

Постъпилите предложения и становища по доклад № СОА25–ВК66–8005

на Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община

Вносител	Становище, предложение, коментар	Приема се/ не е приема. Мотиви
Людмил Гърков 24.09.2025 г. онлайн до СО	Уважаеми г-н кмете, уважаеми г-не председател, уважаеми съветници, Проблемът с паркирането се създава основно от собственици, които не са осигурили местодомуването на автомобилите си. С предложението за разширяване на зоните и привилегиите на живущите в тях – понастоящем живущ в зелена зона плаща на месец, колкото паркиращ плаща на ден – СО де факто приватизира публичната общинска собственост (улиците) и дава с нищо незаслужена премия точно тази прослойка от жители на столицата. Зоните за кратковременно паркиране следва да останат такива: за приходящи, които си свършват работата и си тръгват. Те (приходящите) не следва да бъдат санкционирани –включително чрез необосновано високи такси за почасово паркиране – затова, че все още услугите на държавата и общината се предоставят предимно лично, в офис в синя или зелена зона. Улиците следва да бъдат основно за придвижване – пеша, с велосипед, градски транспорт или автомобил. За местодомуване общината следва да изгради съответните съоръжения (паркинги и гаражи) извън улиците, които да бъдат продавани или отдавани под наем при разходоориентирани цени на заинтересовани ползватели. Уличното местодомуване следва да се обезкуражи, включително с подходяща ценова политика. Притежаването на автомобил(и) не е задължение, а привилегия, с която вървят съответните задължения. Нека собствениците, а не данъкоплатците, да поемат разходите си за местодомуване. Спрете приватизацията на улиците на София!	Не се приема. Законът дава право на общините да въвеждат платено паркиране по улиците и булевардите, собствеността на общините.

Георги Клисуров 25.09.2025 г.	Относно: Становище по Доклад с рег. № СОА25–ВК66–7167/22.08.2025 г. за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община В рамките на обществената консултация по горепосочения доклад представям следното становище, структурирано в четири основни направления: 1. Създаване на „Червена зона“ Предложение: Обособяване на „Червена зона“ с цена от 3 евро/час (около 6 лв.) в карето, заключено между: бул. „Патриарх Евтимий“, бул. „Васил Левски“, ул. „Цар Асен“, бул. „Цар Освободител“ / пл. „Независимост“ / бул. „Тодор Александров“, ул. „Лавеле“ – съгласно Приложение 1 – карта. Работно време от Понеделник до Неделя от 9 до 20:30 при лятно часово време и от 8.30 до 20:00 при зимно часово време; Мотиви: ● Икономически: Цената от 3 евро е лесно конвертируема, съответства на реалността в други европейски столици и ще намали натиска върху най-заемите подзони (3 и 4). Търсенето многократно надвишава предлагането – нужно е драстично повишение на цената, за да се постигне баланс. ● Социални: Мярката е дългоочаквана и желана от живущите в центъра. Тя ще предостави реален стимул за намаляване на търсенето и ще улесни паркирането на жители, както и на граждани, които имат нужда от достъп до съдилища, административни учреждения и други институции в централната част. Постоянното търсене в конюнктурата на недостиг на паркоместа поражда напрежение и конфликтни ситуации между водачите, както и чести нарушения на ЗДВП– като използването на звукови сигнали– клаксони– в населено място, забранени маневри влизане в еднопосочни улици срещу посоката на движението, престояване на непозволни места, конституиращи малозначителни нарушения, които кумулативно влошават драстично качеството на живот в града.	Не се приема. Цената на синя зона се вдига 2 пъти, както се въвежда работно време за нея в неделя. Цената за служебните абонаменти се вдига 2 пъти, което ще ги редуцира като брой.
--	---	--

	● Транспортни: Зоната е най-интензивно обслужвана от всички видове обществен транспорт – автобусен, трамваен, тролейбусен и метро, включително пресичане на трите метролинии. Това осигурява на гражданите адекватна алтернатива и позволява ползването на автомобила като довеждащ транспорт от по-отдалечени места. ● Екологични: Постоянното търсене на места чрез обикаляне в периметъра води до паразитен трафик, шум и допълнителни вредни емисии. Червената зона ще намали това явление и ще подобри качеството на въздуха в района. ● Политическа и експертна подкрепа: ○ Районният кмет на район „Средец“ г-н Трайчо Трайков нееднократно е изразявал публична подкрепа за въвеждането на Червена зона. Прилагам препратка към негово автентично изказване във видео материал, публикуван на личната му страница в социалната платформа Фейсбук: линк. (https://www.facebook.com/watch/?v=672224441971202) ○ Общински съветници от „Спаси София“ също аргументираха необходимостта от Червена зона в Доклад с рез. № СОА25-ВК66-4589/06.06.2025 г. – като изтъкват, че най-натоварените подзони надвишават 90% запълняемост, издадените стикери са повече от маркираните места, а наличието на институции и обществени обекти силно ограничава достъпа. Цитирам: <i>„По-рестриктивните условия на Червената зона ще бъдат и фактор за намаляване на моторизацията в Столичната община и увеличаване на модалния сплит към по-щадящи околната среда и градските пространства начини на придвижване – две стратегически цели, залегнали в редица програмни документи на Столичната община. Обособяването на „Червена зона“ за почасово платено паркиране, е залегнало и в специфична цел 4.2. „Подобряване на управлението и регулирането на паркирането в зоните“ на Плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ), приет с решение на Столичния общински съвет през 2019 година“</i>	
--	---	--

	Заклучение: Въвеждането на Червена зона е адекватна, наложителна и подкрепена от множество заинтересовани страни мярка, която ще освободи ресурс за живущите и ще пренасочи приходящите към обществен транспорт. 2. Окрупняване на подзони и квоти за живущи Предложение: • Сливане на подзони 1 и 2 → Нова подзона 1 (граници: бул. „Христо Ботев“, бул. „Т. Александров“, ул. „Цар Асен“, бул. „Патриарх Евтимий“). • Преобособяване на подзона 3 → Нова подзона 2 (граници: бул. „Патриарх Евтимий“, ул. „Цар Асен“, бул. „Т. Александров“ / пл. „Независимост“ / бул. „Цар Освободител“, ул. „Княз Александър I“, ул. „Граф Игнатиев“). • Подзона 10 → присъединена към Нова подзона 3 (граници: бул. „Патриарх Евтимий“, бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“ / бул. „България“, бул. „Прага“, ул. „Граф Игнатиев“). • Въвеждане на квоти за живущи: до 20% от местата в подзоната и до 100% по определени отсечки около пешеходни пространства (бул. „Витоша“, НДК, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Шишман“ и др.). • Приложение 2 – карта. Мотиви: • Недостиг: В подзони 1, 2 и 3 недостигът на места за живущи е над 1100 (405 в подзона 2, 741 в подзона 3, при минимален резерв в подзона 1). • Икономически аспект: Живущите предплащат стикери, които реално не могат да използват в определени часови диапазони. Конкретен пример на ситуация в която 3 членно семейство приходящи в работен за синя зона ден (събота) се придвижи с личен автомобил те ще заплатят съответно 4 лева за 2 часа; Алтернативно същото 3 членно семейство при използването на градски транспорт в две посоки за да се придвижи до центъра ще заплати около 10 лева (3 x1,60 лева x 2 посоки= 9,60 лева), което прави градския транспорт с 140% по- скъп от паркирането; Цена от 6 лева на час ще балансира този процент в ползва паркирането с 25% в червена зона, а запазените квоти паркоместа за живущи ще гарантират, че и в синя зона балансът ще бъде запазен; • Неравенство: Живущите не могат да конкурират приходящите – те имат жизнена необходимост да паркират пред домовете си, докато за другите това е удобство.	
--	---	--

	● Пространствена логика: Настоящите граници са неефективни – включват пешеходната част на бул. „Витоша“ и не отразяват бариери като парка при НДК и градината пред Народен Театър Иван Вазов, пешеходната част на ул. Съборна, потенциално пешеходна ул. Шишман, Площад Света Неделя, участници в които е забранено паркирането – улици като Алабин, Гурко и др. Новото райониране е по-естествено и функционално, следвайки логичната линия на зоните градоустройствения план на града; ● Европейска практика: Въвеждането на квоти за живущи е стандартен подход в редица столици. Заключение: Окрупняването и въвеждането на квоти е справедливо, икономически обосновано и ще възстанови доверието на гражданите, че закупеният стикер предоставя реална услуга.. 3. Реформа на служебния абонамент Предложение: ● Премахване на фиксираните служебни места. ● Замяна със служебни стикери с условия, идентични на тези за живущите (паркиране в цялата подзона, без фиксирано място). ● Запазване на цената на абонамента. ● Изискване за юридическите лица: адресът на управление да съвпада с ползваното помещение ● Всеки следващ стикер да се заплаща двойно. Мотиви: ● Фактическо обсебване на публичен ресурс: Фирмите получават гарантирани места върху общинска собственост в най-атрактивните градски зони с най- проблемно паркиране; ● Неравнопоставеност: Физическите лица не могат да ползват подобна услуга, дори при обективна необходимост (ремонтни дейности, грижи за трудноподвижни лица, деца и др.). В същото време юридическите лица разполагат с фиксирани паркоместа – някои дори денонощно, макар нуждата им да е ограничена само до работно време, а необходимостта да е по отношение на служебните им ангажименти, които са в обхвата на икономическата дейност.	
--	--	--

	● Визуално замърсяване: Металните пана, вериги и табели са не само естетически неиздържани, но и внушават усещане за „приватизация“ на публичното пространство. Това поражда обществено недоволство и недоверие към общинските политики. ● Противоречие със стратегическите цели: Фирмите имат алтернативи – споделено ползване, транспортни карти за служители. Въвеждането на фиксирани служебни абонаменти противоречи на политиката за ограничаване на автомобилния трафик и стимулиране на обществения транспорт. Заклучение: Сегашният модел на служебен абонамент е несправедлив, и социално неприемлив. Необходима е категорична реформа, която да премахне фиксираните абонаменти и да въведе равнопоставеност между физическите и юридическите лица при абонаментното паркиране. 4. Въвеждане на 10-минутно безплатно паркиране Предложение: Въвеждане на режим за 10 минути безплатно паркиране, валиден до два пъти на ден, с условие между двете ползвания да има минимум 2 часа разлика. Активира се чрез изпращане на еднократен SMS номера на автомобила по аналогичен на сегашната система за заплащане. Мотиви: ● Улеснение за кратки посещения: Мярката ще облекчи родители, възрастни хора, куриери и граждани, които трябва да свършат кратка работа (вземане на лекарства, пратки, покупки „на крак“). ● Осигуряване на спокойствие при придвижване: Гражданите ще получат възможност спокойно да се придвижат до автомобилите си, без риск от незабавни санкции когато бъдат известени, че платеното им чрез SMS паркиране изтича; ● Справедливост: В момента дори за престой от под 5 минути (например за вземане на дете от училище) гражданите са длъжни да платят цял час паркиране. Това създава чувство за несправедливост и стимулира нарушения (паркиране без заплащане). ● Намаляване на нарушенията: Легалното краткосрочно спиране ще намали броя на неправомерно паркиралите автомобили и съответно напрежението между шофьори и контролни органи.	
--	--	--

	● Техническа реализуемост: Сегашната SMS-система може лесно да бъде надградена, като се въведе нова команда (напр. „10 минути безплатно“). ● Европейска практика: В редица европейски градове се допуска краткотрайно безплатно паркиране (т.нар. <i>grace period</i>), което е доказано ефективна мярка за балансиране на интересите между живущи, търговци и приходящи. ● Икономическа обосновка: В преобладаващата част от случаите престоят в центъра надхвърля 10 минути – реално платеното паркиране ще се активира след изтичането им. Следователно, 10-минутният безплатен престой няма да намали значимо приходите на ЦГМ. Напротив – ще повиши обществената легитимност на системата и ще намали административните разходи за контрол и санкции върху краткотрайни нарушения. Заключение: Въвеждането на 10-минутен безплатен престой с ясни правила и технически контрол ще подобри комфорта на гражданите, ще намали нарушителите и ще покаже, че Столична община има чувствителност към реалните ежедневни нужди на хората. Общ извод Предложените мерки – Червена зона, окрупняване и квоти за живущи, както и реформа на служебния абонамент – представляват системна реформа. Те ще: ● ограничат натиска върху центъра, ● осигурят по-добри условия за живущите, ● повишат приходите на общината, ● и ще насърчат устойчиво придвижване с обществен транспорт. С уважение, Георги Клисуров;	
Генчо Косев 25.09.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов, Пиша ви във връзка с промените на организацията на паркирането в София. Разбирам, че фокуса е в центъра и кварталите наоколо, но искам да обърна внимание и на крайните квартали, където положението далеч не е розово. На мястото на паркинзите и зелените площи се построи нови блокове,	Не се приема. Не можем да регулираме паркирането в частни

	съответно местата за паркиране намаляха а колите се увеличиха многократно. Освен това от Софийската община не само, че раздават разрешения за строителство с лека ръка, но и решиха допълнително да помогнат, като сложиха забрани за паркиране в малките квартални улички дори. Реално погледнато през годините не виждам по никакъв начин да се прави нещо което би помогнало, а напротив мерките са в обратната посока – повече жилищни блокове на същата площ и по-малко места за паркиране. Егва ли и вие ще подобрите нещо, но все пак нека опитаме поне с малки стъпки. Ето предложенията от мен – основен фокус върху крайните жилищни квартали на София : - На улиците където се смята, че трябва да е забранено спирането може да се добави поне да бъде през деня (примерно от 9 до 18:00 часа), така, че вечер живущите да могат да спират. - Има изключително много камиончета и бусове които паркират между жилищните блокове. Да се помисли за такава регулация, за да паркират само леки коли в жилищните квартали. - Паркинзите на хранителните вериги (Кауфланд, Лидъл и т.н.). Реално вечер тези магазини не работят, но имат огромни паркинги. Дали е възможно някаква гъвкавост да се постигне, за да може да се ползват техните паркинги през това време. - Ремонтване на тротоари. През последните 2 години виждам голям фокус в ремонтването на тротоарите в кварталите, което само по себе си е добро нещо, макар и не винаги да има смисъл. Коментара ми е да се обмисли по-рационално да се правят тези ремонти т.е. не само да се изкърти асфалта и на същото място да се направи тротоар. Има възможност да се отдели място за паркиране вместо да имаме 3-4 метра широки тротоари дори и в крайните квартали на София. Благодаря предварително, Генчо Косев	имоти – паркинзите на посочените магазини. Зоните за паркиране се предвижда да работата до 20:30.
Елена Лазарова 25.09.2025 г.	До г-н Васил Терзиев Кмет на Столична община – гр. София ПРЕДЛОЖЕНИЕ от	Не се приема. Не е същността на доклада, а е

	Елена Иванова Лазарова тел.: *** е-mail: *** Относно: Приемане на собствеността върху терен, прилежащ към инфраструктурата на НКЖИ, нахождащ се на територията на район „Сердика“ Уважаеми г-н Терзиев, На основание чл. 21, ал. 1, т. 8 и т. 23 от Закона за местното самоуправление и местната администрация (ЗМСМА), както и във връзка с чл. 54 и следващите от Закона за общинската собственост (ЗОС), Ви отправям настоящото предложение за предприемане на действия по приемане на собствеността върху терен, намиращ се в района на НКЖИ – от бул. „Мария Луиза“ до железопътните линии – с цел бъдещо благоустрояване и включване към активите на Столична община. Посоченият имот към момента представлява неуреден терен, който не се поддържа с грижата на добър стопанин. Поради своето стратегическо разположение и обществена значимост, съществува засилен интерес той да бъде приведен в състояние, отговарящо на стандартите за градска среда – чрез благоустрояване, озеленяване, създаване на достъпна обществена зона или друго инфраструктурно решение в интерес на местната общност. Считам, че приемането на собствеността върху терена от страна на Столична община, район „Сердика“, би създавало възможност за: - Поемане на отговорност по поддръжка и стопанисване от страна на Общината; - Планиране и реализация на благоустройствени дейности; - Осигуряване на безопасна и достъпна градска среда за живущите и преминаващите граждани; - Предотвратяване на бъдещи правни и териториални недоразумения относно собствеността и управлението на територията;	предложение за придобиване на имот/и.
--	--	--

	– Търсене на възможности за изграждане на буферни паркинги, предвид близостта до метростанция; – Разширяване на зелената зона, тъй като в момента теренът се използва за нерегламентирано паркиране от служители на НКЖИ и граждани, избягващи зоната в кв. „Банишора“. С оглед на гореизложеното, моля да бъде разгледана възможността за предприемане на следните действия: – Водене на преговори с НКЖИ за прехвърляне на собствеността към Общината чрез дарение, замяна или друг законосъобразен способ; – Инициране на процедура по актуване като общинска собственост, при наличие на правни основания. С уважение, Елена Лазарова	
Иван Буров 25.09.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов, С настоящото писмо подавам своето становище и възражения по проекта за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община (доклад СОА25–ВК66–8005), публикувано по процедура на обществена консултация в периода 24.09.2025 – 23.10.2025 г. Портал на Столичната Община След внимателен прочит на предлаганите изменения, категорично настоявам общината да преосмисли отпадналите изменения и да включи реални мерки, които да уважават и защитават интереса на гражданите, особено на живущите в централната част на София. Основни възражения и забележки 1. Отпадането на Червената зона В проекта липсва адекватна компенсация или алтернативно решение на премахването на Червената зона. Това решение противоречи на онези обещания, които се чува по време на кампанията, свързани с облекчаване на натиска върху централните райони и защита на живущите там. С оглед на всичките културни събития – театри, фестивали, живущите в	Не се приема. Цената на синя зона се вдига 2 пъти, както се въвежда работно време за нея в неделя. Цената за служебните абонаменти се вдига 2 пъти, което ще ги редуцира като брой.

	централните градски части сме изправени пред огромни предизвикателства, както през работните дни, така и в почивните. 2. Запазване на служебните абонаменти в сегашния им вид Не се предвижда намаляване, ограничение или премахване на служебните абонаменти. По този начин се запазва привилегирован достъп за голям брой служебни автомобили използван от различни институции. 3. Несъответствие между обещания и предложения Повечето граждани и живущи в центъра бяха уверени, по време на предизборни кампании, различни обсъждания, че промените ще имат за цел действително облекчаване на достъпа, намаляване на преминаващия транзитен трафик, контрол над служебните абонаменти и облекчение за местните жители. Текущият проект обаче не включва мерки, които да изпълнят тези цели. Предложения и искания за промяна 1. Да се въведе Червена зона като регулаторен инструмент, в историческия център на столицата. 2. Да се въведе ограничение или намаление на служебните абонаменти в централните зони, особено за държавните институции. С уважение, Иван Буров	
Христо Петров 25.09.2025 г.	Уважаеми госпожи и господа, Казвам се Христо Петров и съм жител на гр. София, кв. „Гео Милев“. Живея в района на ул. „Хемус“ и бих искал да изразя подкрепата си за предлаганите промени в наредбата за паркиране и въвеждането на зелена зона в нашия квартал. Смятам, че това решение ще допринесе за по-добра организация на паркирането, ще намали натоварването от автомобили в района и ще подобри условията на живот за жителите на квартала. Вярвам, че мярката ще помогне за по-справедливо разпределение на паркоместата и ще насърчи използването на алтернативен транспорт. Благодаря Ви за усилията и за възможността гражданите да изразят мнението си.	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.

