



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 02/93 77 591, Факс 02/98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, <https://council.sofia.bg>

РЕШЕНИЕ № 440

на Столичния общински съвет

от 20.07.2017 година

За 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 с Решение № 12473 от 23.11.2015 г. на ВАС по адм. дело № 4919/2015 г.).

Мотивите за приемане на настоящото решение са следните:

Съществуването на зони за платено паркиране в град София предоставя възможност за осигуряване на ред при паркирането, спазване на Закона за движение по пътищата, ограничава безразборното паркиране в кварталните улици и значително улеснява придвижването на пешеходци, родители с детски колички и колоездачи по обозначените за това места, които не са заети от паркирани ППС. За периода след въвеждането на режима за контрол на паркирането в централната градска част до настоящия момент значително се подобриха възможностите за паркиране, облекчен бе трафикът в центъра на града, което позволи извършването на устойчиви инвестиции в пътната инфраструктура и пешеходните зони. Обществените потребности налагат продължаване на политиката на контрол на паркирането, с цел осигуряване на възможност на живущите в съответните зони за паркиране да имат достъп до близки до дома им паркоместа, съответно-стопанските организации да могат да осъществяват по-лесно дейността си, осигурявайки възможност за паркиране на своите клиенти и посетители.

Заслужава внимание обстоятелството, че с наредбата се правят две групи предложения.

Първата група касае разширяване на обхвата на „зелена зона“ и промяна в началния и крайния час на режима на платено паркиране - вместо от 8 ч. - от 8.30 и вместо до 19 ч. - до 19.30 ч. в работен ден. Предвижда „синя зона“ да има и в събота до 18 ч., вместо до 14 ч., както бе досега. Не се предлагат други промени в тази уредба.

Втората група промени цели подобряване на юридическата техника на НОДТСО (наредбата), използването на коректна правна терминология, изясняване на статута на попадащите в зоната елементи - вече сред тях са и

други части от пътната инфраструктура, което понятие ще позволи контрол и в алеите и други, различни от улици и булеварди инфраструктурни елементи. Така единствената промяна в чл.54 е добавянето на израза „и други части от пътната инфраструктура - общинска собственост" след началото на разпоредбата „на улици, булеварди, площади и паркинги - публична общинска собственост". Посоченото е от решаващо значение, защото текстът на чл.54 от действащата редакция на НОДТСО е бил обект на съдебен контрол, като с влязло в сила решение Върховният административен съд (Решение №9045 от 24 юли 2015 г. на ВАС, седмо отделение, постановено по адм. д. № 11689 по описа за 2014 г.) е отхвърлил като неоснователни оплакванията за незаконосъобразност на текста и изрично е признал компетентността на Столичния общински съвет да въвежда посочения, действащ и до момента и оставащ непроменен с предложения текст на НИД НОДТСО режим на почасово платено паркиране на ППС. Част от втората група промени е и пар. 1 от ПЗР, с който се отменя дублиращ съдържанието на наредбата друг акт на СОС, който е по-стар и следва изрично да се отмени, с цел подобряване на правната регулация на материята.

1. В столичните райони „Средец" и „Лозенец" бяха проведени редица срещи и мероприятия, касаещи подобряване на условията за паркиране, организация на движението и на престоя на автомобили, включително допитвания до граждани, обсъждания по повод инициирани от гражданите подписки и писма за решаване на проблема с недостига на места за паркиране на автомобилите на гражданите в кварталите.

В предложението на кмета на район „Лозенец" от 2014 г. за включване на нови улици в обхвата на „Зелена зона" на територията на район „Лозенец" се съдържат конкретни искания за разширяване на посочената зона. Кметът на района посочва, че предложението е изготвено след проведена през лятото на 2014 г. информационна кампания, съвместно с „Център за градска мобилност" ЕАД, както и дискусии в социалните мрежи и организиране на открити приемни за гражданите. През м. януари 2016 г. предложението на кмета на район „Лозенец" от 2014 г. е допълнено, като обхвата му е определен в границите на: бул. „Евлоги и Христо Георгиеви", бул. „Драган Цанков", бул. „П.К. Яворов", бул. „Н. Й. Вапцаров", ул. „Атанас Дуков" „Люба Величкова", ул. „Сребърна", ул. „Хенрих Ибсен", ул. „Козяк", ул. „Славище", бул. „Арсеналски", бул. „Черни връх" до бул. „Евлоги и Христо Георгиеви". В последните доклади по темата се посочва още и че, в края на лятото на 2015 г., след реализацията на Инвестиционната програма на „Топлофикация - София" бяха реконструирани и възстановени тротоарите на 11 вътрешноквартални улици в горната част на кв. „Лозенец". През цялата 2016 г. са завършени и ремонтните работи по няколко други улици в района, включващи реконструкция на тротоарите, въпреки което обаче е налице все по-

