

## **ПРОЕКТ НА КОНЦЕПЦИЯ ЗА ЗОНИ ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ И КОНТРОЛ НА ПАРКИРАНЕТО НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА**

Концепцията за паркирането трябва да бъде разработена в мащаба на цялата територия, макар че основният фокус на проблемите по паркиране може да бъде ограничен до един много по-малък район. Концепцията за паркирането оказва влияние върху цялата територия, като се има предвид развитието на проблема в централната градска част.

Концепцията за паркирането се разработва в рамките на националните и общинските правила, които са валидни за територията на Столична община.

На базата на тази законова рамка се формулира конкретната концепция за паркирането.

Конкретните решения относно паркирането са разработени за конкретен район и са насочени към решаване на конкретните проблеми по паркиране в този район.

Във връзка с формулирането на конкретен план за действие за решаване на проблеми по паркирането в определен район, настоящият доклад разглежда конкретно центъра на София, където най-ясно са изразени сериозните проблеми по паркирането и където са провеждани и се провеждат проучвания за получаване на количествено измерима информация за действителното състояние на паркирането. В този смисъл концепцията за паркирането дава рамковата структура за справяне с проблемите по паркиране на територията на Столична община и насоки за конкретните действия за решаване на проблема с паркирането в центъра.

### **I. ОСНОВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА КОНЦЕПЦИЯТА ЗА ПАРКИРАНЕ**

Настоящата концепция за паркирането дава рамковата структура за разработване на конкретни решения на проблемите по паркиране и важи за всички райони на София. При всички случаи конкретните решения трябва да бъдат специално разработени, за да отговарят на конкретните характеристики на ситуацията. Паркирането има пряка връзка с различни социално-икономически функции на района, отнасящи се например до посещения на офиси, училища, болници, за пазаруване, както и за живееене. Това води до разнообразие във времето на използване на автомобилите, приемливото разстояние, което трябва да се измине пеша, продължителността на паркиране, пиковите часове на търсене, приемливата заетост и т.н.

Основата на концепцията за паркирането за даден район винаги трябва да бъде внимателният анализ на съществуващите проблеми по паркиране. Количественото определяне на проблемите по паркиране дава насоката за намиране на правилно решение. Мерките по паркиране при всички случаи трябва да бъдат формулирани за райони, които са единни от социално-икономическа гледна точка и това е единственият начин, по който след въвеждане на мерките по паркиране ще се избегне пренасочването на проблемите към съседните райони.

Трите основни елемента на концепцията за паркирането са:

- **Капацитет;**
- **Правила ;**
- **Изпълнение.**

Решаването на проблемите, свързани с движението и паркирането в центъра на града, изиска не само мерки относно паркирането, но и стратегия относно бъдещата улична мрежа и структурата и използването на обществения транспорт.

По отношение на паркирането по-голямо внимание заслужават следните действия:

- По-строго прилагане на правилата за паркиране;
- Насърчаване на преминаването от улично (и незаконно) към извън улично паркиране в паркинги и гаражи;
- Активно стимулиране на изграждането на гаражи в новостроящите се сгради в центъра на София;
- Идентифициране и даване на приоритет на целевите групи в политиката по паркирането (т.е. живущи, посетители, работещи и инвалиди);
- Осигуряване на стабилна законова база на концепцията за паркиране и прилагането й;
- Организация на дейностите по паркиране и прилагането на правилата на територията на Столична община;
- Подобряване на контрола и управлението на автомобилния трафик като цяло.

## 1. КАПАЦИТЕТ ЗА ПАРКИРАНЕ

Както беше споменато, трябва да бъде постигнато равновесие между търсенето и предлагането в дадена територия. В центъра на града в момента има недостиг на капацитет за паркиране, който в следващите години ще нарасне, ако не се предприемат мерки. Само за осигуряването на места за паркиране за нарастващото търсене в следващите десет години ще са необходими около 10,000 нови паркоместа за общодостъпно ползване. Освен

това е необходим нов допълнителен капацитет, за да може да се осъществи преориентация от улично към извън улично паркиране.