	С уважение, Х. Петров	
Георги Атанасов 25.09.2025 г. онлайн до СО	До кмета на гр. София Г-н Васил Терзиев, столична Община София, 1000 Отворено писмо – възражение От Георги Атанасов, жител на гр. София, район Възраждане, собственик на лек, семеен автомобил с тегло до 2 т., електронен адрес за връзка *** Уважаеми Г-н кмет, от онлайн медия научавам, че Вие и Вашият екип сте предложили разширяване на синята и зелената зони в София, увеличаване на таксите за паркиране в тях, като същевременно пледирате и за намаляване времето за престоя. Правите това на база направено "проучване" сред населението на града, обхващащо 20 000 души, което прави около 1% от неговото население. Да попитам може ли да се вземат толкова важни решения, на база толкова нисък процент? Още нещо важно, колко от допитаните (аз не съм сред тях), притежават лични МПС, имат семейства, малки деца, възрастни родители, извършват ремонти, или в семейството има член, в неравностойно положение? Това са важни фактори, за да бъде някой принуден да използва автомобил, с цел лични и семейни нужди. Ако сред допитаните няма подобни представители, то считам тази анкета за абсолютно подвеждаща. Вие пледирате за разширяване на зелената зона, но не знам дали си давате сметка, че специално на територията на община Възраждане в такава бяха превърнати междублокови пространства, които са предвидени за паркоместа на живущите. Още повече, самата	Не се приема. Онлайн анкетата само потвърди, че данните, с които разполагаме са правилни. 22 000 души също така СА представителна извадка.

	процедура за изваждане разрешително за паркиране в някоя от зоните е вързана с административни трудности, като смяна на постоянен адрес на водача, например. Представете си какво препятствие е това за временно пребиваващи в града. Г-н Терзиев, от моя гледна точка подобна маневра, включително увеличаване цените за почасово паркиране, не се прави в реверанс към жителите на града. В един ден от седмицата, Неделя, когато зоните не работят, ние можем да посетим спокойно нашите близки в Столицата, да посетим паркове с нашите домашни любимци и деца, без да си гледаме часовника и се притесняваме, че колата ни ще бъде закопчана или вдигната. Ако искате да попълните бюджета на общината, то въведете отново общинска полиция, пазачи из парковете, които да следят за хигиената и глобяват при нарушения. Извършете проверка, особено на скъпи автомобили, които са със стикер за инвалид, защото според мен повечето са фалшиви. Оправете тротоарите, покривите и фасадите на сгради и изпадалите плочките през ЦК-то от страна на Двореца, което сега се използва за Народно събрание. Нека жителите на града Ви запомнят с разумни решения. С уважение, Георги Атанасов София, 25.09.2025 г	
Момчил Матев 26.09.2025 г.	ОТНОСНО: Обществена консултация за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община – доклад СОА25-ВК66-8005 от 23.09.2025 г. Здравейте, Искам да изразя отрицателно становище по отношение на внесените предложения от кмета Васил Терзиев. 1. Проведена анкета – това не може да бъде мотив. 22 хиляди участвали анонимни анкетирани не може и не трябва да определят визията за това как да се случват нещата в СО. По постоянен и настоящ адрес в София има над 1.2	Не се приема. Онлайн анкетата само потвърди, че данните, с които разполагаме са правилни. 22 000 души също така

	милиона граждани. В анкетата са участвали 1.8% от тях, ако приемем, че всички са жители на София. Тази анкета най-малкото не може да служи за представителност. 2. Въпросите в анкетата са изключително тенденциозни: - Колко според вас трябва да струва зелената/синята зона, за да не използвате кола? Възможните отговори са от умножено по 2 нагоре. Липсва опция "Смятам, че цената не трябва да се променя". - Накъде смятате, че трябва да се разширят зоните за платено паркиране? – изброени са кватралите на София, без възможност "Не смятам, че трябва да се разширяват зоните за платено паркиране". - Какво трябва да се случи, за да се откажете да използвате автомобил? (перифразирам въпроса) – дори и да се откажат хората да ходят с автомобил в центъра, нали този автомобил трябва да стои паркиран някъде. Къде като и по кварталите е същото? Вечер в Люлин, Дружба, Младост уж панелни крайни комплекси няма къде игла да падне. В Горубляне няма! Дано в Казичене да имат. Да се вадят изводи, че анкетиранията са ЗА разширяване на зоните и повишаване на цената е меко казано тотално безобразие!!! Не е просто изкривяване на реалността, а нагла лъжа! Още с въвеждането на Зоните преди години г-жа Фандъкова и ГЕРБ се кълнях, че парите от паркиране ще бъдат инвестирани в изграждането на паркинги по кварталите. Това, разбира се, не се случи. Вече 2 години мандат на г-н Терзиев вместо поетапните промени, които бяха обещани виждаме преродената г-жа Фандъкова в негово лице. В предизборната кампания беше обещана реформа на служебните абонаменти. Няма я. Направете първо нея. Вижте как ще се отрази. Зоните не са претоварени. Аз нямам проблем през деня да си намеря място в зона. Особено в райони с налични паркинги – напр. при Женския пазар или центъра откъм бул.Сливница и Централна гара. Съвсем различна е ситуацията около НДК, пл. Македония, Руски паметник, Петте къшета и частта на центъра около станция Сердика и Съдебната палата, както и около Орлов мост. и парка Заимов. Там се обикаля понякога по 20+ минути за паркомясто.	СА представителна извадка.
--	--	---------------------------------------

	Т.е. проблемите са в някои части с предимно служебни абонаменти и липса на паркинзи, отколкото че местата били малко, а колите – много. В паркинзите на метрото например пък няма възможност за паркиране за през деня, нощта или някакъв часови диапазон. Там е на час и толкова. Никъде го няма това в западните градове. Имаш ставки за час, за ден и т.н. Таксуването в тези паркинзи не мотивира хората да ползват ГТ, защото излиза скъпо. Колкото и на политиците да не ви се вярва, хората издържат семейства. Работното време на детските градини или училищата също е от значение – ако работиш до 18 часа, как се очаква да си вземеш детето в 18 или по-рано? И то ако следваме препоръките – без кола? Това е изключително изнервящо родителите и се отразява и на движението и паркирането. За мен детските градини трябва да работят поне до 19-19:30 ч. или да остават дежурни възпитатели до 19-19:30 ч. за невзетите деца. Те искат да си тръгват в 17 часа и е изключително неприятно и отблъскващо все да се мусят, че някой закъснява. Това с ГТ не можеш да го направиш. Масово семействата с деца имат коли за тази "голяма дейност" – воденето и взимането от училище и детска градина. Проблемите в зоните също обикновено възникват към края и след края на работното им време. Т.е. самото зонироване не помага при равни други условия на това да си намериш по-лесно място като живущ в центъра. През деня места има. Драмата е обикновено вечер. В заключение – предложението не отговаря на ангажимента за реформа от предизборната кампания, през тези две години няма нито един проект дори за квартален паркинг, а само и единствено се цели разширяване на базата за събиране на такса от почасово паркиране, както и повишаването ѝ. Предложението не отговаря на нуждите на гражданското общество в София, защото някъде има нужда от едни мероприятия, другаде – от други. Също така реформа следва да се прави след широко съгласуване по райони с живеещите – и ваши, и на опозицията избиратели. И да се прави на стъпки – да се вземе решение дали всички суми ще остават в ЦГМ с цялата администрация на транспортните дружества или все пак ще бъде изпълнено обещанието на г-жа Фандъкова, че парите от зони ще се	
--	---	--

	инвестират в паркинги. Започнете да правите поне проекти. Всеки квартал може да даде поне по 3-4 примера за застроени паркинги в последните 15 години. На чието място се издигат сгради, чийто обитатели също имат нужда да паркират. Направете и реформа на служебния абонамент и ограничете административния такъв. След една година направете анализ какъв е ефекта. Вземете пример и от Пловдив – на много места по кварталите с ремонтите на тротоарите можеха да бъдат оформени паркинг-джобове. Да бъде удобно и за пешеходци, и аз автомобили. Не – Столична община намалява местата, раздава строителни разрешения и вдига цени! На ул. Нов ден в Младост 4 явно от десетилетия се е паркирало на тротоара до детската градина. До бл. 429 преди година беше застроен поредния паркинг. Беше направен и ремонт на тротоара – установих, че бил с ширината на тротоара на бул. Христо Ботев. Никому ненужно беше този габарит да бъде запазен в краен жилищен комплекс. С 1 метър да беше намален, пак щеше да бъде широк, но хората там щяха да бъдат благодарни. Сега – мразят Столична община. Ще се върна отново към предизборната кампания на ПП-ДБ-СС, по време на която се тръбеше, че коалицията имала била експерти. Къде са? В нито едно направление Столична община не може да се похвали с успех. Дори когато не зависи от СОС, нещата пак не вървят. Но да се пита – с 5 или с 10 лева да ви вдигнем цената и да се каже, че хората смятали, че трябва да се вдигне е тоталитарен приют. Призовавам СОС да отхвърли доклада и да бъде проведена широка обществена публична дискусия по райони. Поздрави, Момчил Матево	
Олга Йоцева 26.09.2025 г.	Изразявам моето категорично мнение относно задължително въвеждане на зелена зона в ж.к. Стрелбище, община Триадица. Като жител на квартала, непосредствено до Здравна каса на ул. "Енос" и "Мила Родина" паркирането, както и достъпът до подземните ни гаражи са силно затруднени. Паркират се автомобили, бусове, каравани и всякакви превозни средства не само от живеещите, а и от всеки на когото му е удобна	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.

	локацията, а именно близката метростанция, трамвайна спирка, автобусна спирка, Здравна каса, офиси и магазини. Паркира се в зелени площи, върху тротоари, на острова на "Мила Родина" и "Енос", затова се подходи за подземни гаражи. "Паякът" не може да дойде да ги вдигне, защото няма как да стигне до тях! Наложително е най-сетне да се въведе цивилизован и организиран начин на паркиране. Олга Йоцева	
Сигнал №644065/COA25-KЦ01-86700/ 26.09.2025 10:26:58 през call.sofia.bg	Здравейте, искам да изразя моето мнение относно предложението да се въведе зелена зона в южните райони на София, както и повишаване двойно на таксите в зоните. Категорично съм против това. Считам за абсурдно и оцеляващо гражданите да заплащат в зоните в неделя и през официалните празници.	Не се приема. Няма мотиви.
Методи Стоянов 26.09.2025 г. онлайн до СО	Вдигане на цената на винетен годишен стикер за синя зона Здравейте, Кой Ви дава право, да вдигате цените за винетен годишен стикер за синя зона от 150 лв. на 300 лв? Това, че живея в центъра(близо до бул.Сливница и бул.Христо Ботев), не означава че заплатата ми позволява да плащам толкова висока цена. Аз пък да Ви попитам, къде отиват парите от винетните годишни стикер за синя и зелена зона, парите които всеки ден се събират от тези които паркират на час и парите от служебен абонамент? Защо с тези пари, не се правят паркинги или други неща, които да облекчат паркирането? И както Ви написах друга жалба, защо като закупя винетен годишен стикер за синя зона, да не мога да паркирам в цялата синя зона, а в измислени от Вас подзони? С уважение, М.	Не се приема. Цените не са променени от 2012. Инфлацията е 150% от тогава.
Петър Гаврилов 26.09.2025 г. онлайн до СО	На вниманието на кмета Васил Терзиев и СОС Уважаеми управленци и общинари,	Не се приема. 15-30 мин

	С потрес и изумление видях предложенията за "реформа" на паркирането в София, което по същество е само ограничаване на паркирането в центъра по един единствен критерий – т. нар. ценово отблъскване. От лекциите по маркетинг знаем, че ако искаме да намалим търсенето на една услуга, просто повишаваме цената ѝ – така имаме същите или по-високи приходи при по-слабо ползване. Помня още преди повече от 15 години въвеждане на Синя зона в моя квартал (район Оборище, СМГ) дойде с тържествени обещания за построяването на нови подземни паркинги, което се оказа лъжа. В момента ЦГМ събира пари от ползване на обществения ресурс (улици) и го харчи за собствените си заплати, което е неправилно и незаконно. Подозирам, че и новото вдигане на цените ще се окаже също такава лъжа. Във връзка с това предлагам: 1. Реални мерки за спиране на служебните абонаменти на държавни и общински агенции, институции и прочее лица, които в момента неправомерно ползват общите улици. 2. Прекратяване на привилегиите за безплатно паркиране на електрически автомобили в София – беше въведено като временна мярка за насърчаване на ползването им, броят им вече е такъв, че не се налага подобна мярка. Като цена те са в горния сегмент и се получава така, че останалите шофьори (с по-евтини коли) спонсорират най-заможните граждани. 3. Въвеждане на система за предпазване от неволно поставяне на скоба или репатриация заради комуникационни и други проблеми (липса на злоумишлени действия на водача) – примерно буферна сметка в акаунта, от която да се теглят пари, в случай на неизпратен смс или друга причина. Имам и други идеи, които да избегнат наказание за добросъвестни водачи. 4. Проектиране и строеж на паркинги под дворовете на училища – в район Оборище това могат да са СМГ и Първа АЕГ, Механотехникума на ул. Стара планина, както и други. Дворът остава асфалтиран и разчертан за спорт, както и сега, а под него има 2–3 етажа паркинг за ползване от гражданите. Подобни паркинги могат да имат и роля на бомбени убежища, особено актуална тема през 2025-та.	престой ще генерират още повече трафик. Народното събрание определя данъците.
--	---	--

	5. Въвеждане на паркиране за 15 и 30 минути – при цена от над 2 лева на час е необходима и гъвкавост във времето за престой – това ще спомогне за по-бързо освобождаване на места. 6. Въвеждане на минимална сума за данъка за колите, регистрирани в София – в момента има коли с годишен данък 20–30 лева, което е ниско. Следва минималната сума за данъка да е 50 лева за първа и 100 и повече лева за втора кола, регистрирана на един адрес. Имам и други идеи и препоръки за подобряване на транспорта и паркирането в София, ако проявявате интерес. Петър Гаврилов	
Милен Велков 27.09.2025 г. онлайн до СО	Уважаеми г-н Терзиев, уважаеми членове на екипа, Обръщам се към Вас като загрижен гражданин на София относно нарастващите проблеми с паркирането и задръстванията в града. Моето убеждение е, че увеличаването на таксите за „синя“ и „зелена“ зона не представлява устойчиво решение. Вместо това бих искал да предложа следния подход: - По-високи данъци/ такси за втори автомобил – данъкът за втори семеен автомобил да бъде удвоен спрямо първия. В случай че преустройството на данъчния модел се окаже трудно, може да се въведе ясна „такса втори автомобил“, равна на годишния данък, умножен по две. - Съществени такси за трети автомобил – за трети автомобил да се въведе фиксирана допълнителна такса от 5000 лв. годишно върху дължимия данък. - Автомобилите да се обвързват със семейството, а не с отделните лица, като по този начин се предотвратява заобикалянето на правилата. Като възможен индикатор може да се използва адресната регистрация. Разбира се, ще има изключения, но те биха били в рамките на допустимият минимум.	Не се приема. Предложени те данъци и такси се определят от Народното събрание. Столична община ги прилага. Някои от предложенията са дискриминационни.

	• За фирмени автомобили на предприятия с регистрация в централната градска част – да се въведе допълнителна годишна такса за всеки такъв автомобил, независимо дали се използва активно или не. Тази такса да бъде отделна от паркирането и данъците, и да се мотивира от факта, че наличието на голям брой служебни коли в центъра съществено допринася за натоварването на градската среда. София разполага с богати възможности за алтернативен транспорт: метро, трамваи, автобуси, електромобили, споделени автомобили и други. В модерните европейски столици – като Париж, Берлин или Виена – подходът е ясен: ограничаване на броя автомобили в централната градска част, а не само повишаване на цените за паркиране. Убеден съм, че решението се крие в промяна на нагласите: не всеки жител на голям град има реална необходимост от собствен автомобил, за разлика от хората в малките населени места. Надявам се, че ще разгледате внимателно това предложение. Смятам, че то може да срещне по-малко политическа съпротива и да доведе до реални, дългосрочни резултати. С уважение, Милен Велков	
Кирил Терзийски 30.09.2025 г.	Относно общ. Обсъждане за разширяване и включване на кв. Стрелбище. Искам да изразя позиция против разширяването на платената зона в кв. Стрелбище. Предложението не отговаря на настроенятия на живущите в квартала, което беше ясно изразено на обсъжданията с кмета Божилов. Никой не може да обясни на живущите, къде ще паркират автомобилите си 9000 апартамента, на които се предлагат 3000 места в зона (числата са приблизителни, поради отказ на администрацията да даде точни). Това е	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно.

