

Приложение № 2

към Доклад относно: Промяна в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община

| Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието (съгласно Приложение № 1 към чл. 16 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието) | |
|---|--|
| Институция: Столичен общински съвет | Нормативен акт: Наредба за организация на движението на територията на Столичната община |
| Не е включен в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет | Дата: 06.06.2025 г. |
| Лице за контакт: Андрей Зографски, общински съветник | Електронна поща: parkirane@spasisofia.org |
| 1. Дефиниране на проблема: <p>Наредбата за организация на движението на територията на Столична община урежда правила, ограничения и забрани, свързани с организацията на движението на пътни превозни средства (ППС) на територията на Столична община. Основна част от нея касае правилата и условията за почасово платено паркиране. Общозвестен е сериозният проблем с паркирането в столицата. Степента на моторизация в града е с изключително висока стойност – около 700 автомобила на 1000 души, а постоянната тенденция за повишаването на този показател е крайно притеснителна. Почасовото платено паркиране е механизъм за ограничаване на пътуванията с личен автомобил в рамките на града, с което се цели облекчаване на трафика, освобождаване на улиците и тротоарите от безразборно паркирани автомобили, подобряване на качеството на въздуха, редуциране на шумовото замърсяване и други косвени ползи. Актуализирането на условията за платено паркиране в града е необходимо в условията на динамичното развитие на София.</p> <p>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</p> <p>Основният проблем е свързан с недостатъчната ефективност на настоящите условия за почасово платено паркиране в София, която не успява да отговори на нарастващия приток от автомобили в града. Причините за този проблем са свързани с няколко фактора:</p> <ul style="list-style-type: none">• Висока степен на моторизация: около 700 автомобила на 1000 жители, което създава значително търсене на паркоместа, особено в централните части на града.• Непроменена цена за почасово платено паркиране от 2012 г., която не съответства на икономическите условия и инфлацията (над 45% спрямо тогава).• Ограничен обхват на зоните за платено паркиране, който не отразява разширяващите се нужди на града и проблемите с паркирането извън текущите зони.• Недостатъчни ограничения за паркоместата в режим „служебен абонамент“, което води до блокиране на огромна част от паркоместата в централните подзони и допълнителен трафик в най-натоварените райони. <p>Аргументите за нормативната промяна включват нуждата от справедливо разпределение на ограничените паркоместа, намаляване на автомобилния поток в</p> | |

централната част на града и насърчаване на устойчиви форми на мобилност като общественя и велосипедния транспорт. Допълнителни аргументи са подобряването на качеството на въздуха и намаляване на шума в градските зони.

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.).

Проблемите в прилагането на съществуващото законодателство произтичат от факта, че настоящите правила за почасово платено паркиране не са актуализирани спрямо демографските, икономическите и инфраструктурните промени в града. От последната актуализация на цените през 2012 г. са изградени над 30 нови метростанции, а транспортната мрежа е значително разширена и модернизирана. Инфлацията спрямо 2012 г. е над 45 %, а средната работна заплата се е увеличила с над 200 %. Едновременно с това степента на моторизация спрямо 2012 г. е нараснала повече от два пъти. Тези промени не са отразени в Наредбата, което води до:

- Липса на уредено и регулиране на паркиране в периферията на централните части и най-натоварените от автомобили квартали.
- Задръствания, причинени от автомобили, които паркират безразборно или в нарушение на правилата, блокирайки пътното платно и общественя транспорт.
- Ограничена способност за прилагане на по-строг контрол върху нарушенията, тъй като текущите санкции и мерки са недостатъчни.

Технологичните решения, като използването на електронни системи за плащане и контрол на паркирането, са частично въведени, но са недостатъчни без по-широка нормативна рамка. Тези проблеми не могат да бъдат решени само чрез подобрене в работата на съществуващите органи или чрез технологични иновации, тъй като фундаменталните правила, които регулират паркирането, вече не съответстват на нуждите на града. Затова е необходимо актуализиране на наредбата, включително промяна на цените, обхвата на зоните и по-строги мерки за контрол.