Общийят брой на необходимите паркоместа, разположени в центъра на града може да бъде обобщен по следния начин:

|  |        |
|--|--------|
| 1. Необходимо бъдещо предлагане:<br>паркоместа               | 32,016 |
| 2. Съществуващо предлагане:<br>паркоместа                    | 13,364 |
| а) Улично паркиране<br>паркоместа                            | 10,734 |
| б) Извънучично паркиране<br>паркоместа                       | 2,630  |
| 3. Необходими нови паркоместа за изграждане:<br>паркоместа   | 18,652 |
| а) Улично паркиране<br>паркоместа                            | 4,200  |
| б) Извънучично паркиране (в т.ч. P&R паркинги)<br>паркоместа | 14,452 |

Когато при строителните проекти отсъства възможност за осигуряване на необходимия капацитет за паркиране, може да се пристъпи към осигуряване на т.нар. "Паркингов фонд", при който разработващите проекта плащат определена сума за всяко едно паркомясто, което не може да се реализира в рамките на проекта (под определен минимум). Това е известно още и като "cash-in-lieu" ("пари в замяна"). Парите от този Паркингов фонд могат да се инвестират в създаване на паркинги на други места в района.

В Карт A-1 по-долу са представени препоръките по отношение на капацитета за паркиране в София.

#### *КАРТ А-1 ПРЕПОРЪКИ ОТНОСНО КАПАЦИТЕТА ЗА ПАРКИРАНЕ В СОФИЯ*

- Строеж на нови многоетажни паркинги (под и над земята), както за посрещане на нарастващото търсене, така и като алтернатива на уличното паркиране.
- Да се даде приоритет на изграждането на нови паркинги в административния център на града.
- Да се осигури достатъчен капацитет за паркиране при новоизграждащите се проекти.
- Редовно преразглеждане на нормите за паркиране.

## 2. РЕГУЛИРАНЕ НА ПАРКИРАНЕ

### 2.1. ЗОНИ ЗА ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ

В бъдеще трябва да бъдат премахнати всички места за безплатно (свободно) паркиране. При този сценарий паркирането ще бъде краткотрайно платено улично паркиране или улично паркиране с разрешителни (като разрешителните ще се получават срещу определена такса), или извън улично платено паркиране (както краткотрайно, така и дълготрайно паркиране). Зоните следва да се използват само за краткотрайно паркиране, тъй като основните им функции са да обслужват паркирането от посетители.

Оказва се, че платеното паркиране е най-ефикасният начин за редуциране на продължителността на паркиране, при условие, че се спазват разпоредбите относно паркирането и че съществуват алтернативи на продължителното паркиране. Този ценови механизъм ще бъде използван за постигане на по-равномерно разпределение на натоварването при паркиране в центъра на София. Таксите за паркиране трябва да бъдат диференциирани, като уличното паркиране е по-скъпо от извън уличното и паркирането в силно натоварените райони е по-скъпо, отколкото в другите райони.

### 2.2. ОБОСОБЯВАНЕ НА НОВИ ЗОНИ ЗА ПАРКИРАНЕ

#### 1. ОБХВАТ

Предвид значителната територия и обусловения географски и административен център работната група предложи обособяване на три зони за кратковременно платено паркиране (*вж. ПРИЛОЖЕНИЕ I*), а именно:

