме подход подобен на този в Париж. Например таксата за паркиране се диференцира по обективни критерии, тегло, категория и тип гориво:

- Електромобилите с тегло над 2200 и до 2500 кг. и автомобилите с ДВГ с тегло над 1600 и до 1900 кг. се таксуват двойно (цена за почасово паркиране или годишен стикер).
- Електромобилите с тегло над 2500 кг. и автомобилите с ДВГ с тегло над 1900 кг. се таксуват тройно (цена за почасово паркиране или годишен стикер).

Това да важи само за категории М1 и L4 (пътнически коли), които не са регистрирани на инвалиди.

Тези данни са налични в големия талон в съответните точки:

G – Маса на превозното средство.

P3 – Тип гориво.

J – Категория на превозното средство.

И могат да бъдат достъпни от контролиращите органи през номерата на автомобила. Тази мярка може да влезе в сила в рамките на 2-3 години от приемането ѝ, за да се даде време на хората да заменят автомобилите си, да намерят алтернативи и ще има допълнителен разколебавач ефект при избора на подобни возила от хора, които не ги използват по предназначение (за работни и off-road коли).

3. Не е засегнато в настоящата реформа, но отново се отнася до паркиране: Липсва инфраструктура за безопасно паркиране на велосипеди. Високият дял на кражби и оскъдното пространство за съхранение намаляват значително броя хора, които избират велосипед за придвижване в града. Необходимо е поставянето на велосипедни паркинги в места с контролиран достъп (с приложение, карта или код) или на осветени и охранявани места. Видимо е, че велосипедните стоянки, които се намират вътре в метростанциите са много по-използвани от тези, които са извън. Появата на безопасни места за целодневно съхранение на велосипеда, в близост до дома ще стимулират все повече участници в този начин на придвижване.

С уважение,

д-р инж. Борислав Колев