	жилищен квартал, където трябва да оставим колите, за да ползваме алтернативни средства за транспорт и ограничаването на паркирането няма да помогне по никакъв начин. Всеки в квартала знае, че повече търсене има вечер и в неделя, когато зоната не работи. С уважение, Кирил Терзийски	Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Симеон Найденов 30.09.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов, Прикачено Ви изпращам становище по искане за включване на общински имот в обхвата на „Зелена зона“	Не се приема. В наредбата този имот попада в

	С уважение, Симеон Найденов Изложеният текст представлява искане (молба/сигнал) от името на живущи в район, прилежащ към конкретен общински имот с идентификатор 68134.901.736 в София, който в момента не е част от зоните за платено паркиране. Основната теза (проблем): Имотът, който е публична общинска собственост, се е превърнал в неофициален безплатен паркинг поради близостта си до силно натоварени обекти (ТЦ "Парк Център София", "Кучешката градинка"). Това води до ежедневно целодневно паркиране от външни лица и системна злоупотреба. Последица: Живущите в съседните сгради, които имат валидни винетни стикери за „Зелена зона“, са лишени от възможността да паркират в близост до домовете си, тъй като местата са заети от външни автомобили. Предложено решение: Живущите считат, че единственото устойчиво решение е включването на посочения общински имот в обхвата на „Зелена зона“ за платено паркиране. Цел на искането (конкретни въпроси): Искането цели получаването на официална информация относно процедурата по разширяване на „Зелена зона“ и необходимите стъпки, които гражданите трябва да предприемат, за да стартират промяната. Повдигнати са следните конкретни въпроси: 1. Каква е официалната процедура за включване на общински имот в зона за платено паркиране? 2. Какви стъпки трябва да предприемат заинтересованите граждани? 3. Необходимо ли е събиране на подписка и какви други документи са нужни?	границите на зоната за паркиране. Работа е на ЦГМ да я въведе във въпросния имот. В кадастъра не я ясно чия собственост е. Няма постъпило становище и от районния кмет.
--	--	--

	Заклучение: Текстът представлява обосновано гражданско запитване, адресирано до ръководно лице (Изпълнителен директор) с цел да се разреши конкретен локален проблем с паркирането чрез административна промяна (разширяване на зоната за платено паркиране).	
Теодора Аргирова 30.09.2025 г.	Здравейте, Искам да изкажа изричното си неодобрение и възмущение относно обсъжданите промени за разширяване на зоната в нашия квартал. Първо, анкетата, която беше организирана беше манипулирана, тъй като отговорите бяха само "подкрепящи" предложението, съответно за мен тя не може да бъде повод за внасяне на доклад в СОС. В случая се правят грозни действия за прокаране на мерките, със сигурност колите няма да се махнат или паркоместата да се регулират с 4лв от центъра. Лично аз дълги години използвах градски транспорт, тъй като времето, което ми е нужно, за да стигна в час пик е еднакво както с автобус, така и с кола, но всички алтернативни начини за придвижване са фраш до тавана и много често ми се е случвало да чакам да дойде втори, трети автобус, тъй като в предишните дни не е могло да се качим. Така че идеята "кмета да ни качи в градския транспорт като ни бръкне по-дълбоко в джоба" е тотално илюзорна.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането

		. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Симеон Топчийски 02.10.2025 г. онлайн до СО	Пиша до Вас във връзка с все по-големият проблем свързан с нарастващият брой автомобили и последващото им паркиране. Абсолютно НЕ одобрявам разширяването на синя и зелена зона, тъй като това не решава по никакъв начин проблема с паркирането, понеже просто всеки ще се принуди да закупи годишен стикер (още един „данък-такса“) за паркиране, а колите ще продължат да са там! Тъй като местата пред жилищните сгради са предвидени да поемат максимум един автомобил от апартамент (а дори в някои случаи и от два апартамента), въвеждането на зона с абонамент ще има незначително облекчаване и то само през деня, когато повечето хора са на работа с колите си...! Най-големият проблем, който всеки се прави че не съществува, а главният виновник за грастичното увеличаване на автомобилите в големите градове (и не само), не са „пришълците от провинцията“, а менталитета на народа ни породен явно от финансова му възможност, да притежава повече от един автомобил за домакинство! Редно ли е според Вас семейство от двама възрастни и едно дете да притежава три автомобила (и повече) заемащи три паркоместа!, а семейство като моето и не само от Двама възрастни и две деца, да ползваме един единствен автомобил, и да бъдем третиращи на равно с тези с по няколко! С какво съм виновен аз (и трябва да плащам за зона), че не желая да имам два автомобила и ползвам градския транспорт през 90% от времето? Примери мога да дам безброй само от нашия блок и квартал, да не говорим, че е порочна практиката хора през работната седмица, да идват и паркират и служебните си автомобили до личните си такива, на същите тези	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата

	паркоместа, и тогава наистина става невъзможно да се паркира никъде. Има и други притежаващи фирми със служебни автомобили (леки коли, бусове, камиони), които от години се паркират пред блоковете и заемат места, но според мен на такива мястото им не е там! Тъй като живеем в свободна държава и не може да има ограничение в броя на собствеността – било автомобили, апартаменти и тн., няма как да има такъв вид ограничение (аз също не желая такова нещо), но трябва да се помисли и въведе регулация на броя частни автомобили (регистрирани на съответния адрес) за домакинство и съответното паркомясто, което да се полага пред блока, кооперацията, комплекса и др. След като един човек, семейство или фирма/фирми, може да си позволи поддръжката свързана със заплащането на данъци, застраховки, презгеди, винетки, тех. поддръжка и др. и др. на втората, третата и лични или фирмени автомобили, се предполага че ще може да си позволи и платения паркинг или алтернативно друго място за тях, без това да пречи на всички останали хора с по един автомобил! Наясно съм, че това което предлагам ще доста сложна за администриране задача, но ще реши проблема с паркирането за винаги, а подобни мерки с разширяване на зоните за паркиране и дори създаването на паркинги в конкретните райони ще е временно доста слабо решение, което отново ще се превърне в проблем! Надявам се предложението ми да бъде разгледано С уважение Симеон Топчийски	програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Красимир Манолов 03.10.2025 г.	Здравейте! Искам категорично да изкажа несъгласието си по повод идеите за разширяването на синята и зелената зона поради следните причини: 1. Липсват конкретни ангажименти и експертен анализ колко паркоместа ще изгради общината със събраните пари в рамките на 1 година и къде? 2. Защо не се говори за изграждането на вертикални ротационни паркинги? Познати са по света от 100 години и се правят за 10 гена? 3. Защо общината допуска хиляди изоставени коли да задръстват обществените пространства? Трябва да се налагат глоби в размер на 5000 лева за изоставен автомобил без валиден ГТП повече от 30 календарни дни.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и

	4. Защо общината не следи за правилното паркиране и в кварталите без платено паркиране като монтира антипаркинз копчета, маркировка, знаци, очертаване на паркоместата?	изоставени коли. Паркинзи могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Александър Топалов 04.10.2025 г.	Уважаеми, г-н Игнатов, пиша Ви във връзка с обществената консултация по повод разширяването на зоните за платено паркиране, и в частност за създаването на подзони 44 и 45. Живуц съм на ул. Шарл Шампо бл. 112, а границата на тези 2 подзони е бул. Тодор Каблешков.	Не се приема. Столична община не притежава част от уличната мрежа в

	С обособяването на тези зони, всички автомобили, чиито собственици не желаят и/или не могат да се сдобият с винетен стикер, ще се преместят на юг от бул. Тодор Каблешков. Това от своя страна ще натовари допълнително и без това препълнените вече с коли улици – ул. Луи Айер, ул. Шарл Шампо, ул. 413 и др. Предлагам подзона 45 да се разшири допълнително, като обхване ул. Луи Айер, от бул. Тодор Каблешков до ул. Шарл Шампо, както и ул. Шарл Шампо – от ул. Луи Айер до кръстовището с бл. 87. Прилагам и скрийншот. Като аргументи на гореописаното, бих добавил, освен преместването на повече автомобили и: – по-голям контрол на паркирането по тези улици – по ул. Луи Айер минава кола на градския транспорт, а там често има паркирани автомобили, които затрудняват движението. – паркирането по ул. Шарл Шампо ще се урегулира и ще паркират само живущи в околните жилищни сгради. – Ще могат да се поставят допълнителни инвалидни паркоместа, които ще могат да се ползват от живущите. – Цялостно ще се подобри организацията на движението в района. Надявам се мнението ми да бъде взето предвид и подобна промяна да бъде въведена. Предварително благодаря за отделеното време. С уважение, Александър Топалов.	района и не може да въведе зона.
Вилислав Евтимов 05.10.2025 г.	Относно предложението за разширяване на зони за платено паркиране – а именно включване на жк Гоце Делчев към такава зона. Твърдо ПРОТИВ и още по – твърдо ви заявявам, че родените и израснали в този квартал....НЯМА да допуснем да си правите такива сметки и да ни рекетирате и да ни поставяте някакви зони. Предупреждавам Ви НЕ ПИПАЙТЕ ЖК ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече

	Тук през деня в квартала нямаме проблем с паркирането и не разбирам какъв е смисъла от това да имаме зона...каквато и да е тя. Следващото е че няма да допуснем да плащаме нещо от което нямаме нужда и което всъщност няма да подобри АБСОЛЮТНО нищо, видяли сме го в другите квартали и сме против това да ни вкарват в този филм. Също така за толкова много години никъде не се построиха паркинги ...само лапате пари и крадете. Така че смятам няма нужда от повече доводи за да разберете , че нас няма как да излъжете..... В жк Гоце Делчев сме достатъчно много хората които НЯМА да се подчиним и няма да ви плащаме измислените ви зони. Предайте го на кмета. За сега ако желаете отговорете ми тук, ако не ще ви дам и личния си номер. ПРОТИВ ЗОНИТЕ ЗА ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ В ЖК ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ !!!	възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Виктор Георгиев 05.10.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов, благодаря за анкетата на Столична община, но в нея липсваше поле за предложения в свободен текст, поради което пиша този и-мейл.	Не се приема. Хартиените

	Относно поскъпването на зоните считам, че Общината трябва да има някаква социална функция, поради което не би било правилно да е сред първенците в класацията за най-скъпо паркиране в центъра, където все още се намират частни паркинги за по 3 лв/час в синя зона, които не те санкционират, ако си паркирал за повече от 2 часа. За мен в зоните най-проблемно е планираното премахване на хартиените талони за 1/2 час за синя зона и давам пример защо. Всеки работен ден сутринта трябва да закарам детето си от квартала до училище в синя зона, където търся да паркирам за не повече от 5-10 минути, а следобед повторно, за да го прибера. В момента, ако намеря служител на ЦГМ, си купувам десетки хартиени талони в аванс, така че паркирането за 2 x 5-10 мин./ден да ми струва общо 2 вместо 4 лева с ДДС (сравнено с опцията по СМС за 1 час) и така месечният ми разход е до 42 лв вместо 84 лв при настоящите цени. Ако цената за паркинг в синя зона действително стане 4 лв/час, което предложение не подкрепям, разходът ми ще скочи от 42 лв на с 168 лв или с 300 % заради два пъти по 5-10 минути паркиране в синя зона дневно. Това е с 68 % по-скъпо от месечния ми наем за платено паркомясто в квартала. Намирам това за силно несправедливо и моля СО за повече гъвкавост, било чрез запазване на хартиените талони или чрез въвеждане на опция за плащане на паркиране за половин час по СМС. Надявам се да вземете предвид тази особеност, понеже касае хиляди родители, на които се налага да паркират за кратко в зоните сутрин и следобед. Благодаря	талони представляват проблем в системата – чрез тях може да се паркира повече от разрешените максимален брой часове. Ако дадем право на половин час или по-малко паркиране ще привлечем допълнителен трафик, заради по-ниската цена.
--	--	---

	Поздрави	
	Виктор Георгиев	
Васил Йорданов 10.10.2025 г.	Уважаеми, г-н Изнатов, Пиша Ви по повод предложенията за промени в Наредбата за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община. Моите конкретни предложения са следните: 1. Да се обособят зони и места за паркиране в жилищните комплекси и квартали, които да са само и единствено за живущите физически лица в тези зони/адреси (което се доказва с адресна регистрация по постоянен или настоящ адрес и талон на съответното МПС, че е регистрирано в София и плаща такса МПС в СО). За всяко първо МПС да се предвиди безплатно ползване/паркиране 24/7, а за всяко следващо МПС да се определи съответна месечна/годишна разумна такса. Живущите да получат определен брой безплатни талони за техни гости. В тези зони паркирането на МПС, което е със софийска регистрация, но е с адресна регистрация в друг софийски район/квартал да бъде безплатно в почивни и празнични дни, като през работните дни да бъде платено във времевия период от 09.00 до 19.00 ч. Като цената да бъде 1 лв/час. За МПС, което не е гост и не е със софийска регистрация, цената за паркиране в тези зони да бъде 1 лв/час във времевия период от 09.00 до 19.00 ч. в работни дни. 2. Същият принцип да се приложи и в сега действащите синя и зелена зони за паркиране. Така се спазва принцип за справедливост и не се противопоставят едни групи граждани на други групи граждани заради местоживееене. Зелената и синята зона да се запазят в сегашния си обхват и цени, като там където действат двете зони в момента и в тях попадат жилищни комплекси и квартали да бъдат преоформени в зони, както в предложението ми от точка 1.	Отхвърля се. Не може да облагаме автомобили от различни области с различни цени. Не може да слагаме работно време на бус лентите – ще настане хаос. Вече има приложение за паркиране – Sofia Plus.

	3. За всички МПС-та, които не са със софийска регистрация цената за паркиране в синя зона да бъде 4 лв/час, а в зелена зона 2 лв/час, т.к. те не плащат такса МПС в СО, а плащат таксата в общината, където са регистрирани. Мисля, че е справедливо и така не се противопоставят едни групи граждани на други групи граждани. Същият принцип и цени да се прилагат и за фирмените/служебните МПС-та. Да се увеличат двукратно цените за служебни абонаменти от сега действащите в различните зони. В зоните в жилищните комплекси и квартали (от т.1) да не се издават служебни абонаменти т.е. фирмените/служебните МПС-та в тези зони да заплащат такса в размер на 1 лв/час във времевия период от 09.00 до 19.00 ч. в работни дни. 4. Да се подобри транспортната мрежа и градския транспорт в София, за да се използва от софиянци и всички гости на града ни, така че да предпочетат градския транспорт за придвижване в София в сравнение с използване на МПС-та си. София е столица и поради това има и други функции на национално ниво, затова трябва да се получават средства за допълнителни инвестиции в градския транспорт от държавния бюджет. Да се запазят и разширят буферните паркинги към метростанциите и принципа на използването им. Да се изградят буферни паркинги в районите на Централната ж.п. гара и автогара, както и в районите и на другите ж.п. и авто гари на територията на София, които да се използват от МПС-та на преференциална цена от лица при представяне на билет за ползване/пътуване с влак/автобус. Таксата в тези буферни паркинги да бъде символична за периода на пътуване, например за периода на пътуване (5 лв на ден или 0.50 лв на час). Така се стимулират хората да пътуват с обществен транспорт и се използват максимално ползите за всички нас с този начин на придвижване. 5. Да се запазят бус-лентите, но да бъдат с работно време в работни дни, например в час пик, т.е. от 07.00 до 10.00 часа и от 16.00 до 19.00 часа, в часовете от 10.01 до 15.59 при ползване на бу-лента да се плаща 10 лв на ден, след 19.01 до 06.59 часа да са ползват напълно безплатно. В празнични и неработни дни да бъдат за платено ползване в периода от 08.00 до 18.00 часа,	
--	---	--

	т.е. при ползване да се плаща такса от 10 лв на ден. През останлите часове да се ползват напълно безплатно. 6. Използването на бус-лентите да бъде разрешено и да е безплатно за таксиметрови МПС само и единствено, когато превозват пътници. Също така да бъде разрешено напълно безплатно ползването на бус-лентите и от МПС, в което пътуват 4 или повече пътника (тази бройка да включва и водача на МПС) например в работни дни извън часовия пояс от 07.00 до 10.00 часа и от 16.00 до 19.00 часа, т.е. в часовия пояс от 10.01 до 15.59 и след 19.01 до 06.59 часа да са ползват напълно безплатно. В празнични и неработни дни бус-лентите да се ползват напълно безплатно от МПС, в което пътуват 4 или повече пътника (тази бройка да включва и водача на МПС). 7. Да се създаде мобилно приложение, което да може да се инсталира на всякакви мобилни устройства, чрез което да може да се заплаща паркирането в София, както и да се използва за закупуване на превозни документи за градския транспорт и други плащания. В момента гостите на София, които нямат български мобилен номер нямат възможност да заплащат паркиране, да закупуват превозни документи и други плащания към Столична Община, т.к. няма как да им се таксува от техните чуждестранни мобилни номера. Мисля, че това ще помогне на непрекъснато увеличаващия се приток на туристи от чужбина към София, а също така ще може да се използва и от всички притежатели на български мобилни номера. В крайна сметка всички сме софиянци, и се надявам че искаме да запазим и развием София и тя да бъде винаги нашия обичан град и затова ние заедно трябва да се грижим с обич към нашата столица. Обичаме София и гражданите и, нали? С уважение, Васил един горд и обичащ гражданин град ни София!	
--	---	--

Леонид Шарланджиев 14.10.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов След като се запознах с предложението за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община – доклад СОА25-ВК66-8005 от 23.09.2025 г., бих искал да изразя своето мнение и категорично несъгласие с предложението за създаване на Зелена зона в кв. Стрелбище в София. Моите основни аргументи са следните: 1. Проблемът с паркирането е вечерен, не дневен. През деня търсенето на места в жилищните квартали е ниско, а реалният недостиг настъпва вечер, когато жителите се прибират. В тези часове зоните не функционират и няма да доведат до намаляване на броя на автомобилите, а следователно – и на натиска върху наличните места. Автомобилите на живущите отново ще са повече от паркоместата и основният проблем на тези квартали ще се запази. 2. Финансово натоварване без реален ефект. Въвеждането на зона ще принуди живущите да заплащат винетен стикер, без да получат съществено подобрение в достъпа си до паркоместа. Това е несправедливо спрямо хората, които не са причинители на трафика и задръстванията в центъра. 3. Усложняване на семейни и социални контакти. Жилищните квартали често приемат гости от други населени места. Престой за няколко дни ще стане трудно постижим, особено при липса на гъвкави и разумни условия за временно паркиране на гости, което ще възпрепятства нормалните социални връзки. 4. Няма големи търговски и административни обекти в тези зони, които да привличат дневен трафик. Предложеният обхват включва основно жилищни квартали, които не привличат сериозен входящ трафик. Следователно, въвеждането на зона няма да изпълни основната цел – освобождаване на паркоместа та заети от външен трафик. 5. Необходимост от реални, инфраструктурни решения. Вместо да се въвеждат нови рестрикции, които имат съмнителна	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане
---	--	---

	ефективност, основният проблем би могъл да се бори със следните методи: - о Затягане на контрола за излезли от движение автомобили – наблюденията ми са, че тези автомобили стоят много дълго време, преди да бъдат премахнати. - о Контрол на броя автомобили в домакинство чрез общинската данъчна система. - о използване на съществуващи, но неизползваеми подземни паркинги под старите блокове – с възможност за закупуване или наемане от общината, оценени от експерти. На база горното Ви призовавам да преразгледате въвеждането на предложените промени за кв. Стрелбище (а в това число и други квартали с подобни профили) от предложението и да търсите работещи, дългосрочни и справедливи решения за живущите в кварталите, а не административни мерки с ограничен ефект, съмнителни резултати и създаващо социално напрежение. Благодаря Леонид Шарланджиев	на инфраструк тура.
Петър Грънчаров 15.10.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов Пиша Ви като гражданин на София и пряко заинтересована страна по повод публикувания за обществено обсъждане проект за изменение на НОДТСО (вх. № СОА25-ВК66-8005). Макар становището ми да е в рамките на тази процедура, то е пряко свързано с предложението, заложено в алтернативния проект (вх. № СОА25-ВК66-4589), а именно – премахването на преференцията за безплатно паркиране на изцяло електрически превозни средства (ЕПС). Работното ми място се намира в централната част на София, в район без удобен достъп до метростанция. С предложеното в проект ...8005 разширение на "Синя зона", досегашното ми място за паркиране в "Зелена зона" ще попадне в обхвата на по-скъпия режим. Именно поради тази причина, и воден от дългогодишната политика на Столична община за насърчаване на екологичния транспорт, взех дългосрочно финансово решение – сключих договор за лизинг на нов, изцяло електрически автомобил. Основният, и решаващ, мотив за	Отхвърля се. В доклада няма такова нещо.

