



Спаси София <parkirane@spasisofia.org>

Становище относно реформата за паркиране в София

1 съобщение

Krassimir Stoianov
До: parkirane@spasisofia.org

19 юни 2025 г. в 16:46

Здравейте г-н Пулевски,

Прикачено е моето становище относно промяната на правилата за паркиране в София. Очаквам с вашите колеги да разгледате моята позиция.

Поздрави,
Красимир Стоянов



Становище Красимир Стоянов.pdf
62K

сътрудник на ПП „Спаси София“

От Красимир Стоянов, гр. София относно Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община

В момента зоните за платено паркиране не са никак малки, те покриват целия център на града и кварталите около него. Проблемите с паркирането не са заради цената, както и няма да се решат с увеличаването ѝ или увеличаването обхвата и типа на зоните. В сега съществуващите зони постоянно има автомобили нарушители, спрели „за малко“, в кръстовища, на пешеходни пътеки, пред гаражи. По някаква причина, не малкото на брой контролори, не правят нищо, за да предотвратят това. Освен това има автомобили без стикери и без талони, не са електрически, които стоят паркирани по над 2 или 4 часа, каквото е максимално разрешеното време. Това не би трябвало да е възможно, тъй като електронната система отказва да приема плащания, след изтичане на времето, следователно тези нарушители са умишлено подминавани от контролорите. Трябва да се открият и премахнат причините за подобни действия на служителите. Премахването на хартиените талони и човешкият фактор биха решили частично тези корупционни практики. Преди това, обаче трябва да се помисли за съвременен начин за заплащане, чрез удобно и работещо приложение. Най-популярният в момента начин на плащане, чрез SMS, увеличава допълнително

цената на услугата, заради високите такси на мобилните оператори. Коректно е гражданите да заплащат за времето, което ползват, а не за цял час, като се намали времевият интервал на таксуване.

В центъра трябва да се помисли за изграждане на подземни паркинги. Почти 100%-овата натовареност на съществуващия БП при Националния стадион го доказва. Въпреки високата цена за строителство, инвестицията би се изплатила бързо при сегашното икономическо развитие и жизнен стандарт в Столицата. Улиците в центъра трябва да се освободят от автомобили, но това няма да стане чрез увеличаване цената за паркиране, а чрез алтернатива на уличното паркиране - изграждане на паркинги и чрез въвеждане на такси за влизане и транзитно преминаване.

Увеличаването обхвата на зоните, в сегашния им вид, върху жилищните квартали няма да доведе до положителна промяна. Там липсата на места за паркиране е вечер и нощем, извън работното време на зоната. Вероятно продадените винетки ще бъдат повече от обособените места, ще се получи същото което е и в момента, няма да има къде да се паркира, но хората ще са принудени да си плащат за това. Средствата за издръжка на зоната и персонала ще идват предимно от винетни стикери, което вероятно няма да бъде достатъчно и зоната ще бъде губеща. В кварталите има възможности за обособяване на нови места, без унищожаване на трайна растителност, а също и за строеж на етажни паркинги. Това строителство се избягва умишлено от страна на общината, нарушенията се толерират, правят се периодични акции с цел събиране на максимален брой глоби.

Ограничаването на служебния абонамент за сметка на повече места за живущите в центъра изглежда добър вариант, но пък тези места носят най-голяма печалба за ЦГМ и общината ще се лиши от приходи, които ще трябва да бъдат компенсирани от всички ползващи услугата платено паркиране. Трябва да се гарантира и невъзможност за заобикаляне на наредбата, както сега Парламентът и Прокуратурата си обособиха „Зона за охрана“, в която паркират безплатно и безпроблемно.

Отпадането на преференциалното паркиране за електрически автомобили е твърде ранно. Все още броят и популярността на тези автомобили в България е много нисък, в сравнение с останалите европейски страни. Това са автомобилите, които замърсяват най-малко. При сегашните високи нива на замърсяване в София и липсата на държавни стимули не би било

редно отпадането на преференциите да се случи точно сега. Освен това общината не прави нищо друго за развитието на този вид транспорт – нито има изграден значим брой зарядни станции, нито използва електрически автомобили за собствения си автопарк. Критерии за отпадането на преференцията трябва да бъде реалният брой на заети места в зоните и пропуснатата печалба. В момента броят на паркираните електрически автомобили е нищожен в сравнение с останалите. Общият брой на регистрациите и предполагаемият им ръст нямат никакво значение, не е възможно всички електрически автомобили да използват зоните за платено паркиране.

За повече от 30 години платено паркиране в София няма изграден нито един паркинг със събраните средства, те се изразходват безотчетно, непрозрачно. Гражданите не забелязват подобрение, а единствено влошаване условията за паркиране. Липсата на места не може да бъде решена с наредба, която увеличава цената и броя на платените места, без такива да бъдат физически построени. В сега съществуващите зони всекидневно има голям брой нарушители, които не биват санкционирани, което показва, че целта да има ред няма да бъде постигната, преди да бъде променена политиката и начинът на контрол. Единствено ще бъде увеличена цената на живота в София, което не води до никакви положителни промени за живущите в града.

Големият брой автомобили, движещи се в София, е породен от липсата на алтернатива – бавен и нередовен градски транспорт, дори липсата му в новите квартали, неудобни маршрути. Липса на детски градини, неравностойни или липсващи училища в кварталите, което принуждава родителите да карат децата си с автомобили до градината, в която са ги приели или училището, в което искат да учат. Не случайно в работни, но неучебни дни задръствания в София почти няма. Велоалеите са малко, а където съществуват не са свързани. Велосипедистите са принудени да правят опасни пресичания, да карат успоредно с движещите се до тях автомобили, преминават през неравности. Целта за намаляване броя на автомобилите няма да бъде постигната докато не бъдат разрешени тези проблеми. По-изразително намаляване броя на автомобилите и замърсяването от тях би имало прогресивно увеличаване на данъка за старите превозни средства, всяка година, а не както е сега до 20 години на всеки 5, стриктно спазване на нискоемисионните зони, платено преминаване през центъра и др., отколкото промяна в наредбата за паркиране.

Така предложените промени в наредбата, отнасящи се за паркирането на автомобилите в София, няма да постигнат поставените цели, с изключение увеличаването приходите на ЦГМ, които се изразходват непрозрачно и не носят никаква полза за гражданите. Въз основа на изложените аргументи призовавам наредбата да не бъде приета в тази си част.

19.06.2025г.

Красимир Стоянов

Гр. София