сериозен проблем с безразборно паркирани автомобили по улици и тротоари. Кметът Дреков посочва, че *„все по-голяма част от живущите в района реагират изключително крайно, както срещу водачите на автомобили паркиращи в нарушение, така и срещу неефективните мерки, които се прилагат към момента за справяне с проблема. Невъзможността да бъдат поставени антипаркинг съоръжения по всички тротоари, да бъдат санкционирани незабавно всички автомобили паркирани върху тротоарите и да бъдат принудително премествани всички превозни средства, които унищожават публична общинска собственост и застрашават живота и здравето на гражданите, довеждат до ескалация на напрежението. Зачестяват случаите на саморазправа между шофьори и пешеходци, както и умишлено увреждане на неправомерно паркирани, върху тротоарите, автомобили”*.

За разширяване на обхвата на зелена зона в район „Лозенец“ са се обявили и живущите в района чрез множество писма, подписки и по време на дискусии на срещи с представители на районната администрация. В кореспонденцията на районния кмет се прави предложение за съобразяване с обществените потребности и нагласи и се предлага поетапното разширяване на зоната за платено почасово паркиране на част от територията на район „Лозенец“, като се започне с въвеждането ѝ в следните граници: Бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“, бул. „Драган Цанков“, ул. „Митрополит Кирил Видински“, ул. „Йосиф Петров“, бул. „Джеймс Ваучер“, ул. „Богатица“, ул. „Славище“, бул. „Арсеналски“, бул. „Черни връх“, до Бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“.

Идентични са и съображенията на кмета на район „Средец“ г-жа Мария Ачкова, която в множество свои писма и доклади до СО и СОС алармира за необходимостта от въвеждане на „Зелена зона“ за почасово паркиране в района между бул. „Цариградско шосе“, бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“, ул. „Мизия“, ул. „Хан Омуртаг“ и бул. „Михай Еминеску“ на територията на район „Средец“. В своя доклад от 02.06.2017 г. кметът Ачкова посочва, че предложенията за разширяване на „зелена зона“ са били допълнително разгласени чрез печатни материали и електронно обсъждане, като на 13 май 2017 г. по искане на граждани е проведена среща с представители на районната администрация и ЦГМ ЕАД, на която гражданите са изразили желанието си за решаване на проблема с паркирането чрез включването на части от района в зоните за почасово паркиране с цел намаляване на притока от автомобили и по-добрата организация на паркирането, която ще позволи освобождаването на зелените площи и тротоари от паркиращи понастоящем автомобили. С оглед посочените и други мотиви, кметът предлага, позовавайки се на чл. 21, ал.1, т.19 от ЗМСМА, посочените части от района да бъдат включени в зоните за почасово паркиране.

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 номер №9 и 10 към действащата НОДТСО. В чл.73 изрично са посочени нови подзони в зелена зона - от 21 до 25, вкл.

Изрично е пояснено в чл. 55 и че заплащането за паркиране става веднага, което следваше и от действащата редакция на текста, но предвид предложението от ЦГМ ЕАД по повод възникващи спорове между техни служители и водачи на паркирани ППС, се налага за изрично регулиране в предложениия смисъл.

2. Наред с това, при приложението на наредбата се констатира и необходимост от изменение на началния и крайния час на режима на почасово платено паркиране, като се предлага вместо от 8 ч. той да е валиден от 8.30 и вместо до 19 - до 19.30 ч. (промяна на чл.55 от наредбата). Така ще се предостави възможност на родителите, превозващи децата си до училища и детски градини, да престояват с автомобилите си в районите край тях - без да се налага да заплащат за това. Ще се постигне и втори положителен ефект - осигуряване на възможност на живущите в зоните да паркират по-лесно автомобилите си в зоната след прибирането си от работните си места, за която зона до 19.30 ч. важи режима на платено паркиране - което драстично намалява броя на паркираните автомобили.

