

ОБОБЩЕНА СПРАВКА
от Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № С0А25-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

Дата, номер	Име	Отговор
2025-06-06 - 1944.pdf	Явор Драганов	Становището не се приема. Мотиви: По отношение на предложените места, резервирани изцяло за живущи: Предвид острия недостиг на паркоместа, особено в центъра, подобно блокиране на места само за резиденти, би означавало, че през деня същите места ще стоят свободни, докато останалите, отворени за обществено ползване, са в остър недостиг. Това е неефективно използване на наличния ресурс. Като мярка, която да противодейства на приходящия трафик и да позволява резидентите по-спокойно да паркират в своята подзона, се предлага удължаване на работното време на зоните. По отношение на правилата, касаещи режим „Служебен абонамент“, местата за товаро-разтоварни дейности и местата за слизане и качване на пътници: Същите са включени в предложения текст на Наредбата, а именно – къде се обособяват такива места, какъв е максималният им брой, кой може да ги използва, какво е работното им време. По отношение на разпределението на средствата: Пренасочване на средства към градския транспорт е необходимо, за да има привлекателна алтернатива на придвижването с личен автомобил, което ще бъде по-ограничено при приемане на предложените промени. По отношение на контрола на паркирането, упражняван от ЦГМ: Понастоящем контролът се извършва ръчно, тъй като е възможно използването на хартиени талони. Предложените промени предвиждат отпадане на тази опция, което ще позволи автоматичен контрол и неколкостранно по-ефективен контрол на паркирането, което ще освободи човешки ресурс за контролиране на паркирането и извън зоните за платено паркиране. По отношение на възможността за заплащане за периоди, по-къси от 1 час: Предложената възможност би създавала повече паразитен трафик, тъй като за по-кратък период би било възможно да се заплати по-достъпна цена. По начало почасовото платено паркиране цели да дестимулира използването на личен автомобил.
2025-06-06 - 2043.pdf	Мария Стоичкова	Становището се приема в частта, касаеща червена зона. Становището не се приема в останалата си част. Мотиви: По отношение на обхвата на зоните: Въпреки че е жилищен, районът около бул. „Тодор Каблешков“ вече изпитва сериозен натиск от автомобилен трафик. Включително в района около булеварда има и значително количество бизнес сгради, офиси, търговски центрове и други обекти, привличащи приходящи автомобили. Едно от основните предимства на зелената зона е, че гарантира предимство за местните жители чрез винетен стикер, който осигурява право на целодневно паркиране на достъпна цена. Същевременно районът около булевардите „Т. Каблешков“ и „Г. Делчев“ е един от най-добре снабдените с редовни линии на наземния градския транспорт в целия град: По бул. „Цар Борис III“ – трамвайни линии 4, 5, 11, 15 и автобус 260; по ул. „Ген. Стефан Тошев“: тролейбусни линии 2 и 4, автобус 204; по бул. „България“: трамвайни линии 7 и 27 и автобусни линии 61, 64, 304; по ул. „Костенски водопад“: тролейбусни линии 7 и 8, автобусни линии 73, 74, 76; по бул. „Тодор Каблешков“: автобусни линии 73, 204; по бул. „Г. Делчев“: автобусна линия 83. Относно работното време на зелената зона: Предложените промени в работното време са с цел да се удължи времето, в което живущите в зони за почасово платено паркиране могат спокойно да паркират около дома си, преди да отпадне платеният режим, съответно да се появи наплив от приходящ трафик.

ОБООБЩЕНА СПРАВКА
от 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

Дата, номер	Име	Отговор
 2025-06-06 – 2050.pdf	Петър Събеѝ	Становището не се приема. Мотиви: По т. 1 от становището относно разпределението на средствата: Насочване на средства към градския транспорт е необходимо, за да има привлекателна алтернатива на придвижването с личен автомобил, което ще бъде по-ограничено при приемане на предложените промени. По т. 2 от становището относно електрическите автомобили: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са оборотни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС. По т. 3 от становището относно алтернативите: Цените за превоз на пътници в обществения транспорт не са предмет на предложената Наредба. Същевременно, утвърдената тарифа с превозните документи включва възможност и за т.нар. „семеен пакет“, който може да бъде закупен на преференциални цени. Цените на дългосрочните превозни документи (месечни и годишни) са изключително достъпни и предоставят много и гъвкави възможности за евтино използване на градския транспорт. По т. 4 от становището относно строителството на паркинзи: За целта е необходимо да се осигурят средства. Вносителите предвиждат разпределяне на допълнителните приходи по 3 направления, едно от които е именно строителство на паркинзи. Този процес обаче е необходимо да тече успоредно с предложената реформа, за да може изграждането на тази инфраструктура да се финансира.
 2025-06-06 – 2248.pdf	Иван Стоянов	Становището се приема. Допълнително пояснение: При въвеждане на зони за почасово платено паркиране се разработват и прилагат проекти за Постоянна организация на движението (ПОД), които се изготвят съгласно конкретните условия на дадена улица, т.е. съществуващите регламентирани гаражи и вход-изходи следва да бъдат взети предвид от проектантите.
 2025-06-06 – 2351.pdf	Леонид Шарланджиев	Становището не се приема. Мотиви: По т. 1. относно работното време на зоните за почасово платено паркиране: Тъй като действително в жилищните квартали проблемът с паркирането настъпва основно вечер, предложението за Наредбата включва и удължаването на работното време – до 20:00 часа в зелена зона. Това ще даде възможност жителите на кварталите със зелена зона да паркират след края на работния ден близо до дома си, преди да е отпаднал режимът на почасовото платено паркиране, когато е най-силният наплив от приходящ трафик. По т. 2 относно финансовото натоварване на гражданите: Стикерът за живущи е на ниска и достъпна годишна цена и дава право на целодневно паркиране. Без зона за платено паркиране липсва механизъм, който да приоритизира нуждите на живущите и да регулира натоварването. По т. 3 относно гъвкави условия при гостуващи от друго населено място: Предложената Наредба предвижда опцията за целодневно заплащане за зона за почасово платено паркиране – услуга, която понастоящем липсва. Именно за да бъде възможен целодневният престой при наложителни ситуации или при гостуване, е предвидена тази нова възможност. Освен това Столична община разполага с мрежа от буферни паркинзи в близост до някои метростанции, където гостуващите могат да оставят автомобилите си и да използват обществения транспорт за придвижване в рамките на града. По т. 4 относно липсата на големи търговски и административни обекти в кварталите: Въпреки че натискът от приходящ трафик не е еднакъв с този в центъра, все пак в жилищните квартали се наблюдава значителен приток на автомобили. Освен това част от жителите започват да използват своите гаражи и дворове, което премахва част от автомобилите, паркирани по улиците. Практиката от въвеждането на зони за почасово платено паркиране в кварталите Лозенец, Иван Вазов и Яворов показва, че след въвеждането на подобен режим проблемът с паркирането се успокоява. По т. 5 относно инфраструктурата: Приемането на предложените промени ще даде възможност за финансиране на изграждането на паркинзи в кварталите, както и да се пренасочи човешки ресурс към районите без въведена зона за платено паркиране, където да се упражнява контрол.

ОБЩЕСТВЕНА СПРАВКА
от Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № С0А25-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

Дата, номер	Име	Отговор
2025-06-07 - 1524.pdf	Димитър Харитонов	Становището не се приема. Мотиви: По т. 1 относно ограничаване издаването на стикери: Въпреки натовареността в някои райони, въвеждането на лимит би било административно неосъществимо и социално неприемливо решение. Повишаването на таксата за втори автомобил е приета да бъде в двоен размер за Синя и Зелена и в троен за Червена зона. Данни, предоставени от „Център за градска мобилност“ ЕАД показват, че в най-натоварените подзони винетните стикери за втори автомобил са под 15%. Няма възможност за закупуване на винетни стикери за повече от 2 автомобила на едно и също домакинство. По т. 2 относно организацията на движението в крайните квартали: Една от целите на предложената реформа е чрез автоматизиране на процеса по проверка на паркирането в платените зони, да се освободи човешки ресурс за контрол по паркирането в целия град. Вносителите предвиждат част от средствата да се инвестират в ремонт на уличната инфраструктура, респ. прилагане и на проекти за постоянна организация на движението, с което да се урегулира паркирането дори в кварталите, в които няма зона за почасово платено паркиране. По т. 3 относно места само за живущи: Предвид острия недостиг на паркоместа, особено в центъра, подобно блокиране на места само за резиденти, би означавало, че през деня същите места ще стоят свободни, докато останалите, отворени за обществено ползване, са в остър недостиг. Това е неефективно използване на наличния ресурс. Като мярка, която да противодейства на приходия трафик и да позволява резидентите по-спокойно да паркират в своята подзона, се предлага удължаване на работното време на зоните. По т. 4 относно електрическите автомобили: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са оборотни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
2025-06-07 - 2214.pdf	Божидар Димитров	Становището се приема с посочените мотиви.
2025-06-08 - 1217.pdf	Николай Бояджиев	Становището не се приема. Мотиви: Липсват конкретни предложения.
2025-06-08 - 1433.pdf	Илия Иванов	Становището не се приема. Мотиви: По отношение на обхвата: Разширението на зелената зона обхваща територии с установен реален недостиг на места и високо търсене, установени на терен, по сигнали от граждани и според становищата на районните администрации. Квартали като „Бъкстон“ не са изключени трайно, а са предвидени за следващи етапи на зонирание, според обществената готовност. Ефектът на изместване е известен и се взема предвид — зониранието се прилага поетапно и преливащо от Червена към Синя и от Синя към Зелена зона именно за да се намали шоковото натоварване. Наличието на зона за платено паркиране се е доказало като условие за ред и контрол. По отношение на данните и анализите: Докладът се основава на информация, справки и анализи, изготвени от ЦГМ, включително теренни проучвания, данни за запълняемост, брой места, издадени стикери, приходи от различните видове услуги и пр., като част от данните са визуализирани и публикувани на parkirane.spasisoфия.org. Прилагането на зони за платено паркиране е наложено от реални обществени нужди и не може да чака съвършен „глобален модел“, какъвто към момента не съществува дори в по-развити градове, а изготвянето му не е обвързано с конкретни срокове в обозримото бъдеще. По отношение на регистрация на автомобили и броене на места: Липсват данни за регистрирани МПС по квартали извън обхвата на текущите зони за платено паркиране, като евентуална такава справка не би била достатъчно представителни поради неяснота относно използването на самите автомобили. По отношение на предложението за безплатна и целообхватна „Жълта зона“: Такава формулировка към момента съществува в Наредбата, но поради изцяло практически причини – невъзможност да се контролира, без да се генерират приходи, се е доказала като неефективна, поради което не се използва. Същевременно подобна мярка няма стимулиращ ефект за използване на алтернативни начини за придвижване, какъвто е една от целите на предложените промени.