- ❖ „СИНЯ ЗОНА” - оградена от булевардите - „Сливница”, „Васил Левски”, „Ген. М. Д. Скобелев” и „Христо Ботев”
- ❖ „ЗЕЛЕНА ЗОНА” - оградена от булевардите и улиците – бул. „Княгиня Мария Луиза”, ул. „Белоградчик”, ул. „Веслец”, ул. „Клокотница”, ул. „Будапеща”, ул. „Козлодуй”, ул. „Константин Стоилов”, бул. „Ген. Данаил Николаев”, бул. „Евлоги и Христо Георгиеви”, бул. „Пенчо Славейков”, бул. „Ген. Едуард И. Тотлебен”, бул. „Ген. Михаил Д. Скобелев”, ул. „Опълченска”;
- ❖ „ЖЪЛТА ЗОНА” - оградена от булевардите и улиците „Владайска река”, ул. „Градинарска”, ул. „Резбарска”, ул. „Васил Кънчев”, ул. „Река Велека”, ул. „Александър Екзарх”, бул. „Ботевградско шосе”, ул. „Боян Магесник”, ул. „Слатинска”, ул. „Иван Щерев”, ул. „Атанас Узунов”, ул. „Манастирска”, ул. „Гео Милев”, ул. „Коста Лулчев”, бул. „Шипченски проход”, ул. „Христо Чернопеев”, бул. „Цариградско шосе”, ул. „Тинтява”, ул. „Самоков”, бул. „Драган Цанков”, бул. „Пейо Яворов”, бул. „Никола Вапцаров”, улици около болница „Токуда”, бул. „Черни връх”, ул. „Хенрих Ибсен”,

бул. „Гоце Делчев”, ул. „Житница”, бул. „Никола Мушанов”, бул. „Възкресение”, бул. „Вардар”, ул. „Сава Михайлов”, ул. „Тодор Икономов”, ул. „Иван Грозев”, ул. „Иван Хаджиенев”, ул. „Хайдут Сидер”, ул. „Крум Стоянов”; ул. „Йосиф Щросмайер”, ул. „Скопие”, бул. „Княгиня Мария Луиза”

*Забележки:*

- ❖ Зоните за кратковременно платено паркиране изключват всички зелени площи на територията на гр. София.
- ❖ Границните улици между две зони да се отнасят към по-скъпата зона за кратковременно платено паркиране.

В границите на „ЖЪЛТА ЗОНА” се обособява зона с приоритетно развитие, включваща следните 2 части:

- Част първа, оградена от булевардите и улиците „Ген. Данай Николаев”, бул. „Ситняково”, ул. „Гео Милев”, ул. „Коста Лулчев”, бул. „Шипченски проход”, ул. „Христо Чернопеев”, бул. „Цариградско шосе”, бул. „Евлоги и Христо Георгиеви”;
- Част втора, оградена от булевардите и улиците „Драган Цанков”, ул. „Митрополит Кирил Видински”, ул. „Йосиф Петров”, бул. „Джеймс Баучър”, ул. „Богатица”, ул. „Бяла черква”, бул. „Петко Тодоров”, бул. „Акад. Иван Евстатиев Гешов”, бул. „Константин Величков”, ул. „Габрово”, ул. „Скопие”, бул. „Княгиня Мария Луиза”, ул. „Опълченска”, бул. „Ген. Михаил Д. Скобелев”, бул. „Ген. Едуард Тотлебен”, бул. „Пенчо Славайков”, бул. „Евлоги и Христо Георгиеви”.

### 3. ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ НА ПАРКИРАНЕТО

С цел осигуряването на места за паркиране за всички желаещи, предвид направените изследвания „търсене – предлагане”, в съответните зони за кратковременно платено паркиране продължителността за паркиране следва да бъде съответно:

- ❖ За „Синя зона” – 2 часа;
- ❖ За „Зелена зона” – 3 часа;
- ❖ За „Жълта зона” – 3 часа. При промяна на нормативната уредба (ЗДвП и НОДТСО) би могло да се увеличи престоя в тази зона съответно на 4 часа.

### 4. ЦЕНИ - ЗА ПАРКИРАНЕ И ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА ДЕЙНОСТТА

#### 4.1. ПО ЗОНИ

Относно цените на паркиране в отделните зони, работната група предлага минималното ценообразуване да бъде на стойност от 1 лв./час. Цените за паркиране в отделните зони ще бъдат предложени за гласуване както следва:

- ❖ За „Синя зона“ – 3 лв./час;
- ❖ За „Зелена зона“ – 2 лв./час;
- ❖ За „Жълта зона“ – 1 лв./час.

