



Спаси София <parkirane@spasisofia.org>

ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ

1 съобщение

валентина терзиева
До: parkirane@spasisofia.org

6 юли 2025 г. в 14:18



До СОС.docx
26K

До

Иван Пулевски

сътрудник на ПП „Спаси София“

Относно: [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

Уважаеми г-н Пулевски,

Промяна на горепосочената Наредба безспорно е необходим, тъй като нормативните документи, съгласно които работи Столична община, следва да отговарят на актуалните изисквания на нуждите на нашия град. Проблемът с огромния автопарк на територията на гр.София е изключително сериозен и наболял. По улиците на града се движат рояци автомобили, задръстват улиците, тротоарите и зелените площи. „Пълчища“ от автомобили, които тровят въздуха и създават невъобразим шум, защото основният автопарк е остарял, шумен и неекологичен.

Предложенията в така разглеждания Доклад са адекватни в една част, но са много повече несъответнии на визията и бъдещето за създаване на зелен, екологичен и модерен град и по същество са чисто лобистични.

Няма да анализирам целия текст на Доклада, а само неговото Заключение, в което е записано:

„Очакваните резултати от тези промени включват облекчаване на трафика, подобряване на качеството на въздуха и редуциране на шумовото замърсяване, като същевременно ще се повиши качеството на живот на жителите на София, особено на тези, живущи в обхвата на зони за платено паркиране. Допълнителните приходи от платеното паркиране ще бъдат насочени към подобряване на градския транспорт и изграждане на нови паркинги в кварталите, което ще допринесе за дългосрочно решаване на проблема с паркирането.“

Според това заключение: ще се подобри качеството на въздуха и ще се редуцира шумовото замърсяване, но всъщност целта е само да се повиши качеството на живот на живущите в зоните за платено паркиране. Всички искат това да се случи, но то няма да се случи само с увеличаване на цените за почасово паркиране, а с мерки за по-екологични превозни средства. Но в Доклада се афишира, че предложените промени са и за чист въздух и редуциране на шума, но в същото време се предлага „наказание“ за електромобилите, които нито замърсяват, нито произвеждат шум, точно обратното. Предлага се въвеждане на заплащане за паркиране за единствените към момента екологични превозни средства от автомобилния клас /все пак не може всички да се придвижват с колела/.

Освен това трябва да се отбележи, че в „Плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ), приет с решение на Столичния общински съвет през 2019 година“, който е цитиран в Доклада, като опорен документ, ясно е записано: „*продължаване на безплатно*

паркиране на електрически превозни средства“ и „популяризиране на електрически превозни средства“.

Пак там е синтезирано : „Проблемите със замърсяването на въздуха и шума в градовете могат да се намалят с нарастване на използването на електрически превозни средства (ЕПС). Електрическите автомобили са изключително подходящи за използване в градовете – по-малките разстояния, по-голямата гъстота на наличната зарядна инфраструктура, честите спирания и тръгвания правят електроавтомобилите по-ефективни в градски условия в сравнение с междуградските пътувания. От друга страна, именно в градовете е най-силното негативно влияние на автомобилите с двигатели с вътрешно горене върху околната среда. Поради тези причини редица градове в света стимулират и насърчават използването на електрически автомобили, чрез различни данъчни облекчения, субсидии за закупуване, безплатно паркиране, изграждане на обществени системи за зарядни станции и др.“ и „...провеждането на политика за ускорено навлизане на електромоби в София е ефективно средство за подобряване чистотата на въздуха и намаляване шума от автомобилния поток, за насърчаване използването на електромоби...“

Отново в Плана е описана и „Визия за устойчива градска мобилност – София 2035“. Визията синтезира споделената представа за това какво ще представлява и как трябва да се развива града в бъдеще и там е вписано: „Автомобилният парк е обновен, като електромоделите заемат голяма част от него.“

Пак в Плана е записано: „Първата обща цел на ПУГМ е:

„Намаляване на негативното влияние на транспорта върху здравето на хората и околната среда и тя включва:

- Стимулиране на закупуването и използването на електрически превозни средства, ускорено изграждане на зарядна инфраструктура
- Обновяване и повишаване на екологичността на автомобилния парк.“

В Специфична цел 5.2. Популяризиране и стимулиране на навлизането и използването на ЕПС в ПУГМ е записано:

- Въвеждане на стимули за навлизане и използване на ЕПС:
- Продължаване на безплатното паркиране“

Трябва дебело да подчертаем, че вносителите на Доклада, погават и отричат документ, който е одобрен от Столичен общински съвет с Решение №78 от 27.06.2019г. и който документ обхваща периода 2019-2035г.

През 2022 г. София се присъедини към Мисията на Европейския съюз „100-те климатично неутрални и интелигентни града на бъдещето до 2030 г. Общо 377 града са представили кандидатурите си да бъдат част от Мисията на градовете, но са избрани само 100 града в ЕС, един от които е София.

Има поет ангажимент от Столична община за ангажимант за климатична неутралност до 2030г. На страницата на Общината четем: „Кметът Васил Терзиев подписа договора за климатична неутралност на град София. Бизнесът, неправителственият сектор и научната общност подкрепиха столицата в нейната цел за устойчивост и иновации в областта на управлението на климата“. Целта е през 2030 г. да намалим емисиите на парникови газове с 80% от нивата, които са били през 2022 г. Договорът е основен стратегически документ, който показва ангажимента на Столична община по отношение на постигането на целите за устойчивост и иновации в областта на управлението на климата. „План за действие за неутралност на климата за 2030г. за град София“ е

документ, обобщаващ работния процес за постигане на климатична неутралност. В този базов, документ за бъдещото развитие на София е записано:

„ПУГМ предлага и набор от проекти и инициативи, които ще допринесат за изпълнението на визията и постигането на целите на ПУГМ за превръщане на София в зелен, привлекателен, интелигентен, безопасен и достъпен град. Проектите са групирани по конкретни цели във всяка посока:

„В краткосрочен план усилията на Столична община трябва да бъдат насочени към разширяване на зарядната инфраструктура в публична общинска собственост и поставяне на бързи зарядни станции, както и насърчаване и стимулиране навлизането и използването на електрически превозни средства“.