ОБОБЩЕНА СПРАВКА
от Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № С0А25-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

Дата, номер	Име	Отговор
 2025-06-09 - 0839.pdf	Владимир Богдански	Становището не се приема. Мотиви: Идеята за обособяването на зони около метростанциите е добра, но вносителите считат, че това трябва да се случи на по-късен етап.
 2025-06-09 - 1035.pdf	Калоян Първанов	Становището не се приема. Мотиви: По отношение на обхвата на Червената зона: Границите на Червената зона са определени спрямо данни за недостига на паркоместа и запълняемостта. Ето защо някои от подзоните, които не са силно натоварени, остават Синя зона. По отношение на ефекта от предложената Червена зона: Центърът на София е изключително добре снабден с множество линии на градския транспорт, в т.ч. 4 метролинии и едни от най-натоварените трамвайни линии като 5, 7, 10, 15, 18, 22 и 27, силно натоварените тролейбуси 1, 2, 5, 7, 9 и редица основни автобусни линии. Освен това Столична община разполага и с няколко буферни паркинга при метростанции, на които е възможна връзката между автомобил и метро. По отношение на разширяването на Зелената зона: Тъй като действително в жилищните квартали проблемът с паркирането настъпва основно вечер, предложението за Наредбата включва и удължаването на работното време – до 20:00 часа в зелена зона. Това ще даде възможност жителите на кварталите със зелена зона да паркират след края на работния ден близо до дома си, преди да е отпаднал режимът на почасовото платено паркиране, когато е най-силният наплив от приходящ трафик. По отношение на отчуждаването на терени за паркинги: Подобни процедури са изключително тромави и тежки от административна гледна точка. Въпреки това вносителите са направили обстоен анализ на над 300 потенциални имота за паркинги, от които са избрани тези с най-напреднала фаза откъм проектна готовност и градоустройствена процедура. Чрез средствата от зоните за почасово платено паркиране се предвижда да се финансира именно изграждането им. Същевременно Общината не е задължена да предоставя услуга за паркиране на всеки желаещ, а гражданите могат свободно да използват частни паркинги, без едното да пречи на другото.
 2025-06-09 - 1151.pdf	Васил Тулев	Становището не се приема. Мотиви: Относно чл. 55: В същия са описани видовете зони за почасово платено паркиране и часовете им на валидност, но не и териториалния им обхват (същият е в приложение № 9). На една и съща територия не се припокриват две различни зони. Относно чл. 56: Текстът указва, че режим на почасово платено паркиране може да се въведе извън границите, определени в чл. 55, когато е налице постъпило предложение. Това не означава, че предложението няма да бъде подложено на дискусия и вземане на решение от Столичния общински съвет. Относно чл. 62: Текстът предвижда възможност за обозначаване на паркоместата в режим за почасово платено паркиране и само чрез пътна маркировка, тъй като вертикалната сигнализация натоварва зрителното поле на водачите, създавайки предпоставки за инциденти. Колкото по-малко пътни знаци има, толкова по-вероятно е те да бъдат забелязани от водачите. Ето защо Вносителите предлагат обозначаване само с маркировка, а пътни знаци да се поставят само при входовете и изходите на съответната зона за почасово платено паркиране. Относно чл. 68: Възможност за допълнителен режим на местата „Служебен абонамент“, валиден за празничните дни, съществува и в момента. Относно електрическите автомобили: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.

ОБЩЕСТВЕНА СПРАВКА
от Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № С0А25-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

Дата, номер	Име	Отговор
2025-06-09 - 1818.pdf	Николай Загорев	Становището се приема в частта, касаеща контрола по паркирането и маркировката. Мотиви: Една от целите на предложената реформа е чрез автоматизиране на процеса по проверка на паркирането в платените зони, да се освободи човешки ресурс за контрол по паркирането в целия град. Вносителите предвиждат част от средствата да се инвестират в ремонт на уличната инфраструктура, респ. прилагане и на проекти за постоянна организация на движението, с което да се урегулира паркирането дори в кварталите, в които няма зона за почасово платено паркиране. Предвижда се също възможност за обозначаване на паркоместата в режим за почасово платено паркиране и само чрез пътна маркировка, тъй като вертикалната сигнализация натоварва зрелното поле на водачите, създавайки предпоставки за инциденти. Колкото по-малко пътни знаци има, толкова по-вероятно е те да бъдат забелязани от водачите. Ето защо Вносителите предлагат обозначаване само с маркировка, а пътни знаци да се поставят само при входовете и изходите на съответната зона за почасово платено паркиране. Становището не се приема в останалата си част. Мотиви: Относно местата в режим „Служебен абонамент“: Цялостното премахване на услугата „Служебен абонамент“ би повлияла особено негативно на голяма част от бизнесите, както и на редица държавни институции, които използват за дейността си служебни автомобили, а не разполагат с паркинг. Вносителите считат за разумно и балансирано решение подобна опция да съществува, но с предложените ограничения за брой автомобили. Относно местата за паркиране, които преди са били косо разположени: Разпоредбите на чл. 94, ал. 3 от Закона за движение по пътищата допускат паркиране върху тротоара само когато обособените места са за успоредно паркиране.
2025-06-09 - 2330.pdf	Невен Георгиева	Становището не се приема. Мотиви: Основните цели на въвеждането на зони за почасово платено паркиране са разрешаване на проблемите с паркирането и възможност за финансиране на подобрения в градския транспорт, строителство на паркинги и ремонт на уличната инфраструктура. Практиката от въвеждането на зони за почасово платено паркиране в кварталите Лозенец, Иван Вазов и Яворов показва, че след въвеждането на подобен режим проблемът с паркирането се успокоява, а същевременно част от средствата, събрани от зоните, се инвестират обратно в квартала под формата на ремонт на кални точки, тротоари и улици. Същевременно винетният стикер за живущи в зелена зона е на достъпна цена от 100 лв. годишно (или по 27 стотинки на ден).
2025-06-10 - 0812.pdf	Емил Чаушев	Становището не се приема. Мотиви: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегирани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
2025-06-10 - 1141.pdf	Спас Спасов	Становището не се приема. Мотиви: Основните цели на въвеждането на зони за почасово платено паркиране са разрешаване на проблемите с паркирането и възможност за финансиране на подобрения в градския транспорт, строителство на паркинги и ремонт на уличната инфраструктура. Практиката от въвеждането на зони за почасово платено паркиране в кварталите Лозенец, Иван Вазов и Яворов показва, че след въвеждането на подобен режим проблемът с паркирането се успокоява, а същевременно част от средствата, събрани от зоните, се инвестират обратно в квартала под формата на ремонт на кални точки, тротоари и улици. Същевременно винетният стикер за живущи в зелена зона е на достъпна цена от 100 лв. годишно (или по 27 стотинки на ден).

ОБОБЩЕНА СПРАВКА
от Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № С0А25-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

Дата, номер	Име	Отговор
 2025-06-10 - 1242.zip	ГИ „Паркиране в София: правила и нови идеи“	Становището се приема в частта, касаеща контрола по паркирането и маркировката. Мотиви: Една от целите на предложената реформа е чрез автоматизиране на процеса по проверка на паркирането в платените зони, да се освободи човешки ресурс за контрол по паркирането в целия град. Вносителите предвиждат част от средствата да се инвестират в ремонт на уличната инфраструктура, респ. прилагане и на проекти за постоянна организация на движението, с което да се урегулира паркирането дори в кварталите, в които няма зона за почасово платено паркиране. Предвижда се също възможност за обозначаване на паркоместата в режим за почасово платено паркиране и само чрез пътна маркировка, тъй като вертикалната сигнализация натоварва зрителното поле на водачите, създавайки предпоставки за инциденти. Колкото по-малко пътни знаци има, толкова по-вероятно е те да бъдат забелязани от водачите. Ето защо Вносителите предлагат обозначаване само с маркировка, а пътни знаци да се поставят само при входовете и изходите на съответната зона за почасово платено паркиране. Становището не се приема в останалата си част. Мотиви: Относно местата в режим „Служебен абонамент“: Цялостното премахване на услугата „Служебен абонамент“ би повлияла особено негативно на голяма част от бизнесите, както и на редица държавни институции, които използват за дейността си служебни автомобили, а не разполагат с паркинг. Вносителите считат за разумно и балансирано решение подобна опция да съществува, но с предложените ограничения за брой автомобили. Относно местата за паркиране, които преди са били косо разположени: Разпоредбите на чл. 94, ал. 3 от Закона за движение по пътищата допускат паркиране върху тротоара само когато обособените места са за успоредно паркиране.
 2025-06-11 - 1115.pdf	Моника Попова	Становището не се приема. Мотиви: По т. I. относно ограничаване издаването на стикери: Въпреки натовареността в някои райони, въвеждането на лимит би било административно неосъществимо и социално неприемливо решение. Същевременно в предложената Наредба се предвижда максимално ограничаване на местата в режим „Служебен абонамент“. По т. II. и III. относно кварталите, които остават извън зоните за почасово платено паркиране и контролът по паркирането: Една от целите на предложената реформа е чрез автоматизиране на процеса по проверка на паркирането в платените зони, да се освободи човешки ресурс за контрол по паркирането в целия град. Вносителите предвиждат част от средствата да се инвестират в ремонт на уличната инфраструктура, респ. прилагане и на проекти за постоянна организация на движението, с което да се урегулира паркирането дори в кварталите, в които няма зона за почасово платено паркиране. Поставянето на камери изисква сериозен финансов и административен ресурс, каквито понастоящем няма. По т. IV. относно изграждането на общински паркинги: Вносителите предвиждат разпределяне на допълнителните приходи по 3 направления, едно от които е именно строителство на паркинги. Това би облекчило значително ситуацията в някои квартали и би дало възможност за по-гъвкаво придвижване по модела „P+R“. Въпреки това изграждането на паркинги не е предмет на предложената Наредба.
 2025-06-11 - 1613.pdf	Петя Галинова	Становището не се приема. Мотиви: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са оборотни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.

ОБОБЩЕНА СПРАВКА
от 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

Дата, номер	Име	Отговор
 2025-06-11 - 1645.pdf	Васил Вълев	Становището се приема в частта, касаеща цените и режим „Служебен абонамент“. Становището не се приема в останалата си част. Мотиви: Относно разширяването на зоните за почасово платено паркиране: Практиката от въвеждането на зони за почасово платено паркиране в кварталите Лозенец, Иван Вазов и Яворов показва, че след въвеждането на подобен режим проблемът с паркирането се успокоява, а същевременно част от средствата, събрани от зоните, се инвестират обратно в квартала под формата на ремонт на кални точки, тротоари и улици. Относно данък МПС и извършването на одит на „Център за градска мобилност“ ЕАД: не е предмет на предложената Наредба. Относно въвеждането на Уикенд зона: При добри резултати от пилотното въвеждане на Уикенд зона в гр. Баня следва да се обмисли разширяването на обхвата ѝ в други райони.
 2025-06-11 - 1802.pdf	Мирослава Николова	Становището се приема.
 2025-06-13 - 0915.pdf	Северина Гичева	Становището се приема.
 2025-06-14 - 1158.pdf	Диана Карчева	Становището не се приема. Мотиви: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
 2025-06-14 - 1331.pdf	Павел Богомилов	Становището не се приема. Мотиви: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
 2025-06-15 - 0225.pdf	Борислав Колев	Становището не се приема. Мотиви: По т. 1. относно цените за годишен винетен стикер: Запазването на ниска и достъпна годишна цена на стикерите за живущи е механизъм, който приоритизира нуждите на живущите в съответната зона. По т. 2. относно диференцирано заплащане спрямо вида на автомобила: Подобно решение би утежило значително работата по администрирането и контрола на паркирането, както и би затруднило сериозно потребителите. По т. 3 относно изграждане на инфраструктура за паркиране на велосипеди: Вносителите считат идеята за добра, но това не е предмет на предвидените в настоящата Наредба изменения, касаещи основно зоните за почасово платено паркиране на МПС.

ОБЩЕСТВЕНА СПРАВКА
от Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № С0А25-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

Дата, номер	Име	Отговор
 2025-06-15 - 1636.pdf	Магдалена Стоянова	Становището не се приема. Мотиви: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
 2025-06-16 - 1220.pdf	Вахрам Алтунян	Становището не се приема. Мотиви: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
 2025-06-16 - 1700.pdf	Хари Михайлов	Становището се приема с посочените мотиви.
 2025-06-17 - 1513.zip	„Райд Шеър България“ ЕАД	Становището се приема частично. Мотиви: По отношение на цената на годишния абонамент, влизаща в сила от 01.01.2028 г.: Независимо от факта, че сумата съвпада с патентния данък за таксиметров превоз, в предложената Наредба стойността е дефинирана самостоятелно, без обвързване със стойността на данъка. По отношение на графика за поэтапно увеличаване на цената до 2028 г.: Действително е допусната техническа грешка при представения проект на Наредбата. Същата е отстранена. По отношение на списъка по чл. 103а, ал. 4 и 5: Аргументите са взети предвид и е предложена промяна на текста по същество. Във връзка с аргумента, че броят на автомобилите е динамичен, следва да се посочи, че абонаментът позволява преференциално паркиране на съответния брой автомобили. МПС, което е временно изведено от движение, има възможност да бъде върнато в експлоатация в кратък срок. Включването и изключването на даден автомобил в списъка ще наруши принципа на сигурност и предвидимост, както и ще утежни администрирането на процеса. В този смисъл, това съображение би могло да се вземе предвид при определяне размера на цената на абонамента, а не за постоянно променяне на броя автомобили, за които е дължим абонамент. По отношение на предложението електрическите автомобили за споделено пътуване да използват буслентите: Предложението противоречи на чл. 15, ал. 6 от Закона за движение по пътищата.
 2025-06-18 - 1225.pdf	Евгения Димова	Становището не се приема. Мотиви: Предложените мерки не са предмет на настоящата Наредба.
 2025-06-18 - 1806.pdf	Диана Димитрова	Становището не се приема. Мотиви: Липсват конкретни предложения.

ОБОБЩЕНА СПРАВКА
от Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № С0А25-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

Дата, номер	Име	Отговор
 2025-06-19 - 1646.pdf	Красимир Стоянов	Становището не се приема. Мотиви: По отношение на обхвата: Разширението на зоните за платено паркиране обхваща територии с установен реален недостиг на места и високо търсене, установени на терен, по сигнали от граждани и според становищата на районните администрации. Наличието на зона за платено паркиране се е доказало като условие за ред и контрол. По отношение на изграждането на паркинги: За целта е необходимо да се осигурят средства. Вносителите предвиждат разпределяне на допълнителните приходи по 3 направления, едно от които е именно строителство на паркинги. Този процес обаче е необходимо да тече успоредно с предложената реформа, за да може изграждането на тази инфраструктура да се финансира. По отношение на придвижването с градски транспорт: Териториите, обхванати от зони за почасово платено паркиране, имат добро покритие от мрежата на обществения транспорт. През последните години бяха инвестирани сериозни средства в изграждането на метро, а в момента се извършва и реконструкция на няколко ключови трамвайни трасета. Едновременно с това, са в ход търгове за нови тролейбуси и трамваи, а с част от приходите от зоните за платено паркиране се предвижда да бъдат закупени нови и модерни автобуси с нисък под и климатизация. По отношение на електрическите автомобили: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
 2025-06-20 - 1742.pdf	Денис Асенов	Становището не се приема. Мотиви: Идеята за обособяването на зони около метростанция Константин Величков е добра, но носителите считат, че това трябва да се случи на по-късен етап.
 2025-06-23 - 0927.pdf	Димитрина Петрова	Становището не се приема. Мотиви: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
 2025-06-23 - 1705.pdf	Генчо Велев	Становището не се приема. Мотиви: Предложените мерки не са предмет на настоящата Наредба.

ОБЩЕСТВЕНА СПРАВКА
от Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № С0А25-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

Дата, номер	Име	Отговор
2025-06-24 - 2023.zip	Антон Душев	Становището се приема частично. Мотиви: По т. 1 от Становището: Предложената редакция се приема с посочените мотиви. По т. 2 от Становището: Предложената редакция се приема с посочените мотиви. По т. 3 от Становището: Предложената редакция се приема с посочените мотиви. По т. 4 от Становището, относно обществен превоз на пътници по допълнителни маршрутни линии: Предложената редакция не се приема, тъй като допълнителни маршрутни линии и понастоящем се използват на територията на Столична община (линии 801, 802, 803, 804, 805). По т. 5 от Становището, относно поставянето на предмети по улици, площи и тротоари: Предложената редакция не се приема, тъй като чл. 51 се отнася само до елементи на пътя, докато чл. 23, т. 5 е с характер на обща забрана. По т. 6а от Становището: Предложената редакция не се приема, тъй като при липса на смяна на смисъла не е препоръчително да се променя начинът на номерация, респ. рефериране към съответните разпоредби, в т.ч. с оглед, че се губи съдебната практика. По т. 6б от Становището: Предложената редакция не се приема, тъй като законовата разпоредба се прилага по силата на самия закон и е безпредметно включването ѝ в Наредбата. По т. 7 от Становището относно изчерпателно изброяване на начините за електронно плащане: Предложената редакция не се приема, тъй като по същество Наредбата урежда условията и реда за плащане, като вменява на Кмета на СО да конкретизира технологичния процес по тази дейност със заповедта по чл. 54. Целта на предложения текст е да се осигури възможност за адаптация на начините за плащане, така че да отговарят на динамичното развитие на технологиите, без да е необходимо промяна на нормативния акт. По т. 8 от Становището: Предложената редакция не се приема, вж. мотивите по т. 6а. По т. 9 от Становището относно замяната на думата „постоянен“ с „настоящ“: Предложената редакция не се приема, тъй като въвеждането на зоните е практически насочена мярка, но е свързана с юридическата връзка между съответното лице и администрацията институция. Същата се изразява чрез постоянния адрес. В допълнение, данък МПС се заплаща по постоянен адрес, и е редно привилегията за паркиране да е свързана с общината, в която постъпват средствата от данък МПС, тъй като се използва инфраструктурата ѝ. Допускането за регистрация по настоящ адрес за студенти е ограничено само до настанени в университетски общежития, тъй като е налице невъзможност те са се регистрират по постоянен адрес там. В този смисъл мярката изправя съществуващо неравно третиране, съответно не само не е дискриминационна, но по същността си е антидискриминационна мярка, водеща до максимално изравнено третиране между студентите, живеещи в университетски общежития, и лицата, живеещи в собствено жилище или под други форми на наем. По т. 10 от Становището: Предложената редакция (с някои несъществени изменения) се приема с посочените мотиви. По т. 11 от Становището: Предложената редакция не се приема в цялост с оглед на мотивите за т. 6а, т. 6б и т. 9, а също и: – По отношение на електронното подаване на заявления: АПК се прилага по силата на самия кодекс и не е нужно изричното разписване на методи за комуникация с администрацията, което разписване фактически би довело до ограничаването до тези методи. – По отношение на чл. 77, т. 2а, б. г), както и по отношение на думите „копие и оригинал за справка“: Правилото е предвидено с цел практическо улеснение, за да може на ранен етап да бъде установено, ако има възникнали нередности, които е необходимо да бъдат отстранени. – По отношение на чл. 77, т. 3: Точки 1 и 2 (а също и 2а) съдържат конкретни изисквания относно деклариране и установяване на обстоятелства. – По отношение на посочения срок в чл. 77, т. 8: Няма основание за промяна в срока. – По отношение на чл. 77, т. 11: Предложението не съдържа смислово изменение. Предложената редакция се приема с посочените мотиви в частта, касаеща: – текста на чл. 77, т. 2б; – текста на чл. 77, т. 7; – текста на чл. 77, т. 8 относно невявяване за получаване на винетен стикер. По т. 12 от Становището: се приема частично с посочените мотиви. Не се приема частта, касаеща начините на подаване на заявлението с мотивите по т. 6б. По т. 13 от Становището: Приема се. Констатирана е техническа грешка в настоящия вид на НОДТСО, референцията е към чл. 148. По т. 14 от Становището: Предложената редакция се приема с посочените мотиви. По т. 15 от Становището: Предложената редакция се приема с частични изменения. Оформено е ново приложение със съдържание, съобразено с актуалната промяна.
2025-06-26 - 0821.pdf	Димитър Тасев	Становището се приема.