Заплащането ще става посредством използваните досега начини – чрез талон или чрез изпращане на кратко съобщение (SMS) на номер, уникален за всяка зона и респ. с различно тарифиране.

#### 4.2. СЛУЖЕБЕН АБОНАМЕНТ

Таксуването на услугата „служебен абонамент“ да бъде пропорционално на това в отделните зони за паркиране, а именно:

- ❖ За „Синя зона“ - 700 лв./мес. с включено ДДС;
- ❖ За „Зелена зона“ - 500 лв./мес. с включено ДДС;
- ❖ За „Жълта зона“ - 300 лв./мес. с включено ДДС.

Цената е формулирана така, че да надхвърля размера на кратковременното платено паркиране в съответната зона за един месец при пълна заетост на даденото паркомясто.

#### 4.3. ПРЕДПЛАТЕНИ КАРТИ ЗА ПАРКИРАНЕ

Създаването на предплатените карти за паркиране имат за цел да улеснят шофьорите, особено, когато се движат и паркират непрекъснато в отделните зони. Това би спестило значително времето за заплащане на паркирането им в съответната зона, както и би свело до минимум възможността за санкциониране. Цените на предплатените карти ще бъдат създадени и обнародвани след обособяването на отделните зони за паркиране.

#### 4.4. ПРЕФЕРЕНЦИАЛНО ПАРКИРАНЕ ПО ПОСТОЯНЕН АДРЕС

Цената на стикера за преференциално паркиране на ППС по постоянен адрес да бъде определена на база себестойност и да бъде еднаква за трите зони за кратковременно платено паркиране.

#### 4.5. БЛОКИРАНЕ С ТЕХНИЧЕСКО СРЕДСТВО ТИП „СКОБА“ И ПРИНУДИТЕЛНО ЕВАКУИРАНЕ

Цените на отделните услуги, обслужващи контрола по паркиране и извършвани от Център за градска мобилност, под. Паркиране и мобилност, също да бъдат предложени за актуализиране. Те са формирани на база себестойност, отчитайки всички дейности и разходи по тяхното обслужване и са съответно:

- ❖ За блокиране на неправилно паркирано ППС чрез техническо средство (тип „скоба“) – 15.47 лв. с включено ДДС;

- ❖ Принудително евакуиране на неправилно паркирано МПС – 83.28 лв. с включено ДДС;
- ❖ Подготовка за принудително евакуиране на неправилно паркирано МПС – 29.00 лв. с включено ДДС;
- ❖ Подготовка от място за принудително евакуиране на неправилно паркирано МПС – 19.00 лв. с включено ДДС.

Постъпленията от събираните такси могат да бъдат използвани целево за изграждането на открити паркинги в началото на Зелената и/или Жълта зони или за подобряване на качеството на предлаганите от “Центрър за градска мобилност” ЕООД услуги.

## 5. ОБОЗНАЧАВАНЕ

Предлаганията от работната група вариант при обозначаването на зоните е да бъде използвана единна табела с цвета на съответната зона, за което трябва да се направят необходимите нормативни промени, както в Закона за движение по пътищата, така и в наредбата за организация на движението на територията на СО. Обсъден бе и варианта в който тази комбинирана и единна табела да се поставя в началото на всяка улица или булевард от съответната зона, указваща началото на зоната и в нейния край – указваща края на действие на тази зона (*вж. ПРИЛОЖЕНИЕ 2*).

След приемане на новите зони за паркиране Център за градска мобилност да направи разяснителна кампания за новия териториален обхват на съответните зони, начините на тяхното обозначаване и заплащане.

## II. ИЗГРАЖДАНЕ НА ПАРКИНГИ

### 1. БУФЕРНИ ПАРКИНГИ

Работната група разглежда варианта за изграждане на надземни паркинги на 6-8 основни подхода към централната градска част, които да поемат голяма част от навлизящите в ЦГЧ автомобили (*вж. ПРИЛОЖЕНИЕ 3*).