Най-същественото изменение в тази връзка касае удължаването на действия на „синя зона“ в събота с 3.5 часа - от 8.30 до 18 ч., вместо досега действащия интервал - от 8 ч. до 14 ч. Тази промяна се налага, с оглед подобряване на условията за паркиране в зоните в първия почивен ден от седмицата, наличието на значителен трафик след 14 ч. и произтичащата от него невъзможност за осигуряване на места за паркиране в обхвата на зоните. Видно от приложението на наредбата от приемането на измененията ѝ в тези ѝ части досега, възможностите за паркиране драстично намаляват след 14 ч., когато преустановява действието на „синя зона“ - този факт е общоизвестен.

Същевременно се държи сметка за обстоятелството, че тъй като събота е неработен ден, продължаването на работния режим на зоните до 19.30 ч. не би постигнало обичайния за работен ден положителен ефект. Следователно, предложената мярка е балансирана, като държи сметка за интересите както на живущите в зоните за платено паркиране, така и в гражданите от други райони, посещаващи централната градска част през почивните дни.

3. Прецизирана е терминологията в чл.54, чл.63 и чл.71 от наредбата, като се добавя текст, касаещ попадащите в обхвата на зоните елементи - пояснява се, че това са не само улиците, булевардите и площи и паркинги, а и „други части от пътната инфраструктура - общинска

собственост", както бе посочено по-горе, така ще се създаде режим за паркиране и в свързващите улици, алеи и др.

4. В чл.104 се добавя ново изречение след края на актуалния текст, съгласно което редът за определяне на местата за зарядни станции на електромобили се определя със заповед на кмета на Столична община. Предложеното допълнение е необходимо, за да се уреди нормативно основанието за издаването на такива заповеди от кмета на Столична община. Нормативното разрешение е част от усилията на СО за насърчаване на екологични практики, в т.ч. за ползването на електромобили от гражданите с цел намаляване на вредните емисии от ППС.

5. В чл.115 се предвижда право на безплатно паркиране на ППС да бъде предоставено вече и на държавни и общински културни и научни институции. Целта на изменението е облекчаване на работата на посочените субекти, чиято дейност не е комерсиална, но е от определящо значение за обществеността и следва научните и културни институции да срещат институционална подкрепа за осъществяване на дейността си. По повод предложения в тази връзка на техни представители, на научните и културни институции се предоставя възможност да ползват безплатно паркиране на ППС, като контролът по добросъвестното упражняване на това право ще бъде осъществяван както досега от компетентните органи, определени в наредбата. Други промени не се предвиждат.

6. В чл.128 изрично се добавя текст, касаещ принудителното преместване на ППС - че става в работни дни от 18.30 ч. до 19.30 ч., а в събота - от 17 до 18 ч., както и през времето на действие на зоните за платено паркиране през следващите дни (след установяване на нарушението на ППС, което не е преместено). Промяната е по-скоро от технически характер, като изрично се регламентира възможността за принудително преместване едва в края на деня за съответния вид зона, съответно - през следващите дни, през които автомобилът е паркиран в зоната. Така гражданите ще са наясно с режима за принудително преместване на ППС и това би допринесло за повишаване не само на правната култура относно режима за принудително преместване, но и до превенция на забавянето в заплащане на наложени „скоби“, като ППС с поставени такива технически средства значително затрудняват намирането на свободни паркоместа и от живущите в зоните след 19.30 ч.

7. В пар. 1 от ПЗР се предвижда отмяна на Наредба за обществения ред при ползване на ППС на територията на Столична община (приета с Решение № 118 по Протокол № 60 от 13.10.2003 г., изм. и доп. с Решение № 508 по Протокол № 33 от 25.11.2004 г., изм. - Решение № 4284 от 21.06.2016г. по административно дело № 85/2016 по описа на Административен съд - София град). Посочения нормативен акт регулира обществени отношения, които са обект на уредба в действащата НОДТСО,

в резултат на което е налице формално противоречие - действат два нормативни акта от една и съща степен, които са с идентичен предмет. Предложеното изменение се налага с оглед на спазването на изричната разпоредба на чл. 10, ал.1 от Закона за нормативните актове: „Обществени отношения от една и съща област се уреждат с един, а не с няколко нормативни актове от същата степен". Отменяната с пар. 1 от ПЗР наредба е по-старият нормативен акт, след чието приемане е приета НОДТСО, в която по качествено нов начин са уредени обществените отношения, като НОДТСО е била обект на съдебен контрол и с влезли в сила съдебни решения са отхвърлени жалбите срещу нея.

I. 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 това решение. 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.

II. 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“ и „Средец“, 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;

- Драстично 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 настоящото решение 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.

III. 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.

Проекта 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 кратковременно 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, ал.1, 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 правовата 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 такса за паркиране в определените за това зони. Незаплащане на дължимата такса 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."

IV. 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 и удължаване на работно време за „Синя зона“)	
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: 15.06.2017 г.
Контакт за въпроси:	Телефон:
<p>1. Дефиниране на проблема:</p> <p>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.</p> <p>Липса на места за паркиране за живущите и работещите в София, както и за гостите на столицата.</p> <p>Влошено качество на въздуха в София - 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.</p>	

Налице е влошена градска среда в зоните, в които се 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.

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, липсата на места за паркиране и влошеното качество на атмосферния въздух. 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 МПС 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 дванадесет Столични района.

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 приходящи 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“.

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 снегопочистване;

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.

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 предложението за 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 пътните 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 „Средец“ /улиците около „Цар Иван Асен II“/ и район Лозенец /северно от бул. „Джеймс Баучър“, Долен Лозенец/ с прогнозен брой 4 854 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; 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;

С този вариант се прави допълнение в чл. 115 от наредбата, като се предлага право на безплатно паркиране на ППС на специално определени за целта места да имат освен държавни органи и организации, създадени със закон, решение на Министерския съвет или на Народното събрание, също така и държавни и общински културни и научни институти, като по този начин се постига равнопоставеност между тях, отчитайки необходимостта от предоставяне на такива права и на тези субекти.

С проекта на наредба се предлага и промяна на часовия диапазон за платено паркиране в „Синя“ и „Зелена зона“ в работни дни, а именно в интервала от 8,30 до 19,30 часа, както и увеличаване на времето на действие на зоната за платено паркиране в събота с 3,5 часа.

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 движат.

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 4 630 937 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 94 бр. служители, в т.ч. 60 бр. контрольори за платено паркиране, 24 бр. контрольори на екип „скоби“ и 10 бр. изпълнители, с общ прогнозен разход за работна заплата на годишна база в размер на 1 071 186 лв.

Прогнозните еднократни разходи за включване в зоните за платено

паркиране на 4 854 броя паркоместа са в размер на 2 538 077 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 200 бр. технически средства за принудително задържане тип „скоба“; осигуряване на 12 броя специализирани автомобили за екипи „скоби“; 3 бр. автомобили за изграждане и поддръжка на „знаково стопанство“; разходи за 100 бр. PDA устройства; разходи за изграждане на терени за паркиране в комплекс „Яворов“. Това е размерът на еднократната инвестиция, която общинското дружество следва да направи.

След осъществяване на еднократния разход от 2 538 077 лв., “Център за градска мобилност” ЕАД ще реализира годишни приходи от разширение на „Зелена зона“ за почасово платено паркиране в размер на 4 630 937 лв., а разходът за същия период по разчети на общинското дружество ще възлезе в размер на 1 071 186 лв. Т.е. след първоначалната инвестиция дружеството ще реализира нетни приходи от тази дейност в прогнозен годишен размер от 3 559 751 лв.

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 6 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;
- рекламно – информационно обслужване в обществения транспорт;
- финансиране, изграждане, експлоатация и поддръжане 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 улеснят 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. Сроктът 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 консултациялни 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“

<i>Предложение за разширение на "Зелена зона"</i>	
Район	прогнозен бр. паркоместа
1. Район "Лозенец"/северно от бул. "Дж. Баучър", долен Лозенец	3630
2. Район "Средец"/Улици около "Цар Иван Асен II"	1224
ОБЩО:	4854
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 6 месеца
Прогнозни разходи/еднократни за включване в зоните за платено паркиране на нови 4854 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" и район "Средец", за включване обхвата на действие на зоната за почасово платено	1 123 077 лв.