1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаването на проблема.

Фундаменталните правила, които регулират паркирането, вече не съответстват на нуждите на града.

1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

Предложената промяна включва някои корекции на Наредбата с цел привеждане в съответствие с нормативни актове от по-висока степен и съдебни решения.

1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

Не са извършвани последващи оценки.

2. Цели:

Основната цел на предлаганите промени в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община е да се облекчи проблемът с паркирането. Конкретните цели включват:

- Цел 1:
Актуализиране на цените за почасово платено паркиране, така че да отразяват икономическите условия и да стимулират рационалното използване на личните автомобили.
- Цел 2:
Разширяване на обхвата на зоните за платено паркиране, за да се отговори на нуждите за паркиране на гражданите, живущи в конкретните зони.
- Цел 3:
Ограничаване на паркирането в режим "служебен абонамент" с цел увеличаване на оборотните места в зоните за платено паркиране.
- Цел 4:
Насърчаване използването на устойчиви форми на транспорт и подобряване на качеството на живота на жителите на София.

3. Заинтересовани страни:

Преки заинтересовани страни:

- Жителите на зоните за почасово платено паркиране: Те ще заплащат винетен стикер за паркиране в зоните, но ще бъдат бенефициенти на увеличен брой места за паркиране и успокоен трафик.
- Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД: Отговорни за приемането на наредбата, организирането и контролът на нейното прилагане, реализирането на приходи.
- Доставчици на стоки: Те ще разполагат с осигурени места и дефинирани правила за престой с цел доставки и товаро-разтоварни дейности.
- Ползватели на паркоместа в режим „служебен абонамент“: Броят на местата ще бъде ограничен в полза на жителите и гостите на града.
- Ползватели на услугата за почасово платено паркиране: Обхватът и цените ще бъдат увеличени.

Косвени заинтересовани страни:

- Пешеходци: Освободени от автомобили тротоари и подобряване на пътната безопасност.
- Потребители на общественя транспорт: Подобряване на движението на общественя транспорт в проблемни участъци, в които понастоящем превозните средства на МГТ са блокирани от паркирани в нарушение автомобили, облекчаване на трафика, респ. ускоряване на градския транспорт, очакван приток на пътници, респ. повишаване на ефективността на градския транспорт и повече инвестиции, насочени към подобряването му.
- Екологични организации: Намаляването на автомобилния трафик и подобряване на качеството на въздуха ще отговорят на техните цели за устойчиво развитие.

4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:

Вариант 1: „Без действие“

Описание:

В случай на бездействие ситуацията няма да се промени, приходите за Столична община няма да се увеличат, цените ще са нерелевантни към настоящите икономически условия, проблемът с паркирането ще продължи да се задълбочава, степента на моторизация ще продължи да нараства, качеството на въздуха ще продължи да се влошава, а общественият и велосипедният транспорт ще понижат качеството си.

Положителни (икономически, социални, екологични) въздействия:

- Положителните въздействия при избиране на този вариант са единствено социални поради липса на промени, които да предизвикат изменения в навиците на гражданите.

Отрицателни (икономически, социални, екологични) въздействия:

- Задълбочаване на проблема с паркирането, особено в централните градски части.
- Влошаване на качеството на живот в средносрочен план (до 1-2 години) в кварталите, попадащи в обхвата на зона за платено паркиране.
- Увеличаване на задръстванията – поради постоянно нарастващия брой автомобили в София се очаква увеличаване на задръстванията, предизвикани от паразитен трафик и липса на регулирано паркиране в кварталите.
- Неблагоприятно екологично въздействие върху качеството на въздуха и регулирането на шумовото замърсяване.

Въздействия върху малките и средните предприятия:

- Не се наблюдават значими въздействия върху малките и средните предприятия.

Административна тежест:

- Приемане на вариант „Без действие“ ще продължи практиката за таксуване с хартиени талони, което е пречка за въвеждането на автоматичен контрол. По този начин са необходими десетки контрольори, които ръчно проверяват автомобилите за платена сума, вместо да контролират паркирането там, където наистина има нужда от контрол.