Удачен е и подхода за изграждане на паркинги и на границите на Жълта зона или на входа и изхода на Зелена зона, за да може количеството на приходящите автомобили да се редуцира още в началото на навлизането им в града.

### 2. ПАРКИНГИ ОКОЛО СТАНЦИИТЕ НА МЕТРОТО

В процес на изграждане са паркинги към метростанциите на Лъвов мост, Черни връх и Интерекспо центъра, като в други части на зоната в близост има наличие на подземен гараж (ул. „Витоша”, под „НДК”).

### 3. ПОДЗЕМНИ ПАРКИНГИ

Столична община предвижда изграждането на 43 подземни паркинги в ЦГЧ (*вж.* **ПРИЛОЖЕНИЕ 4**), като тук се изключва варианта за изграждането на паркинги под дворовете на училищата. За всички останали ще се търси законово и конструктивно решение за тяхното реализиране, както и необходимото финансиране.

Входовете на подземните паркинги в новостроящите се сгради на територията на Столична община ще бъдат взимани предвид при проектирането на съответната зона, в която попадат те.

### III. ОПТИМИЗИРАНЕ НА ПАРКИРАНЕТО

1. Предвид подобряване на условията на живот и работа в ЦГЧ работната група предлага специализирано решение за екологичните автомобили, движещи се на територията на Столична община, а именно - електрическите автомобили да паркират свободно без такса в зоните за кратковременно платено паркиране, съобразени със съответната продължителност за всяка зона. Тяхното обозначаване ще става с винетни стикери по начин, идентичен с този на домуващите в „Синя зона“ на гр. София автомобили към настоящия момент;
2. Да се маркират в съответните зони и с необходимите знаци, както и да се оптимизират местата за паркиране и престой на такситата като част от обществения транспорт;
3. В хода на проектиране на отделните зони за паркиране Център за градска мобилност ще предложи на кои главни пътни arterии да се забрани изцяло спирането и паркирането, така че да се улесни преминаването на колите на МГТ, както и да не се създават предпоставки за задръствания;
4. Да се обособят и изградят бесплатни места за паркиране от „Центрър на градска мобилност“ ЕООД, под. „Паркиране и мобилност“ на мотоциклетите в съответните зони в съотношение 1 на 100.

### IV. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЯНА НА НОРМАТИВНАТА УРЕДБА

Обособяването на новите зони за паркиране, тяхното обозначаване (с табели и маркировка), продължителността на паркиране, новите цени за престой и „служебен абонамент“ налагат промени на нормативната уредба, а именно в Закон за движение по пътищата и в Наредбата за организация на движението на територията на СО.

Тези промени са насочени към по-голямо влияние върху цялото състояние на паркирането, по-ефективно прилагане на правилата за паркиране, повишаване нивото на спазване на правилата, намаляване на хаоса в уличното паркиране (включително забрана

за паркиране върху тротоара) и определяне на правилата за получаване на разрешително за паркиране. В следващото каре са резюмирани препоръките за промени в регулаторната и законодателната рамка.

#### **КАРЕ А-2 ПРЕПОРЪЧИТЕЛНИ ПРОМЕНИ НА РЕГУЛАТОРНАТА И ЗАКОНОДАТЕЛНАТА РАМКА**

- Унифициране на прилагането и контрола на наредбите по паркиране, установени от Общината.
- Промяна на чл. 171, т. 5 от ЗдвП, така че да се предвиди предприемането на принудителни мерки при определени нарушения.
- Промяна в Наредбата на Столична община, така че да се дефинират и да се диференцират таксите за прилаганите мерки при нарушаване на правилата за краткотрайно платено улично паркиране.

### **V. СТИМУЛИРАНЕ НА ВЕЛО- И ПЕШЕХОДНОТО ДВИЖЕНИЕ**

С реализирането на така предложеното зониране и чрез стимулиране на вело- и пешеходното движение се цели да се осигури достъп до ЦГЧ на всеки желаещ, като в същото време се цели да се намали трафика в тази част на града, както и да се намалят отделяните вредни емисии и прах от автомобилите, с което ще се повиши качеството на градската среда. В тази връзка „Центрър на градска мобилност“ ЕООД, под. „Паркиране и мобилност“ да обосobi и изгради безплатни места за паркиране на велосипедите при възможност извън зоните за кратковременно платено паркиране, а където е невъзможно – в съответните зони в съотношение 1 на 100. Освен предложените конкретни преференции за електрическите автомобили, осигуряването на удобства в ползването на алтернативен транспорт представя в дългосрочен план намеренията на Столична община за намаляване на емисиите от автомобилите и свеждане до минимум влошаването на качеството на въздуха.

### **VI. ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ С ПОЛИТИКАТА ПО ПАРКИРАНЕ**

#### **1. ОРГАНИЗАЦИОННА СТРУКТУРА**

Столична община трябва да бъде координиращ орган на политиката по паркирането. Общината взема решения относно капацитета на паркиране, тарифите при паркиране и т.н. Действителното осъществяване на дейностите по паркирането се извършва от „Центрър за градска мобилност“, под. „Паркиране и мобилност“ при стриктно съблудаване на рамките, установени от общинската политика по паркирането и след предоставяне на прогнозна оценка и план график за усвояване на новите зони за паркиране или обособяването на нови такива.

## 2. УПРАВЛЕНИЕ НА МОБИЛНОСТТА

За да се намали зависимостта от автомобилното движение в центъра, не е достатъчно да се приеме концепция за паркирането. Тя трябва да бъде съпроводена с мерки за намаляване на автомобилния поток, преминаващ през центъра. Следователно основните маршрути трябва да се насочат към околовръстния път на София.

Един важен елемент за намаляване на автомобилния поток, преминаващ през центъра, е наличието на (и лесният достъп до) висококачествена система на обществен транспорт, която е в състояние да обслужва ефективно пътуващите до работа и обратно. В това отношение е важно разширяването на метрото. Важно е също така останалата част от градския транспорт, включваща трамвайте, автобусите и тролейбусите, да осигури добро ниво на обслужване на пътниците и достъп до частите на града, които не се обслужват от метрото. Освен това разширяването на метрото дава добра възможност за развиващие на системата Park & Ride, чрез създаване на паркинги в близост до периферните станции на метрото.

Като цяло, тези мерки са насочени към намаляване на напрежението от страна на трафика през града, което ще доведе до по-малък необходим капацитет за паркиране в центъра на града. В Капе А-3 по-долу са резюмирани препоръките относно управлението на мобилността.

### КАПЕ А-3 ПРЕПОРЪКИ ОТНОСНО УПРАВЛЕНИЕТО НА МОБИЛНОСТТА В СОФИЯ

- Намаляване на преминаващия през центъра автомобилен поток.
- Стимулиране на компаниите и организациите да разработват схеми за управление на мобилността на персонала.
- Подобряване на обществения транспорт (включително метрото и всички наземни видове транспорт).
- Въвеждане на системата Park & Ride чрез създаване на паркинги в близост до периферните станции на метрото.

## 3. ПОЛИТИКА ЗА ПАРКИРАНЕ, ПРИЛОЖИМА КЪМ ЗОНИТЕ ИЗВЪН ЦЕНТЪРА НА ГРАДА

За зоните извън центъра на София трябва да бъде проведено паркингово проучване, за да се анализират и оценят количествено проблемите, с цел да се препоръчат подходящи и адекватни мерки за противодействие, тъй като винаги е необходимо прилагането на

конкретно разработени планове относно широко обхватен въпрос като паркирането. Там следва да се търси разумен баланс между уличното и извън уличното паркиране.

Относно зоните извън центъра на града, където достъпът до обществен транспорт е по-ограничен в сравнение с центъра, първата стратегия, която трябва да бъде следвана (като подходяща) е осигуряване на достатъчен капацитет за паркиране за посрещане на търсенето. В тази връзка капацитета за паркиране трябва да включва необходимия капацитет за жилищните квартали, както и центровете за социална и търговска дейност. Когато паркирането по улиците и в надземни паркинги стане прекалено натоварено (т.е. през целия ден заетостта надвишава 85%) са необходими допълнителни мерки.

В предимно жилищните райони възприетата паркингова стратегия трябва да подсигурява при всички случаи достатъчно места за паркиране. Когато паркирането стане прекалено натоварено трябва да се обмисли започването на строителство на паркинги-гаражи за нуждите на живущите. От гледна точка на оптимизиране на разходите за предпочтитане са надземните паркинги, въпреки че в някои случаи те имат отрицателен ефект върху качеството на градската околна среда. В такива случаи трябва да се обмисли също и строителството на подземни паркинги. Освен това окончателното решение ще бъде повлияно от склонността на живущите да заплащат по-високи цени за паркиране в замяна на по-добрата градска среда. При това положение всяко ново строителство трябва да осигурява достатъчно места за задоволяване на нарасналите нужди на живущите в новите апартаменти. Броят на паркоместата, които следва да бъдат изградени се определя на база нормите за паркиране заложени в „Нормите за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на населените места“ установени от Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ).

Натовареността в зони със социални, културни и икономически центрове извън центъра на града следва модела на натовареност на часовете за работа и посещения в тези зони. Към момента проблемите с паркирането в тези зони все още на се твърде сериозни, но при последващо строителство положението с паркирането също може да се влоши. С нарастване на напрежението на базата на анализи ще бъдат формирани съответните мерки относно паркирането или възможните за предприемане инициативи. Тези препоръчки трябва да отговарят на конкретните ситуациянни, поведенчески и икономически условия в засегнатата територия.

В зависимост от тези условия може да се наложи разработването на вариант на решение, който от една страна да води до увеличен капацитет за паркиране, но също така да инкорпорира механизмите на регулиране на паркирането (като налагане на ограничения

във времетраенето на паркиране, въвеждане на зони за паркиране с разрешителни и приемане на схеми за управление на мобилността).

Подобно на новите жилищни сгради и новите социални, културни и икономически центрове трябва да осигуряват достатъчен брой паркоместа, които се определят от нормите за паркиране на МРРБ. В зоните с висока концентрация за предпочитане е само определени сгради да имат паркинги, тъй като те могат да бъдат използвани и от околните, като по този начин се оптимизира използването на съоръженията за паркиране.

Първите области където може да се наложи въвеждането на мерки за паркиране са тези непосредствено до центъра на града. Предложените мерки за центъра като зони за паркиране и засиления контрол върху продължителността на паркиране в Синята зона, могат да доведат до засилване на напрежението в околните райони, които имат предимно смесен характер и комбинират жилищни сгради с (предимно малки) магазини, офиси и други видове бизнес. Когато напрежението в тези зони нарасне извънредно ще бъде необходимо вземането на допълнителни мерки, които могат да включват:

- *Въвеждане на зони за паркиране само с разрешителни в зоните около центъра на града.* Живущите, предприемачите и работещите в зоната могат за кандидатстват за разрешително в рамките на зоната. За посетителите ще има места за краткотрайно паркиране. Установените зони за паркиране с разрешително ще наподобяват системата възприета в центъра на града, но могат да не бъдат толкова строги (в зависимост от обстоятелствата в конкретната зона). Освен това: (i) броят на разрешителните за домакинство или офис може да бъде по-голям в заобикалящите територии отколкото в центъра; (ii) цените на краткотрайното паркиране и на разрешителните могат да бъдат по-ниски от тези в центъра; и (iii) позволеното време за платено паркиране може да бъда удължено (например четири часа). Чрез въвеждането на зони за паркиране с разрешително в районите около центъра напрежението от увеличения поток идващ от центъра ще бъде овладяно и няма да се пренесе изцяло в заобикалящите територии. Въпреки това е възможно да има такова пренасяне на напрежението в съседните зони (все по-далеч от центъра), тъй като пешеходните разстояния до центъра стават прекалено големи.
- *Въвеждане на Park N'Ride съоръжения.* Тази схема ще се отрази предимно на работещите, идващи с автомобил да центъра. С въвеждането на зони за паркиране с разрешително местата за дълготрайно паркиране както в центъра, така и в заобикалящите го територии ще останат много малко. За вероятните работещи ще бъде по-удобно да паркират в предградията или на крайните спирки на Метрото (или обществения транспорт) и да използват обществен транспорт за пътуване до

центъра на града, отколкото да идват с личния си автомобил. При такава схема ще трябва да се подсигурят места за паркиране на най-удобните станции. Ще бъде необходимо провеждането на обществена кампания рекламираща използването на P&R съоръжения, включително запомнящи се фрази и обозначения, и висококачествени съоръжения като: (i) сигурност и безопасност; (ii) подходящ дизайн за удобство; (iii) лесен достъп до околните пътища и връзки между паркингите и обществения транспорт; и (iv) кратки пешеходни разстояния между паркингите и транспортните съоръжения. В Каре А-4 по-долу са резюмирани препоръките по отношение политиката на паркиране в зоните извън центъра на града.

#### **КАРЕ А-4 ПРЕПОРЪКИ ЗА ПОЛИТИКАТА НА ПАРКИРАНЕ, ПРИЛОЖИМА КЪМ ЗОНИТЕ ИЗВЪН ЦЕНТЪРА НА ГРАДА**

- При настъпването на проблеми с паркирането трябва да се проведат проучвания на търсенето на паркоместа, за да се анализира и оцени количествено проблема/проблемите.
- Когато напрежението свързано с паркирането в жилищните квартали нарасне прекалено трябва да се обмисли строителството на паркинг-гаражи за нуждите на живущите.
- В зоните със социални, културни и икономически центрове трябва да бъдат разработени конкретни решения, които да водят до увеличение на капацитета и същевременно се въвеждат мерки за регулиране на паркирането.
- Новите жилищни и търговски центрове трябва да осигуряват достатъчен брой паркоместа за посрещане на новите нужди, като общият брой се базира на определените норми за паркиране. В зоните с висока концентрация за предпочитане е няколко сгради да ползват общ паркинг (вместо всяка сграда да изгражда отделен).
- Нормите за паркиране трябва да бъдат редовно актуализирани, в съответствие със съществуващите условия.
- Когато напрежението във връзка с паркирането в зоните около центъра нарасне прекалено в резултат на прилив на автомобили от центъра може да се обмисли въвеждането на зони за паркиране само с разрешителни.
- Въвеждането на схема Park N'Ride, насочена предимно към работещите пътуващи до центъра на града.

#### **С УВАЖЕНИЕ:**

Гр. София  
26.02.2010 г.

(ИНЖ. МАРЧЕЛО ДОКОВСКИ)

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2



### СИЯ ЗОНА PARKING ZONE



8.30-18.30ч.  
платено паркиране до 2 часа  
pre-paid parking up to 2 hours

с талони или SMS на № 1302  
with voucher parking or SMS to № 1302

Клиентите на българските мобилни оператори да изпращат SMS

с номера на автомобила. Извисва се както се вижда

Пример: CA 1234 AB-правило, SA 1234 AV-неправило

1 SMS=1 час=1 лев+стойността на SMS

Clients of the Bulgarian mobile operators can send SMS  
with the registration number of the car.

Write number as seen on plate.

Example: CA 1234 AB - correct, SA 1234 AV - false

1 SMS = 1 hour = 1 lev + price of a SMS



на нарушителите се поставят скоби  
тел.: \*1302; тел.: 980-46-39

clamps will be put on vehicles in violation  
tel.: \*1302; tel. 980-46-39



нарушителите се отстраняват принудително  
тел.: \*1302; тел.: 983-67-47

7:30-21:30 ч.

vehicles in violation will be towed away  
Tel.: \*1302; tel.: 983-67-47  
7:30 21:30