<p>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.</p>	
<p>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.</p>	<p>15 000 лв.</p>
<p>Необходим брой технически средства за принудително задържане тип "скоба" - 200 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".</p>	<p>30 000 лв.</p>
<p>Необходим брой специализирани автомобили за екипи "Скоби" - 12бр. автомобила Предвижда се в обхвата на нововъведените в "Зелена зона" участъци, да се обособят 6 нови райони за контрол на екипите за принудително задържане, същите работещи на двусменен режим. Прогнозна стойност е до 20 000 лв. Конкретния размер на сумата за закупуване на автомобилите ще бъде определен след провеждане на процедура по обявяване на обществена поръчка за закупуване на необходимия брой автомобили за осъществяване на контрола по паркиране в новообособените зони.</p>	<p>240 000 лв.</p>

<p>Необходим брой автомобили за "Знаково стопанство" за изграждане и поддръжка-3 бр. автомобила</p> <p>Във връзка с разширяването на обхвата на зоната за почасово платено паркиране, въвеждането на новите участъци в експлоатация и необходимостта от поддръжка е необходимо закупуването на 2 бр. товарни буса с товарносимост до 1.5 тона и 1 бр. лекотоварен автомобил тип "пикап" и оборудването им с агрегати и техника за специализирания вид дейност. Предвидената сума до 20 000 лв. средно за автомобил, е на база пазарни цени на автомобили втора употреба, с включено оборудването на автомобилите/агрегат, ударопробивна машина, електрожен, флекс, инструменти необходими за реализация на изпълняваните дейности/.</p>	<p>60 000 лв.</p>
<p>Разходи за PDA устройства 100 бр.</p> <p>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.</p>	<p>170 000 лв.</p>
<p>Разходи за изграждане на терени за паркиране в комплекс "Яворов"Изграждането на отредените, но неизградени към настоящия момент, площадки за паркиране в частта на ж.к. Яворов, от Район "Средец" ще регламентира паркирането, ще преустанови паркирането в нарушение в зелени площи от приходящи автомобили и ще облекчи придвижването в</p>	<p>900 000 лв.</p>

комплекса. Посочената стойност е прогнозна и е на база осреднени пазарни цени за изграждане на подобни терени за паркиране. Конкретния размер на сумата за изграждане на площадките за паркиране, със стоманобетонени паркинг елементи, с обща площ 4 620 кв. м., ще бъде определен след провеждане на процедура по обявяване на обществена поръчка за изграждане на терени за паркиране в комплекс "Яворов" .	
	ОБЩО: 2 538 077 ЛВ.
Прогнозни разходи за работна заплата/постоянни на годишна база	
Необходим брой служители за издаване на винетни стикери в ново обособения офис- 4 бр.	42 121 лв.
Необходим брой контрольори за контрол на платеното паркиране - 60бр.	599 544 лв.
Необходим брой контрольори за екипи "Скоби" - 24бр.	369 567 лв.
Необходим брой изпълнители "Знаково стопанство" - 6 бр.	59954 лв.
	ОБЩО: 1 071 186 лв.
	ОБЩО РАЗХОД И: 3 609 236
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 4854 бр. умножен по средния приход за едно паркомясто, на база 2016г. година, в зелена зона, като е отразен и очаквания ефект от въвеждането на платената зона за паркиране, с	2 003 404 лв.

освобождаване на 25% паркоместа.	
Прогнозни приходи за годишен период от принудително задържане с техн. средство скоба Посочената стойност е прогнозна. Прогнозата е за резултата от контролната дейност на 12 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.	1 339 200 лв.
Прогнозни приходи за годишен период от винетни стикери Посочената стойност е прогнозна и е за издаване на 3400 бр. винетни стикери за локално платено паркиране на живущи в новообособените зони за почасово платено паркиране.	283 333 лв.
Прогнозни приходи за годишен период от "Служебен абонамент" Посочената стойност е прогнозна и е за очаквани 150 бр. договори за ползване на паркоместа в режим "Служебен абонамент".	675 000 лв.
Прогнозни приходи от увеличение на действието на режим "Синя зона" в съботните дни Посочената стойност е прогнозна и е на база осреднени приходи за "Синя зона" в съботни дни при увеличение на времетраенето на действие на зоната с 3.5 часа.	330 000 лв.
	ОБЩО ПРИХОДИ: 4 630 937 лв.

На основание чл.8 от Закона за нормативните актове, чл.21, ал.1, т.8, т.23 и ал.2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, чл.99, ал.1, и чл.168, ал.2 от ЗДвП и чл.76, ал.3 и чл.79 от АПК

С Т О Л И Ч Н И Я Т О Б Щ И Н С К И С Ъ В Е Т

Р Е Ш И :

1. Приема Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, съгласно Приложение № 1, неразделна част от настоящото решение.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на 20.07.2017 г., Протокол № 37, точка 5 от дневния ред, по доклад № СОА17-ВК66-4099/15.06.2017г. и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

**Председател на Столичния
общински съвет:**

(п)

Елен Герджиков