Вариант 2: „Приемане на предложените промени“

Описание:

Приемане на предложените промени ще доведат до повече приходи за Столична община, които да се инвестират в изграждане на паркинги в кварталите и подобряване на градския транспорт. По този начин цялостно ще се реши проблемът с паркирането, като се осигурят по-рестриктивни правила за паркиране в централните градски части и кварталите с най-висока степен на проблеми в паркирането, ще се осигурят повече места за живущите и ще се подобри контролът.

Положителни (икономически, социални, екологични) въздействия:

- Разрешаване на проблема с паркирането на живущите в зони за платено паркиране.
- Подобряване на качеството на живот в средносрочен план (до 1-2 години) в кварталите, попадащи в обхвата на зона за платено паркиране.
- Намаляване на задръстванията: По-доброто регулиране на паркирането ще доведе до намаляване на трафика в централните части на града.

- Благоприятно екологично въздействие върху качеството на въздуха и редуцирането на шумовото замърсяване.
- Подобряване на обществения транспорт: По-добрата организация и контролът на паркирането ще освободят проблемните участъци от маршрутите на обществения транспорт.
- Увеличаване на приходи: Промените в ценовата политика ще доведат до увеличение на приходите от паркиране, които да бъдат реинвестирани в изграждането на паркинги и подобряването на градския транспорт. Следната таблица представя прогноза за увеличението на приходите при приемане на промените. Извършените изчисления са в песимистичен план, като са направени следните допускания:
 - Броят потребители на почасово платено паркиране в Червена зона ще се намали с 20 %;
 - Броят потребители на почасово платено паркиране в Синя зона ще се намали с 5 %;
 - Броят потребители на почасово платено паркиране в Зелена зона ще се намали с 10 %;
 - Броят потребители на почасово платено паркиране новите подзони, включени в рамките на Зелена зона ще се намали с 25 % спрямо текущата Зелена зона, отнесено към жителите на съответната зона;
 - Броят на нарушителите, на които се поставя скоба ще се намали с 35 %;
 - Местата в режим „служебен абонамент“ ще запълнят дадената им квота от 20/100 от всички места в централните зони.

| | Приходи 2024 | Прогнозни приходи |
|---------------------------------|---------------|-------------------|
| Почасово платено паркиране: | 20 268 022,54 | 71 866 826,40 |
| Локално паркиране в зона: | 3 983 413,95 | 9 655 708,33 |
| Служебен абонамент: | 8 891 440,00 | 14 142 575,00 |
| Скобиране, репатриране, фишове: | 7 536 625,00 | 14 838 008,33 |
| Общо: | 40 679 501,49 | 110 503 118,07 |

Отрицателни (икономически, социални, екологични) въздействия:

- Недоволство сред живущите в квартали, които до момента не са били част от зона за платено паркиране, тъй като ще се наложи те да заплащат винетен стикер.
- Недоволство сред водачите, тъй като се увеличават цените за почасово платено паркиране.
- Преходни затруднения: Прилагането на новите правила може да създаде временно объркване и затруднения в адаптацията на жителите на града.
- Необходимост от изготвяне на проекти и поставяне на пътни знаци и маркировка.

Въздействия върху малките и средните предприятия:

- Повишени разходи за паркиране: Микро-, малките и средните предприятия могат да бъдат засегнати от увеличението и рестрикциите за паркоместа в режим „служебен абонамент“. Въпреки това, предложеният разширен обхват на зоните за платено паркиране е наситен с достатъчно покритие от обществен транспорт.
- Подобряване на бизнес средата: От друга страна, очакваното преориентиране на определен брой граждани към пешеходен, велосипеден и обществен транспорт може да увеличи потока от клиенти и да доведе до увеличаване на продажбите.
- Възможности за развитие: Предприятията, предлагащи услуги, свързани с паркирането или алтернативни транспортни решения (като таксите и споделени превозни средства), могат да се възползват от новите условия и увеличеното търсене.