ОБОБЩЕНА СПРАВКА
от Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № С0А25-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

Дата, номер	Име	Отговор
 2025-06-27 - 1651.pdf	Паркинг лаборатория – район Изгрев	Становището се приема частично. Мотиви: По предложение 1 от Становището: Съобразяването със специфичния характер на отделни части от града и уличната мрежа е извършено, като са предвидени: зони около училища – това са местата за слизване и качване на пътници (К+R); зона за бизнеси и офиси – това са местата в режим „Служебен абонамент“ и местата за доставки; търговска зона – практически всяко паркомясто в режим на почасово платено паркиране. Не се предвижда обособяването на зона за живущи (мест за резиденти), тъй като предвид острия недостиг на паркоместа, особено в центъра, подобно блокиране на места само за резиденти, би означавало, че през деня същите места ще стоят свободни, докато останалите, отворени за обществено ползване, са в остър недостиг. Това е неефективно използване на наличния ресурс. Като мярка, която да противодейства на приходящия трафик и да позволява резидентите по-спокойно да паркират в своята подзона, се предлага удължаване на работното време на зоните. По предложения 2 и 4 от Становището: Посочността на движението и разграфяването на местата за паркиране са предмет на проектите за постоянна организация на движението (ПОД). Те не се разглеждат индивидуално в настоящата Наредба, а ще бъдат изготвени и подлагани на обсъждане впоследствие индивидуално за всеки проект. По отношение на предложения 3, 5 и 6 от Становището: Вносителите предвиждат инвестиране на допълнително събраните приходи от паркиране да се инвестират по три направления: строителство на паркинзи; ремонт на инфраструктура и закупуване на нови автобуси. Част от средствата ще бъдат инвестирани обратно в квартала, като се предвижда облагородяването на кални точки и ремонт на улици и тротоари.
 2025-06-28 - 0938.pdf	Христо Рачев	Становището се приема.
 2025-06-30 - 1114.pdf	Мартин Заимов	Становището не се приема. Мотиви: По т. 1. относно електрическите автомобили: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегирани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС. По т. 2. относно Нискоемисионните зони (НЕЗ): НЕЗ не е предмет на настоящата Наредба. По т. 3. относно възможността електрическите автомобили да използват буслентите: Предложението противоречи на чл. 15, ал. 6 от Закона за движение по пътищата. По т. 4. относно създаване на общински план за изграждане и присъединяване на зарядни станции за електромобици: Същото не е предмет на настоящата Наредба.
 2025-07-03 - 1213.zip	Район Илинген	Становището не се приема. Мотиви: По отношение на предложените за въвеждане зони за почасово платено паркиране: Нарушава се принципът за цялост на зоните в жилищни райони. Вносителите считат за целесъобразно въвеждането на зона за почасово платено паркиране на територията на район Илинген на по-късен етап. По отношение на предложенията, касаещи Червена зона: Възложителите считат за оптимални предложените в настоящия вид на Наредбата цени.
 2025-07-03 - 1406.zip	Район Оборище	Становището се приема с посочените мотиви.
 2025-07-03 - 1533.pdf	Район Подуяне	Становището се приема с посочените мотиви.
 2025-07-03 - 1600.zip	Район Красно село	Становището се приема с посочените мотиви.

