



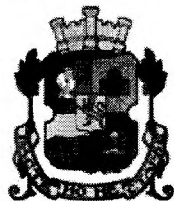
Столична община

Исходящ №

СОА18-ВК66-4301

Регистриран на 14.06.2018

За проверка: <https://sofia.bg/registry-report>



СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, Факс 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, <http://www.sofiacouncil.bg>

ДО

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДОКЛАД

ОТ

Зафир Зарков - Общински съветник
Борислав Борисов - Общински съветник
Д-р Ваня Тагарева - Общински съветник

Относно: Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община (Приета с Решение № 332 по Протокол № 48 от 19.05.2005 г., последно изменена и допълнена с Решение № 8 по Протокол № 46 от 25.01.2018 г.)

УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Предлагаме на Вашето внимание Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организацията на движението на територията на Столична община (НОДТСО).

Причините, които налагат приемането на настоящата Наредба, са изследвани подробно и в съдържащия се в този доклад формуляр за оценка на въздействието от приемането на нормативния акт, както и в доклади от районните кметове на районите „Оборище“, „Красно село“, „Възраждане“ и „Лозенец“ до Столична община, а именно:

- Доклад от кмета на район „Оборище“ с изх.номер от деловодството на района – № Към РОБ17-ВК08-2121-/2/ от 12.12.2017 г.;
- Доклад от кмета на район „Красно село“ с вх. номерът деловодството на СО – № СОА17-ВК08-17168 от 21.12.2017 г.;
- Доклад от кмета на район „Възраждане“ с изх.номер от деловодството на района – № РВЕ18-ВК08-148 от 25.01.2018 г.;
- Доклад от кмета на район „Лозенец“ с изх. номер от деловодството на района – № РЛЦ18-ВК08-195 от 31.01.2018 г.;

Мотивите за приемане на изменението на наредбата са подробно изложени в настоящия доклад, с оглед предоставяне на възможност на СОС, заинтересованите граждани и организации да вземат отношение по предложения проект за НИД НОДТСО в срока по чл. 26, ал.3 и 4 от ЗНА.

I. ПРИЧИНИ, НАЛАГАЩИ ПРИЕМАНЕТО НА НИД НОДТСО, СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОМЕНИТЕ И ПОСТАВЕНИ ЦЕЛИ С ПРИЕМАНЕТО НА АКТА (ПО ЧЛ. 28, АЛ.2, Т.1 И 2 ОТ ЗНА):

Социално-икономическото развитие на страната и процесите на урбанизация обуславят драстично нарастващия брой ППС в гр. София и все по-осезаемия недостиг на паркоместа. Традиционен стана уличния пейзаж на столицата с множеството паркирани ППС по кръстовища, пешеходни пътеки, тротоарни площи и пр. Контролираното паркиране, каквото по същество представлява зоната за почасово платено паркиране е мощен инструмент за намаляване на трафика, увеличаване на привлекателността на градския дизайн и нейната проходимост, намаляване на вредните емисии и стимулиране ползването на обществения транспорт и други алтернативни и екологични средства за предвижване. Въведените зони за почасово платено паркиране в гр. София значително ограничиха безразборното паркиране в тези територии и създадоха условия за нормалното предвижване на пешеходци, родители с детски колички, колоездачи по обозначените за това места, които не са заети от паркирани ППС. Рестриктивният характер на зоните за почасово платено паркиране със своето времево и ценово ограничение насърчи една част от жителите на столицата да използват обществения превоз, което респективно се отрази на трафика. Въвеждането на зоните за почасово платено паркиране, както и тяхното разширяване изтласка голяма част от ППС по нейните граници. Това обстоятелство обуслови десетките ежедневно постъпващи сигнали в Столична община и в „Център за градска мобилност“ ЕАД за неправилно паркирани ППС. Натискът от неправилно паркираните ППС принуди живущите от различни райони разположени в непосредствена близост до „Зелена зона“ да подават писмени искания за въвеждане на контролирано паркиране и при тях. В тази връзка е и първата група от направените предложения за промени с настоящата наредба – разширяване на обхвата на „Зелена зона“

Втората група промени цели подобряване на юридическата техника на НОДТСО (Наредбата), прецизиране на действията по контрола на паркирането, облекчаване на технологичния ред при предоставяне на право за локално платено паркиране и ограничаване на злоупотребите с него, улесняване на дейността на стопанските организации, привеждане в съответствие на текстове на Наредбата с източници на правото от по-висок ранг, както е Закона за движение по пътищата.

Вследствие на постъпили писмени искания, подписки и сигнали от граждани в столичните районни администрации „Оборище“, „Красно село“ и „Възраждане“, кметовете им са провели редица срещи и мероприятия, касаещи подобряване на условията за паркиране и възможността за въвеждане на контролирано паркиране с присъединяване към „Зелена зона“.

Район „Възраждане“ е организиран две обществени обсъждания през 2017 г.: анкета в официалната си интернет страница и във фронт офиса на районната администрация. Преобладаващото мнение на живущите в района е било в подкрепа на въвеждане на режим за почасово платено паркиране. На основание чл.127, ал.1 от ЗУТ, във връзка с чл.20 от Наредбата за реда и начина на провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройството на територията на столична община, е било проведено обществено обсъждане за представяне на конкретна схема-предложение за разширение на „Зелена зона“ на територията на района, както и заключителна дискусия, проведена на 11.12.2017 г. за обсъждане на представената схема. В резултат от проведените мероприятия и общественото мнение е предложението на кмета на район „Възраждане“ за присъединяване към „Зелена зона“ територията, принадлежаща между бул. „Сливница“, бул. „Константин Величков“, бул. „Александър Стамболийски“, ул. „Гюешево“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Българска моравя“, ул. „Камен Андреев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Ген.М.Д. Скобелев“, ул. „Опълченска“ и ул. „Димитър Петков“.

Кметът на Район „Красно село“, с доклад до СОС, е внесъл предложение за бул. „Ген. Ед. Тотлебен“, бул. „Пенчо Славейков“, ул. „Св. Георги Софийски“, бул. „Акад. Ив. Евст. Гешов“ и в местността „Еврейски гробища“ в границите между бул. „Ген. М. Д. Скобелев“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“, ул. „Йоан Кърчовски“ и ул. „Добруджански край“. Предложението е направено въз основа на непримиримостта на живущите в района срещу безобразното паркиране, унищожавашо тротоари, зелени площи и застрашаващо живота на хората, изразена в конкретни писмени жалби и сигнали, и в организираните две обществени обсъждания през 2017 г.

Вследствие на многобройни постъпили сигнали и оплаквания от натиска на неправилно паркирани ППС върху тротоари, зелени площи и липса на проходимост както на пешеходците, така и за специализираните ППС на „Бърза помощ“ и „Пожарна“, от живущите в Район „Оборище“, кметът на района е провел широка информационна кампания сред жителите в периода 2016-2017 г. за необходимите мерки за решаване на

проблема. В резултат на проведената кампания и осъществено обществено обсъждане на 30.11.2017 г., кметът на района е направил мотивирано предложение за присъединяване към “Зелена зона”, територията между бул. “Данаил Николаев”, бул. “Ситняково”, ул. “Черковна”, ул. “Султан тепе” бул. “Хр. и Евлоги Георгиеви” и ул. “Проф. Милко Бичев”.

От началото на м.10, 2017 г. в долната част на район “Лозенец” бе въведено контролирано паркиране, като територията бе присъединена към “Зелена зона”. Въпреки краткия период на въведеното контролирано паркиране, е осезаемо чувствителното подобряване на качеството на живот на гражданите. Значително са подобрени възможностите за паркиране, трафикът е намалял в пъти, осигурена е проходимостта на пешеходци и родители с деца. Присъединяването на долната част на район „Лозенец“, обаче, допринесе за задълбочаване на съществуващите проблеми при паркирането в горната част на района, като безразборното паркиране бе увеличено драстично. Живущите в тази част от района са лишени от възможността да използват тротоарите по предназначение, ограничена им е възможността за предвижване в обособените алеи и междублоковите пространства. Въз основа на получени подписки от живущите и множеството подадени сигнали, кмета на Район “Лозенец” е депозирал доклад за присъединяване на горната част на Лозенец към “зелена зона” в територията между бул. “Джеймс Баучер”, пл. “Велчова завера”, бул. “Стоян Михайловски”, бул. “Никола Й. Вапцаров”, ул. “Атанас Дуков”, ул. “Люба Величкова”, ул. “Сребърна”, ул. “Козяк”.

С оглед гореизложеното, се изменят текстовете на чл. 55, касаещи обхвата на зелена зона, като се разширява същата, съответно – изготвени са нови схеми на зоните, представляващи приложения №9 към действащата НОДТСО. В чл. 73 изрично са посочени границите на новите подзони за локално платено паркиране в зелена зона – от нова подзона 26 до нова подзона 35, вкл. и схема, представляваща приложение №10 към действащата НОДТСО.

1. В чл. 45 и чл. 46 се добавят нови текстове, регламентиращи забрани за паркиране на пешеходни зони, до определените места за съдове за смет, на местата за зарядни станции за електромобили, пред входи на площадки за игри на открито, озеленени площи, отляво на път с еднопосочно движение и места, определени за таксиметрови автомобили. Предложените допълнения произтичат от практиката и са с цел преустановяване на големия брой регистрирани нарушения, въвеждане на регламент при паркиране на паркоместата с изградени зарядни станции за зареждане на електромобили, както и предоставяне на възможност за осъществяване на ефективен контрол.

2. Обособяването на зоните за почасово платено паркиране като територии е въз основа на определената в чл.99 от ЗДвП възможност, собственикът, управляващ пътя да въвежда режим на почасово платено паркиране, освен по пътища и части от пътища, но и в райони. Опитът в управлението на паркирането в зоните за почасово платено паркиране

налага извода, че най-често безразборното паркиране, възпрепятстващо проходимостта на пешеходците и живущите, и целящо избягване на заплащане за паркиране, се извършва върху терени извън местата от пътната инфраструктура, каквито например са междублоковите пространства и алеите в тях. С оглед преустановяване на подобни нарушения и предоставяне на възможност спрямо тези паркирали ППС да се предприеме мярка - принудително задържане, в текста на чл.54 се предлага допълнение *“както и други терени”*.

3. От м.10.2017 г. бе променено работното време на действие на зоните за почасово платено паркиране. Предложението за изменение на чл. 67 и чл. 68 е в посока синхронизиране на разрешеното време за ползване на паркоместата в режим “Служебен абонамент” с времето на действие на зоните за почасово платено паркиране. В чл. 64 се предлага да се добави текст, уточняващ, че цените за ползване на паркоместата в режим “Служебен абонамент” се определят с решение на СОС.

4. В раздела, регламентиращ реда за предоставяне на право на локално платено паркиране за живущите в зоните за почасово платено паркиране, се предлагат редица изменения с цел облекчаване и детайлизиране на процедурата по предоставяне на право на платено паркиране. Предложени са конкретни изисквания, на които лицата следва да отговарят, за да им се предостави правото на локално платено паркиране, както и се увеличава възможния срок на валидност на правото на локално платено паркиране до 24 месеца. Правото на локално платено паркиране е насочено към лицата, които живеят по постоянен адрес в обособени жилищни имоти, използват същите само за жилищни нужди и фактически живеят в тях, без оглед на притежание на недвижима собственост, поради което се предлага отпадане на преференцията при заплащане за втори и трети автомобил на съсобствениците на недвижими имоти. В предложението е предоставена възможността и лица със статут на продължително, дългосрочно или постоянно пребиваване да имат право на локално платено паркиране. Предложението включва ограничаване на правото на локално платено паркиране до три МПС на жилище и отпадане на възможността за възстановяване на остатъка от неползваната и заплатена цена за локално платено паркиране в случаите, когато са установени невярно деклариращи данни и обстоятелства.

5. Една от мерките за стимулиране на гражданите да използват екологични средства за придвижване е предоставянето от Столична община на право на безплатно паркиране на електромобили, в зоните за почасово платено паркиране. Към настоящия момент правото се предоставя за срок от една година. С настоящото предложение се предлага правото на безплатно паркиране на електромобил да се предоставя еднократно и безсрочно.

6. За преустановяване на случаите на сваляне на техническото средство тип „скоба“ от неоправомощени лица с цел незаплащане на разходите за принудително задържане, се предлага прецизиране и изменение на текстовете в чл.125 и чл.127. С изменението, всяко

ППС, което е с поставено техническо средство тип „скоба“, ще се счита за принудително задържано до заплащане на разходите за принудителното задържане и цената за паркиране за всеки час престой. Предложението е в съответствие с чл.167, ал.2, т.2 от ЗДвП.

7. С последното изменение на ЗДвП се регламентира принудителното преместване на принудително задържано ППС след края на работното време на съответната зона за почасово платено паркиране. В тази връзка, текстът на чл.128 от НОДТСО се синхронизира с текста на чл.171, т.5, буква г от ЗДвП.

8. С настоящия доклад са предложени промени в глава пета от НОДТСО, регламентираща контрола и санкциите, с оглед синхронизиране на размерите на санкциите с размерите, определени в ЗДвП. С направените предложения се създава и нормативна възможност със съответния технологичен ред, в съответствие на ЗДвП, да се налагат глоби с фиш за неправилно паркиране, когато водачът отсъства.

II. ФИНАНСОВИТЕ И ДРУГИ СРЕДСТВА, НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА НОВАТА УРЕДБА (ПО ЧЛ. 28, АЛ.2, Т.3 ОТ ЗНА)

За прилагане на настоящата наредба за изменение и допълнение на НОДТСО не са необходими допълнителни финансови средства от бюджета на Столична община. Изложеното се отнася и до другите субекти, на които се възлага осъществяването на контрол по изпълнение на наредбата, а именно - Кмета на Столична община и/или определени с негова писмена заповед длъжностни лица; лица, определени и упълномощени с решение на Столичния общински съвет; директорът на СДВР и/или определени от него с писмена заповед длъжностни лица. Те разполагат с необходимите ресурси и към настоящия момент осъществяват ефикасен контрол върху изпълнението на наредбата.

Общинското дружество “Център за градска мобилност” ЕАД упражнява и понастоящем уредените в действащата редакция на НОДТСО задължения за приемане и обработка на заявленията за издаване на винетен стикер, издаването на такива, контрола върху паркирането в зоните за платено паркиране, оперативната дейност по използването и прилагането на техническото средство тип „скоба“, таксуването на собствениците или упълномощените от тях водачи, както и освобождаването на принудително задържаните ППС, принудителното преместване на ППС и отговорното им пазене на специализирани паркинги. За необходимите ресурси за разширяване на зоните за платено паркиране, вкл. приходи и разходи на търговското дружество е предоставен подробен финансов разчет – приложение №1 към оценката на въздействие на НИД НОДСТО – част от този доклад. Следва обаче да се държи сметка, предвид самостоятелната правосубектност на това еднолично акционерно дружество, че планираните приходи и разходи за разширяване на зоните за платено паркиране и прилагане на изменените текстове от наредбата касаят единствено бюджета на търговското дружество, но не и общинския бюджет.

III. ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРИЛАГАНЕТО НА НИД НОДТСО, ВКЛЮЧИТЕЛНО ФИНАНСОВИТЕ ТАКИВА (ПО ЧЛ. 28, АЛ.2, Т.4 ОТ ЗНА)

Очакваните резултати от прилагането на предложените разпоредби биха могли да се обобщят по следния начин, като се държи сметка, че зоните за платено паркиране не се въвеждат тепърва, а само се разширява техния обхват, като се променя и работното време за същите:

- Продължаване на дългосрочната и успешна до настоящия момент политика на СО и СОС за ограничаване на трафика в централната градска част, вкл. и в жилищните райони в центъра на града;
- Въвеждане на механизми за контрол на паркирането на ППС в районите „Лозенец“ , „Красно село“, „Възраждане“ и „Оборище“, в отговор на изричните искания на гражданите за това;
- Осигуряване на достъпна градска среда за всички – чрез обособяване на места за паркиране и ограждане на пешеходните пътеки, тротоари и алеи с препятстващи паркирането на автомобили средства;
- Подобряване на мобилността на представители от уязвими социални групи – хора с увреждания чрез обособяване на части от тротоари за пешеходни зони с достатъчна ширина, съобразена с размерите на технически средства за придвижване на хора с увреждания;
- Подобряване на средата за живот чрез редуциране на вредните емисии, отделяни от ППС в посочените райони;
- Драматично намаляване на потока на автомобили в новите райони, обхванати от зоните за платено паркиране, които понастоящем (бидейки гранични с действащите зони) се превръщат в безплатни паркинги за посетителите на зоните за платено паркиране;
- Намаляване на броя автомобили в централната градска част;
- Подобряване на организацията на движението в столицата;
- Осигуряване на достатъчен брой места за паркиране в зоните за платено паркиране;
- Облекчаване на трафика по основните пътни артерии в града;
- Създаване на по-добра градска среда, включително чрез намаляване на времето за престой в улични задръствания и др.;

Подробно очакваните резултати са изследвани и в представляващия част от настоящия доклад формуляр за оценка на въздействието на предложения проект за нормативен акт -

Приложение № 1 към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието (виж т. V от доклада). Приемането на НИД НОДТСО не следва да доведе до реализиране на финансови резултати от Столична община или нейни административни структури. Ефектите за търговското дружество “ЦЕНТЪР ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ“ ЕАД като лице, на което са възложени функции за изграждане, поддръжка и експлоатация на зоните за платено паркиране, са анализирани в приложението към оценката на въздействие на нормативния акт – т. V. от настоящия доклад.

IV. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОЕКТА ЗА НОРМАТИВЕН АКТ С ДЕЙСТВАЩОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И С ПРАВОТО НА ЕС (ПО ЧЛ.28, АЛ.2, Т.5 ОТ ЗНА)

Разпоредбите на настоящата Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организацията на движението на територията на Столична община са съобразени с действащото законодателство, както и с правото на Европейския съюз. Предвидените разпоредби целят подобряване на възможностите на местната власт за осигуряването на достъпна градска среда на хората с увреждания, в съответствие с чл.26 от Хартата за основните права. Останалите разпоредби на наредбата също са съобразени с приложимото първично и вторично право на ЕС и не противоречат на релевантни императивни разпоредби.

Проектът за наредба е изцяло съобразен с трайната практика на Върховния административен съд по приложение на действащата НОДТСО, постановена след приемането ѝ. А именно – в основополагащото за уреждане на режима на платено паркиране от общинския съвет **Решение №9045 от 24 юли, 2015 г. на Върховния административен съд, седмо отделение, постановено по адм. д. №11689 по описа за 2014 г.** в посоченото решение съдът категорично отхвърля оплакванията на жалбоподателите, оспорили наредбата, като приема че:

„Несъмнено организацията на движението е обществен въпрос с местно значение и е предмет на регулиране от общинския съвет по силата на ЗМСМА. Този въпрос е от компетентността на местния парламент и е регулиран от Столичния общински съвет със съответните нормативни актове, а непосредственото управление и контрол са възложени на "Център за градска мобилност" ЕАД, чрез неговите органи и длъжностни лица. Съгласно чл.99, ал.1 ЗДвП в населените места собственикът или администрацията, управляваща пътя, може да определи райони, пътища, или части от пътища за зони за краткотрайно паркиране в определени часове от денонощието. Правилно съдът е приел, че улиците, булевардите, пътищата и площадите в града са общинска собственост по §7, ал.1, т.4 ПЗР на ЗМСМА. От това произтича и правото на общината като собственик да определи зони за краткотрайно паркиране. То се извършва чрез общинския съвет като орган на местно самоуправление. С Наредбата е мотивирано и въведено правилото, че на улици, пътища и булеварди - общинска

собственост, след решение на ОбС се въвеждат "синя зона" и "зелена зона", т.е. режим за почасово платено паркиране на пътни превозни средства. С Наредбата се определят къде, кога и при какви условия могат да бъдат използвани във връзка със спиране, паркиране и престой на превозни средства конкретно посочените булеварди, улици и площади - публична общинска собственост, каквито безспорно, с оглед на разпоредбата на чл.8, ал.3 от Закона за пътищата са определените в подзаконовия акт улични зони.

Съгласно чл. 21, т.8 ЗМСМА общинският съвет е органът, който законът е оправомощил да приема решения за придобиване, управление и разпореждане с общинско имущество. Чл. 8, ал.1 ЗОбС също установява, че управлението на имоти - общинска собственост, става под общото ръководство и контрол на общинския съвет. Съгласно чл. 8, ал.2 от този закон правомощията на кмета на общината по управлението на общинската собственост се определят от общинския съвет, като нормата определя изрично и вида на акта. Това е така, за да бъде гарантирано в най-голяма степен спазването на такива основни за правната държава принципи като законност, правна сигурност и защита на правните очаквания в интерес на обществото. Чл. 23 от Закона за пътищата разписва, че правомощията на кмета по управление на пътищата се определя с наредба на общинския съвет. В този контекст на правомощията на общинския съвет и на кмета, определеното в разпоредбата на чл.99, ал.1 ЗДвП правомощие на собственика на пътя или на администрацията, управляваща пътя, да управляват пътищата води до извод, че кметът на общината има правомощия по управлението на общинската собственост във връзка със спирането, паркирането и престоя на пътните превозни средства на територията на общината, като тези негови правомощия трябва да бъдат уредени в нормативен административен акт, издаден от общинския съвет. ... "Център за градска мобилност" ЕАД е търговско дружество, чийто едноличен собственик на капитала е Столична община. С отменените разпоредби на чл. 53, чл.121 и чл.124 от Наредбата, на дружеството е предоставена оперативната дейност по незабавното премахване на подвижни, неподвижни и други прегради, знаци, табели, съоръжения и други предмети по чл.52; принудителното преместване и блокиране на колело на неправилно паркирани ППС и по принудително преместване на неправилно паркирани ППС. Тази оперативна дейност се осъществява по ред и при условия, определени със заповед на кмета на Столична община, именно в изпълнение на чл.167, ал.2, т.1 ЗДвП

...От текста на чл.167, ал.4, т.2 ЗДвП следва, че общината осигурява издръжка на органите, осъществяващи дейностите за контрол по закона. В този смисъл дейностите по принудително задържане на превозно средство се финансират от общината. С цел финансиране на посочената дейност, нормата на чл.99, ал.3 ЗДвП регламентира правомощието съответния ОбС да определи съответната цена за паркиране в определените за това зони. Незаплащане на дължимата цена е основание за принудително задържане на съответното превозно средство до заплащането ѝ, заедно с разходите по прилагане на техническо средство за принудително задържане по чл.167, ал.2, т.2 ЗДвП. Кметът на общината със заповед оправомощава конкретни длъжностни лица от търговското дружество, които да извършват пряката дейност по оперативен контрол. Оспорените разпоредби не противоречат на чл.167 и сл. ЗДвП, тъй като търговското дружество, чрез своите органи, осъществява организационната и оперативна дейност по организацията на движението на територията на Столична община. При констатирани нарушения, представляващи административни нарушения по Закона за административните нарушения и

наказания, органите на общинското дружество осъществяват съвместна дейност с компетентните органи от районните полицейски управления, както е предвидено в чл.118 от Наредбата.“

V. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ПРОЕКТА ЗА НОРМАТИВЕН АКТ

Приложение № 1 към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието* (с Приложение – Финансов разчет за разширяване на „Зелена зона“ с конкретни финансови параметри)	
Институция: Столичен общински съвет	Нормативен акт: Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община
За включване в законодателната/ оперативната програма на Министерския съвет за периода:	Дата:
Контакт за въпроси:	Телефон:
1. Дефиниране на проблема: Наблюдава се засилен трафик на пътни превозни средства в централната градска част на столицата и в широкия център, както и засилен трафик по основните пътни артерии в града. Липса на места за паркиране за живущите и работещите в София, като и за гостите на столицата. Установено е наличие на вредни емисии и фини прахови частици в атмосферния въздух на територията на град София, причина за	

което, извън отоплителния сезон, е и засиленият автомобилен трафик.

Налице е влошена градска среда в зоните, в които са планира да се въведе режим на платено паркиране – улични задръствания, затруднено придвижване на пешеходците, на майки с детски колички и хора с трайни увреждания поради паркиралите върху тротоарите автомобили.

Констатирани са проблеми в организацията на движението и паркирането в столицата - неправилно паркиране и неспазване на правилата за движение по пътищата.

Регистрирани злоупотреби с оглед осигуряване на право на локално платено паркиране в зоните за почасово платено паркиране от неправоимащи лица - напр. сключване на фиктивни договори за наем ППС.

Затруднения за живущите в зоните за почасово платено паркиране от необходимостта ежегодно да представят документи за получаване на право на локално платено паркиране.

Несъответствия на нормативната рамка на НОДТСО, определяща времето за прилагане на ПАМ-принудително преместване при незаплащане на цената за паркиране и приложена ПАМ - принудително задръжане с последните изменения на ЗДвП.

Липсата на нормативна възможност и технологичен ред в НОДТСО, за налагане на санкции за неправилно паркиране, когато водачът не е на мястото на констатираното нарушение.

1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.

Проблемът със засиления трафик в столицата е сериозен предвид изброените по-горе констатации, свързани с влошената градска среда и липсата на места за паркиране. Причините за това са много и разнопосочни. От една страна централната градска част привлича голям трафик от столицата и страната поради съсредоточаването на голям брой офиси, търговски центрове, банки и административни служби. От друга страна, предвид икономическото развитие на София и факта, че средната работна заплата в столицата е най-високата в страната, тя е притегателен център за работната ръка, което води до непрекъснато увеличаване на броя на живущите в

София. Заедно с това нараства и степента на моторизация /брой ППС на 1000 жители/.

Недостатъчното използване на обществения градски транспорт също е една от причините за засиления трафик на пътни превозни средства.

Предизвикателството пред общинските власти, в контекста на устойчивото развитие на столицата, е огромно - от една страна съчетаване на икономическото развитие и достъпността, а от друга подобряване на качеството на живот и защитата на околната среда. В този смисъл, предложения проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, чрез увеличаване броя на местата за паркиране, цели съчетаване на достъпността на градската среда със защитата на околната среда.

1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

Постъпили са многобройни предложения от районни кметове, граждани и стопански организации за въвеждане на режим на почасово платено паркиране „Зелена зона“ в районите, в които живеят или осъществяват стопанска дейност. Посочени са улици и булеварди с регистрирани проблеми при организацията на движението и паркирането, както и голям брой нарушения на Закона за движение по пътищата.

В районите, които са в непосредствена близост до обособените зони за почасово платено паркиране, е регистриран голям натиск от ежедневно неправилно паркиращи автомобили. Съществуващата пътна инфраструктура не може да предложи достатъчен брой паркоместа за всички входящи автомобили, което води до неправилно паркиране по тротоарите и от двете страни на уличните платна, в зелените площи, в кръстовищата.

Неправилно паркираните автомобили и липсата на места за паркиране са причина за затруднения в придвижването на

гражданите, които са принудени да се придвижват по пътните платна, което е предпоставка за пътно транспортни произшествия, за увеличение на вътрешно кварталния трафик на автомобили, за унищожаване на тротоарните настилки и прилежащите зелени площи.

Ескалира недоволството на живущите в тези райони от невъзможността да намерят място за паркиране, в близост до жилищните сгради, в които живеят, поради наличието на многобройни ППС, чиито водачи паркират там, за да избегнат таксите за паркиране в зоните за почасово платено паркиране.

С предложения проект на нормативен акт не се предлагат принципно нови решения на констатираните проблеми, а използвайки познатия вече подход се разширява територията на зоната за почасово платено паркиране, наречена „Зелена зона“.

Огромният натиск в столицата от неправилно паркирани ППС до голяма степен е резултат от все по-растящото чувство на безнаказаност от страна на техните водачи. Към настоящия момент спрямо неправилно паркираните ППС се прилага само принудителната административна мярка - принудително преместване, която поради голямата територия на Столична община и ограничения ресурс от специализирани автомобили за принудително преместване не е в състояние да ограничи многобройните нарушения. С предложения проект на нормативен акт ще се предостави възможност за осъществяване на ефективен контрол и осезаемо ограничаване на неправилно паркираните ППС.

2. Цели: С проекта на нормативен акт се цели:

Подобряване на контрола и управлението на автомобилния трафик в столицата чрез намаляване на броя на пътните превозни средства в широкия център на града, в обхвата на „Зелена зона“;

Осигуряване на места за паркиране на автомобилите чрез разширяване на зоните за почасово платено паркиране в София;

Регламентирано паркиране по улиците, включени в режима на почасово платено паркиране, и ограничаване на нарушенията при паркиране;

Ограничаване на престоя на приходящи автомобили, постигане на

баланс и създаване на резерв на възможностите за паркиране в тези райони;

Осигуряване на възможност за паркиране на живущите в тези райони в близост до жилищата им;

Намаляване на вътрешно кварталния трафик;

Подобряване на градската среда, включително чрез намаляване на времето за престой в улични задръствания, ограничаване на възможностите за паркиране върху тротоари и зелени площи; освобождаване на тротоарите за пешеходци, за да се улесни придвижването им, включително на майки с детски колички, хора с трайни увреждания и др.;

Осигуряване на по-добра проходимост на автомобилите на „Бърза помощ“, „Пожарна“, на камиони за сметосъбиране и снегочистване;

Осигуряване на паркоместа за паркиране на МПС, превозващи хора с трайни увреждания;

Подобряване на екологичната обстановка чрез намаляване на отделяните вредни емисии и фини прахови частици от пътните превозни средства;

По-ефективно прилагане и спазване на правилата за паркиране от гражданите и гостите на София;

Стимулиране използването на обществения транспорт, вкл. метрото и другите видове наземен транспорт, както и специализираните паркинги до метростанциите;

Стимулиране на вело и пешеходното движение като алтернатива на придвижването с автомобили.

Посочените цели кореспондират със залегналите стратегически приоритети в Общинския план за развитие на Столична община 2014-2020 г., по отношение на комуникационно-транспортната система, градската достъпност и екологичното развитие на Столична община.

Ограничаване на нарушенията на неправилно паркираните ППС.

Постигане на удовлетвореност от страна на живущите в зоните за почасово платено паркиране от удължаване на периода на

предоставеното право на локално платено паркиране.

Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

Заинтересовани страни от проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община са гражданите и бизнеса, които се възползват от режима на платено паркиране, живущите и работещите в разширените зони на платено паркиране, както и Столична община, която има задължението да организира движението, да осъществява контрол и управление на автомобилния трафик в столицата. Общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД също е заинтересована страна от предложения проект на наредба, предвид функциите му по финансиране, изграждане, експлоатация и поддържане на паркингите, гаражите и местата за паркиране в София – общинска собственост.

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

4. Варианти на действие:

Идентифицираните възможни варианти на действие са следните:

1. Вариант 1 „Без действие“

Този вариант запазва съществуващото положение, при него не се правят изменения и допълнения в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община и не се разширява обхвата на „Зелена зона“ за паркиране на автомобили.

2. Вариант 2 „Приемане на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община“

При този вариант се постигат заложените цели, а именно

разширяване на зоната за почасово платено паркиране в София, наречена „Зелена зона“, като по този начин ще се осигурят допълнителни места за платено паркиране, ще се ограничи достъпа на автомобили в централната градска част, което ще доведе до намаляване на трафика в столицата; подобряване на организацията на движението, създаването на по-добра градска среда; ограничаване на паркирането по тротоари и улесняване придвижването на пешеходците; подобряване на качеството на атмосферния въздух чрез намаляване на вредните емисии от автомобилите и др.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.

5. Негативни въздействия:

Вариант 1 „Без действие“

Очакваните негативни въздействия от този вариант са свързани с продължаване и задълбочаване на проблемите с паркирането в столицата поради липса на достатъчно паркоместа, засилен трафик на пътни превозни средства със съответните негативни последици върху околната среда и качеството на въздуха в София, влошената градска среда по отношение на уличните задръствания и затрудненото придвижване по тротоарите, неправилно паркиране на пътни превозни средства, което създава предпоставки за пътнотранспортни произшествия, унищожаване на тротоарните настилки и прилежащите зелени площи от паркиралите автомобили, недоволство от страна на живущите поради невъзможността да намерят място за паркиране, в близост до жилищните сгради, в които живеят.

Вариант 2 „Приемане на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община“

По отношение на негативните въздействия, такива могат да бъдат определени единствено за част от живущите в зоните на почасово платено паркиране и по-конкретно в районите на разширяването на „Зелена зона“, които няма да имат възможност да паркират безплатно в близост до домовете си, а ще трябва да се възползват от режима на локално платено паркиране чрез закупуване на винетен

стикер за определен период. Това би довело до допълнителни разходи за живущите в района, в размер на заплатената сума за съответния период. Допълнителни разходи ще бъдат калкулирани и от гражданите и фирмите, ползващи почасово платено паркиране в разширените зони.

Като цяло тези въздействия могат да бъдат определени като второстепенни, предвид очакваните ползи от приемането на проекта на акт.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

Вариант 1 „Без действие“

Действащата към момента Наредба за организация на движението на територията на Столична община постига до известна степен поставените цели, като ограничаване на трафика на автомобили в централната градска част и в широкия център, подобряване на организацията на движението, ограничаване на възможностите за паркиране върху тротоари, за да се улесни придвижването на гражданите, облекчаване на трафика по основните пътни артерии в столицата и др., но не решава проблемите с паркирането и не дава възможност за осигуряване на допълнителни места за платено паркиране в проблемните райони.

Вариант 2 „Приемане на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община“

С този вариант се предлага разширение на зоните за почасово платено паркиране в София, а именно разширение на „Зелена зона“ в район „Оборище“ , „Красно село“, „Възраждане“ и „Лозенец“ с прогнозен брой 5 500 паркоместа.

Ползите от този вариант са свързани с разширяване на зоните за почасово платено паркиране в София, като по този начин ще се ограничи достъпът на автомобили в широкия център, в обхвата на

„Зелена зона“; осигуряване на допълнителни места за платено паркиране, което ще доведе до намаляване на трафика в столицата; ограничаване на престоя на приходящи автомобили, постигане на баланс и създаване на резерв на възможностите за паркиране в тези райони; подобряване на организацията на движението; създаването на по-добра градска среда, включително чрез намаляване на времето за престой в улични задръствания, ограничаване на възможностите за паркиране върху тротоари, за да се улесни придвижването на гражданите, включително на майки с детски колички, хора с трайни увреждания и др.; осигуряване на възможност за паркиране на живущите в тези райони в близост до жилищата им; повишаване удовлетвореността на гражданите; осигуряване на по-добра проходимост на автомобилите на „Бърза помощ“, „Пожарна“, на камиони за сметосъбиране и снегочистване; осигуряване на паркоместа за паркиране на МПС, превозващи хора с трайни увреждания; намаляване на вътрешно кварталния трафик; намаляване на отделяните вредни емисии и фини прахови частици от пътните превозни средства и свеждане до минимум влошаването на качеството на въздуха в София; положително влияние върху цялостното състояние на паркирането, по-ефективно прилагане и спазване на правилата за паркиране от гражданите и гостите на София.

С този вариант се прави допълнение и изменение в текстовете на НОДТСО, с оглед подобряване на юридическата техника на наредбата, прецизиране на действията по контрола на паркирането, облекчаване на технологичния ред при предоставяне на право за локално платено паркиране и ограничаване на злоупотребите с него, улесняване на дейността на стопанските организации, привеждане в съответствие на текстове на наредбата с нормативи от по-висок ранг, какъвто е Законът за движение по пътищата.

Общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД осъществява понастоящем уредените в действащата редакция на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община задължения за приемане и обработка на заявленията за издаване на винетен стикер, издаването на такива, контрола върху паркирането в зоните за платено паркиране, оперативната дейност по използването и прилагането на техническото средство тип „скоба“, таксуването на собствениците или упълномощените от тях водачи, както и освобождаването на

принудително задържаните ППС, принудителното преместване на ППС и отговорното им пазене на специализирани паркинги и др. Промени в уредбата на компетентността на дружеството тази връзка не се предвиждат.

Предложеният Вариант 2 ще се отрази на приходите и разходите на общинското дружество, както е показано в приложението, изготвено от "Център за градска мобилност" ЕАД. Прогнозните приходи в годишен размер са общо 4 276701 лв., като в тази сума са включени приходи от СМС и талони за паркиране в новооткритите зони; приходи от принудително задържане с техническо средство скоба; приходи от винетни стикери; приходи от „служебен абонамент“ и прогнозни приходи от увеличението на действието на режим на платено паркиране в съботните дни.

За осъществяване на гореизброените дейности общинското дружество ще има необходимост от допълнителни човешки ресурси, ще бъдат назначени общо 82 бр. служители, в т.ч. 60 бр. контролори за платено паркиране, 16 бр. контролори на екип „скоби“ и 6 бр. изпълнители, с общ прогнозен разход за работна заплата на годишна база в размер на 947 993 лв.

Прогнозните еднократни разходи за включване в зоните за платено паркиране на 5 500 броя паркоместа са в размер на 2 328 600 лв., в т.ч. изпълнение на проектите за организация на движение и паркирането; обособяване на офис за издаване на винетни стикери за локално платено паркиране; за 160 бр. технически средства за принудително задържане тип „скоба“; осигуряване на 12 броя специализирани автомобили за екипи „скоби“; разходи за 60 бр. PDA устройства. Това е размерът на еднократната инвестиция, която общинското дружество следва да направи.

Като времеви диапазон за осъществяване на дейностите, "Център за градска мобилност" ЕАД е определил 15 дни за монтаж на знаково стопанство за обозначаване на зоната за почасово паркиране и до 3 месеца за монтаж на антипаркинг стълбчета и хоризонтална пътна маркировка.

Предложеният Вариант 2 няма да окаже въздействие върху бюджета на Столична община, тъй като дейностите по наредбата се осъществяват от "Център за градска мобилност" ЕАД. Средствата за първоначалната инвестиция за разширението на „зелена зона“ ще бъдат осигурени от реализираните приходи от дейността на

общинското дружество. Получените нетни приходи от дружеството в резултат от разширението на „Зелена зона“ ще се използват за осъществяване предмета на дейност на дружеството, а именно:

- въвеждане и експлоатация на интелигентни транспортни системи, обслужващи обществения транспорт;
- организация, управление, контрол и финансиране на обществения транспорт на територията на Столична община като интегриран превозен процес;
- издаване на превозни документи и реализация на приходите от превозната дейност;
- експлоатация на информационно-управляваща система за контрол и управление на трафика на базата на GPS - идентификация;
- експлоатация и поддръжка на единна автоматизирана система за таксуване на пътниците;
- рекламno – информационно обслужване в обществения транспорт;
- финансиране, изграждане, експлоатация и поддържане на паркингите, гаражите и местата за паркиране в София – общинска собственост;
- отдаване под наем на места за паркиране;

От горепосочените положителни и отрицателни въздействия на двата варианта е видно, че Вариант 2 в по-голяма степен води до решаване на констатираните проблеми и изпълнение на заложените цели, поради което препоръчваме Вариант 2 „Приемане на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община“.

Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.

7. Потенциални рискове:

Основните рискове от приемането на нормативната промяна са

свързани с несъгласие от страна на част от живущите в районите на разширението на „Зелена зона“, както и от страна на други граждани и юридически лица, ползващи платеното паркиране, тъй като направеното предложение ще доведе до допълнителни разходи за тези лица. Практиката показва, че е възможно възникване на съдебни спорове и обжалване на предложените изменения и допълнения в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

Няма ефект

Проектът на нормативен акт не въвежда административна тежест за физическите и юридически лица. Разходи биха възникнали единствено за гражданите и фирмите, ползващи почасово платено паркиране в районите на разширената „Зелена зона“, както и за живущите в зоните на почасово платено паркиране и по-конкретно в районите на разширяването на „Зелена зона“ и необходимостта те да се възползват от режима на локално платено паркиране като закупят винетен стикер за определен период.

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги? – Не.

9. Създават ли се нови регистри?

Не се създават нови регистри.

10. Как въздейства актът върху микро, малките и средните предприятия (МСП)?

Проектът на акт засяга пряко онези микро, малки и средни предприятия, ползващи почасово платено паркиране в районите на разширената „Зелена зона“. Въвеждането на режим за платено паркиране предоставя налични места за паркиране на малките и средни предприятия в определени зони по точно фиксирани цени, като по този начин се улесняват фирмите и се дава възможност да

планират разходите си, съпътстващи осъществяване на дейността им в зоните за платено паркиране.

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

Не изисква

12. Обществени консултации:

Проектът на наредба ще се публикува за обществени консултации на основание чл. 26 от Закона за нормативните актове на интернет страницата на Столична община/Столичен общински съвет. Срокът за получаване на предложения и становища ще е 30 дни.

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

Не

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на вносителя:

Име и длъжност:

Дата:

Подпис:

ФИНАНСОВ РАЗЧЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРОЕКТ ЗА НИД НОДТС, вкл. за разширяване на „Зелена зона“ с конкретни финансови параметри и удължаване на работно време за „Синя зона“

<u>Предложение за разширение на "Зелена зона"</u>	
Район	прогнозен бр. паркоместа
1. Район "Лозенец", горен Лозенец	2000
2. Район "Оборище"	1100
3. Район "Възраждане"	1500
4. Район "Красно село"	900
ОБЩО:	5500
Времеви диапазон за:	
Монтаж на знаково стопанство за обозначаване на зоната за почасово паркиране	15 дни
Монтаж на антипаркинг стълбчета и хоризонтална пътна маркировка, общо:	до 3 месеца
Прогнозни разходи/еднократни за включване в зоните за платено паркиране на нови 5500 бр. паркоместа	
Необходим финансов ресурс за изпълнение на проектите за организация на движение и паркиране Посочената прогнозна стойност е получена на база количествено - стойностна сметка/необходими количества пътни знаци, антипаркинг стълбчета, пътна маркировка - с монтаж и полагане/, за реализиране на съгласуваните и одобрени проекти по организация на движение и паркиране, на предложените части от район "Лозенец", „Оборище“, Възраждане“ и район "Красно село", за включване обхвата на действие на зоната за почасово платено паркиране "Зелена зона", по цени от действащия договор ДЗОП-16/12.12.2016г., след проведена процедура по възлагане на обществена поръчка за "Изработка, доставка и монтаж на знаково стопанство и полагане на хоризонтална пътна маркировка в зоните за почасово платено паркиране за нуждите на "Център за градска мобилност" ЕАД.	1 272 600 лв.
Обособяване на офис издаване на винетни стикери за локално платено паркиране Посочената прогнозна стойност е за оборудване и ремонт за обособяване на офис в обхвата на новите зони.	30 000 лв.

Необходим брой технически средства за принудително задържане тип "скоба" - 160 бр. Посочената прогнозна стойност е във връзка с задължително минимално количество технически средства тип "скоба" за всеки екип за принудително задържане осъществяващ контрол в зоните за почасово платено паркиране - 20 бр. при средна цена от 150 лв. за ползваните различни видове техническо средство тип "скоба".	24 000 лв.
Разходи за PDA устройства 60 бр. Необходими за осъществяване на контрола на платеното паркиране от контрольорите автомобилен транспорт и екипите "скоби". Устройствата следва да са специализирани и да отговарят на специфичните условия на експлоатация, при контрола на платеното паркиране, при различните метеорологични условия, при работа на открито. Посочената стойност е прогнозна. Конкретния размер на сумата за закупуване на устройствата ще бъде определен след провеждане на процедура по обявяване на обществена поръчка за закупуване на необходимия брой PDA за осъществяване на контрола по платеното паркиране в новообособените зони.	102 000 лв.
<i>Разходи за ремонт на тротоари</i>	900 000 лв.
	ОБЩО: 2 328 600 лв. лв.
Прогнозни разходи за работна заплата/постоянни на годишна база	
	42 121 лв.
Необходим брой контрольори за контрол на платеното паркиране - 60бр.	599 544 лв.
Необходим брой контрольори за екипи "Скоби" - 16 бр.	246374 лв.
Необходим брой изпълнители "Знаково стопанство" - 6 бр.	59954 лв.
	ОБЩО: 947 993 лв.
	ОБЩО РАЗХОДИ: 3 276 593 лв.
Прогнозни приходи на годишна база	
Прогнозни приходи за годишен период от СМС и талони за паркиране в новооткритите зони Прогнозата е изчислена на база приходите от заплащане за паркиране в съществуващата "Зелена зона", чрез СМС и талони. Очаквания брой новообособени паркоместа 5500 бр. умножен по средния приход за едно паркоместо, на база 2016 година, в зелена зона, като е отразен и очаквания ефект от въвеждането на платената зона за паркиране, с освобождаване на 25% паркоместа.	2 567 235 лв.

<p>Прогнозни приходи за годишен период от принудително задържане с техн. средство скоба Посочената стойност е прогнозна. Прогнозата е за резултата от контролната дейност на 16 бр. екипи за принудително задържане, при установени среднодневно 18 бр. нарушения/липса на заплащане за паркиране в зоната за почасово платено паркиране, за работните дни в годишен аспект, при заплащане на нормативно определената стойност от 30 лв. за освобождаване от техническото средство "скоба.</p>	<p>892 800 лв.</p>
<p>Прогнозни приходи за годишен период от винетни стикери Посочената стойност е прогнозна и е за издаване на 4400 бр. винетни стикери за локално платено паркиране на живущи в новообособените зони за почасово платено паркиране.</p>	<p>366 666 лв.</p>
<p>Прогнозни приходи за годишен период от "Служебен абонамент" Посочената стойност е прогнозна и е за очаквани 100 бр. договори за ползване на паркоместа в режим "Служебен абонамент".</p>	<p>450 000 лв.</p>
	<p>ОБЩО ПРИХОДИ: 4 276 701 лв.</p>

Приложения:

1. Проект за изменение и допълнение на Наредба за организация на движението на територията на Столична община
2. Проект на решение
3. Схема

С уважение: З. Зарков

С уважение: Б. Борисов

С уважение: л-п В. Тагарева