Административна тежест:

- При въвеждането на предложените промени се очаква увеличаване на заявленията за издаване на електронен винетен стикер за локално платено паркиране от страна на жителите в кварталите с нововъведена зона за почасово платено паркиране.
- При въвеждане на предложените промени се очаква да се облекчи драстично контролът на паркирането в зони за платено паркиране, тъй като се премахва хартиеният талон за почасово паркиране. Това ще даде възможност за автоматичен контрол и пренасочване на голяма част от контрольорите да бъдат пренасочени към кварталите без зони за платено паркиране.

5. Сравняване на вариантите:

| | | Вариант „Без действие“ | Вариант „Приемане на предл. промени“ |
|---------------|--------|---------------------------|---|
| Ефективност | Цел 1: | ниска | висока |
| | Цел 2: | ниска | висока |
| | Цел 3: | ниска | висока |
| | Цел 4: | ниска | средна |
| Ефикасност | Цел 1: | ниска | висока |
| | Цел 2: | ниска | висока |
| | Цел 3: | ниска | висока |
| | Цел 4: | ниска | средна |
| Съгласуваност | Цел 1: | ниска | висока |
| | Цел 2: | ниска | висока |
| | Цел 3: | ниска | висока |
| | Цел 4: | ниска | висока |

6. Избор на препоръчителен вариант:

С оглед на гореописаните положителни, отрицателни и специфични въздействия, както и целите, които Столична община сама си е поставила чрез редица стратегически документи, се препоръчва избиране на вариант „Приемане на предложените промени“.

6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант:

- При въвеждането на предложените промени се очаква увеличаване на заявленията за издаване на електронен винетен стикер за локално платено паркиране от страна на жителите в кварталите с нововъведена зона за почасово платено паркиране.
- При въвеждане на предложените промени се очаква да се облекчи драстично контролът на паркирането в зони за платено паркиране, тъй като се премахва хартиеният талон за почасово паркиране. Това ще даде възможност за автоматичен контрол и пренасочване на голяма част от контрольорите да бъдат пренасочени към кварталите без зони за платено паркиране.

6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант?

Не се създават нови и не се засягат съществуващи регулаторни режими и услуги.

6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант?

Не се създават нови регистри.

6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?

Актът не засяга пряко МСП.

6.5. Какви са потенциалните рискове от прилагането на препоръчителният вариант?

Потенциален риск от предприемане на вариант „Приемане на предложените промени“ е свързан с обществено недоволство и осуетяване на прилагането на промените. Въпреки това се очаква след прилагане на промените в краткосрочен план общественото настроение да се промени към предимно положително.

7. Консултации:

Проектът на наредба ще бъде публикуван за обществени консултации на основание чл. 26 от Закона за нормативните актове на интернет страницата на Столичната община/Столичния общински съвет. Срокът за получаване на предложения и становища ще бъде 30 дни.

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

Предложените промени са съобразени с действащото законодателство и Конституцията на Република България, както и с приложимото първично и вторично право на Европейския съюз и не противоречат на релевантните императивни норми.

9. Изисква ли се извършването на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?

Не се изисква цялостна предварителна оценка на въздействието.

10. Приложения: Няма

11. Информационни източници:

- Прогнозни данни, данни от преброявания и информация за местата, броя издадени винетни стикери и пр., предоставени от „Център за градска мобилност“ ЕАД.
- Програма за София: План за интегрирано развитие на Столична община за периода 2021 – 2027 г. (ПИРО), приет с Решение № 749 на Столичния общински съвет от 25.11.2021 г.;
- Визия за София: Дългосрочна стратегия за развитие на София и крайградските територии до 2050 г., приета с Решение № 324 на Столичния общински съвет от 23.07.2020 г.;
- План за устойчива градска мобилност (ПУГМ), приет с Решение № 379 на Столичния общински съвет от 27.06.2019 г.

12. Име, длъжност, дата и подпис на лицето, отговорно за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:

06.06.2025 г.

.....
.....
Андрей Зографски
(общински съветник)