	тази значителна инвестиция беше именно съществуващата преференция за безплатно паркиране в зоните. С огромно притеснение научих, че в алтернативния проект ...4589 се предлага тази преференция да отпадне и да бъде заменена с 50% отстъпка. Подобна промяна, приета без адекватен преходен период, на практика обезсмисля моята инвестиция и ме поставя в изключително неизгодна позиция. Считам, че такъв ход би нарушил няколко основни принципа на доброто управление: 1. Нарушаване на принципа за правна сигурност и предвидимост. Гражданите и бизнесът трябва да могат да разчитат на стабилността на нормативната уредба, когато правят дългосрочни планове и инвестиции. Моят договор за лизинг е сключен в пълно доверие към действащите към момента стимули. Рязката им отмяна създава среда на несигурност и непредвидимост, в която гражданите биват "наказвани" за това, че са повярвали в политиките на общината. 2. Подкопаване на оправданите правни очаквания. С години Столична община декларираше, че насърчава преминаването към екологичен транспорт. Безплатното паркиране беше основният и най-силен инструмент за това. Тази последователна политика създаде оправдани очаквания у мен и стотици други граждани, че този стимул ще се запази в обозримо бъдеще. Евентуалното му премахване би било акт на лошо управление, който подкопава доверието в институциите. 3. Противоречие с екологичните цели на София. Вместо да бъда насърчен, че съм инвестирал в превозно средство с нулеви емисии, което допринася за по-чист въздух в центъра, аз и други собственици на ЕПС ще бъдем финансово санкционирани. Това е в пряко противоречие с всички стратегически документи на общината за борба със замърсяването на въздуха и насърчаване на устойчивата градска мобилност. 4. Необходимост от справедлив преходен период. Разбирам аргументите за нарастващия брой на ЕПС. Въпреки това, всяка промяна трябва да бъде въведена плавно и справедливо. В проекта ...4589 се предлага преходен период за фирмите за споделено пътуване, но не и за частните лица. Това е проява на неравнопоставеност. Гражданите, които са направили същата инвестиция, заслужават не по-малка защита.	
--	---	--

	Във връзка с гореизложеното, предлагам: Ако Столичният общински съвет все пак реши да промени режима за паркиране на ЕПС, в окончателния текст на наредбата да бъде предвиден справедлив преходен период. Всички изцяло електрически автомобили, регистрирани преди датата на влизане в сила на новите правила, да запазят правото си на безплатно паркиране за срок от минимум 3 (три) години от тази дата. Това би дало възможност на граждани като мен, които са сключили дългосрочни договори, да не бъдат изправени пред непредвидени и съществени разходи. Вярвам, че последователните и предвидими политики са в основата на доверието между гражданите и местната власт. Надявам се, че ще вземете предвид тези аргументи при вземането на Вашето окончателно решение. С уважение, Петър Грънчаров 15.10.2025	
Тихомир Петров 21.10.2025 г.	Здравейте, Против съм промените в Относно: Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, защото: 1. Причините посочени са общи: и не е вярно, че ще подобрят живота, нито е ясно, как зоната намаля вредните емисии. 2. Не е вярно, че в район Триадица, липсват паркоместа, нито, че има неправилно паркирани автомобили в такова количество, че да се смени с въвеждане на зона за паркиране. 3. Желанието на част от гражданите на района за въвеждане на зелена зона – през минали години се е извършвало допитване, в което беше ясно, че по-голямата част са против въвеждането. Има възможности за въвеждане на паркоместа на много улици, но чакаме кметството да се усети. 4. Дисбаланс в цените ще се получи, че хората с по-високи доходи ще продължат да ползват зоната за сметка на останалите – а това е вид проява на дискриминация – една услуга за богатите – страшен довод на кметството.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което

	5. Въвеждането на зоните не са бизнес модел за да обвързваш – заплатите на служителите и цените на зоната. 6. Относно премахването на хартиен талон – ами да смс-ите имат такси и чий интереси се обслужват всъщност с премахването на хартиения талон. Ами колко ще станат и допълнителните такси, след увеличението на цените. Айде стига сте помпали инфлацията, моля ви.	се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Кирил Стоянов 21.10.2025 г.	от Кирил Стоянов, живущ в ж.к. Люлин СТАНОВИЩЕ по общественото обсъждане по проекта за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община – Обществена консултация за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община – доклад COA25-BK66-8005 от 23.09.2025 г. Уважаеми дами и господа, В качеството си на гражданин на Столична община, изразявам категорично несъгласие с предлаганите изменения в Наредбата за организация на движението, свързани с увеличаването на цените и обхвата на зоните за платено паркиране. I. Критика към предварителната оценка на въздействието	Не се приема. Документът спазва законовите изисквания и е подходящ за разглеждане в СОС.

	Прегледах публикуваната предварителна оценка на въздействието (предвидена като частична предварителна оценка), която е достъпна на портала на Столична община. На базата на текста в документа от 5 страници, се посочват целите на предложените промени и очаквани положителни ефекти (напр. поощряване на обществения транспорт, намаляване на неправилното паркиране и т.н.). Въпреки това, оценката съдържа редица съществени пропуски и недостатъци, които поставят под въпрос нейната адекватност като инструмент за обосноваване на управленско решение. • Липса на количествени данни и методика Оценката съдържа описателни твърдения за „висок процент на заетост на паркоместата" и „увеличаване на вредните емисии", но не представя конкретни измервания, емпирични данни или методология за изчисление на очакваните промени. Без ясни базови стойности и формула за прогнозиране е невъзможно да се провери дали предложените мерки ще постигнат заявените цели. • Формално сравнение на варианти без икономическа оценка Вариантите са описани (без действие срещу действие), но оценката не съдържа сериозна икономическа/стойностна оценка на ползите и разходите. Липсва анализ на разходите и ползите, който да покаже възвръщаемостта на инвестициите и въздействието върху домакинствата и МСП. • Игнориране на алтернативи и мерки с по-малко въздействие Документът не разглежда реални алтернативи като временни ограничения, зони с динамично ценообразуване, стимули за споделено пътуване или разширяване на капацитета на обществения транспорт, които биха могли да постигнат същите цели с по-малки социални разходи. • Недостатъчна оценка на социалните въздействия Описани са потенциални негативни ефекти за част от гражданите и бизнеса, но липсва разграничение кои социални групи ще бъдат най-засегнати (лицата с ниски доходи, възрастни хора, малки фирми, хората отглеждащи деца до 18	
--	--	--

	години, които имат необходимост от динамика в развитието си – посещаване на училище, спортове, курсове и уроци в различни части на София, при нарастваща престъпност и несигурност в града) и няма мерки за тяхната компенсация. • Липса на прозрачност относно финансовите потоци Оценката не дава конкретни данни какви са натрупаните средства от предходните години, как са използвани и какъв дял е отишъл за реално изграждане на паркинзи или други инфраструктурни проекти. Тази липса на отчетност трябва да бъде преодоляна преди приемане на нови мерки. • Подценяване на рисковете и административната тежест В секцията „Потенциални рискове“ документът формално посочва, че не са идентифицирани възможни рискове, което е нереалистично. Всяка промяна с разширяване на обхват и цени създава рискове — политически, социални, изпълнителни и правни — и оценката трябва да ги агресира. • Документът не обръща внимание на местни подписки и гласувания, с които жителите на няколко столични квартала, казват твърдо "НЕ" на въвеждането на платено паркиране, като именно тези квартали са засегнатите от сегашното предложение. • Не са отчетени нуждите на съвременното общество и неговите социални, и бизнес интереси. В София е концентрирана значителна част от населението и бизнеса в България. България е страна известна с лошите си ЖП връзки. Освен това е планинска страна, с екстремни климатични условия поради наличие на студена зима и горещо лято. Всичко това налага изключително интензивно използване на лични и служебни МПС. В тази връзка не е отчетено въздействието върху разходите на бизнеса и съответно инфлацията, която ще предизвикат новите такси, която ще засегне не само София, а и цялата страна. II. Конкретни искания към администрацията във връзка с оценката: 1. Публикуване на пълни количествени данни за запълняемостта на паркоместата (по зони и по часове), измервания за емисиите и методологията за пресмятане. 2. Извършване и публикуване на пълнен анализ на разходите и ползите за предлаганите промени, включително сценарии за чувствителност.	
--	--	--

	3. Разглеждане на реалистични и по-малко инвазивни алтернативи и обосновка защо те не са приложими. 4. Пълен финансов отчет за приходите от платено паркиране от въвеждането на зоните до момента и отчет за инвестициите в паркинги и свързани инфраструктурни обекти. 5. Оценка на социалните въздействия по групи и предлагане на компенсаторни мерки за уязвими групи и малкия бизнес. 6. Идентифициране и анализ на потенциалните рискове (правни, изпълнителни, политически) и включване на мерки за управление на тези рискове. 7. Публикуване на съдържанието на цялата анкета, която кметът Терзиев пусна в профила си във Фейсбук, заедно с възможните отговори на въпросите, защото считам, че тя има манипулативен характер и бяха изнесени данни, че някои от въпросите са има възможен отговор само в посока на въвеждане платено паркиране. III. Допълнителни въпроси за прозрачност и отчетност 8. Има ли пълен публичен отчет за всички приходи от платено паркиране от въвеждането на зоните до момента? Ако да – моля да бъде предоставен публично, с разбивка по години и по проекти. 9. Колко средства са инвестирани конкретно в изграждането на обществени паркинги и кои проекти са реализирани? 10. Имало ли е ревизия или одит на дейността и финансовите потоци на дружеството(ата), управляващи зони за паркиране (напр. Паркиране и мобилност. „Център за градска мобилност" и „Паркинги и гаражи"), и ако да – какви са констатациите? 11. Какви мерки за контрол и прозрачност предвижда вносителят, преди средствата от увеличените тарифи да се използват за каквито и да е проекти? 12. Има ли данни за подписки и резултати от гласувания на гражданите от засегнатите квартали (Стрелбище. Изгрев. Изток, Слатина и други)? Ако да –	
--	---	--

	следва да бъдат публикувани незабавно. Аз имам информация, че подобни допитвания са правени и отговорът за въвеждане на платени зони е бил негативен. IV. Ефекти от въвеждането на Синя и Зелена зони До този момент Столична община не е съобщила по никакъв начин с числа и факти, резултатите от въвеждането на Синя и Зелена зона върху трафика, достъпността на болници и учреждения, и увеличаване на свободните места за паркиране. Освен това всички публикации и изказвания свързваха въвеждането на платена зона САМО И ЕДИНСТВЕНО в централната градска част, като в настоящия проект вече се обхващат почти всички квартали на град София. Т.е. първоначалните мотиви са били лъжа и опит за прикриване на истинската цел. Въвеждането на допълнителни такси (форма на скрит данък) върху повечето жители на град София. Българското законодателство забранява въвеждането на скрити данъци под формата на такси. 12. Не се намират официалните документи за мотивите по първоначално въведената Синя зона – следва да ги публикувате на обществено достояние. 13. Има твърдения в журналистически материали от 2012 година, че въвеждането на Синя и Зелена зона ще намали трафика в ЦЕНТЪРА, т.е. идеята на зоните е да се облекчи центъра, да се намали времето за търсене на паркоместа в центъра, което така и не се случи и не представено, нито едно число в подкрепа на това, че графикът е облекчен за последните петнадесет години. Дори една от групите в СОС публикува в техния документ, че подзона 5 на Синя зона, над 82% от местата са заети от служебни абонаменти. Това, категорично оборва всички аргументи за	
--	--	--

	желание за мобилност и кратковременно ползване на зоните. Същите служебни абонаменти непрекъснато се разширяват и заемат големи част от другите подзони, включително и в Зелената зона, а и извън тях. 14. Според мнения на засегнати граждани, физическите паркоместа в повечето райони засегнати от платеното паркиране са намалели с до 30% поради разчергавания, ограждания, ограничения и т.н. и то преди да бъдат завладени от "служебните" абонаменти. 15. За да се подчертае истинския крах на първоначалната реформа въведена със Синя зона, през 2021 година се разширяват обхвата на Синя и Зелена зона, както и часовите интервали, като мотивите са свързани с "трудности в паркирането в по-широката част на центъра". "Липсата на свободни паркоместа към края на работното време ... рефлектира не само върху живущите, но и върху посетителите на театри, концерти или увеселителни заведения" и други. 16. Освен бегли данни за приходи, публично не е оповестяван никакъв анализ за ефекта от въвеждането на зоните върху намаляване на трафика в града, а и за възможността за намиране свободни паркоместа в зоните за паркиране, а от моя личен опит, трафикът не само не е намалял, но се е увеличил, а свободните места за паркиране са намалели или липсват изобщо. 17. Къде са многоетажните паркинги изградени от Столична община, които трябваше да тушират част от трафика в периферията на идеалния център? Бележка относно публични съобщения за инциденти В публичното пространство има съобщения и притеснения, свързани с управлението на определени общински дружества и с настъпили инциденти, включително смъртни случаи, свързвани в медиите с ръководни лица, като например това на Марчело Доковски и Георги Василев, както и предполагаеми	
--	---	--

	връзки на общински дружества с убития в ЮАР Красимир Каменов – Къро и евентуалното им източване от групи на организираната престъпност, с връзка с общинските власти. Видно от подобни журналистически разследвания, може да се предположи, че средствата събирани от зоните за паркиране са били от интерес на тежката организирана престъпност, което поставя под въпрос сегашното грастично увеличение на зоните и таксите, и това притеснения, че биха могли да се поставят основи за желание в представителите на тежката организирана престъпност, да имат контрол върху средствата от тях. В медиите бяха публикувани записи на гласове, като единият от тях се приписва на Красимир Каменов – Къро. и в който запис има твърдения за възможности за влияние върху определена политическа сила, като някои анализи твърдят, че това е коалицията ПП-ДБ. които по съвпадение са вносител на настоящото предложение, което по неприятно съвпадение засяга зони на интерес на престъпната организация около покойният Каменов. Според БТВ "След огласяването на файловете през март прокуратурата започна още досъдебни производства. Едно — за търговия с влияние с цел отстраняване на магистрати и висши полицаи. Второ – за пет убийства и един опит за убийство. И трето – за данъчни престъпления. Всички те са свързани с престъпна група около Красимир Каменов-Къро." В публикуван в медиите файл, озаглавен "Къро I II I ДБ". Красимир Каменов отново говори за политика: Къро: Ако случайно нещо не стане, пак идват ония идиоти моите...? Мъж: Кои?	
--	--	--

	Къро: Ми. ПП-то и ДБ-то. Те са идиоти. Мъж: А. да, да, да. да... Къро: Те ще го разкъсат. Малко са непохватни, де..." Тази информация е крайно обезсърчителна, на фона на абсолютно непълната оценка за въздействие, както и на водената пред очите ни война за отпадоците на София, и предизвиква огромни притеснения спрямо всичко, което е свързано с искането за грастични промени в правилата за паркиране и събираемите приходи. Като гражданин настоявам институциите (общински и държавни органи) да предоставят ясна информация дали са правени проверки, има ли приключили разследвания и какви са резултатите. Къде са одитните доклади свързани с приходите от синя и зелена зона още от създаването им. които да дават ясна представа на гражданите за начина, по който се изразходват тези огромни средства? Преди да бъдат правени такива грастични реформи в паркирането, с огромна финансова тежест върху населението и опасност от незаконно обогатяване и корупция, при ползване на планираните 100 000 000 лева годишно, следва всички документи по дружествата да бъдат публикувани на широко обществено достояние. Настоявам за независим финансов и правен одит на приходите и разходите, свързани с платените зони за паркиране. Заклучение Предварителната оценка на въздействието в настоящия ѝ вид не дава необходимата основа за вземане на решение относно приемането на предложените промени. Мотивите в настоящото предложение на кмета Терзиев и група съветници говорят за това, че зоните за платено паркиране са несъстоятелни, не са изпълнили предназначението си. а при поглед към първоначалните мотиви за въвеждането на	
--	---	--

	зоните преди повече от десетилетие, както и по медийни публикации и информация циркулираща сред обществото, се образуват основателни съмнения, че са били от полза на сенчести структури, с вероятни преплетки на общинската, и държавна власт с корупционни практики, в които прозира дългосрочен план за разширяване и постепенно покриване на целия град. Преди да бъде предприето каквото и да е действие, следва да бъдат изпълнени горепосочените искания и да се проведе повторна, цялостна оценка на въздействието с участие на независими експерти и обществена дискусия. Предложеното увеличение на цените и обхвата на „синя“ и „зелена“ зона е необосновано, непрозрачно и противоречи на принципите на законосъобразност, пропорционалност и местно самоуправление. Настоявам предложението да бъде оттеглено или съществено преработено, след реален обществен диалог и представяне на финансови отчети за досегашните приходи и разходи.	
Христо Крачунов 22.10.2025 г.	ВЪЗРАЖЕНИЕ Уважаеми дами и господа, С настоящото изразявам категоричното си несъгласие с предложението за въвеждане на платена зона за паркиране в квартал „Гоце Делчев“, район „Триадица“, включено в проекта за изменение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община. 1. Липса на реална необходимост от зона Натовареността на уличната инфраструктура в кв. „Гоце Делчев“ е висока единствено във вечерните часове – след 18:00–19:00 ч., когато жителите се прибират по домовете си. През деня има достатъчно свободни места за паркиране, което ясно показва, че няма обективна необходимост от въвеждане на платено паркиране. Това превръща зоната не в инструмент за управление на трафика, а в допълнителен косвен данък за живущите.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се

	2. Финансово натоварване без подобрене на средата Таксите от зоната ще постъпват в ЦГМ, но досега жителите не са видели резултати, които да оправдават подобен разход – нито в инфраструктурата, нито в организацията на движението, нито в състоянието на тротоарите и зелените площи. Въвеждането на зона ще налива средства в система, която не предлага реално подобрене на градската среда. 3. „Решение“ на проблем, създаден от самата община Платените зони се представят като решение, но в действителност са резултат от дългосрочна липса на политика по паркирането и градоустройственото планиране. Вместо да бъдат изградени обществени паркинзи, да се ограничи презастрояването и да се стимулира градският транспорт, общината търси лесен финансов изход чрез такси за гражданите. Ако въвеждането на платено паркиране и прехвърлянето на организацията му към общинско дружество е единственото „решение“, което Столична община е способна да предложи по проблем, за който е еднолитно отговорна, тогава възниква въпросът защо въобще се поддържа подобна администрация. За пореден път се доказва, че тя е причина, но не и фактор за решаване на проблемите. 4. Съмнителен подход при предишните „проучвания“ При проучванията отпреди около две години се наблюдаваше тенденциозно поведение на служители на ЦГМ, които санкционираха само автомобили в границите на предвидената зона, докато множество други нарушения останаха без внимание. Това създаде впечатление за преднамерено изкривяване на реалната картина с цел последващо обосноваване на зоната. 5. Некомпетентно изготвен план за организация на движението Предложената реорганизация на движението в квартала съдържа редица грешки – несъществуващи улици, глухи улици, които не излизат на булеварди, както и неадекватно предложени еднопосочни отсечки. Дори районната	построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	--

	администрация на „Триадица“ не е отчела тези неточности, което поставя под съмнение качеството на проекта. 6. Социална и икономическа несправедливост Жителите на кв. „Гоце Делчев“ са сред най-натоварените от гледна точка на презастрояване и липса на места за паркиране. Вместо да се облекчат условията за живот, им се налага допълнително финансово бреме, без гаранция за никакво подобрение. Това е несправедливо и социално недопустимо. Заклучение: Платената зона в кв. „Гоце Делчев“ няма да реши нито един реален проблем – тя само ще го осребри. Настоявам предложението да бъде оттеглено или основно преразгледано след реално обществено обсъждане с жителите на района и експертна оценка на ефекта върху транспортната натовареност.	
Е. Танева 22.10.2025 г.	Г-н Терзиев, категорично съм против зоната в квартала, където съм родена.	Не се приема. Няма мотиви.
Антоанета Петрова 22.10.2025 г.	ОТНОСНО: Провеждане на обществена консултация по Доклад с рез. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Глас: Против включване на кв. Стрелбище в зона!	Не се приема. Няма мотиви.
Петьо Чурешки 22.10.2025 г.	На вниманието на г-н Николай Игнатов Продължавам да поддържам позицията си да не се въвежда Зелена зона в кв. Стрелбище Мотиви: 1. кв. Стрелбище е жилищен квартал, без много прииждащ трафик, защото няма големи бизнес сгради и търговски обекти (като изключим здравната каса). 2. От проекта, който ни беше представен преди няколко години от кмета Терзиев, ясно се вижда драстично намаление на паркоместата. Ако си спомням	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати

	добре, регистрираните коли в Стрелбище са с около 1000 повече от паркоместата след въвеждане на Зона. Това ще причини огромна трудност при намиране на парко-места. 3. Работното време на Зелената зона няма да помогне по никакъв начин. През деня има предостатъчно места за паркиране, проблема е през нощта, но тогава зоната по никакъв начин не помага. И в момента в другите квартали като Иван Вазов и Лозенец през нощта има много неправилно паркирани коли, защото паркоместата не са достатъчни. 4. Въвеждането на Зелена Зона не променя драстично качеството на живот. Вече има зона от може би 15 години, но в районите в които е въведена продължават улиците да ста с дупки, осветлението да е оскъдно или никакво, тротоарите да са разбити, и да липсва маркировка по малките улички. Алтернативни предложения за промяна. 1. Въвеждане на друг вид зона (примерно жълта). В много европейски страни има зона, позволяваща на живущите да спират безплатно, но всички други да заплащат такса. Това е много добра идея за жилищни зони, в които има малко търговски обекти и офис сгради. 2. Строеж на многоетажни паркинги, но без частно инвестиране. Това трябва да е така, защото в противен случай паркинзите от общински, стават частни и вместо да облекчат паркирането се превръщат в касички за пари на определени хора. С уважение Петьо Чурешки	и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Петър Стратиев 22.10.2025 г.	Здравейте! Като живеещи в ж.к. Стрелбище, р-н Триадица, аз и съпругата ми сме ТВЪРДО ПРОТИВ	Не се приема. Данък автомобил няма нищо общо с

	въвеждането на режим на Зелена Зона в квартала, в който живеем. Обръщам ви внимание, че вече имаше 2 публични дискусии по темата, организирани от районния ни кмет. И двете завършиха с категорично мнение, за <u>нежелание да се въвежда този режим</u>. А ето и основните причини: 1. "Стрелбище" е жилищен квартал, като Младост, Дружба, Люлин, Надежда и т.н. и е нормално хората да имат възможност да паркират свободно автомобилите си до дома си. 2. Ние ВЕЧЕ плащаме за това паркиране, чрез Общинския данък за автомобил. Какво получаваме насреща?! 3. Зелена зона, не би дала повече места за паркиране в ИЗВЪН работно време. Следователно няма да помогне на предполагаемите проблеми с недостатъчно места за паркиране. 4. Събираните в другите квартали такси отиват в една НЕпрозрачна общинска фирма и не се знае как точно се разходват нашите средства – има само обещания за проценти, отделени за облагородяване на районите!!! Отворете финансовите отчети на тази фирма и тогава ще говорим пак. 5. Ние искаме повече паркинги, сега, дори и срещу заплащане, а НЕ заплащане сега с ограничения и мъгляви обещания за паркинги някога в бъдеще време – справка – общинските паркинги в Надежда, където Зона не е въведена. 6. И сега съществуват наредби и закони, според които изоставените автомобили трябва да се извозват – това се прави изключително рядко – 1 – 2 пъти в годината.	местата за паркиране. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане
--	---	---

	7. И сега има закони и наредби за глобяване на неправилно паркирали МПС – доколко се прави? Рядко и кампанийно! С други думи: Вършете си работата, за която сме ви избрали, а не прехвърляйте отговорността на други!!! С уважение: Петър Стратиев	на инфраструктура.
Борислав Георгиев 22.10.2025 г.	На вниманието на г-н Николай Игнатов Категорично съм <u>против</u> предложените промени за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община. Живея в засегнатите от промените квартали. С уважение, Борислав Георгиев	Не се приема. Няма мотиви.
Вера Георгиева 22.10.2025 г.	На вниманието на г-н Николай Игнатов С настоящото писмо бих искала да изразя писмено позицията ми относно предложените промени за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община и тя е, че съм АБСОЛЮТНО ПРОТИВ. Живея в засегнатите от промените квартали. С уважение, Вера Георгиева	Не се приема. Няма мотиви.
Христо Трендафилов 22.10.2025 г.	Уважаеми гами и господа, Изразявам категорично несъгласие с плановете за разширяване на зелената зона в кварталите "Гоце Делчев" и "Стрелбище". Това решение няма нищо общо с подобряване на градската среда или решаването на проблемите с паркирането. За съжаление, то изглежда като поредна схема за събиране на	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма

	средства в полза на Центъра за градска мобилност (ЦГМ) – дружество, което от години е символ на непрозрачност и съмнения за корупция. До момента в ЦГМ няма нито един подведен под отговорност за корупция, въпреки множеството сигнали, обществени съмнения и медийни публикации. Докато властта проявява пълно безхаберие да се справи с този проблем, аз съм категорично против да се "лапат" още пари от гражданите под каквото и да било предлог. Купуването на винетка за зелена зона не гарантира паркомясто, което прави цялата система несправедлива и безсмислена. Основният недостиг на места за паркиране е вечер, когато зоната не функционира, а ЦГМ не е инвестирал и лев в нови обществени паркинги, нито е представил ясен проект за такъв. Като десен избирател, който гласува за г-н Терзиев с очакването за по-прозрачна, модерна и честна общинска политика, не мога да скрия разочарованието си. До момента той не оправдава очакванията ми, а подобни решения само затвърждават усещането, че новата власт повтаря старите порочни модели. При такава политика на следващите избори надали бих повторил вота си. Настоявам за публичен отчет на ЦГМ – какви средства са събрани до момента от платеното паркиране и в какво са инвестирани. Докато няма яснота и реални резултати, всяко разширяване на зоните е обществено вредно, корупционно мотивирано и лишено от смисъл.	да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	---

Мирослав Монеv 22.10.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов, Бих искал да изразя своето несъгласие с проекта за въвеждане на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“, район Триадица, гр. София. Смятам, че подобна мярка няма да доведе до реално подобрене на ситуацията с паркирането в квартала. Ефективността ѝ би имала смисъл единствено ако преди това бъдат изградени достатъчно общински паркинги за живущите и посетителите. В допълнение бих искал да помоля за проверка на евентуално неправомерно поставени скоби и ограждения върху общинска земя в района на блок 258 и блок 259, които ограничават достъпа на пожарни автомобили. Подобно препятствие би могло да възпрепятства оказването на спешна помощ при пожар и да доведе до сериозни последици. Убеден съм, че превенцията е по-доброто решение, отколкото реакцията след евентуален инцидент и няма да се стигне до репортажи по новините след фатален край и да се търси кой е виновен с действие и/или бездействие. Прилагам снимков материал и точна локация за улеснение на проверката. Моля, ако последната информация не се отнася до поверения Ви ресор да ме упътите към кой да се обърна. Искрено се надявам на бърза реакция и предприемане на отговорни действия от страна на общината. С уважение, Мирослав Монеv	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане
---	--	---

		на инфраструктура.
Христо Михайлов 22.10.2025 г.	Относно зелена зона в квартал Гоце Делчев. Подкрепям напълно . Даже ако може да е до 20.00 за тези които нямат адресна регистрация в квартала . Има семейства с по 4 коли и огромна част от колите не се карат . Пълно е със служебни баничарки и бусове	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.
Веселин Христов 22.10.2025 г.	Уважаеми дами и господа, В качеството си на жител на квартал „Стрелбище“, изразявам подкрепата си за въвеждането на платена зона за паркиране на територията на квартала. Считам, че подобна мярка е необходима и ще има редица положителни ефекти върху качеството на живот, реда и сигурността в района. 1. Намаляване на нерегламентираното паркиране и освобождаване на места за живущите В момента квартал „Стрелбище“ е силно натоварен от автомобили на лица, които не живеят в района, но използват улиците му като безплатен паркинг поради близостта до централните части на София и метростанции. Това води до сериозен недостиг на места за живущите, както и до често паркиране върху тротоари, зелени площи и входи. Въвеждането на платена зона ще регулира този проблем и ще осигури по-лесен достъп до паркоместа за местните жители чрез стикери. 2. Подобряване на реда и безопасността Контролът върху паркирането ще намали случаите на блокирани улици, затруднен достъп на пожарни, линейки и сметици автомобили. Ще се подобри общата организация на движението и безопасността както за пешеходци, така и за шофьори.	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.

	3. Стимулиране на използването на градски транспорт и устойчиво придвижване Въвеждането на платена зона ще насърчи част от ежедневно пътуващите да използват алтернативни форми на транспорт – метро, автобуси, велосипеди или пешеходно придвижване, което ще допринесе за по-малко задръствания, шум и замърсяване. 4. Подобряване на градската среда С намаляване на броя на неправилно паркираните автомобили ще се освободи повече пространство за пешеходци, детски колички и зелени площи. Това ще повиши общото качество на градската среда в „Стрелбище“ и ще направи квартала по-приятен за живеене. 5. Справедливост и устойчивост Платената зона въвежда ред и ясни правила, които важат за всички. За жителите се предвиждат преференциални условия, което осигурява баланс между достъпността и необходимостта от регулация. Средствата, събрани от зоната, могат да бъдат инвестирани обратно в инфраструктурата на района – ремонт на улици, тротоари и озеленяване. В заключение, подкрепям въвеждането на платена зона за паркиране в квартал „Стрелбище“, като стъпка към по-добър ред, по-чиста и безопасна градска среда и по-високо качество на живот за жителите. С уважение, Веселин Христов Жител на кв. „Стрелбище“, гр. София 22.10.2025	
Милослава Тенева 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма

	Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. - Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. - Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. - Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. - Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. - Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. - Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. - Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони.	да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	--

	○ Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. ○ Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. 5. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. ○ Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. ○ Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. 6. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Закljučение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Милослава Тенева	
Иван Иванов 22.10.2025 г.	Въвеждане на "зелена зона" на територията на район Триадица, кв. Стрелбище Уважаеми г-н Терзиев С настоящото си Ел. писмо до Вас и екипът Ви – аз (Иван Иванов), членовете на моето семейство (3 души) и всички живущи във Вх.А бл 23, притежаващи свидетелство за управление на МПС категорично се обявяваме ПРОТИВ предвижданите промени и въвеждането на Зелена зона в нашия квартал (Стрелбище)!!! Мотиви:	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат

	1. Кварталът не е централен район с високо обществено значение, а е жилищна зона, където е нормално хората-живеещи там и плащащи немалки данъци да съхраняват спокойно движимата си собственост до местата си на местожiveене!; 2. Предвижданите промени НЕ РЕШАВАТ организационния проблем с паркирането в квартала, който е предизвикан от Вас (като действащ кмет на СО) и предишните администрации в СО с действията и бездействието си и с ясното съзнание за презастрояване и допускане на нарушения по казуса в квартала!!! 3. Предвижданите промени дори най нагло ще влошат съществуващата ситуация според официалната информация – осигуреността на паркоместа в зоната ще е дори по малък от регистрираните автомобили в квартала, което си е цинизъм!!! 4. Тези промени не са направени за благо на хората, които живеят там (каквото е Вашето задължение), а са един вид нов данък за облагане на средната класа в района единствено в интерес на мафиотски структури в или работещи със съдействието на част от Вашия екип по казуса! Препоръки за истинско решаване на проблема с паркирането: 1. Трансформиране на настоящата остаряла инфраструктура за съвместимост на автомобили и пешеходци! Има много опции – стига да Ви интересуват и да има желание за действие! 2. Преместване на фокуса от дране на кожи от обикновените данъкоплатци към констатиране на нарушения по издадените разрешения за строежи, РЕАЛНО осигуряване на НОВИ паркоместа в новоизграждащи обекти, както в санкциониране и връщане в първоначалното им предназначения на гаражи – превърнати в търговски обекти ателиета и тавански помещения в апартаменти и др. подобни в съществуващи вече сгради. 3. Ревизия на стари паркирани вечно автомобили изведени от движение и др. Много още може да се говори и коментира по казуса ако има реално желание за решаване на проблема а не само да събираме едни пари, които ще идат за поредното хотелче или Ламборгини на свързани с общината хора!	премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	---

	Поздрави и успех! Иван Иванов 22.10.2025 г.	
Ани Харизанова 22.10.2025 г.	Здравейте, Като жител на ж.к. Стрелбище, бих искала да изкажа своята позиция ПРОТИВ въвеждането на зелена зона. Моите аргументи са: - недостатъчен брой места в обявения план – броя на автомобилите е драстично по-голям, почти всяко семейство е с по 2 коли - остра необходимост от обмисляне на други мерки, като построяване на наземен и подземен паркинг, като това от своя страна ще остави по-често улици и повече пространство за озеленяване - проблемът с паркирането за съжаление се проявява основно след 18-19ч, когато голямата част от живущите се прибират от работа; съответно зоната няма да улесни намирането на свободно място, а даже ще го затрудни - по-голям контрол дали новите кооперации, които се строят разполагат с адекватен брой парко места за броя апартаменти Надявам се доводите ми да се вземат предвид и да има гъвкав диалог между общината и живущите в квартала. Поздрави, Ани Харизанова	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за

		паркиране ще ходи за изграждане на инфраструк тура.
Иван Венков 22.10.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов, Казвам се Иван Венков и живея в кв. "Гоце Делчев", на ул. "Метличина поляна". Понеже Вашият имейл е посочен като контакт за изпращане на мнения относно предложението за разширяване на зелената зона в нови квартали, бих искал да изразя своето становище. Силно се надявам предложените промени да влязат в сила възможно най-скоро, тъй като ситуацията с паркирането в района се влоши значително през последните години и според мен това е една от мерките, които е наложително да бъдат предприети на този етап. С уважение, Иван Венков	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.
Милианна Станкова 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи:	Не се приема. Има живуци с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят,

	Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони.	ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	--

	Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Милица Станкова	
--	---	--

Радослав Павлов 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане
--	--	---

	Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение:	на инфраструк тура.
--	--	------------------------------------

	Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение Радослав Павлов	
Александър Геков 22.10.2025 г.	ВЪЗРАЖЕНИЕ / СТАНОВИЩЕ по проект СОА25-ВК66-8005 – Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община До: Председателя на Столичния общински съвет От: Александър Огнянов Геков Основание: чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове (участие в обществено обсъждане) I. Общо становище Като жител на ж.к. Изток, представям възражение по проект СОА25-ВК66-8005 относно включването на ул. „Фредерик Жолио Кюри“ и съседните жилищни улици към новата „Зелена зона“ (подзони 49 и 50). Подкрепям целите за по-добър ред при паркирането, но смятам, че въвеждането на зоната в сегашния ѝ вид ще натовари живущите и няма да реши реалния проблем с външните автомобили, които ежедневно заемат местата в квартала. II. Основни аргументи Липсва реален паркинг-анализ за ж.к. Изток. В проектните документи няма данни колко са реалните паркоместа, каква е заетостта	Не се приема. В онлайн анкетата на Столична община 56% в Изгрев и 58% в Изток посочват, че искат зона. Огледите на екипи на ЦГМ и Столична община посочват, че в два квартала почти липсват свободни паркоместа. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече

	им и колко автомобили са на живущи спрямо външни. За район „Изгрев“ се посочват само прогнозни 9400 места, без разпределение по улици или тип ползване. Жителите ще плащат без гаранция за достъп до място. Годишният стикер не осигурява конкретно място. В квартал с висока вечерна заетост и офиси това означава плащане без реална полза. Основният натиск идва от външни автомобили (офиси, училища, посолства). Зелена зона само частично ще ограничи тези автомобили през деня, но вечер проблемът за живущите остава. Липсват предвидени буферни паркинги. В документацията няма мерки за поемане на външния автомобилен поток чрез буферни или споделени паркинги. Това е в противоречие с Плана за устойчива градска мобилност на София (ПУГМ, цел 4.2.4), който изисква координирано изграждане на буферни капацитети при въвеждане на платени зони. III. Предложение – „Жителска подзона“ Предлагам СОС и ЦГМ да обмислят въвеждането на жителска подзона в рамките на подзони 49 и 50: вътрешните жилищни улици да бъдат достъпни само за живущи с електронен стикер; почасово плащане да се допуска само по периферните булеварди и офис-зоните. Този модел е стандартен в европейските градове (Виена, Прага, Мюнхен) и е заложен в стратегическите цели на София за „по-балансирано използване на уличното пространство“. IV. Искания Да се извърши локален паркинг-анализ за ж.к. Изток (дневна и нощна заетост, произход на автомобилите).	възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	--

	Да не се въвежда „Зелена зона“ в района, преди да бъдат изградени или осигурени буферни паркинги около ключовите точки – „Интерпрег“, „Цариградско шосе“, „Драган Цанков“ и източната периферия на квартала. Да се преразгледа обхватът на зоната и да се въведе „жителска подзона“ за вътрешните улици. Да се публикува Приложение No 9А (цените), за да се осигури пълна прозрачност. Да се предвидят буферни паркинги и възможности за споделено ползване на паркоместата на офис комплекси („Интерпрег“, „Експо 2000“), преди наредбата да влезе в сила. V. Заключение Мярката може да има положителен ефект само ако е съпроводена от анализ на реалния капацитет, изграждане на буферни паркинги и реален приоритет за жителите. В противен случай ще се превърне в непремерен финансов и логистичен натиск върху квартала.	
Елка Фотева 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници,	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли.

	С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети.	Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	--

	Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията.	
--	--	--

	Елка Фотева	
Марияна Стоева 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рез. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично НЕСЪГЛАСИЕ с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране

	Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите жители. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет.	ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	---

	Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Мариана Стоева	
Красимир Цветанов 22.10.2025 г.	КАТЕГОРИЧНО СЪМ ПРОТИВ РАЗШИРЯВАНЕТО НА ЗОНИТЕ ЗА ПАРКИРАНЕ! С това не подобрявате нищо освен, че събирате пари, за да ги харчите за глупости и заплати и премии! Необходимо е изграждане на многоетажни паркинги.	Не се приема. Няма мотиви.
Пенчо Иванов 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25–ВК66–7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги

	Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи.	могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	--

	Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение,	
--	---	--

	Pencho Ivanov, PhD / г-р Пенчо Иванов	
Петър Жечев 22.10.2025 г.	Господин Изнатов, Изразям мнение по въпроса със Зелената зона в кв."Стрелбище". Мисля,че зелената зона няма да реши проблемите с паркирането в квартала. Необходими са паркинги-подземни и надземни.Против идеята за зелена зона в кв."Стрелбище" съм. Поздравя: Петър Жечев – живущ в кв."Стрелбище"	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за

		изграждане на инфраструктура.
Илиян Кунин 22.10.2025 г.	На вниманието на г-н Николай Игнатов Здравейте, Изразявам подкрепа за направеното предложение за промяна на Наредбата за паркиране. Притежавам имоти както в жк. Гоце Делчев, така и в Манастирски Ливади Изток и единственото ми притеснение е, че паркирането в Манастирски Ливади ще стане още по-трудно. Призовавам като допълнение на Наредбата да се помисли за метод за превенция и там. Поздрави, Илиян Кунин	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.
Милена Йотова 22.10.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов, Обръщам се към вас във връзка с Обществена консултация за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община – доклад СОА25-ВК66-8005 от 23.09.2025 г. Бих искала да заявя несъгласието си с предлаганите изменения и допълнение, а именно въвеждането на Зелена зона в жк Гоце Делчев поради следните причини: – В ж.к. Гоце Делчев няма проблем с паркирането в работното време на Зелената зона, а във вечерните часове – Въвеждането на Зелена зона няма да реши проблема с паркирането във вечерните часове. Напротив, това ще задълбочи проблема поради намаляването на възможностите за паркиране след разчертаване на местата – Въвеждането на Зелена зона и разчертаването на местата за паркиране ще доведе до намаляване на възможностите за паркиране, което ще създаде	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има

	проблем в паркирането и в дневните часове, какъвто в момента не съществува – Въвеждането на Зелена зона в жк Гоце Делчев ще създаде проблем с паркирането в съседните квартали, тъй като много от живущите в жк Гоце Делчев ще бъдат принудени да паркират там своите МПС – Столична община и община Триадица не предлагат адекватно решаване на проблема с недостига на места за паркиране, като например заделяне на терен за общински многоетажни паркинги или изграждане на подземни паркинги под съществуващи общински сгради / училища / детски градини каквато практика има в други европейски държави, временно намаляване и дори спиране издаването на разрешения за жилищно строителство или някакви други адекватни решения – в останалите държави от Европейския съюз, зоните за платено паркиране са ограничени до тесния център и непосредствено граничещите с него квартали, какъвто жк Гоце Делчев не е. Вярвам, че Столична община и община Триадица трябва първо са създават адекватни нови възможности за паркиране и едва след това да въведат ограничения и режим на платено паркиране. С уважение, Милена Костадинова, живуща в жк Гоце Делчев	достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Симеон Рангелов 22.10.2025 г.	Уважаеми г-н Николай Игнатов, Уважаеми г-н Васил Терзиев – Кмет на Столична община, г-н Цветомир Петров – Председател на Столичен общински съвет, г-н Симеон Ставрев, г-жа Грети Стефанова, г-н Димитър Димитров – общински съветници, Като жител на ж.к. Гоце Делчев, изразявам категоричното си възражение срещу намерението за разширяване на обхвата на „Зелена зона“ за платено паркиране в нашия квартал.	

	Мотивите ми са следните: 1. Липса на достатъчно паркоместа. В момента в квартала ситуацията с паркирането е изключително затруднена. Новите строителни проекти, които продължават да се реализират, доведоха до сериозно пренаселване и дефицит на свободни места. Въвеждането на платена зона не решава този проблем, а само го усложнява – жителите ще трябва да плащат за нещо, което реално не е гарантирано. 2. Липса на необходимата инфраструктура. Улиците в района не са ремонтирани от години – настилките са в лошо състояние, тротоарите са разбити, липсват добре обозначени места за паркиране и нормална организация на движението. Считам, че преди да се предприемат административни мерки като въвеждане на „Зелена зона“, следва да се извършат необходимите инфраструктурни подобрения. 3. Нарастваща урбанизация без съпътстващо планиране. В последните години се наблюдава интензивно строителство на нови жилищни сгради без изградена допълнителна улична, транспортна и паркинг инфраструктура. Това води до още по-голям натиск върху наличните пространства и не е справедливо финансовата тежест от тези проблеми да се прехвърля върху жителите. 4. Липса на гарантирани ползи за живущите. Таксуването за паркиране не осигурява на гражданите гарантирано място, нито подобрява организацията в квартала. При сегашната гъстота на застрояване, „Зелената зона“ би се превърнала единствено в допълнителна финансова тежест, без реално подобрение на условията. На основание горното възразявам срещу въвеждането на платено паркиране в нашия квартал и настоявам преди да се вземе подобно решение да бъде проведено широко обществено обсъждане с участието на живущите и представяне на конкретен анализ за нуждите и възможните решения.	
--	--	--

	С уважение, Симеон Рангелов Жител на ж.к. Гоце Делчев	
Мира Славчева 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рез. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени

	Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите жители. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си.	зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	---

	Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Мира Славчева	
Валентин Новаков 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25–ВК66–7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи:	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят,

	Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони.	ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	--

	Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Валентин Новаков	
--	--	--

Зорница Ганева 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Пред повечето блокове в квартала няма достатъчно места за паркиране дори за половината от домакинствата в тях. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане
---	---	---

	пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Зорница Ганева	на инфраструктура.
Николай Давидков 22.10.2025 г.	Здравейте г-н Николай Игнатов, Пиша във връзка с искането за зелена зона специално за кв.Стрелбище. Аз съм против зоната, защото има доста междублокови пространства, които не виждам как всичките ще се направят за паркиране на коли. Също така в момента е изключително трудно вечер след 18ч. да се паркира, не искам и да си помислям какво ще стане като има зона – "Още по зле". В момента от съседния квартал Иван Вазов паркират коли при нас защото първо е зона, второ няма места къде да спрат. Аз съм твърдо против зона и ще бъда благодарен ако това не се случи.	

	Поздрави, Николай Давидков	
Елена Белперчинова 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категоричното си несъгласие с предложението за въвеждане на Зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Не съм съгласна с тази мярка по следните причини: • Зелената зона регламентира паркирането в работно време, когато реално няма недостиг на паркоместа. Основните затруднения възникват вечер, когато живущите не получават никакво облекчение от въвеждането на зоната. • Въвеждането на платено паркиране в преобладаващо жилищен район, без интензивен дневен трафик и без значително административно или бизнес присъствие, е необосновано и без реална полза за жителите. • Зоната не решава дългосрочните проблеми в квартала – разбити тротоари, дупки по улиците, счупени плочки, занемарени зелени площи, полуразпаднали се детски площадки, липса на улично осветление и масово презастрояване. Тези проблеми са резултат от дългосрочна липса на грижа и действия от страна на общината, а не от липсата на платено паркиране. • Премахването на изоставени автомобили и облагородяването на междублоковите пространства трябва да са редовна отговорност на общината, независимо от наличието на зона. • Кварталът е в тежко състояние от години. Вместо да се въвеждат допълнителни такси, е наложително да се инвестира в етажни и подземни паркинги върху общински терени, особено около големите жилищни блокове.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране

	• Основният проблем остава неовладяното презастрояване – изграждат се масивни сгради без достатъчно паркоместа. Въвеждането на зона в такава среда няма да реши, а ще задълбочи проблема с паркирането. По отношение на цялостните предложени промени за града – като въвеждане на Червена зона и увеличаване на таксите за паркиране: Предложенията са неподходящи и социално нечувствителни, особено при липса на: • изграждане на нови паркинзи; • опция за краткосрочно електронно таксуване (например 15 мин, 30 мин.); • възможност за гратисно спиране пред училища и детски градини и др. Давате ли си сметка, че огромна част от хората се грижат едновременно за малки деца и възрастни родители? Предложената цена за Червена зона директно удря по гърба на обикновените семейства. Ако трябва да заведе детето си със специални потребности на логопед няколко пъти седмично, или майка ми (77 г.) на терапия, театър или друго културно събитие, ще трябва да плащам поне 10 лева допълнително при всяко посещение в центъра. Това не е просто неудобство – това е наказание за това, че полагаш грижи. Разбирам, че за повечето от Вас това вероятно не би се отразило осезаемо на семейния бюджет, но за хората със средни и под средни доходи, които поемат отговорността да отглеждат деца и да се грижат за възрастни близки, това би било сериозно финансово затруднение и социална несправедливост. А всяко семейство – независимо от доходите – има нужда от достъп до културен и социален живот. В същото време паркирането за електромобили остава безплатно. Какво всъщност казвате с тази политика? Че централната част на града е привилегия и запазена територия за хората с високи доходи, а останалите – ако обичат, да си стоят в кварталите. В заключение: Налагането на платено паркиране в кв. „Гоце Делчев“ е необосновано и вредно за живущите. Тежестта ще падне изцяло върху нас – хората, които няма да получат никакво	ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	---

	реално подобрение, но ще бъдат натоварени финансово за собственото си неудобство. Настоявам интересите на живущите да бъдат взети предвид при вземането на окончателно решение. Преди да се въвеждат допълнителни такси, е наложително да се предприемат реални действия за подобряване на инфраструктурата и условията на живот в квартала. В контекста на цялостната градска политика за паркиране, липсата на компенсиращи мерки – нови паркинги, краткосрочно таксуване, временни зони за спиране пред учебни заведения и др. – прави тези предложения социално нечестни и практически неработещи. Такса от 5 лв./час е непосилна за много домакинства. Това е сериозно ограничение за нормалното участие в обществения, културния и професионалния живот в града и не отговаря на реалните нужди на хората. Моля, настоящото становище да бъде заведено с входящ номер, който да получа като отговор. С уважение, Елена Белперчинова	
Камен Рагованов 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се

	Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи.	построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	--

	Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение,	
--	---	--

Павел Банев 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рез. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заключение:	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане
--------------------------------------	--	---

	Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Павел Банев – живущ в квартал "Гоце Делчев" – София	на инфраструктура.
Диана Василева 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно Доклад с рег. № СОА25-ВК66-8005/23.09.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в

	Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите жители. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение. Диана Василева	паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Десислава Колева 22.10.2025 г.	на вниманието на г-н Васил Терзиев – кмет на Столична община, г-н Цветомир Петров – председател на Столичния общински съвет, г-н Симеон Ставрев, г-жа Грети Стефанова, г-н Димитър Димитров – общински съветници;	Не се приема. Има живущи с повече от

	На вниманието на г-н Николай Игнатов СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25–ВК66–7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите.	две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	---

	Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите жители. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони, преустройство на инфраструктурата, за да се обособят допълнителни места за паркиране. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства, но по адекватен начин, който да не застрашава или влошава цялостта на сградите и качеството на живот на живущите наоколо. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала.	
--	---	--

	Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Вече имаше обществени обсъждания, на които живущите в квартала заявиха масово, че са против въвеждането на зона. Тогава бяха показани данни за количеството автомобили в квартала, които като бройка бяха почти два пъти повече от местата, които според проекта за въвеждането на зона би имало в квартала. Това само по себе си е пълен абсурд и въвеждането на зона спрямо тези данни по никакъв начин няма да облекчи живущите, а само ще усложни ситуацията с паркирането. Липсват точни и ясни данни, които да дадат представа за натовареността, липсата на място за паркиране и замърсяването на въздуха и как точно зоната ще подобри тези неща, особено предвид факта, че през деня места има, а проблемът с паркирането е вечер, след часовия диапазон на зоната. Липсва и данни за живущите в квартала, които обаче не са актуализирали своя адрес, но реално са бройка хора и автомобили, които по никакъв начин не са отчетени в представените справки за въвеждането на зона. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за	
--	--	--

	приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Десислава Колева	
Галя Милева 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в

	Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си.	платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструк тура.
--	--	--

	Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения — общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение,	
Елеонора Пеева 22.10.2025 г.	Не разбирам защо кв.Стрелбище трябва да става някаква зона! Тук са 90 % жилищни сгради, няма офиси и това са колите на живущите!!! ТОВА Е ЧИСТА ПРОБА СКРИТ ДАНЪК!!! СТИГА ТОЛКОВА!!!	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се

		построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Любомир Ангелов 22.10.2025 г.	Считам, че такава промяна е наложително да бъде приета възможно най-скоро и дори представлява закъсняла мярка. Както е посочено в доклада, цените за паркиране са приемливи. Тази дисхармония между икономическите реалности и цените за паркиране създава неустойчиво положение, което не стимулира ефективното използване на градското пространство. Регулирането на паркирането чрез обозначаване на паркоместа, ограничаване на паркирането върху тротоари и зелени площи и следенето за спазването на правилата за паркиране е абсолютно необходимо за по-добра среда на живот на всички жители на града.	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.

	Любомир Ангелов – жител на жк Сердика	
Гражданска инициатива „Паркиране в София: правила и нови идеи“ чрез Ива Йосифова 22.10.2025 г.	ДО СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ СТАНОВИЩЕ От: Гражданска инициатива „Паркиране в София: правила и нови идеи“, с адрес за съобщения: гр.София, ***, Адвокатско дружество Йосифова и Иванов, лице за контакт: Ива Йосифова, Кирил Германов, Ирина Попова, Виктор Орлов Относно: Обществена консултация за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община – доклад СОА25–ВК66–8005 от 23.09.2025 г. УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,	Приема се частично. Броят места за служебен абонамент ще намалееят заради повишената им цена. В голяма част от „кварталите“ гражданите не искат зона според онлайн анкетата на СО. Някои от предложенията са изцяло оперативни за ЦГМ и няма нужда да влизат в наредба. Поставянето на камери не е предмет на настоящата

	Обсъждането на промени в системата на паркиране в София е належащо, и се радваме, че е иницирана дискусия по темата. Колите в София са много. През 2012г. бяха 571 000, сега са над 1 милион. Местата не достигат както в платените зони, така и в кварталите извън тях. Предложените от Вас изменения в НОДТСО обаче не решават два основни проблема на града: • Нарушен баланс между брой паркоместа и брой автомобили • Липса на контрол и организация на паркирането Нашите предложения: 1. В платените синя и зелена зони е редно да има „таван“ на стикерите при достигане на 80–90% заетост. В натоварените карета вместо по 2 – стикерите да са по 1 на домакинство. Нелогично е да се продават по над 100% от стикерите на живущи, отделно над 5000 служебни абонамента, отделно платено паркиране. 2. Да има „листа на чакащите“ и да се издават нови стикери само при наличие места 3. Местата служебен абонамент да се редуцират максимално 4. ЦГМ да осигури прозрачен достъп до информация за броя паркоместа, запълняемостта на подзоните. Продадените като служебен абонамент места да са обозначени, за да е ясно кой е ползвателят и за кой адрес е мястото.	наредба. Строителството на паркинги е обект на капиталовата програма на СО или на бизнес плана на ЦГМ.
--	---	---

	Липсват решения за кварталите извън зоните. Защо? Нашите предложения: 1. Нека и кварталите получат маркировка на паркоместата и станат зони! От месеци предлагаме „Жълта зона“ – безплатна за живущи, но с маркировка и контрол! И задължително с ограничения на стикерите, както в зелена: до 2 стикера на домакинство, в проблемните карета – до 1 стикер на домакинство. Приходящите да заплащат такса от 1лв. на час. Това ще финансира контрольорите в тези зони. „Жълта зона“ ще намали и броя на излишните автомобили – в момента много домакинства държат стари, ненужни коли, „резервни“, „за пътуване“. „Жълта зона“ ще намали и наплива от автомобили от други градове – хиляди такива използват кварталите извън зона като безплатен паркинг. Решен ще бъде и проблемът с „пеливането“ по ръба на зоните. Една кола може да има максимум 1 стикер. 2. Контролът Въвеждането на нови правила е безпредметно без адекватен контрол. Сега куп сектори, служби, отдели си „прехвърлят топката“: ЦГМ, СДВР, Общинска полиция, Столичен инспекторат, Зелена система, 112. Реален контрол на неправилното паркиране в София липсва. Затова предлагаме:	
--	---	--

	• Да бъде предвиден един /само един/ дежурен, денонощен телефон за сигнали, с време за реакция и обратна връзка • Да бъдат поставени работещи камери по най-проблемните места, тъй като цели булеварди се превръщат в незаконни паркинги по активните ленти. Това пречи на градския транспорт, на изправните шофьори, на целия трафик в града. • Камери могат да бъдат поставени и по таблата на градския транспорт, като засичат най-сериозните нарушения – блокиране на трасетата на автобуси, тролеи и трамваи • Да бъде предвиден срок за поставяне на анти-паркинг устройства и делинеатори по предложения на граждани. Делинеаторите са изключително важни съоръжения – разделители на платната на двупосочните улици, които буквално променят живота на хората в тяхното ежедневие. Стотици двупосочни улици в София в момента са „окупирани“ от паркирани в нарушение коли, разминаването е постоянен кошмар, но никой не предприема никакви мерки. Подали сме дълъг списък с такива улици до районите, до момента няма реакция. 3. Време е да кажем истината и за паркингите Не е нужно общината да строи паркинги – защото няма как с публични средства справедливо да се построят паркинги за всички.	
--	---	--

	Няколко паркинга за по 150 коли не решават проблема на многомилionenния град. Появилите се в последните 10 години над 500 000 коли няма как да се поберат в паркинги. Ако обаче има маркировка и реален контрол – частната инициатива ще помогне за решаване на този проблем. Дори сега много частни абонаментни паркинги в кварталите стоят празни, защото навън е безплатно. Ако се въведе зонироване и домакинствата спрат да държат по 4 коли пред блока – ще се появят клиенти и за частните паркинги. Инвеститорите ще изградят на пазарен принцип липсващите паркоместа, където са нужни. А в центъра на града – дори едни 1000 места „служебен абонамент“ да изчезнат – все едно сме построили 10 паркинга! Много пространства като това пред БНБ и различни неясни „зони за сигурност“ като например около Съдебната палата също биха отворили много, много паркоместа за гражданите. * Инициативата ни „Паркиране в София: правила и нови идеи“ във Facebook вече има хиляди последователи и поражда обществена дискусия. Не сме свързани с нито една политическа сила, упражняваме различни професии, обединени сме от желанието да бъдем полезни като активни граждани. С уважение:	
--	--	--

Николай Данаилов 22.10.2025 г.	Здравейте, Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане
---	---	---

	Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет.	на инфраструк тура.
--	---	------------------------------------

	Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Николай Данаилов, кв.Гоце Делчев, София Max100km LTD	
Йорганка Маринова 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рез. № СОА25–ВК66–7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров,	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли.

	Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място.	Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	--

	Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинз. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинзи в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинзи на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала.	
--	--	--

	Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Йорданка Маринова	
Иван Павлов 22.10.2025 г.	Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев,	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма

	Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живеещите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да плащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети.	да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	--

	Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за	
--	--	--

	приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Иван Павлов	
Иван Станимиров Павлов 22.10.2025 г.	Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в

	Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху	платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	---

	гражданите. Заключение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Иван Станимиров Павлов	
Васил Ангелов 22.10.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов, Като постоянен жител на район Изгрев, който ежедневно се сблъсква с хаотичното паркиране в района, искам да заявя своята подкрепа за предложените промени. Считам, че въвеждането на тези мерки е важно и трябва да се случи възможно най-скоро. Бих казал дори, че тази реформа вече е следвало да бъде реализирана. Уредбата на паркирането – чрез ясно маркиране на паркоместата, забрана за паркиране по тротоарите и в зелените зони, както и ефективен контрол за спазване на установените норми – е задължително условие за подобряване качеството на живот на всички столичани. В моя район съм свидетел как всеки ден автомобилите завладяват всяко свободно пространство, правейки невъзможно нормалното придвижване на граждани, особено на възрастни хора, хора с мобилни затруднения и семейства с малки деца. Зелените площи се	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.

	превръщат в импровизирани паркинги, което унищожава градската екология и естетика. Бих подкрепил и още по-амбициозно разширение на регулираните зони, което да покрие целия периметър на София. Проблемите с безконтролното паркиране не са локализирани само в централните части – те съществуват във всички квартали на града. Цялостна система за регулиране би създала последователна и справедлива среда за всички софиянци, независимо къде живеят. С уважение, Васил Ангелов 22 октомври 2025 г.	
Лушка Колева 22.10.2025 г.	на вниманието на г-н Васил Терзиев – кмет на Столична община, г-н Цветомир Петров – председател на Столичния общински съвет, г-н Симеон Ставрев, г-жа Грети Стефанова, г-н Димитър Димитров – общински съветници; На вниманието на г-н Николай Игнатов СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за

	Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени.	това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	---

	Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони, преустройство на инфраструктурата, за да се обособят допълнителни места за паркиране. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства, но по адекватен начин, който да не застрашава или влошава цялостта на сградите и качеството на живот на живущите наоколо.	
--	--	--

	Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Вече имаше обществени обсъждания, на които живущите в квартала заявиха масово, че са против въвеждането на зона. Тогава бяха показани данни за количеството автомобили в квартала, които като бройка бяха почти два пъти повече от местата, които според проекта за въвеждането на зона би имало в квартала. Това само по себе си е пълен абсурд и въвеждането на зона спрямо тези данни по никакъв начин няма да облекчи живущите, а само ще усложни ситуацията с паркирането.	
--	--	--

	Липсват точни и ясни данни, които да дават представа за натовареността, липсата на място за паркиране и замърсяването на въздуха и как точно зоната ще подобри тези неща, особено предвид факта, че през деня места има, а проблемът с паркирането е вечер, след часовия диапазон на зоната. Липсва и данни за живущите в квартала, които обаче не са актуализирали своя адрес, но реално са бройка хора и автомобили, които по никакъв начин не са отчетени в представените справки за въвеждането на зона. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Лушка Колева	
Калин Ставрев 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече

	Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семейства, без да подобри достъпа им до паркинг.	възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструк тура.
--	---	---

	Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. И едно ДОПЪЛНЕНИЕ от моя богат ЛИЧЕН опит с паркирането в София: Аз живея в центъра на малка улица между "Раковска" и "Витошка", по времето,	
--	--	--

	когато там беше въведена СИНЯ зона. Резултатът в това широко каре от улици беше, че реалните паркоместа в карето намаляха с около 25% (мога подробно да обясня как и защо), а паркирането както през деня, така и вечерта стана по-трудно. Дори стана ЗНАЧИТЕЛНО по-трудно в часовете след 20:00. Ефектът беше точно обратния на очакваното. Избягах от центъра точно поради тази причина и сега живея в жк Гоце Делчев. Моля, не допускайте това да се случи и в жк Гоце Делчев. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Калин Ставрев	
Степан Агжемян 22.10.2025 г.	От предложението Ви за решение за въвеждане на "зелена зона" в кв. Стрелбище. Аз Степан Храйр Агжемян като живущ в кв. Стрелбище, съм категорично против въвеждането на такава зона в квартала. С уважение	Не се приема. Няма мотиви.

	Степан Агжемян	
Лъчезар Спасов 22.10.2025 г.	Здравейте, Използвам възможността за изказване на мнение относно процедурата за Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община. Приветствам присъединяването на кв. "Стрелбище" към системата "Зелена зона". Считам, че паркирането в рамките на района, в който моето семейство живее е силно затруднено от: 1. Близостта на метростанция и спирка на бърз трамвай кара много хора да паркират автомобилите си и да продължават с градския транспорт посока София Център. 2. Много хора притежават няколко автомобила. 3. Много хора нямат адресна регистрация в София, но паркират автомобилите си тук. 4. Южният парк привлича много хора с автомобили, които паркират безконтролно. 5. Зелената зона в кв. "Иван Вазов" привлече много нови автомобили в "Стрелбище", защото тук е безплатно. Освен всичко гореописано, паркирането в района е абсолютно безконтролно. За съжаление извън Зоните за паркиране не се упражнява никакъв контрол и на практика в Зоните има все пак някакъв ред. Надявам, се че мнението ми ще бъде взето под внимание.	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.

	Поздрави, Л.Спасов	
От живущи в район „Средец“ чрез Павлина Тодоров 22.10.2025 г.	От живущите в район „Средец“ Относно: Становище по Доклад с рег. Ж СОА25–ВК66–8005/23.09.2025 г. и проект за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА, Във връзка с обявеното обществено обсъждане, ние, живущите в централната градска част на София, изразяваме своето несъгласие с предложените промени. Считаме, че те не отговарят на реалните нужди на нас гражданите, които ежедневно обитаваме най-натоварената част на столицата, където капацитетът за паркиране е изцяло изчерпан, а качеството на живот е сериозно засегнато. Цел на промените следва да с реална реформа, насочена към подобряване на	Не се приема. Обособяване на цели карета за живущи е ограничаващ а мярка спрямо други граждани. Пешеходните зони не са обект на настоящата наредба. Районните кметове могат да вкарват доклади в СОС.

	градската среда, здравето и сигурността на живущите, както и към утвърждаване на европейския облик на София като столица. + Предложените в проекта на Наредбата изменения, не само че не постигат заявените в Доклада цели, но задълбочават проблемите. Простото разширяване на съществуващите зони и увеличаването на цените за платено паркиране няма и доказано във времето не могат да постигнат заявените политики на Столична община. Предложените мерки няма да решат вече съществуващия, от години задълбочаван проблем, който неотложно се нуждае от разрешение. В действителност, качеството на живот в града е силно влошено, а достъпа до градската среда е ограничен. не само за живущите в идеален център, но и за останалите столичани, а също и за туристите. Наред с това следва да се отбележи, че предложените промени не гарантират и ограничават правото на локално паркиране на живущите, изключвайки от обхвата на	
--	--	--

	правоимащите. ползващите МПС-ва на основания различни от собственост или лизинг, като например ползващите МПС-ва под наем или на друго правно основание. Вместо предложените изменения, КОИТО по същество представляват бизнес план с фокус върху приходите на ЦГМ, изключващ грижата за столичани и облика на града, настояваме за смислени мерки, водещи до реални реформи. С оглед на това, предлагаме следните промени: 1.1. Ограничения в най-натоварените зони/подзони « Настояваме да се въведе режим и# Паркиране само за живущи и обществени МПС (градски транспорт, линейки, пойнция, аварийни автомобили) в най-натоварените части на центъра. » Този режим следва да се прилага в часовия диапазон от 20:00 ч. до 8:30 ч, на следващия ден, за да се гарантира спокойствието и сигурността на живущите. 1.2. Пешеходни зони	
--	---	--

	. Предлагаме обособяване на нови пешеходни зони в централната градска част, с ограничен достъп за автомобили, освен за живущи и обществени МПС. . Това ще подобри качеството на въздуха, ще намали шума и ще създаде по-привлекателна среда за туристи и граждани. 1.3. Роля на районните кметове . Насъгояваме да се въведе механизъм за задължително въвеждане на предложените отграничителни режими по предложение на районните кметове. . Кметът на Столична община следва да бъде задължен да одобри и въведе тези предложения със заповед, доколкото същите отговарят на условията на наредбата. 1.4. Европейски облик и устойчивост . София трябва да следва примера на европейските столици чрез поетапно обособяване на пешеходни зони по ключови улици и площади. 1.5. Право на локално паркиране за живущите . „ Настояваме да се гарантира правото на локално паркиране за всички живущи, в т.ч. без ограничение единствено до собствено владение или лизинг. . Следва да отпадне предложената редакция на чл.71 от Наредбата и да остане старата. Очакваме предложенията ни да бъдат разгледани с внимание и да бъдат включени в	
--	--	--

	окончателния текст на наредбата.	
Александра Кирилова 22.10.2025 г.	Уважаеми г-н Игнатов, Като живуща в квартала изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени

	Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено.	зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	---

	Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Александра Кирилова	
--	--	--

Владимир Божилов 22.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане
---	--	---

	Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи.	на инфраструк тура.
--	---	------------------------------------

	Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение:	
--	---	--

	Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Владимир Божилов	
Бияна Попова 23.10.2025 г.	Уважаеми Дами и Господа , Като гражданка и жител на район "Изгрев" пиша това становище, за да изразя категоричното си НЕСЪГЛАСИЕ за разширяване на зоната за платено паркиране в столицата, предвидено да обхване и район "Изгрев". – Животът в София показва, че тези мерки не решават нито един проблем, свързан с паркирането. – Автомобилите остават на улицата, а събраните средствата не се влагат в изграждането на паркинги или инфраструктура. – Част от предизборните ангажменти на районния кмет на община "Изгрев" включваха и обещания, че подобна промяна няма да се случва, което прави тази стъпка още по-неприемлива за гражданите.	Не се приема. В онлайн анкетата на Столична община 56% в Изгрев и 58% в Изток посочват, че искат зона. Огледи на екипи на ЦГМ и Столична община посочват, че в два квартала почти липсват свободни паркоместа.

	- Това е жилищен район, в който хората живеят, паркират и не всеки разполага с гараж. До момента общината не е предложила никакви алтернативи за паркиране, които да освободят улиците. - Свидетели сме, че въпреки платената зона в другите райони на столицата, улиците остават заети, което не води до реално облекчение за нас, жителите. - Становището ми отразява мнението и несъгласието на множество съкварталци, с които разговарях. Уважаеми Дами и Господа, Настоявам да се вземе предвид така изразената позиция и становище и да се търсят реални решения за подобряване на условията за паркиране, вместо да се въвежда допълнителна финансова тежест за жителите на район "Изгрев".	Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на
--	---	--

		инфраструктура.
Деян Делчев 23.10.2025 г.	Аз съм против предложените промени в Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община. Деян Делчев	Не се приема. Няма мотиви.
Ина Микова 23.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рез. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи:	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за

	Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали.	инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	---

	Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет.	
--	---	--

	Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заключение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, г-жа Микова	
Стефан Манилов 23.10.2025 г.	Добър ден, Г-н Игнатов. Моля да споделите на вашите КОЛЕГИ, че в квартал Гоце Делчев има огромен недостиг на парко места. Това което се подготвя ,ще влоши още повече СИТУАЦИЯТА. Има места на които раойнния кмет Г-Н божилов , беше ОБЕЩАЛ да се направят на паркинги, като КАЛНИТЕ точки по неговите думи. Ако се въведе каквато и да е зона без необходимото количество места ще стане Страшно. Преди 2/3 години когато се ИЗГРАЖДАШЕ бул. Тодор Каблежков, можеше вместо да се пълни основата на БУЛЕВАРДА с инертни материали, гасе направят паркинги. Хората щях	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се

		построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
От живущи в район „Средец“ чрез Мила Черноколева 22.10.2025 г.	От живущите в район „Средец“ Относно: Становище по Доклад с рег. Ж СОА25-ВК66-8005/23.09.2025 г. и проект за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община	Не се приема. Обособяване на цели карета за живущи е ограничаваща мярка спрямо други граждани. Пешеходнит

	УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА, Във връзка с обявеното обществено обсъждане, ние, живущите в централната градска част на София, изразяваме своето несъгласие с предложените промени. Считаме, че те не отговарят на реалните нужди на нас гражданите, които ежедневно обитаваме най-натоварената част на столицата, където капацитетът за паркиране е изцяло изчерпан, а качеството на живот е сериозно засегнато. Цел на промените следва да с реална реформа, насочена към подобряване на градската среда, здравето и сигурността на живущите, както и към утвърждаване на европейския облик на София като столица. + Предложените в проекта на Наредбата изменения, не само че не постигат заявените в Доклада цели, но задълбочават проблемите. Простото разширяване на съществуващите зони и увеличаването на цените за платено паркиране няма и доказано във времето не могат да постигнат заявените политики на Столична община. Предложените мерки няма да решат	е зони не са обект на настоящата наредба. Районните кметове могат да вкарват доклади в СОС.
--	---	--

	вече съществуващия, от години задълбочаван проблем, който неотложно се нуждае от разрешение. В действителност, качеството на живот в града е силно влошено, а достъпа до градската среда е ограничен. не само за живущите в идеален център, но и за останалите столичани, а също и за туристите. Наред с това следва да се отбележи, че предложените промени не гарантират и ограничават правото на локално паркиране на живущите, изключвайки от обхвата на правоимащите. ползващите МПС-ва на основания различни от собственост или лизинг, като например ползващите МПС-ва под наем или на друго правно основание. Вместо предложените изменения, КОИТО по същество представляват бизнес план с фокус върху приходите на ЦГМ, изключващ грижата за столичани и облика на града, настояваме за смислени мерки, водещи до реални реформи. С оглед на това, предлагаме следните промени: 1.1. Ограничения в най-натоварените зони/подзони	
--	---	--

	« Настояваме да се въведе режим и# Паркиране само за живущи и обществени МПС (градски транспорт, линейки, пойнция, аварийни автомобили) в най-натоварените части на центъра. » Този режим следва да се прилага в часовия диапазон от 20:00 ч. до 8:30 9, на следващия ден, за да се гарантира спокойствието и сигурността на живущите. 1.2. Пешеходни зони . Предлагаме обособяване на нови пешеходни зони в централната градска част, с ограничен достъп за автомобили, освен за живущи и обществени МПС. . Това ще подобри качеството на въздуха, ще намали шума и ще създаде по-привлекателна среда за туристи и граждани. 1.3. Роля на районните кметове . Настояваме да се въведе механизъм за задължително въвеждане на предложените отграничителни режими по предложение на районните кметове. . Кметът на Столична община следва да бъде задължен да одобри и въведе тези предложения със заповед, доколкото същите отговарят на условията на наредбата.	
--	---	--

	1.4. Европейски облик и устойчивост . София трябва да следва примера на европейските столици чрез поетапно обособяване на пешеходни зони по ключови улици и площади. 1.5. Право на локално паркиране за живущите . „ Настояваме да се гарантира правото на локално паркиране за всички живущи, в т.ч. без ограничение единствено до собствено или лизинг. . Следва да отпадне предложената редакция на чл.71 от Наредбата и да остане старата. Очакваме предложенията ни да бъдат разгледани с внимание и да бъдат включени в окончателния текст на наредбата.	
Владимир Белперчинов 22.10.2025 г. онлайн до СО	Във връзка с Обществена консултация за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община – доклад СОА25-ВК66-8005 от 23.09.2025 г. https://www.sofia.bg/w/6729453?hl=en-GB Искам категорично да заявя, че съм ПРОТИВ въвеждането на платена зона за паркиране в квартал Гоце Делчев! Имаше 2(!) обществени обсъждания, с участието на г-н Димитър Божилов, кмет на район Триадица, и Руслан Баждеков – зам.-кмет на района. Обсъжданията бяха обявени на страницата:	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги

	https://www.sofia.bg/web/guest/w/%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD-%E2%80%9E%D1%82%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D1%86%D0%B0-%D0%BE%D0%B1%D1%8F%D0%B2%D1%8F%D0%B2%D0%B0-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%B6%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%B5-%D0%BD%D0%B0-%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5 съответно на 16.01.2024 г. от 18:30 часа в Ученически стол на 104. ОУ "Захари Стоянов", и заключително обсъждане на 27.02.2024 г. от 18:30 часа. И на двете обсъждания, ВСИЧКИ присъстващи бяха категорично ПРОТИВ въвеждането на платена зона за паркиране и обясниха много изчерпателно и внимателно защо! И двете обсъждания бяха видео-документирани и, както разбрахме, имат транскрибировани протоколи от дискусиите! Видеата от обсъжданията както и транскрипциите могат да бъдат прегледани в деловодството на район Триадица (както беше обявено). Обсъжданията са организирани в следствие на Заповед номер РТР23-РД56-2862/29.12.2023 г. на кмета на район „Триадица“, с която се нарежда провеждане на процедура по обществено обсъждане на: „Проект за предложение за въвеждане на „Зелена зона“ (разширяване на зоната за платено паркиране) в района на кв. "Гоце Делчев", между територията, обхваната от бул. „България“, бул. „Гоце Делчев“, бул. „П. Ю. Тодоров“, Перловска река (вкл. бл. 261), бул. „Тодор Каблешков“, район „Триадица“. Новият опит да бъде въведена зона е ИЗКЛЮЧИТЕЛНО НЕУВАЖЕНИЕ от страна на служителите в Столична община и район Триадица към жителите на квартала и е ИЗКЛЮЧИТЕЛНО ГРОЗНО да се разчита, че покрай всички грижи,	могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	--

	които всеки един жител има ежедневно общината ще успее да въведе зона въпреки мнението на жителите си! Не бих искал да спекулирам какви интереси преследва общината след като всички живущи надлежно плащат данъците си за недвижими имоти и за превозни средства! Благодаря!	
Лъчезар Лазов 23.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в

	Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети.	паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	---

	Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите.	
--	---	--

	Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Лъчезар Лазов	
Мартин Павлов 23.10.2025 г.	Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи:	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно

	Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони.	пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	--

	Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение Мартин Павлов	
--	---	--

Мартин Петров 23.10.2025 г.	Относно: Доклад с рег. № СОА25–ВК66–7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане
--	--	---

	Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение:	на инфраструктура.
--	--	-------------------------------

	Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение Мартин Петров	
Георги Георгиев 23.10.2025 г.	Относно: Доклад с рег. № СОА25–ВК66–7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи:	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и

	Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг.	с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	---

	Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си.	
--	--	--

	Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение Георги Георгиев	
Величка Гангова 23.10.2025 г.	Относно: Доклад с рег. № СОА25–ВК66–7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров,	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати

	Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети.	и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	--

	Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за	
--	--	--

	приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение Величка Гангова	
Кристиян Тонев 23.10.2025 г.	Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в

	Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет.	платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	---

	Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение Кристиян Тонев	
Мирослава Кръстева 23.10.2025 г.	Безусловна подкрепа за Зелена зона в Стрелбище! Пред бл 10 сме много зле и никакви инвестиции няма. Не може да се ходи по тротоарите. Мирослава Кръстева	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.
Теодора Иванова 23.10.2025 г.	ПРОТИВ ЗЕЛЕНАТА ЗОНА В СТРЕЛБИЩЕ СЪМ	Не се приема. Няма мотиви.

Мила Дянкова 23.10.2025 г.	Здравейте, Искам да изразя мнение, че въвеждането на зелена зона в район Изгрев е наложително! ул. Самоков се използва за складиране на изоставени автомобили. Колкото и да е активна общинската администрация, не може да смогне да ги премахва, а те продължават да се трупат. В района е пълно и с автомобили, които водимо не се ползват /освен няколко пъти годишно/. Хората, които са против въвеждането ѝ са такива, които не ползват автомобилите си с месеци и явно ще им е нерентабилно да ги държат "за всеки случай". Надявам се, че мнението ми ще бъде взето поредвиг! С уважение, Мила Дянкова	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.
Мирослава Кръстева 23.10.2025 г.	Твърдо За зона Безобразно паркиране, изоставени автомобили, разорани паркинги, коли по тротоари, семейства с 4 коли. Моля ви да успеете този път. Мирослава Кръстева	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.
Величка Недялкова 23.10.2025 г.	СТАНОВИЩЕ Относно: Доклад с рез. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли,

	Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите.	което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	---

	Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства.	
--	--	--

	Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение,	
--	--	--

Стефка Четрафилова-Ва йсилова 23.10.2025 г.	Здравейте, по повод провеждане на обществена консултация по Доклад с рег. № СОА25-ВК66-8005/23.09.2025 г. за приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община бих искала да насоча вниманието ви към един много сериозен проблем, касаещ паркирането в София. Дали предвиждате да бъдат предприети мерки спрямо автомобилите под запор, които от години не са в движение. Банките са частни институции и не е редно да имат право да държат безплатно ИУМПС по софийските улици и паркинги. Само в нашия малък квартал Мусагеница те са десетки. И никой не предприема никакви действия спрямо тях. Някои са от 5+, че даже и над 10 години без валидни документи за движение, превърнали са се в гробници, които не стават за нищо друго освен за скрап, много от тях дори са без регистрационни номера. Подаваме сигнали и получаваме отговори, че са под запор и не подлежат на премахване. Не би ли трябвало банките да си изградят техни паркинги за автомобили под запор, които не са в движение и не се ползват от собствениците им? Все пак служебните паркоместа се заплащат, защо банките да имат безплатно право на това? Същото важи и за автомобили с електрически двигатели, които също не са в движение. Те също не подлежат да премахване по сегашната Наредба. Такива също имаме в квартала и отново имаме отрицателен отговор от общината за премахването им. Смятам този проблем за много сериозен и искрено се надявам да бъдат	Приема се. При въвеждане на платена зона тези автомобили ще бъдат премахнати.
--	--	--

	задействани необходимите промени в Наредбата за решаването му. Поздрави! Стефка Четрафилова-Вайсилова, един от администраторите на Фейсбук страницата на ж.к. Мусаженица.	
Младен Иванов 23.10.2025 г.	Като жител на ж.к. Стрелбище настоявам в най-скоро време да се въведе "Зелена зона" на територията на квартала! Превърнали сме се в буферен паркинг за метрото на бул. България и паркинг за живеещите в ж.к. Иван Вазов, които не искат там да плащат за повече за един автомобил и останалите ги паркират при нас! Отделно в квартала е пълен хаос и кочина, паркира се масово по тротоарите и е невъзможно да се ходи спокойно, не говоря това колко е опасно за децата например! Надявам се, че с въвеждането на "Зелена зона" ще има някакъв контрол. И какви са тези обществени обсъждания дали искат да се въведе ред или не?! Направете обсъждане по тази логика и затова дали искат жителите на квартала да плащат данъци! За финал ще кажа, че съм бил в десетки държави по света и такъв хаос и кочина като в кв. Стрелбище не съм виждал! Според мен е време да си свършите работата, за която сте назначени! С уважение, Младен Иванов.	Приема се. Потвърждава нашите данни и мотиви.
Мира Георгиева 23.10.2025 г.	Във връзка с предложението за зона в Стрелбище съм в подкрепа. Липсата на организация е много проблемна за моя бизнес и ще се радвам да се подобри положението!	Приема се. Потвърждава данните от докладни.

	С уважение, Мира Георгиева	
Валентин Цветанов 23.10.2025 г.	Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони. Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в

	Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи. Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови	платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	---

	пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава,	
--	---	--

	а утежнява ситуацията. С уважение, Валентин Цветанов	
Златка Гешева 23.10.2025 г.	Относно: Доклад с рег. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. Относно обществените консултации за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община Във връзка с предложението за въвеждане на „зелена зона“ в кв. „Гоце Делчев“ Уважаеми г-н Терзиев, Уважаеми г-н Петров, Уважаеми общински съветници, С настоящото изразявам категорично несъгласие с предложението за въвеждане на зелена зона за почасово платено паркиране в квартал „Гоце Делчев“. Аргументи: Основният проблем в квартала е недостигът на места за паркиране от живущите, а не присъствието на автомобили от други райони. Кварталът е изцяло жилищен и няма значителен поток от външни автомобили, какъвто има в централните части на София или около бизнес зони.	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в

	Проблемът се състои в това, че обособените паркоместа са крайно недостатъчни за броя на живеещите и техните домакинства, а не в липсата на контрол или организация чрез зона. Въвеждането на зелена зона не решава, а задълбочава проблема за живущите. Таксата за паркиране не освобождава допълнителни места – тя просто ги прави платени. Жителите ще бъдат принудени да заплащат за право на паркиране пред собствения си дом, без реална гаранция, че ще намерят място. Зоната ще натовари финансово семействата, без да подобри достъпа им до паркинг. Зоните имат смисъл там, където има интензивен поток от автомобили от други квартали. Такива са районите около бизнес сгради, болници, търговски центрове и университети. Кв. „Гоце Делчев“ не е такъв тип квартал – движението е предимно локално и се формира от самите живущи.	платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	---

	Дългосрочното и устойчиво решение е изграждането на общински паркинги в жилищните райони. Необходимо е Столична община да инвестира в етажни и подземни паркинги на общински терени, особено около големи блокове и междублокови пространства. Така ще се осигури реално увеличение на паркоместата, вместо просто да се оцветят съществуващите в зелено. Препоръчва се въвеждане на механизъм за задължителен абонамент само за реално живеещите в квартала. Така всеки жител ще има гарантирано право да ползва място в близост до жилището си. Това ще насърчи и регистрацията на адресите в София, което ще донесе повече приходи в общинския бюджет. Общественият интерес изисква решения, които реално подобряват средата на живот, а не просто генерират административен и финансов натиск върху гражданите. Заклучение: Въвеждането на зелена зона в кв. „Гоце Делчев“ не е целесъобразно. Това не е	
--	---	--

	централна търговска или бизнес зона, а жилищен квартал, в който хората и без това срещат ежедневни трудности с паркирането. Настояваме Столична община да насочи усилията си към реални инфраструктурни решения – общински паркинги, подобрена организация на пространството и механизъм за приоритет на живущите, вместо да въвежда платен режим, който не решава, а утежнява ситуацията. С уважение, Златка Гешева	
Росица Димова 23.10.2025 г.	Здравейте! Многократно обсъждаме въвеждането на зони за паркиране в квартала. На предложението на Спаси София отговорихме, че искаме гласуване. На предишното гласуване резултатът беше отрицателен. 1. Нека видим как решихте, че жителите на Изгрев искат зона за паркиране. 2. Бихме желали първо да инвестирате в строителството на паркинги с подходящо заплащане, например равностойно на годишната сума за паркиране на жителите в случай на зона. 3. Зонирането в другите квартали не доведе до повече места за паркиране. Няма построени паркинги и хората обикалят дълго да си намерят място за паркиране. Моля да направите допитване до жителите на района и тогава да вземете решение. Може би първо трябва да изпълните нашите искания и да зачетете нашето мнение. Нали работите в наша полза и за нас. Моля да изложите моето	Не се приема. В онлайн анкетата на Столична община 56% в Изгрев и 58% в Изток посочват, че искат зона. Огледите на екипи на ЦГМ и Столична община посочват, че в дъва квартала почти липсват свободни паркоместа. Има живущи

	становище пред Общинския съвет, то отразява мнението на голяма част от хората, които от години плащаме данък на община Изгрев, за да защитава интересите ни! Проведохме дискусия по този повод във фейсбук групата на Изгрев. С уважение: Росица Димова Данъкоплатец в район Изгрев, квартал Изгрев	с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	--	---

Авитохол Кръстев 23.10.2025 г.	Подкрепям зоната. Много е зле в квартала. Няма тротоари, няма къде са се спре, заради изоставени от други квартали автомобили. Живеем срещу парка до пазара и е нетърпимо. Авитохол Кръстев	
Анелия Карачева 23.10.2025 г.	Здравейте! В кв.Изток липсват паркоместа, зелените площи станаха жилищни сгради, отстоянията между нов и стар блок са между 15÷22 см. Вие го знаете това. Искрено се надявам, че ще удължите срока за възражения, защото не всички следим новините ежедневно на сайта и сме пропуснали тази смръзяваща новина/предложение. Във времена на трудно и скъпо живеене, ще бъдем принудени да плащаме да нещо, което нямаме – паркинги. Веднъж плащаме данък, че се движим по улиците и втори път, че ще спрем на същите улици. Двоен данък, който не осигуря нищо, всъщност. С пожелание за усмихнат ден Ph.D. А.Карчева	Не се приема. В онлайн анкетата на Столична община 56% в Изгрев и 58% в Изток посочват, че искат зона. Огледите на екипи на ЦГМ и Столична община посочват, че в два квартала почти липсват свободни паркоместа. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно.

		Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Агела Пъшкова 23.10.2025 г.	ОТ: Агела Пъшкова – представляваща етажната собственост	Не се приема. В онлайн анкетата на Столична

	ОТНОСНО: Становище по обществената консултация за проектна Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община – доклад СОА25-ВК66-8005/23.09.2025 г. Уважаеми господин Кмете, уважаеми господа общински съветници, В качеството си на представител на етажната собственост в кв. „Изток“, ул. „Пиер Дегейтър“ № 9, бл. 3, заявявам несъгласие с предложените изменения и допълнения на наредбата за организация на движението, доколкото те засягат или могат да засегнат организацията на движение и режима на паркиране в нашия квартал. Мотиви: 1. Липса на реално осигурени паркоместа В кв. „Изток“, особено в района около ул. „Пиер Дегейтър“ № 9, не са изградени достатъчно паркоместа за живущите. През последните години не е реализиран проект за ново паркиране или благоустрояване на вътрешнокварталните пространства, въпреки многократни сигнали и подадени искания от наша страна. В тази връзка съществува реална необходимост първо да се изгради уредена схема за паркиране и достъп на живущите, а едва след това да се въвеждат нови ограничения, режими или платени зони. 2. В ход е конкретно подадено искане до район „Изгрев“ На 22.08.2025 г. е изпратено официално искане до кмета на район „Изгрев“ г-р Делян Георгиев за изграждане на паркоместа и благоустрояване на междублоковото пространство пред бл. 3, ул. „Пиер Дегейтър“. До настоящия момент няма	община 56% в Изгрев и 58% в Изток посочват, че искат зона. Огледи на екипи на ЦГМ и Столична община посочват, че в два квартала почти липсват свободни паркоместа. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което
--	---	--

	реализирани действия или отговор с конкретен срок. Следователно, промяна в Наредбата, която може да засегне тази територия, би била преждевременна и против обществен интерес. 3. Не е осигурен достъп до необходимата информация за конкретното въздействие върху кв. „Изток“ В публикуваните материали по обществената консултация липсват карти и конкретни приложения за кварталите, включително „Изток“. Това не позволява на гражданите да направят информирано становище и противоречи на принципа за публичност и прозрачност при провеждане на обществени консултации (чл. 26 от Закона за нормативните актове). 4. Несъответствие с приоритетите за достъпност и безопасност В района живеят множество възрастни хора и семейства с деца. Ограничаването на достъпа с автомобили без реална алтернатива за паркиране ще създаде социално напрежение и риск при спешни ситуации (достъп на линейки, пожарна и др.). ПРЕДЛАГАМ:- Община София да отложи прилагането на промените в частта, засягаща кв. „Изток *“, до провеждане на реални обществени обсъждания на място с гражданите и домоуправителите.-Да се включи в Наредбата специален преходен режим, предвиждащ първо изграждане на обособени паркоместа и благоустрояване на вътрешнокварталните територии.- Да се публикуват детайлни схеми и планове за движение по квартали, за да могат гражданите да се запознаят предварително и да изразят информирано мнение.	се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането. Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
--	---	---

	С уважение, Адела Пъшкова Представляваща етажната собственост	
Мая Маринова 25.10.2025 г.	На вниманието на г-н Николай Игнатов, Аз и цялото ми семейство сме против въвеждането на зона в кв Изток. Не виждам ясен план за какво ще бъдат изхарчени събраните пари, с какво точно ще се подобри положението с паркираните коли ако се въведе зона и как точно ще се увеличат местата за паркиране. Зоната НЕ създава парко места, тя е просто пореден индиректен данък който живущите плащаме. Поздрави, Мая Маринова	Не се приема. В онлайн анкетата на Столична община 56% в Изгрев и 58% в Изток посочват, че искат зона. Озгеди на екипи на ЦГМ и Столична община посочват, че в два квартала почти липсват свободни паркоместа. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени

		коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструк тура.
Ваня Бонева 26.10.2025 г.	Здравейте, г-н Николай Игнатов! Изпращам ви много снимки от наглото ежедневно масово паркиране върху тротоарите, пред спирките на автобусите на градския транспорт, върху пешеходните пътеки, върху зелените площи и след знаци забранено паркирането в Студентски град, което е всеки ден !	Приема се. Получихме множество писма с искане за зона в Студентски град. Получихме и

	Моля за Зона в Студентски град! С уважение Ваня Бонева	официално становище от районния кмет с предложение за включване на Ст. град в зелена зона.
Галина Кирилова 26.10.2025 г.	Уважаеми г-н Терзиев, Въпреки, че гласувах за Вас съм дълбоко разочарована от постоянните Ви опити да въведете зелена зона в квартал Гоце Делчев. Имаше подписка и на нея ясно се видя, че жителите на квартала са против въвеждане на зелена зона. Проблем с паркирането няма през деня. Може са да се разходите и ще видите, колко много места за паркиране има. На всички ни е ясно, че искате да вземете едни пари, но тотално ще загубите избирателите си в района. Против Зелена зона съм, защото няма проблем с паркирането в квартала. Галина Кирилова	Не се приема. Има живущи с повече от две коли, което няма да е повече възможно. Ще бъдат премахнати и изоставени коли. Паркинги могат да се построят, ако има достатъчно пари за това, което се предвижда и с новата програма за инвестиции в

		паркирането . Процент от парите в платени зони за паркиране ще ходи за изграждане на инфраструктура.
Камелия Бачийска 30.10.2025 г.	До Николай Игнатов Васил Терзиев Столичен общински съвет Положението в Студентски град е тотален хаос с паркирането и има нужда от постоянен контрол. Масово и постоянно се паркира на тротоарите, на пешеходните пътеки и по всички възможни зелени площи. В квартала всеки ден идват коли от всички квартали на София, за да посетят кафенетата, ресторантите, баровете и дискотеките и е пълно с джипове и скъпи коли постоянно на тротоарите и ги чупят и никой не смее да ги пипне. Върху новите и върху старите тротоари в квартала се паркира безобразно!	Приема се. Получихме множество писма с искане за зона в Студентски град. Получихме и официално становище от районния кмет с предложение за включване на Ст. град в зелена зона.

	Има нужда от Зона в Студентски град. Моля да обърнете внимание и да вкарате Зона в квартала!	
Светлин Колев 31.10.2025	Уважаеми представители на Столична община, Живея в Студентски град и бих искал да изразя своето сериозно възмущение относно наглото и безобразно паркиране. Всички улици са пълни с автомобили, паркирани върху тротоарите, пешеходните пътеки, пред автобусните спирки и върху зелените площи. Това създава сериозни затруднения за пешеходците, особено за хора с увреждания, родители с детски колички и възрастни хора. Липсата на ред и контрол върху паркирането води до замърсяване и разрушаване на тротоарите. Смятам, че въвеждането на „Зелена зона“ за платено паркиране в Студентски град би било ефективно решение, което ще ограничи броя на неправилно паркираните автомобили, ще стимулира използването на градски транспорт, ще подобри реда, безопасността и достъпа за пешеходците и ще допринесе за по-чист и подреден градски облик. Призовавам Столична община да предприеме действия за въвеждане на Зона в Студентски град. По този начин повече хора ще бъдат стимулирани да използват градския транспорт, който в квартала се движи целодневно на 4-5-8 минути.	Приема се. Получихме множество писма с искане за зона в Студентски град. Получихме и официално становище от районния кмет с предложение за включване на Ст. град в зелена зона.