ОБОБЩЕНА СПРАВКА
от Провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № С0А25-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

Дата, номер	Име	Отговор
 2025-07-04 - 1635.pdf	Станислава Стайкова	Становището не се приема. Мотиви: Въпреки че е жилищен, ж.к „Красно село“ вече изпитва сериозен натиск от автомобилен трафик. В района има и значително количество бизнес сгради, офиси, търговски центрове, пазар, магазини и други обекти, привличащи приходящи автомобили. Едно от основните предимства на зелената зона е, че гарантира предимство за местните жители чрез винетен стикер, който осигурява право на целодневно паркиране на достъпна цена. Същевременно районът е един от най-добре снабдените с редовни линии на градския транспорт. Предложените промени в работното време са с цел да се удължи времето, в което живущите в зони за почасово платено паркиране могат спокойно да паркират около дома си, преди да отпадне платеният режим, съответно да се появи наплив от приходящ трафик.
 2025-07-06 - 1418.pdf	Валентина Терзиева	Становището не се приема. Мотиви: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
 2025-07-06 - 1730.pdf	Сдружение „Велоеволюция“	Становището се приема частично. Мотиви: По т. 1 от Становището: Предложението се приема по същество с посочените мотиви. По т. 2 от Становището: Предложението не се приема, тъй като паркингите за велосипеди не са предмет на настоящото предложение за изменение на Наредбата.
 2025-07-07 - 0800.zip	Асоциация на собствениците на електромобили в България	Становището не се приема. Мотиви: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
 2025-07-07 - 1110.pdf	Емил Колев	Становището не се приема. Мотиви: Липсват конкретни предложения.
 2025-07-07 - 1302.pdf	Борил Танев	Становището се приема частично Мотиви: По отношение на контрола: Предвидените промени в предложения вид на Наредбата включват премахване на хартиените талони, което ще даде възможност за автоматизиране на контрола, което ще повиши значително неговата ефективност. По отношение на електрическите автомобили: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемането на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
 2025-07-07 - 1408.pdf	Христо Христоф	Становището се приема.

ОБОБЩЕНА СПРАВКА
от 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

Дата, номер	Име	Отговор
 2025-07-07 - 1503.pdf	Кристина Терзиева	Становището не се приема. Мотиви: По отношение на електрическите автомобили: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемаването на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС. По отношение на културни мероприятия в центъра, попадащи в обхвата на Червена зона: Тези територии на София са едни от най-добре снабдените с градски транспорт, като в рамките на Червена зона попадат метростанции на 4-те метролинии и десетки натоварени трамвайни тролейбусни и автобусни линии. В допълнение, София разполага и с нощен градски транспорт, който позволява прибиране след късно културно мероприятие на достъпна цена.
 2025-07-07 - 1842.zip	Симеон Ставрев, Бойко Димитров	Становището се приема частично. Мотиви: По отношения на т. 1, 2, 3 и 4 от Становището: Предложенията се приемат с посочените мотиви. По отношение на т. 5 от Становището: Увеличението на цените в Синя зона засяга квартали, които понастоящем са в Зелена зона, което на практика означава, че увеличението е четирикратно. Вносителите считат това за прекалено несправедливо спрямо увеличението на цените в останалите части на града. По отношение на т. 6 от Становището: Предложението е обсъдено с „Център за градска мобилност“ ЕАД, като съгласно експертното им мнение в неработни дни Зелената зона работи на загуба. В допълнение, в празничните дни се предлага да работи Уикенд зоната, което означава, че най-натоварени за инспекторите от ЦГМ дни ще са именно празничните, без да има практическа причина за това. По отношение на т. 7 от Становището: Предложението не се приема, тъй като предложените цени значително надхвърлят разумните стойности за цена за целодневно паркиране. По отношение на т. 8 от Становището: По отношение на електрическите автомобили: Понастоящем няма никакви ограничения за паркирането им в зоните за платено паркиране. Тъй като броят на електрическите автомобили е нараснал значително, особено в централните части се наблюдава проблем със заемаването на паркоместа от електрически автомобили, които престояват там за продължителни периоди от време. Това намалява броя на местата, свободни за обществено ползване, което генерира паразитен трафик и задръствания и от автомобили с ДВГ. Местата в зоните за платено паркиране следва да са обратни. Електрическите автомобили ще продължат да бъдат привилегировани, тъй като те се възползват и от привилегията за нулева ставка за данък МПС.
 2025-07-07 - 2022.zip	Мария Господинова	Становището не се приема. Мотиви: Местата за хора с увреждания не са предмет на настоящото предложение за изменение на наредбата. Текстовете, касаещи тези места, не се променят.