Друг информационен източник, на който се опират вносителите на Доклада е:

Програма За София: План За интегрирано развитие на Столична община За периода 2021 — 2027 г. (ПИРО), приет с Решение № 749 на Столичния общински съвет от 25.11.2021г. В този План е записано:

„Планът за интегрирано развитие на Столична община за периода 2021 – 2027 г. (Програма за София) е стратегически документ, който определя средносрочните цели и приоритети и свързаните с тях мерки и действия за устойчиво развитие на общината и връзките ѝ с други общини в съответствие с интегрираната териториална стратегия за развитие на региона за планиране от ниво 2 и Общия устройствен план на общината (в съответствие с чл. 13, ал. 1 от ЗРР). Документът осигурява пространствена, времева и фактическа координация и интеграция на различни политики и планови ресурси за постигане на дефинираните цели за трайно подобряване на икономическото, социалното и екологичното състояние на общинската територия.“

В същия този План в *„Специфична цел 1: По-чиста, здрава и разнообразна жизнена среда с интегриран природен капитал“* е записано:

„Преминаване към нискоемисионен или беземисионен транспорт - обществен и частен“ и *„Мярката включва следните действия и/или проектни идеи:*

- Меки мерки за стимулиране на електрификация на частния автопарк - данъчни облекчения и др. стимули за покупка за нисък клас електромобили.*
- Създаване на устройствено обезпечаване на система от позиции за инфраструктура за зареждане на електроавтомобили.“*

Разбира се тук са цитирани само част от заложените и одобрени мерки. Със сигурност съществуват още редица документи, в които е записано и прието, че електрическите превозни средства са най-екологичното превозно средства към момента от автомобилния клас. Следвайки този безспорен факт, изпълнявайки поети ангажименти и следвайки доказаните вече добри практики в добре развитите градове, Столична община трябва да насърчава използването на електромобили, а не да ги ограничава, каквато е целта на въвеждане на платено паркиране за електромобилите.

Дано доживеем момента, в който тези екологични превозни средства станат преобладаващия автопарк на София и тогава да мислим за ограничения. Ако толкова

електромобилите са трън в очите на вносителите на Доклада, на фона на останалото море от димящи и шумящи автомобили, то да ограничат времето на престой, като приемат времево ограничение на престой, колкото е предложения максимален платен престой в „Червена зона“ и „Синя зона“ – 3 часа.

Освен това вносителите на Доклада се опитват да заобиколят и друг момент, който е залегнал в посочения от тях „Плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ), приет с решение на Столичния общински съвет през 2019 година“. В Плана се предлага „актуализиране на цените за почасово платено паркиране“, но в него е записано и: „Мерките в областта на ценовата политика включват: С повишаване на цените в зоните за платено паркиране обвързано повишаване на цената на ЛПП - за винетен стикер.“

В Доклада за промяна на наредбата и дума не е написана за това, че цените на годишните и другите времеви стикери остават с непроменена цена. Няма посочени никакви мотиви за това, защо не се предлага увеличение на стикерите.

Възниква и въпросът: В новосъздадената „Червена зона“ за час престой да се заплаща 5лв., а за годишен стикер едва 200лв.? Първото е много или второто е малко? Отново лобизъм.

В „Планът за интегрирано развитие на Столична община за периода 2021 – 2027 г. ясно е формулирано: „От друга страна увеличението на моторизацията, включително и на живущите в ЦГЧ, води до увеличено търсене на места за паркиране. Към 2017 има издадени около 4000 винетни стикера за синя зона при налични общо около 5000 паркоместа. Съществена част от тези автомобили се ползват като семейни автомобили и не се използват в работно време, т.е. заемат паркомясто.“

Очевидно данните са за 2017г., но ситуацията с тези „семейни автомобили“ не се е променила и към днешна дата, те продължават да престояват със седмици на едно място, но и как иначе като гаражите им отдавна са превърнати в магазини, заведения и др., за да се дават под наем.

Проблемът на живущите в централната градска част са самите живущи в централната градска част.

И не на последно място, предложеното удължено работното време на зоните на почасовото платено паркиране не отчита факта, че в рамките на зоните и по-конкретно на предложената нова „Червена зона“ се намират всички театри, музикални зали и други културни институции. Удълженото работно време и въвеждане на цена от 5 лв. на час, би означавало заплащане на 15лв. за престой на МПС, за достъп до културния афиш на града.

Категорично смятам, че това е прекалено, тъй като 15лв. е цената на половин или един билет за културно събитие, т.е. за да отидеш на театър трябва да заплатиш за паркиране половин или един билет повече. Предложението за работно време до 21ч. в „Червена зона“ на цена от 5лв. е възпрепятстване на възможностите за участие в културния живот и дискриминация спрямо живущите от крайните квартали на София, където градският транспорт е нередовен и крайно ограничен, т.е. не е алтернатива за вечерно придвижване.

С уважение,

Валентина Терзиева

Мейл: