

**Университет за национално и световно стопанство**

**Факултет “Общо икономически”**

**Катедра “Икономическа социология”**

**Стоян Иванов Димитров**

**ТЕМА: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ ГРАЖДАНСКОТО  
ОБЩЕСТВО И ОБЩИНСКАТА АДМИНИСТРАЦИЯ ЗА  
РЕШАВАНЕ НА ПРОБЛЕМИТЕ С ПАРКИРАНЕТО В  
СОФИЯ**

**АВТОРЕФЕРАТ НА**

**ДИСЕРТАЦИОНЕН ТРУД**

**за присъждане на образователна и научна степен „Доктор“ по научна  
специалност „Социология“**

**Научен ръководител:  
проф.д.с.н. Георги Найденов**

София, 2024г.

**Съдържание. 2**

**Въведение. 3**

**Първа глава. Същност и възникване на гражданското общество в България. Взаимодействие на гражданското общество с общинската администрация на гр. София. 5**

**1.1. Същност на гражданското общество. 5**

**1.2. Възникване на гражданско общество в България. 8**

**Втора глава. Взаимодействие между гражданското общество и общинската администрация за решаване на проблемите с паркирането. 10**

**2.1. Проблемите с паркирането в динамично развиващата се столица след 10.11.1989 год. 10**

**2.2. Противоречия и сблъсък на интереси между различните социални общности, а също между техните представители в гражданското общество и столична администрация по проблемите на паркирането. 13**

**2.3. Форми и механизми за решаване на динамично променящите се взаимодействия между гражданското общество и общинската администрация по проблемите на паркирането. 19**

**Трета глава. Основни насоки за подобряване на взаимодействието между гражданското общество и общинската администрация по проблемите на паркирането. 24**

**3.1. Плюсове и минуси на сегашния модел на взаимодействие между гражданското общество и общинска администрация относно проблемите с паркирането. 24**

**3.2. Добри практики за решаване на тези проблеми в близки с нашите условия градове, а също и в големи мегаполиси. 28**

**3.3. Мерки за решаване на проблемите с паркирането в столицата и за подобряване на взаимодействието между гражданското общество и общинската администрация в решаването на тези проблеми. 38**

**Заклучение. 43**

**Научни приноси 45**

**Публикации, свързани с темата на дисертационния труд. 45**

**Списък на използваните източници и приложения към автореферата, записани на оптичен носител на данни, компактдиск - неразделна част от настоящия труд.**

## Въведение: актуалност и значимост на темата, основна цел и задачи, работна хипотеза, обект и предмет на научното изследване.

1. Формулиране на изследователски проблем. Избор на тема на дисертационния труд – значимост, актуалност, индивидуални мотиви на докторанта и възможност за изпълнение на изследването, вероятност за постигане на нови научни знания и научни приноси на докторанта, възможност за приложение на резултатите от изследването в практиката. Формулиране на работна хипотеза.

### *А) Формулиране на изследователски проблем.*

Понастоящем проблемът с паркирането в столицата е изключително актуален и значим. Паркирането на личните автомобили е извънредно затруднено. Така е в границите на цялата столица. Но особено затруднено е паркирането в центъра и широкия център. Причината е, че в центъра и широкия център работят много от жителите на столицата, а също и от област София. Работят дори и хора от други области. Всяка сутрин те се насочват към работните си места. Много от тях предпочитат за целта да използват личните си автомобили. Освен това в центъра и широкия център са разположени много от централните държавни институции, а също и институциите на общинското управление. Разположени са и офисите на много фирми. Така че освен работещите в тези институции и фирми, към центъра и широкия център всеки ден се насочва и голям поток от клиенти, които също се стремят да използват с личните си автомобили.

В центъра и широкия център, обаче възможностите за паркиране са твърде ограничени. Градското устройство на София е планирано, когато моторните средства за придвижване са били изключение. Жителите на столицата са били десетки пъти по-малко от сегашните. Никой не е очаквал сегашното многобройно население и изобилието на лични автомобили. За съжаление обаче пътищата по които трябва да се движат тези моторни превозни средства са претърпели изменение само по отношение на настилката - асфалтирани са, но по отношение на тяхната пропускателна възможност постиженията са скромни.

Особено в централната градска част на столицата ширината на пътищата се е запазила същата от по царско време, тоест съвсем тесни непозволяващи дори разминаване на две транспортни средства по тях, особено тези които са предназначени за превоз на товари. Стига се до парадокса да загубиш твърде много време за да достигнеш дадена институция, сравнено с времето необходимо за извършване на административната услуга. Проблемът придобива трагичен оттенък, когато даден автомобил за бърза медицинска помощ не може да достигне до специализираното лечебно заведение. Върху тези тесни улици паркират не само жителите на гъсто заселените централни райони, но и работещите в центъра и широкия център, клиентите на институциите и фирмите, товарните автомобили на фирмите за снабдяване и пр. Милионите лични автомобили не могат да бъдат паркирани по централните градски части по липса на достатъчно пространство за това. За да се осигури такова пространство е необходимо разрушаване на много сграден фонд, а за това са необходими огромни инвестиции. Проблемът с паркирането в София не е изключение, напротив и в другите европейски столици съществува подобна ситуация.

Подземни и многоетажни паркинги не са били планирани нито преди 09.09.1944 год., нито след това, по време на бързото увеличаване на столичното население, чрез строежа на квартали с панелни жилища. В тези квартали, проблемът с паркирането не е така драматичен, както в центъра и широкия център. Но и там той е жизнено важен. Много от кварталите са презастроени – например „Младостите 1-4“. Така че и в кварталите са нужни спешни мерки за решаване на проблема с паркирането.

Сериозните проблеми за паркиране създават напрежение в столичното население. Възникват противоречия между обитаващите центъра и широкия център и работещите в тези райони, които използват личните си автомобили. Появява се напрежение между гражданското общество и столичната администрация.

*Б) Избор на тема на дисертационния труд – значимост, актуалност, индивидуални мотиви на докторанта и възможност за изпълнение на изследването, вероятност за постигане на нови научни знания и научни приноси на докторанта, възможност за приложение на резултатите от изследването в практиката.*

Темата на дисертацията е: „Взаимодействие между гражданското общество и общинската администрация за решаване на проблемите с паркирането в София“. Изследването разкрива „тесните“ места в решаването на този значим и актуален проблем. Докторантът има лични мотиви да се насочи към тази тема, тъй като има преки впечатления от взаимодействието на гражданското общество и столична общинска администрация по този проблем в резултат на продължителния му опит в сектор „Предложения, сигнали и жалби на граждани“ в общинската структура „Център за градска мобилност“ ЕАД като „юрисконсулт“. Той разполага със значителна открита служебна информация и документация. Получил е съгласието за разработване на тази тема от ръководителя на дирекция „Паркиране и мобилност“ и получава подкрепа и помощ от столичната администрация. В самата дисертация на основа на направените изследвания и изводи, се предлагат редица мерки за решаване на проблема с паркирането в столицата. Така че дисертацията има силна практическа насоченост. възможност за приложение на резултатите от изследването в практиката. Работата на докторанта като юрисконсулт също създава добри възможности за приложение на резултатите от изследването в практиката.

*В) Формулиране на работна хипотеза.*

Работната хипотеза е, че взаимодействието между столична администрация и гражданското общество за решаване на все по-усложняващия се проблем с паркирането не е на необходимото равнище.

2. Целева ориентация на изследването. Главна цел и нейното декомпозиране /чрез подцели или задачи/. Примерна структура на дисертацията.

*А) Целева ориентация на изследването.*

Целева ориентация на изследването е чрез разкриване на „тесните“ места в решаването на проблемите с паркирането да се помогне на двата заинтересовани субекта – гражданското общество и общинската администрация да намерят механизми за успешно взаимодействие и постигане на общи интереси.

*Б) Главна цел и нейното декомпозиране /чрез подцели или задачи/.*

Главната цел е подобряване на взаимодействието между гражданското общество и общинската администрация в решаване на проблемите с паркирането.



Тази главна цел може да се постигне чрез решаване на следните задачи:

Да се проследи възникването и развитието на проблемите с паркирането във връзка с нарастването на столичното население и достъпността на лични автомобили за по-голямата част от жителите на столицата.

- Да се проследи как столична администрация набелязва мерки и реагира на проблемите с паркирането и доколко предприетите мерки са ефективни. Например, доколко ефективни са първоначалните действия, с които се е целяло намаляване на трафика от автомобили в централна градска част и решаване на проблема с паркирането, чрез прилагането на рестрикционни мерки по Закона за движение по пътищата – забрана на паркирането и спирането? Съответно, прилагането по-късно на икономическото регулиране чрез заплащането на услугата. Заплащането на значителни суми за паркиране на личния автомобил редуцира желанието на гражданите за неконтролируемо паркиране по улиците на столицата. Но не води ли това до напрежение сред гражданското общество? Възможно ли е да се намери баланс между противоречивите интереси на всички граждани и дали този модел на платено почасово паркиране е най-удачният?
- Да се разкрие как гражданското общество оказва натиск върху общинската администрация за решаване на проблемите с паркирането в столицата. Да се проследи в динамика сложните и противоречиви взаимоотношения между гражданското общество и общинската администрация.

Да се проучат световни практики на решаване на тези проблеми на близки с нашите условия градове, а също и на много по-големи метрополиси.

3. Характеристика на предмета на научното изследване.

Предметът на научното изследване е взаимодействието между гражданското общество и софийската общинска администрация за решаване на проблемите с паркирането.

Първа глава. Същност и възникване на гражданското общество в България. Взаимодействие на гражданското общество с общинската администрация на гр. София.

1.1. Същност на гражданското общество.

Формирането на гражданското общество преминава през три етапа, съответстващи на променящите се реалности в социума, които пък от своя страна са провокирани от настъпилите трансформации в сферата на икономиката и политиката.

До средата на XVIII век под гражданско общество се е разбирало тип политическа общност, която поставя своите членове под върховенството на законите и по този начин осигурява мир между тях.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Горчилова, Д., Институции на гражданското общество, Изд. Компл. На УНСС, С., 2017 г.

Според древногръцкия философ Аристотел роден през 384 г. пр. н. ера, граждани са онези, които могат да заемат длъжности в законодателната и съдебната система. Населението на полиса включва и хора, които не са граждани – жени, деца, чужденци и роби. В този първи етап, такава е било разбирането за гражданското общество – неотделима част от държавата - „държавата е мъдра и мъжествена, и разсъдлива, и справедлива“, казва Платон.<sup>2</sup>

„... гражданското общество и държавата са взаимно заменяеми термини... имаме трудно отделима връзка на политическа и икономическа власт, собственост и власт“.<sup>3</sup>

За да се появи гражданско общество с мнение по даден въпрос различно от казионното/държавното, трябва да се отдели икономиката от политиката. Възникването на самостоятелни икономически субекти е предпоставката за появата на гражданина. Сдружаването на такива самостоятелни икономически единици води до образуване на гражданско общество - група от съмишленици отстояващи своите интереси, различни от държавните. Частната собственост и новата капиталистическа система водят до втория етап в развитието на гражданското общество. През този етап много интересни са идеите на Джон Лок. Неговото виждане е ограничаване на пълната монархия, защитата на свободата, живота и собствеността на гражданите . Следователно прокламираното равенство като естествена природа на човешкото същество е отличимата разлика в сравнение с първия етап от развитието на гражданското общество.

Революционната идея за обществения договор като легитимация на възможното управление слага край на монархичната власт и води до появата на обществата от равни по права граждани. Шарл дьо Монтескьо стига и по далеч с предложението си за разделение на властите. Той отделя трите власти в държавата – законодателна, изпълнителна и съдебна като гарант за тези свободи на гражданите.

Той предлага няколко независими власти, като в отговорностите си те взаимно се контролират. Тези клонове на държавното управление са автономни, но все пак са взаимнообвързани без да са подчинени един на друг. Разделението на правомощията е такава, че не може един клон на властта да упражнява власт, която влиза в отговорностите на друг клон.

Според мен идеята на Монтескьо също не доведе до желанния резултат, понеже няколкото равностойни власти взаимно се бламират, като се стига до патова ситуация и групова безотговорност.

Разбира се и в този втори етап го няма съвременното разбиране за гражданското общество като самостоятелна четвърта власт. Във втория етап има опит за равноправие между гражданите, като противоречията между отделните индивиди се разрешават от държавата, а самите граждани не могат да се борят за отделни свои виждания, или поне предложените от държавата за тази цел инструменти са неефективни.

„Държавата като една по-висша социална форма подчинява на себе си гражданското общество... Затова от средата на XIX век проблемът за гражданското общество като нещо различно от буржоазното общество изчезва от социалната теория и политическия език.“<sup>4</sup>

Третият етап от развитието на гражданското общество настъпва, когато гражданското общество започва да се разбира като нещо различно от държавата. Заедно с държавните институции в свободното гражданско общество действат освободени от държавна опека организации на гражданите, изразяващи техните интереси. Същевременно

---

<sup>2</sup> Пак там, стр. 16

<sup>3</sup> Проданов, В., Гражданското общество и глобалният капитализъм, ИК „Христо Ботев“, С., 2003 г., стр. 13

<sup>4</sup> Пак там, стр. 15

държавата запазва за себе си само най-главните функции, като оставя на гражданското общество възможност да се саморегулира. Тези организации регулират отношенията вътре в гражданското общество, а някой от тях служат и за връзка между структурите на държавата и тези на обществото. Но главен регулатор на отношенията между държавата и гражданското общество се явява правото, което с еднаква сила важи и за държавата и за обществото. Идеите на Антонио Грамши са, че публичната сфера на гражданското общество трябва да се разшири, за да се ограничи разрасналата се бюрократична държава.

В гражданското общество се проявяват и възникват обществено - икономически отношения, характеризирани се със самоинициатива, самоорганизация, самоуправление, самоконтрол и взаимопомощ. Това състояние обществото достига при развити високи технологии и съобщителна система, степен на образование и силна степен на неудовлетвореност у гражданите от статуквото на традиционната партийно ориентирана форма на управление.

Гражданското общество мотивира индивидите да действат като активни граждани, а не да зависят от държавната власт. Гражданското общество би трябвало да осигурява алтернатива на държавните органи при предлагането на различни услуги за обществото.

Що е то гражданското общество?

Като погледнем ретроспективно се установява, че гражданското общество е твърде разтегливо понятие. От разбирането за неотделимост/идентичност на гражданското общество с държавата, до пълната му независимост от властовите структури. Да си припомним, че човекът като самостоятелен индивид е бил носител на всички свои естествени права и задължения - да се грижи сам за себе си и воюва за своите интереси, както беше писал Сервантес "

„Свободата, Санчо, е на върха на бойното копие!"<sup>5</sup>

Тъй като обаче раздаването на собствена справедливост или другояче казано - саморазправата, се оказва не най-удачното решение за урегулиране на гражданските взаимоотношения, се появява структурноорганизирана власт - държавата. За да функционира тя, на гражданите им се налага да и делегират част от своите права, тоест, те доброволно се отказват от свои изконни човешки права и свободи, овластявайки една висшестояща национална структура. Тази структура с течение на времето обаче си присвоява все повече правомощия в ущърб на гражданите. Под различни наименования/форми на управление автократия, аристократия, демокрация, деспотизъм, джамахирия, диктатура, диктатура на пролетариата, клептократия, монархия, олигархия, партийна система, република, народна република, теократия, хунта и прочие, тази власт прикрива/маскира единствения си движещ механизъм, а той е неправомерното забогатяване за сметка на същите тези свои поданици, които са я оторизирали с част от своите човешки права.

Отвоюването на собствените си граждански права от държавата е много продължителен процес, но посоката е, както пише Антонио Грамши, във все по-голямото разширяване на публичната сфера от гражданските организации, и е напълно възможно, според предвиждането на глобалистите, отмирането на националните държави и заместването им с транснационални организации да се сбъдне.

Накрая бих отговорил на въпроса що е гражданско общество с думите на Нено Неновски:

"Най-общо казано, гражданското общество е неполитическата, невластовата, „дивилната" част на обществото. То е определен тип човешка общност, чиито

---

<sup>5</sup> Сервантес М., Дон Кихот

характерни черти (или елементи) са свободните граждани, свободната частна собственост с нейните субекти, пазарът, социален и идеен плурализъм, оптимално дозирана намеса (респ. ненамеса) на държавата в неговата сфера, свободни медии, зачитани „правила на играта“ (юридически и неюридически).“<sup>6</sup>

## 1.2. Възникване на гражданско общество в България.

Според Васил Проданов се различават четири етапа на развитието на гражданското общество в България. Първи етап от възраждането до 1878 г., от освобождението до 9.09.1944 г., от 9.09.1944 г. до 10.11.1989 г. и след 10.11.1989 г.<sup>7</sup>

През периода на възраждането граждански структури са селската община и особено християнската църква. В църквите и особено в манастирите се запазва българската духовност, традиции и българско образование. През 1762 година килийните училища са наброявали 112, като постепенно нарастват и към 1835 достигат - 235 броя.

Появата на търговски отношения на Турция с Европа и навлизането на нови идеи от Бесарабия и Русия, е съпътствано с формирането в българските земи на дребни собственици и интелигенция. Разгръщат се еснафските организации, които съгласно турското законодателство са напълно автономни. Постепенно те започват да играят роля в много други сфери на обществения живот на населението. Към 30-те години на 19-ти век еснафските организации от чисто професионални се превръщат в обществени органи. Именно те играят много важна роля в борбата за самостоятелна българска православна църква. През 1839 г. в резултат на реформите в Османската империя на българското градско население се признава правото да има свои представители пред местните власти. Това дава възможност българските общини, които преди това са се занимавали с църковните дела, сега да се превърнат в местни органи за самоуправление. Общините дават тласък по-нататък за формиране на организации за самоуправление, за демократично развитие на местната власт. В градовете започват да възникват първите читалища, като те играят ролята на духовни средища на българите. Организации като читалищата, Одеското българско настоятелство, добродетелната дружина, Българският революционен централен комитет в Букурещ, изиграват ключова роля в развитието на българско национално самосъзнание и на българско освободително движение.

След Освобождението започват да никнат множество партии, вестници, различни дружества, професионални организации и фондации. На тази основа става възможна и появата на левите организации, които са свързани със синдикални и просветителски институции. Възникват - работническо печатарско дружество, българско топографско дружество, дружества на хамали, келнери, обущари, строителни работници и пр. Те са дружества за защита на своите професионални интереси. През 1890 г. се появяват първите социалистически дружинки, а тяхното обединение води до появата на Българската социалдемократическа партия. В 1904 г. 53 работнически дружинки се обединяват в общ работнически синдикален съюз, като членовете му в 1908 г. наброяват 3424 души. Сред младежта се създават работническо гимнастически дружества „Борец“, „Сокол“, а в 1912 г. е организиран Съюз на работническата социалдемократическа младеж. В 1936 г. е създаден Общостудентски фронт включващ БОНС, Студентската социалистическа организация „Жан Жорес“, Земеделската

<sup>6</sup> Неновски Н., Гражданското общество и правата на личността, фондация „Фридрих Еберт“ 1997 г., стр. 12

<sup>7</sup> Проданов, В., Гражданското общество и глобалният капитализъм, ИК „Христо Ботев“, С., 2003 г., стр. 90-131

студентска организация „Ал. Стамболийски“, Земеделската студентска организация „Цанко Бакалов“ и анархистката Българска общонародна студентска федерация. След това различни организации ще създадат Отечествения фронт, който ръководи политическите промени през 1944 г.

Първият закон за фондациите е създаден през 1932 г. До 1944 г. в страната действат над 500 фондации с идеална цел.

Третия етап от гражданското общество в България след 1944 г. се характеризира с разрастването на еднопартийна система и държавно ръководство, като в периода гражданските движения са поставени под контрол или престават да съществуват. В навечерието на 9.09.1944 г. Българската работническа партия наброява 25 хиляди души, а през януари 1945 г. членската и маса скача на 254 хиляди. Отечественият фронт през март 1945 г. наброява 300 000 души, а през 1981 г. 4 279 609 човека. Българската комунистическа партия през 1986 г. наброява 932 055, тоест всеки десети гражданин на страната членува в нея. Виждането на комунистическата партия е че гражданските организации не би трябвало да противоречат на политиката водена от нея. Тези граждански интереси, които не влизат в разрез със стратегията водена от управляващата класа, имат поле за реализиране на специфичните интереси на множество професионални и социални групи. Те могат да поставят техните проблеми пред политическото ръководство за защитата им. Тоест гражданско общество в смисъла който се разбира като самоинициатива, автономност, критичност не е съществувало в периода на тоталитарната еднопартийна власт. Много от гражданските организации през периода на държавния капитализъм са включени в Отечествения фронт. Творческите съюзи на писателите, художниците, композиторите, преводачите и пр. разполагат с голяма материална база и ресурси за подкрепа на своите членове. Продържавната им дейност спомага за липсата в България на дисидентско движение.

През 70-те години на миналия век българската комунистическа партия вече не осъществява ефективно предприемаческата си дейност. Противоречията между централната власт, стопанската номенклатура и работническата класа все повече се задълбочават. В резултат икономическите показатели на България силно се влошават и затова в управляващата класа се заражда идеята за прехвърляне на отговорностите за управлението върху работническите колективи и обществените организации.<sup>8</sup> Идеята за обществено държавното начало и гражданското самоуправление е залегнала в програмата на Българската комунистическа партия и конституцията от 1971 г.

Нарастването на гражданските организации в световен мащаб и натиска им за демократични промени в България, довеждат до създаването на международната фондация „Людмила Живкова“ и фондация „13 века България“. От 1987 г. започва да се използва терминът „гражданско общество“, като характеризиращ сферата на гражданските по-рано образувани неправителствени организации, организации с идеална цел, трети сектор и прочие.

Обаче отношенията между управляващата комунистическа партия и гражданските организации остават без конкретни промени до началото на смяната на политическата система. След преврата на 10.11.1989 год. и възникването на плуралистична политическа система става възможно ново качествено развитие в обществените отношения, водещо до зараждане на гражданското общество в България.

След смяната на политическата система в България на 10.11.1989 г. развитието на гражданското общество се разглежда в два етапа. Първи етап от 1989 г. до 1994 г., когато имаме възход на гражданските движения и организации. Съюза на

---

<sup>8</sup> Найденов, Г., Стогодишната парадигма, изд. На Институт по социология, БАН, С., 2003 г., стр. 180-194

демократичните сили се ражда като движение, а в Българската социалистическа партия се формират идейни течения. Постепенно и двете политически сили се оформят като организационни структури, а не като движения. Партиите се откъсват от членската си маса, като се превръщат в олигархически върхушки. Този период се характеризира със силна политизация на гражданските организации, като те биват подпомагани финансово от външни източници, които са си поставили стратегически цели съответстващи на интересите на развитите западни страни. В резултат на политическите противопоставяния се разцепиха традиционни организации, като например Българската православна църква. Започват да действат няколко профсъюза – Конфедерация на независимите профсъюзи в България, Конфедерация на труда „Подкрепа“, Обединение „Промяна“ и прочие. В 1992 г. се създава Съюзът на българските фондации и сдружения. В 1997 г. са съществували 3403 граждански сдружения и 66 фондации. Според бюджета с който са разполагали неправителствените организации се нареждат: „Отворено общество“ с 300 милиона лева, фондация „За развитие на гражданското общество“ – 80 милиона лева, фондация „Св. Св. Кирил и Методий“ – 30 милиона лева, фондация „Еврика“ - 30 милиона лева и т. н. Характерно за големите фондации е, че около тях има по дребни такива, които получават дарения от тях. Държавата е финансирала 18 фондации с общ размер на средствата - 1 милион долара.

Голяма част от фондацииите имат формален живот. Целта им е да издържат своите учредители с финансовите средства получавани от представени проекти.

Възходът на гражданските организации през периода 1989 – 2002 г. в голяма степен се дължи на финансирането им от развитите капиталистически страни. Така че отворен стои въпросът доколко те действат като представители в защита на интересите на общности на гражданите, и доколко действат като инструмент за външно влияние за натиск върху политическите сили и държавата.

## Втора глава. Взаимодействие между гражданското общество и общинската администрация за решаване на проблемите с паркирането.

### 2.1. Проблемите с паркирането в динамично развиващата се столица след 10.11.1989 година.

А/ Социалната трансформация в България след 10.11.1989 г. крайно изостри проблемите с паркирането в столицата. Преструктурирането на икономиката чрез стратегията на ценовите шокове доведе до голяма безработица през 90-те години и значително понижаване на жизненото равнище на населението и масова бедност. Тъй като управляващата класа концентрираше финансовите промишлени и прочие ресурси в столицата, то значителни маси от населението мигрираха от провинцията към град София. Населението на София се увеличи значително, както с провинциалисти установили се трайно и живеещи в столицата, така и с ежедневно приходящи временно работещи от околните селища. Например ежедневно в София пристигат работещи от град Перник, Елин Пелин, Вакарел, Нови искър, Горна малина и много други селища. Трайно установилите се в столицата, а също и ежедневно приходящите често ползват личните си автомобили. Това доведе до значително увеличаване на транспортния поток в столицата. Количеството жители и пребиваващи, както и автомобилният поток

съществено надхвърлят планирания размер на улиците и капацитета за паркиране на столицата. Това поставя столична община в уязвимо положение спрямо столичното гражданско общество.

Как възникна този проблем? Какви стратегии за трансформацията на българското общество след 10 ноември 1989 г. доведоха до тази кризисна ситуация за столичното гражданско общество и столичната общинска администрация?

*Б/ Състояние на проблема с паркирането по време на прехода.*

През периода преди 1989 г. има сериозен натиск за придобиване на софийско жителство. Започналият период на индустриализация на страната в началото на „социализма“ води до приток на заселници в София. Превръщането на свободния земеделец в зависима наемна работна сила увеличава неимоверно градското население на България. Естествено, най-голяма е миграцията към столичния град като център на държавната власт. Вследствие от бързите темпове на заселване се получава и жилищната криза. За да разреши настъпилата жилищна криза държавната социалистическа власт въвежда ограничения за получаване на софийско жителство.

Опитът, обаче, да се ограничи населението в София чрез административни забрани не се оказва сполучлив. Населението в столицата се увеличава с бързи темпове. През периода от 1956 г. до 1989 г. населението на столицата се увеличава с по 200 000 души за десетилетие. Считаме, че Наредбата за временно ограничаване на жителството в София съдържа косвено признание, че прекалено бързи темпове на коопериране на земеделските земи след 9.09.1944 г., е погрешна стратегия.

Как управляващата класа тогава и нейният „авангард“ Българската комунистическа партия, преодолява тази грешка? Като допуска втора съществена такава. Опитва се със административни забрани да реши един проблем, създаден от самата нея, да „излекува симптомите, а не болестта“, причинила големия брой заселници в българските градове. Какво предизвиква тогавашните миграционни процеси? Несъмнено основно причините са икономически - промяната в начина на препитание. Прекалено бързата индустриализация и коопериране на земеделските земи е най-важната причина за усилените урбанизационни процеси.

След 10.11.1989 год. също има усилена миграция от селото към града и от провинцията към столицата. Причина е отново погрешната стратегия на управляващия елит. Вместо незабавна приватизация на предприятията и плавно преминаване от съветски държавен капитализъм към корпоративен държавен капитализъм, през 90-те години управляващият елит приложи стратегия на ценови шокове. Чрез три последователни ценови шока – 1990/91, 1994, и 1996/97 години българското население е оставено без финансови средства и без възможност за заработването им. По тази причина в България се заражда вътрешна и външна миграционна лавинообразна вълна. Вътрешната емиграция е с посока столицата, понеже там концентрацията на държавни структури, финансови и промишлени и прочие ресурси осигуряват много по-голяма възможност за заетост и прехрана. Оттогава досега заетостта в столицата е значително по-голяма, отколкото в провинцията. Коефициентите за заетост на София град са 62%, а на българските села - 41,5% за 2018 г.<sup>9</sup> и <sup>10</sup>

Да направим съпоставка между двата периода на социална трансформация – след 9.09.1944 г. и периода след 10.11.1989 г.

И през двата периода причина за миграционните процеси на българското население са икономическите. Но има съществени отлики в икономическите причини за преселването в двата периода на социална трансформация. Докато в първия период

<sup>9</sup> Заети лица и коефициенти на заетост-национално ниво; статистически райони; области НСИ.

<sup>10</sup> Актуализация 2023 г. Коефициентите за заетост на София град са 62,4%, а на българските села - 43,1% за 2022 г.

голямата част от населението се премества от селата към градовете, то във втория период след 1989 г. по-голямата маса от гражданите емигрира в чужбина, като сравнително по-малък процент се насочва към София. След 1944 г. миграцията е насочена към всички градове, а след 1989 г. - в посока основно към столицата. Причините за тази разлика са в териториалното обособяване на трудовата заетост. След 1944 г. се разрушава българското дребно и средно земеделие и започва индустриализацията на страната. А тя е ориентирана към всички градове и затова дори най-малките градчета се превръщат желано място за обитаване. Докато годините след настъпилата социална трансформация през 10.11.1989 г. се характеризират с тотално ликвидиране на българската промишленост, затова населението се ориентира към София, чиято стратегическа позиция на столица е засегната в по-малка степен от икономическата разруха.

Защо всъщност се стремим да докажем, че причините за миграционните процеси са икономически? Защото липсата на поминък и вследствие на това настъпилите миграционни процеси в България, са причините довели до трудно решимия проблем с паркирането в столицата. В годините след 9.09.1944 г. увеличаването на транспортния поток в София не е толкова бързо като сега. Възможността да се придобие личен автомобил не е голяма. Внасянето на автомобили от западния свят не е разрешено, а и пазар на автомобили втора употреба на практика не съществува.

Разбира се разрастването на столичното население неминуемо е довело и до нарастване на автомобилния парк в града, но това увеличаване на МПС не е довело до проблеми с паркирането. За съжаление не можем да изследваме темпа на увеличение на моторните превозни средства през „социализма“ поради липса на статистически данни за този период. Първите сведения за броя на МПС от Националния статистически институт са за 1989г. - 303141бр., а населението в София за същата година е 1141537. Съотношението между тези две величини е 3.8 към 1. Ако вземем предвид, че българското семейство се състои от трима, четирима души, излиза че се пада по почти 1 автомобил на семейство. Това разумно съотношение не е довело до проблеми с паркирането, въпреки че социалистическата власт е пропуснала възможността да осигури по едно място за паркиране за този автомобил. Пропусъкът не е преодолян и досега.

Какво става след 10.11.1989 г.?

Миграционната вълна към София увеличава населението, а това съответно води до увеличаване броя на моторните превозни средства. Тесните улични платна, непроменени от началния период на третата българска държава, са изчерпали своята пътнико и товаропропускливост още през годините на „социализма“. С новите заселници в столицата и техните автомобили, вече възниква проблемът с паркирането какъвто го познаваме сега. Икономическата криза утежнява и допълнително проблема с паркирането по отношение на приходящата работна ръка от околните населени места. Тази заетост е съществувала и преди 10.11.1989 г., но след тази дата се разширява териториалният ѝ обхват. Тоест първата причина за проблема с паркирането е икономическата миграционна вълна към София.

Какви са статистическите данни за броя на населението в София след 10.11.1989 г. и броят на регистрираните моторни превозни средства? (Виж Таблица 1)

Таблица 1

Година	1956	1969	1979	1989	1999	2009	2018
Брой население София град	644727	868231	1047920	1141537	1133183	1165503	1241675



Брой МПС София град				303141	556534	750995	820803
------------------------	--	--	--	--------	--------	--------	--------

Брой на населението в София - град и брой на регистрираните моторни превозни средства по данни на Национален статистически институт <sup>11</sup>

За 2018 г. броят на автомобилите е вече 820 803, като увеличението им в сравнение с 1989 г. е със 170.76 % или с 517 662 броя. Темпът на увеличение на моторните превозни средства е с коефициенти 1.83 (1999 г. спрямо 1989 г.), 2.47 (2009 г./1989 г.) и 2.70 (2018 г./1989 г.). Цифрите са точен показател за все по-голямото задълбочаване на проблема с паркирането в София.

Интересен е въпросът за съотношението между столичното население и броя на моторните превозни средства. По последни данни на НСИ за 2018 г. то е 1.51/1, тоест на три жителя на столицата се падат по 2 МПС. От една страна имаме малък темп на увеличение на столичното население след 1989 г. с 1.08, а за същия период много голям коефициент за моторните превозни средства – 2.70. Кореспондират ли тогава тези два показателя и каква е логиката на тяхното взаимодействие? Да, тези два показателя си влияят и обяснението е следното:

Икономическата криза настъпила след 10.11.1989 г. намалява чувствително жизненият стандарт на българските граждани, но от друга страна либерализирането на пазара за чуждестранни стоки премахва съществувалия дотогава дефицит. Пазарът за автомобили вече е неограничен, но не и финансовите възможности на българина. Какво се получава на практика? Ако преди 10.11.1989 г. българският гражданин разполага с по-добри финансови възможности, но липсват достатъчно нови автомобили за задоволяване на потребностите му, то след 10.11.1989 г. съществуват достатъчно нови автомобили на пазара, но не и необходимите средства за закупуването им.

Ако през периода на „социализма“ се закупуват малко, но нови превозни средства, то в следващия „демократичен“ период се закупуват стари автомобили и то в големи количества.

Заклучение:

Показаните данни водят до извод за необходимостта от повишаване на жизнения стандарт на българският гражданин. Като цяло необходимо е повишаване на качеството на живота на населението. Съществен момент на повишаването на качеството на живота на столичното население е решаване на проблема с паркирането. Изследването на връзката между населението и моторните превозни средства в столицата показва, че те са в правопрпорционална зависимост. С увеличаване броя на софиянци се увеличава и броят на превозните средства. Съществена роля за овладяване на проблема с паркирането обаче има повишаването на финансовата сигурност на гражданите. Това е факторът, който би позволил на българската държава да не бъде, както е сега „сметище“ за стари автомобили на Европейския съюз.

<sup>11</sup> Официални данни на Национален статистически институт София

## 2.2. Противоречия и сблъсък на интереси между различните социални общности, а също между техните представители в гражданското общество и столична администрация по проблемите на паркирането.

### а) Начало на конфликта. Изявен конфликт.

С въвеждането на кратковременното почасово паркиране от столичната общинска администрация е сложено началото на конфликтната ситуация. Първоначално приетата от Столичен общински съвет цена за 1 час паркиране е в размер на 1 лев в „синя зона“, а максималният престой е за не повече от 3 часа. С разширяването на зоните цената е вече 2 лева на час в „синя зона“, а за „зелена зона“ е 1 лев – времетраенето е за не повече от 2 часа в “синя зона“ и 4 часа за зелена зона.<sup>12</sup>

Паркирането на автомобили в определената „синя зона“ не се допуска без заплащане. В наредбата не е предвидено право на преференциално паркиране за граждани по местоживееене без заплащане във времето на действие на режима “Синя зона” – от 08.30 до 18.30 часа в делнични дни.<sup>13</sup>

Засегнати са финансовите интереси на гражданите по отношение на паркирането на автомобилите им. Предмета на спора е, че досега не са заплащали паркирането си на публични общински територии и съответно желаят да се запази този статут. Първоначално гражданите излагат жалбите си писмено или гласно по телефона до общината. Вербалните аргументации на терен са най – предпочитаното средство за убеждаване на противниковата страна.

През втората половина на 2008 г. Столичният общински съвет изменя Наредбата за организация на движението на територията на Столична община като добавя нов раздел за платено преференциално паркиране на ППС по постоянен адрес на собствениците им. Определена е годишна цена на услугата в размер на 70 лева, срещу която се издава винетен стикер, удостоверяващ правото на жителите по постоянен адрес да паркират автомобила си в близост до дома си за неограничено време.<sup>14</sup>

Според общината, еднократната годишна цена за ползването на услугата платено паркиране на ППС по постоянен адрес на местоживееене е символична, в сравнение с размера на сумата, която гражданите живущи в централната част на столицата биха плащали, ако попадат в общия режим на почасово платено паркиране. Тази годишна цена би могла да бъде приблизително 3 000 лева- изчислена на база 1 лев за час паркиране в рамките на платената зона във времеви интервал от 8.30 до 18.30 часа в работни дни.

Приемането от общинската администрация на преференциални цени за паркиране не е приемливо за живеещите постоянно в централна градска част, понеже те смятат, че са дискриминирани спрямо живущите от крайните квартали. Гражданското общество заема непримирима позиция спрямо общината, като контраатакува нейните решения в съда.

---

<sup>12</sup> т. 1 от Решение №73 от 17.12.2015 г. на Столичен общински съвет за определяне на цени във връзка с Наредба за организация на движението на територията на Столична община

<sup>13</sup> чл.47, т.1 от Наредба за организация на движението на територията на Столична община(НОДТСО), приета на 19.05.2005 г. от Столичен общински съвет с Решение №322 по Протокол № 48, изменена и допълнена от СОС с Решение № 301 по Протокол № 14 / 12.06.2008 г., кметът на Столична община е издал Заповед РД – 09 – 3412 / 16.06.2008 г.

<sup>14</sup> чл. 51а, Раздел 2.3. Режим на платено преференциално паркиране на ППС по постоянен адрес от НОДТСО, доб. с Решение № 460 по протокол №17 от 24.07.2008 г.

През 2008 г. Ц. И. В. подава съдебен иск срещу Столична община по адм. д. № 5779/2008 г. в Административен съд - София-град. Съдебното дело е за оспорване на Наредбата за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, приета с Решение № 460/24.07.2008 г. по протокол № 17 от същата дата от Столичния общински съвет (СОС), с която е създаден нов раздел 2.3 "Режим на платено преференциално паркиране на ППС по постоянен адрес на собствениците им. Тъй като губи делото в Административния съд Ц. И. В. обжалва във Върховния административен съд. ВАС с Решение 15599 от 17.12.2009 г. Отменя Наредбата за изменение и допълнение на Наредба за организация на движението на територията на Столична община, приета с Решение № 460 по Протокол № 17 от 24.07.2008 г. на Столичен общински съвет, с която е създаден нов раздел 2.3 "Режим на платено преференциално паркиране на ППС по постоянен адрес" и Приложения № 14 и № 15 към нея. Решението е окончателно и не подлежи на обжалване.

Съдебното дело е спечелено от гражданите, но резултатът е негативен за тях, тъй като с отмяната на раздела за платеното преференциално паркиране по местоживееене, съдът се произнася, че гражданите, живеещи постоянно в центъра трябва да заплащат за паркирането си по общия ред, тоест на час. И гражданството сега започва да подава жалби с обратен знак – иска да им се даде възможност да си закупуват винетен стикер за паркиране по местоживееене.

През 2012 г. Столичният общински съвет с решение № 148 по Протокол № 12 от 22.03.2012 г. изменя Наредба за организация на движението на територията на Столична община, като добавя раздел Режим на локално платено паркиране на ППС на собственици на жилищни имоти, попадащи в зоните за почасово платено паркиране. Паркирането на автомобилите е вече в конкретна подзона, в която се намира съответния жилищен имот. Зоните са разширени като освен „синя зона“ е определена и „зелена зона“ за почасово платено паркиране. Годишната цена за винетен стикер за синя зона е 150 лева, а за „зелена зона“ – 100 лева.

б) В този етап конфликта навлиза в острата си фаза, понеже гражданското общество събира всичките си сили, привличайки на своя страна и неправителствените организации. По повод изменението на Наредбата /НОДТСО/ с Решение №148 от 22.03.2012 г. на Столичен общински съвет, в Административен съд- София град е образувано съдебно производство по жалби на Сдружение "Гражданско движение Днес - Общество срещу произвола", Сдружение "Гражданско движение Днес" и др.

С решение №1321 от 25.02.2013 г. Административен съд – София град Отменя Наредба за организация на движението на територията на Столична община. Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД обжалват и с Решение № 15650 от 26.11.2013 г. Върховен административен съд Обезсилва решение № 1321/ 25.02.2013 г. по адм. д.№ 5765/ 2012 г. по описа на Административен съд София – град, и прекратява съдебното производство.

Гражданското общество губи битката с общинската власт, но предлага интегративно решение, чрез което всички страни да спечелят. През 2013 г. гражданско сдружение „Софийски обществен съвет“ прави предложение с внасянето на три доклада до Столична община относно решаването на проблема с паркирането на МПС.

От 28.06.2013г. сдружението е стартирало инициатива за събиране на Подписка за приемане на регламент в НОДТСО, според който автомобилите на гражданите, които живеят в зоните с платено паркиране, да домуват в тях срещу равна законосъобразна такса, покриваща административните разходи по издаване на стикера. За периода юни – септември 2013 г. е била подкрепена от над 930 граждани. Сдружението счита, че

усилията на Столична община за намаляване трафика в централна градска част, трябва да се осъществява чрез прилагане на взаимноприемливи работещи механизми, които не накърняват достойнството на гражданите и демократичния принцип за тяхната равнопоставеност.

„Недопустимо е да се продължава стратегията за намаляване на трафика, по-чист въздух, по-ниско ниво на шума и подреденост с финансови рестрикции и санкциониране правата на „малка група хора“, без воля от отговорните органи за прилагане на съпътстващите мерки. В заключение настояваме Общинският съвет да преразгледа тенденцията на решенията си по проблема до момента и да приеме предложението ни. Убедени сме, че то ще сложи край на дългогодишните експериментални промени на Раздел 2.3. от НОДТСО и ще гарантира неговата законосъобразност, устойчивост и ефективност при прилагането му. Основното достойнство на това решение ще бъде съчетаването на волята на местното гражданско общество с постигане на най-съществените цели в мотивите по разглеждания доклад.“<sup>15</sup>

В) Типология и анализ на приетите и обработени преписки и жалби, сигнали и предложения на гражданите и организациите, свързани с дейността по паркирането на ППС през 2017 година в столична община.

В Сектор „Координация на оперативните дейности“ се осъществява прием на жалби, запитвания и сигнали, приети на място във фронт-офиса на дирекция „Мобилност и паркиране“ или постъпили по електронна поща, виртуалното деловодство на Столична община, по поща и други канали.

С помощта на статистиката ще посочим конкретния брой възражения на гражданското общество срещу общината, като същевременно ги разграничим в отделни типове и анализираме тяхното съдържание. Целта е да очертаем размера на конфликта между двете страни, настъпил особено остро през последните 20 години.

За 2017 година в сектора са постъпили 3 112 броя сигнала, оплаквания и жалби по телефона. Заведените писмени жалби са 2 611 броя, като 424 от тях са постъпилите на място във Фронт-офиса. Жалбите, постъпили от виртуалното деловодство и официалната електронна поща, са 1029 бр.и 1058 бр. жалби са препратени по компетентност от СО, Омбудсман, КЗП и други. В сравнение със същия период за 2016 година, увеличението на постъпилите писмени жалби през 2017 година е със 14,78 процента. Приетите писмени жалби, възражения и сигнали, могат да бъдат класифицирани в следните основни направления:

1. Сигнали за неправилно паркиране в нарушение на ЗДвП - 1296 бр. или 49,6%.
2. Възражения за приложена ПАМ- принудително преместване - 270 бр. или 10,3%.
3. Възражения за приложена ПАМ- принудително задържане - 434 бр. или 16,6%.
4. Предявени претенции за нанесени щети на МПС при принудителното му преместване - 89 бр. или 3,4%.

---

<sup>15</sup> цитат от доклад на сдружение „Софийски обществен съвет“ до Столична община с Изх. номер: 24/11.09.2013г.

5. Жалби относно некоректно или грубо държание на служители от „Център за градска мобилност“ ЕАД - 49 бр. или 1,9%.

6. 141 бр. писмени предложения за разширяване на зоните или 5,4%.

7. Сигнали за повредени антипаркинг съоръжения – 44 броя или 1,7%.

8. Сигнали за липса на знаково стопанство и маркировка – 163 броя или 6,3%.

9. Възражения от общ характер – 125 броя или 4,8%.

1. Сигнали за неправилно паркиране в нарушение на ЗДвП. Това са нарушения на Закона за движението по пътищата, като например паркиране на ППС на пешеходни пътеки, в района на кръстовища, на тротоари, зелени площи и пр. Статистически погледнато от този показател можем да извлечем два извода:

- първият е, че тази група жалби на гражданите е най-голямата в сравнение с другите приети сигнали през 2017 г., тоест тя е основната нередност, причина за конфликтите между двете страни.

-вторият извод е, че неправилните паркирания по територията на цялата столица в сравнение с предходния период за 2016 г. се увеличават съществено. Ако за 2016 г. сигналите за неправилните паркирания по ЗДвП са били 35 процента от общо приетите, то за 2017 г. са вече приблизително 50%, или увеличение с 15 процентни пункта.

Какви са причините водещи до този вид нарушения?

основната причина за конфликта между гражданското общество и столичната администрация във връзка с паркирането е недостатъчният брой паркоместа в София. Разбира се този резултат е в пряка зависимост от няколко обективни фактора – постоянно нарастващият брой автомобили, наследената пътна инфраструктура, недалновидното инвестиционно проектиране и строителство.

Но съществува и факторът субективен елемент, който може с необходимите управленски инструменти да отрегулира съответните негативни последици на приложените публични интервенции.

За всяко нарушение законът предписва и съответното наказание. Компетентен орган за налагане на санкции по Закона за движението по пътищата са структурите на Столичната дирекция на вътрешните работи. Налагат ли се обаче санкции за неправилно паркиране, когато нарушителят не е на мястото на нарушението, според осигурената нормативна възможност в чл.186, ал.3 от ЗДвП, ДВ, бр. 101 от 2016 година?<sup>16</sup>

Ефикасна ли е дейността на екипите за принудително преместване на ППС, при обстоятелството че в тези екипи липсват служители на СДВР, каквато е практиката?

Защо водачите на МПС нарушават законовите норми като паркират на неразрешени места и с това създават възможност за пътнотранспортни произшествия?

Липсата на свободни паркоместа дава ли основание на водачите на МПС да оставят автомобилите си на спирките на градския транспорт?

---

<sup>16</sup> Актуализация 2023 г. Виж Приложение 14

2. Възражения срещу приложена принудително административна мярка - принудително преместване. При неправилно паркиране – например на пешеходна пътека, превозното средство се премества принудително на наказателен паркинг за отговорно пазене с разпореждане на полицаи от сектор „Общинска полиция“.

Разглеждането на тези възражения налагат следния извод:

въпреки, че не отговаря на обективната истина, повечето граждани възприемат „Център за градска мобилност“ ЕАД, като структура, която сама разпорежда прилагането на принудителната административна мярка. Този погрешен извод на гражданското общество е вследствие на липсата на полицаи в специализирания автомобил за принудително преместване тип “паяк”.<sup>17</sup>

3. Възражения срещу приложена принудително административна мярка - принудително задържане с техническо средство тип „скоба“. Задържането на автомобилите с техническо средство тип „скоба“ се прилага поради незаплащането на цената определена за паркирането в границите на зоните за почасово платено паркиране. Разглеждането на възраженията дефинира няколко основни проблема:

- поставяне под съмнение на правомерността на приложената ПАМ от страна на гражданите в случаите, когато не са изписали коректно регистрационния номер в СМС;

- поставяне под съмнение на правомерността на приложената ПАМ от страна на гражданите, както и съмнение към софтуера, обслужващ СМС -системата в случаите, когато получават съобщение за прието заплащане и след това уведомление за принудително задържане;

- сринове при мобилните оператори, както и проблеми във функционирането на СМС-системата;

Наложителна е продължителна информационна кампания относно процедурата по заплащането за паркиране в зоните. Правилният начин е то да се осъществява преди напускането на автомобила.

#### 6. Предложения за разширяване на зоните.

Засиленият контрол в зоните за почасово платено паркиране, а от друга страна заниженият контрол по неправилността на паркирането, съгласно ЗДВП определя тенденцията за увеличаване на натиска към неправилно паркирани ППС в граничните райони на зоните за почасово платено паркиране. Това обстоятелство определя увеличаването на постъпващите искания за разширяването на зоните за почасово платено паркиране.

От прегледа на приетите възражения, сигнали и предложения, би могло да се направи извода, че е налице тенденция за промяна на обществените нагласи и непримиримост към нарушаването на правилата и проявите на вандализъм. В тази връзка е логично да расте броя на сигналите за премахнати анти паркинг елементи, наличието на

---

<sup>17</sup> Актуализация 2023 г. Съгласно ZappedCOA22-PD95-506-12.09.2022 г. От кмета на Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД е определен за Служба за контрол на основание чл. 167, ал. 2 от ЗДВП. Новото е, че освен от полицаи, принудителното преместване на ППС вече може да бъде разпоредено и от служител на дружеството на длъжност „инспектор контрол паркиране“. В екипите на специализираните автомобили тип „паяк“ продължава да се състоят само от шофьор и оператор. Виж Приложение 16.

неправилно паркирани ППС, искане за завишаване на контрола върху паркоместата за преференциално паркиране на хора с трайни увреждания и т.н.

За 2017 година от общия брой писмени възражения 81 бр. са счетени за основателни, в резултат на което са възстановени сумите на оцетените граждани и организации.

### 2.3. Форми и механизми за решаване на динамично променящите се взаимодействия между гражданското общество и общинската администрация по проблемите на паркирането.

Разширяване на зоните за почасово платено паркиране в столицата в район „Възраждане“ по предложение на гражданското общество.

От въвеждането на режима за почасово платено паркиране на ППС в София, не са преставали бурните протести с изразеното категорично несъгласие срещу зоните, както от страна на външни посетители, така и от жителите на централната градска част. Нежеланието да се заплаща паркирането в центъра на столицата довежда до остри конфликти между гражданското общество и общината. От една страна, задръстените пътни артерии от паркирани по улици, площади, тротоари и зелени площи МПС провокират общината да вземе визираниите финансови рестрикционни мерки с цел редуциране на прииждащия поток от автомобили в центъра, а от друга страна, протестите на гражданските организации срещу неравностойното третиране на обитаващите централните градски части спрямо тези от крайните квартали на столицата поставят непреодолима бариера между властта и гражданите. На това все по-засилващо се конфронтационно поле се появява изненадващата информация за предложението на жителите на районите Възраждане и Красно село за разширяването на „зелена зона“ в техните квартали. Какъв е пътят, който се извървя, за да се стигне до това предложение?

На 25.01.2018 г. кметът на район Възраждане подава до председателя на Столичния общински съвет доклад с предложение за разширяване на „Зелена зона“ в същия квартал.<sup>18</sup> В доклада е посочено, че през 2016/2017 г. са били проведени обществени обсъждания и анкета на интернет сайта на районната администрация. Преобладаващото мнение в тези обсъждания било за въвеждане на платено почасово паркиране в район Възраждане. Освен одобрената проектохема за обхвата на зоната в м. „Зона Б-5“ и м. „Зона Б-18“ в границите между бул. „Сливница“, бул. „Константин Величков“, бул. „Александър Стамболийски“, ул. „Гюешево“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Българска моравя“, ул. „Камен Андреев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Г.М.Д Скобелев“ - ул. „Опълченеца и ул. „Димитър Петков“, гражданите поискали и допълнително включване на територията находяща се между следните улици: "Инж. Иван Иванов", „Гюешево“, „Охридско езеро“, „Камен Андреев“ до „Добруджански край“ (границата с район „Красно село“).

Зададени били конкретни въпроси за статута на междублоковите пространства в „Зона Б-5“, „Зона Б-18“, „Зона Б-19“ и каква е възможността за отваряне на подземната улица в „Зона Б-5“. Посочена била и необходимостта от изграждане на нови паркинги, включително и многоетажни в близост до метростанциите, както и подобряването на инфраструктурата на района.

В края на своето писмено изложение кметът г-жа Савина Савова мотивира искането си за въвеждане на „Зелена зона“ в район „Възраждане“-СО с прогнозата, че новата

---

<sup>18</sup> Виж Приложение 3.

организация на движението ще намали трафика и ще улесни паркирането на моторните превозни средства на гражданите в квартала.

Хронологията на проведените обществени обсъждания за разширяване на „Зелена зона“ на територията на район „Възраждане“ и включените в тях конкретни предложения е следната:

На 19.04.2016 г. в заседателната зала на кметството с адрес бул. „Ал. Стамболийски“ №62 са присъствали общо 42 души. Гражданското общество е било представено от различни социални слоеве – домоуправители, представители на институции, бизнеса и неправителствените организации. Проведеното обсъждане и дискусия за въвеждането на платено почасово паркиране в район „Възраждане“ е оформило следните предложения на гражданите:

- разширяване на „Зелената зона“ на територията на пазара „Димитър Петков“, на ул. „Цар Симеон“ - в участъка от бул. „Христо Ботев“ до бул. „Константин Величков“, в „Зона Б-5“, „Зона Б-18“ и „Зона Б-19“, на ул. „Българска моравя“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Отец Паисий“, ул. „Кирил и Методий“ - от бул. „Христо Ботев“ до ул. „инж. Иван Иванов“;

- осигуряване на паркоместа за живущите;

- осигуряване на допълнителни паркоместа за хора с увреждания;

- поставяне на антипаркинг колчета на тротоарите на територията на пазар „Димитър Петков“ и на улица „Цар Симеон“;

- изграждане на нови етажни и подземни паркинги;

- изграждане на временни паркинги на общински терени, за които все още няма инвестиционни намерения, за периода до стартиране на процедури за застрояване;

- изграждане на зарядни станции за електромобили на Женския пазар, пазара „Димитър Петков“, парк „Възраждане“ и парк „Св. Никол;а“.

На 27.11.2017 г. се е провело обществено обсъждане по представената схема за разширяването на „Зелена зона“ в район „Възраждане“ в границите между бул. „Сливница“, бул. „Константин Величков“, бул. „Александър Стамболийски“, ул. „Гюешево“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Българска моравя“, ул. „Камен Андреев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Г.М.Д Скобелев“ - ул. „Опълченска и ул. „Димитър Петков“.

Присъствали са 42 /четиридесет и двама/ души, като във връзка с изменението на Наредбата на СОС за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройството на територията на Столична община от 12.10.2017 г. са били попълнени присъствени списъци, изготвени били аудио и видео материали за срещата. Пояснена е била процедурата за следващите етапи по въвеждането на зелената зона, а именно след приключване на заключителната дискусия следвало обявление на интернет сайта на Столична община за срок не по-малко от 15 дни, през което време гражданите можели да правят писмени становища и предложения. С обсъждането на предложението в постоянните комисии и гласуването му в Столичния общински съвет приключвали дебатите по предложението на гражданското общество за въвеждането на „Зелена зона“ в район „Възраждане“.

Официалното становище на общинската администрация е, че разширяването на зоната се предприема поради натовареността на пътната мрежа, обусловена от близостта до центъра на столицата и по предложения на гражданите живущи в район „Възраждане“. Проблеми създавали и паркираните по улици, тротоари и пустеещи имоти пътни превозни средства, които не са в движение. С помощта на Столичен инспекторат те се премахвали по законоустановена процедура.

Мненията на гражданите по този въпрос е било разнопосочно. „Аз съм против автомобилите, които не са в движение“ – заявява един, но същевременно обяснява друг,



че превозното средство на негови съседи не се използвало или се кара само събота и неделя поради невъзможността на собственика да заплати застраховките на колата си.

Анализ: Моят въпрос е прави ли общинската процедура разлика между излезли от употреба автомобили поради техническа негодност и изправно, но не ползвано превозно средство поради неиздължаване на данъците му по различни причини. Тези причини могат да бъдат многообразни. Финансовата несъстоятелност може да бъде временна или за продължителен период. Един кратковременен престой в болнично заведение може да завърши със завръщане на излекувания пациент пешком до дома му поради неочакваното изчезване на автомобила му. Продължителните финансови затруднения настъпили поради пенсиониране за осигурителен стаж и възраст биха лишили възрастния човек от помощта на превозното му средство. Дългоочакваната ваканция в родното място на гурбетчиите, би могла да се изпълни с омерзение от всичко българско, когато пътникът не завари автомобила пред родната си стряха. За съжаление всичко от нашия живот е остойностено – има цена, но съществува и социална цена, и няма знак за равенство между тях.

Живущите в две кооперации на бул. „Ал. Стамболийски“ 96 считат, че въвеждането на зоната щяла да бъде в техен ущърб, тъй като мястото пред кооперациите било частна собственост. Още през 1950 г. общината им била дала възможност сами да изберат дали да направят затревени площи или паркинг за живеещите в тях, защото земята била на кооперацията и не следвало сега да се таксува нещо, което им принадлежало по право.

С одобрителни възклицания било посрещнато изказването на собственик на жилищен имот, който е споделил, че преди да се въведе зоната в район „Лозенец“, за да отиде на гости на свой приятел е бил принуден 1 час по-рано да тръгне и си търси място за паркиране. Сега нямало вече такъв проблем и той бил спокоен, затова въвеждането на „Зелена зона“ в район „Възраждане“ било нещо разумно и това според него е единственото правилно решение.

Гражданите предлагат допълнително разширяване на зоната включително и по бул. „Акад. Иван Е.Гешов“, като по този начин тя ще се оформи с достигането и до границата на район „Красно село“.

Поставен бил въпроса обхваща ли зоната междублоковите и вътрешноблоковите пространства, които и сега се използвали за паркиране, но не се стопанисвали от общината. Разгоряла се е дискуссия между присъстващите относно прекрасно проектираните по времето на другаря Тодор Живков подземни улици и подземни гаражи, които сега били продадени и не се използвали по предназначение от живущите, а подземните улици тънели в затрупалите ги боклуци и мръсотия. Още през 1985 година „Зона Б-5“ е била така проектирана и изградена, че без да излизаш от жилищния си блок да се качиш в автомобила си и чрез подземните комуникации да се включиш в уличното движение. В този смисъл гражданите са за разширяването на зоната, но освен събирането на пари, те изискват и контрол и добро стопанисване на пътната инфраструктура от компетентните органи. Гражданите считат, че един от плюсовете на въвеждането на зоната ще бъде осъществяването на постоянен контрол, паркирането по тротоарите също ще бъде преустановено. Тъй като в района има много административни сгради, живущите предполагат, че служителите им ще ползват метрото и по тази причина ще намалее и броят от паркирани автомобили. Предложението на един домоуправител - мотивирайки се с изключително замърсения въздух в София – предлага въвеждането на пропускателен режим за автомобилите влизачи в централна градска част, както е в някои европейски столици. Инвеститор предлага целия район „Възраждане“ да стане „Зелена зона“ за да се избягнало повторното събиране и обсъждане на допълнителното разширяване на зоната в района.

Домоуправител в „Зона Б-18“ пояснява, че в техния квартал липсват административни сгради и затова проблемът с паркирането при тях е различен. Много апартаменти, а малко паркоместа водят до големи трудности при паркирането. Ако се прибира на обяд има свободни паркоместа, но в неделя такива липсват. Дори, казва тя, да се приеме, че живущите използват само по 1 автомобил на апартамент, паркоместата пак не достигат. Около тях платените паркинги са препълнени и като си е закупила нова кола не намерила място за паркиране. Изводът на живущата в квартала е, че понеже зоната няма да и реши проблема, тя затова е против въвеждането и в тази част на района.

Анализ: Тоест, когато едни забрани и санкции не довеждат до необходимия резултат, самите ние гражданите изискваме други по сериозни средства за принуда, средства които смятаме, че биха довели до желанието от нас ред. Ако мерките по Закона за движението по пътищата забранителни знаци, съставяне на актове за административни нарушения не довеждат до необходимия резултат, било по причина на полу-прилагането им от компетентните органи /например пътна полиция/ или по причина на самите нас – гражданите, за които безхабериято и неспазването на закона е предизвикателство, то се прибегва до неприемливите принудителни мерки като задържане на автомобила със скоба или преместването му на наказателен паркинг. Не ограничават ли тези принудителни мерки нашата конституционно гарантирана свобода? Безсилието на демократичната власт довежда ли до диктатура?

И още един интересен поглед от досегашната практика при въвеждането на зоните. В районите където са въведени зоните за почасово платено паркиране намалява броят на паркиращите автомобили, но се увеличава в съседните места където паркирането е свободно. Превозните средства се изтласкват извън границите на действащите зони, а където съществува останала малка част островче вътре в зоната там се струпуват масово автомобили и ако проблемът там не е бил толкова сериозен, то той става вече такъв. И се получава принципът на прилива и отлива-през деня вълната от автомобили се насочва и уголемява в посока на свободните от зоните места, а след 19,30 часа приливът наново донася всички моторни превозни средства на предишните им места.

Според живущите в района, въвеждането на зоната ще ограничи броя на старите возила, които замърсяват въздуха в града. Сега броят им постоянно нараствал поради много ниската им цена, но при положение, че всеки втори и следващ автомобил от домакинството ще се заплаща с прогресивно нарастваща такса за паркиране по местоживееене, то ще бъде икономически неизгодно да се поддържат тези возила. Също друга полза е снижаване на битовата престъпност, настъпила от повишения контрол по улицата от страна на служителите по контрола на платеното паркиране и от самите живущи, които сега внимателно си наблюдавали превозните средства. Живущите около места като книжната борса до пазара „Д. Петков“, автомивки и прочие са категорично за въвеждането на зоната, тъй като понастоящем при тях паркирането е изключително затруднено. Интересите им се свеждат само до възможните най-кратки срокове за въвеждането на „Зелената зона“ в район „Възраждане“.

Забележка: Разширението на „Зелена зона“ в районите „Красно село“ и „Възраждане“ бе въведено на 1.11.2018 г.

Изследвайки изцяло писмените материали по предложеното разширение на „Зелена зона“ в районите „Възраждане“ и „Красно село“<sup>19</sup> се налагат следните изводи:

- Гражданското общество не би се възползвало от възможността за въвеждане на зоните за почасово платено паркиране, ако съществуваше друга възможност за справяне с проблема. Причините за ненамирането на свободни паркоместа са няколко. Първата е недостатъчният капацитет на местата за паркиране, малко на брой паркинги,

---

<sup>19</sup> Виж Приложение 11 и 12.

липсващи или недостатъчен брой паркоместа, предвидени в строителните жилищни проекти. Разбира се, че никой не е могъл да предвиди бума на личните превозни средства, но все пак е могло с оглед на все по - нарастващата мобилност да се предвиди резерв, а според мен осигуряването на едно паркомясто за жилищен имот не може да се каже, че е резерв, а е минимума за подsigуряване на необходимостта от личен транспорт на гражданите. Осигуряването на едно паркомясто за домакинство до голяма степен би решило проблема на живущите в центъра и това се доказва неколккратно от заявеното мнение на собственици на гаражи в района. За съжаление този недостатък, присъстващ в инвестиционните проекти от близкото минало, продължава да не е преодолян. Чл. 43 от Закона за устройство на територията от 2012 г. казва, че за нови сгради необходимите гаражи и места за паркиране задължително се осигуряват в границите на урегулirания поземлен имот. И веднага, за да се „поправи“ тази норма, в ал. 2 се предвижда изключение от разпоредбата на ал. 1 - от органа, който трябва да издаде разрешението за строеж. И това изключение се прилага когато нормативно необходимите гаражи и паркоместа не могат да бъдат осигурени в границите на урегулirания поземлен имот поради технически или нормативни причини като: размери на урегулirания поземлен имот и т. н. Бих казал, че винаги има начин да не се извърши някаква дейност, но монетата има две страни, тоест винаги може да се свърши нещо правилно – в конкретния случай, ако поземленият имот наистина е маломерен за предвиждане на гараж, то този гараж би могъл да бъде и подземен.

Какво се случва обаче с външните посетители в централната част на София? Една част от тях идват до работното си място с автомобила си, а друга посещават за по-кратко време дадена институция. Свободни паркоместа обаче липсват и започва неконтролируемо неправомерно паркиране по тротоари, зелени площи и пътни платна. Изпотрошават се тротоарните настилки, унищожават се зелени системи, затруднява се уличното движение пешеходно и автомобилно. Този нов проблем съдържа два аспекта – защо водачите на ППС паркират неправомерно и защо са неефективни мерките за санкционирането им от компетентните органи? Каква е възможността един гражданин на Република България, предвиждайки че няма да може да намери място за паркиране на автомобила си, да се придвижи със градския транспорт? Или пристигайки и не намерил място за паркиране да се върне назад и остави колата, за да се придвижи с автобус. Кое му дава право на този гражданин да унищожават публична собственост, паркирайки неправилно на тротоара например?

По втория аспект за наказващите органи ситуацията е следната. Съставените актове за установяване на административни нарушения са малко на брой и също са неефективни, защото:

- част от актовете се обжалват и падат в съда, поради неспазване на процедурните правила по издаването им. Защо не се спазват процедурите по съставянето им? Ами поради недостатъчната квалифицираност на актосъставителите им и поради безхаберията на ръководителите на ведомствата относно българското законодателство.

- Тези наказателни постановления които все пак не се обжалват или минават успешно през съда също нямат ефективност поради ниската им събираемост.

- Логично стигам до извода, налагащ се от горепосочените обстоятелства, че все по -рестрикционните мерки като например въвеждане на зоните за почасово платено паркиране, си налагаме сами по причина на собствената ни непрозорливост, съчетана с безхаберие за бъдещите поколения и постигана със заобикаляне и неспазване на нашето българско законодателство. Добре, но защо в развитите западноевропейски страни също са въведени зони за почасово платено паркиране? За да отговоря на този въпрос

трябва да се проведе ново изследване на причините, довели до въвеждане на зоните, но все пак бих дал един пример, който е в синхрон с предната моя мисъл за българския гражданин. Та във Франция и Италия няма поставени антипаркингови колчета по тротоарите и въпреки това липсват паркирали автомобили по тях. За българската ситуация е немислимо дори и при действаща зона да се спрат неправомерните паркирания върху тротоарите без наличието на тези преградни съоръжения. На въпроса ми защо западноевропейците не паркират по тротоарите и зелените площи, ми отговориха: „защото французите спазват законодателството си“.

## Трета глава. Основни насоки за подобряване на взаимодействието между гражданското общество и общинската администрация по проблемите на паркирането.

### 3.1. Плюсове и минуси на сегашния модел на взаимодействие между гражданското общество и общинска администрация относно проблемите с паркирането.

За целите на изследване на този проблем проведохме емпирично социологическо изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“.

Започналата пандемия от Ковид19 от 13 март 2020 г. отложи началото на изследването. Промени и начина му на провеждане и използваните методи. Вместо дълбочинни интервюта се използва експертна оценка, която се проведе както чрез предоставяне на въпросника на хартиен носител, така и по електронен път.

Изследването стартира в началото на месец януари 2021 г. и завърши през месец юли 2021 г.

1. Програма за емпирично социологическо изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“.

#### 1.1. Цел и задачи на изследването

Чрез социологическото изследване „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“, си поставяме за цел да установим каква е тяхната оценка на взаимодействието на столичната администрация с гражданското общество по този актуален и значим проблем.

Задачите на изследването са:

- Да се установи как служителите оценяват взаимодействието на столичната администрация с гражданското общество по проблемите за паркирането.
- Ако взаимодействието не е добро да се посочат от тяхна гледна точка кои са причините и кои звена от столична администрация се нуждаят от подобряване на своята работа.
- Да посочат инициативи на гражданското общество, които е уместно да бъдат подкрепени от столичната администрация.
- Какви допълнителни инициативи от страна на общинската администрация са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата.

Обект на изследването са служителите на Столична община и по специално на следните нейни структури, свързани по един или друг начин с паркирането:

- Дирекция „Паркиране и мобилност“
- Дирекция „Управление на трафика“
- Дирекция „Транспорт“.

Предмет на изследването е оценката на респондентите за взаимодействието на Столична община с гражданското общество.

Работната ни хипотеза е, че оценката на служителите за взаимодействието на Столична община с гражданското общество по проблемите за паркирането ще бъде амбивалентна.

Методът на изследване е експертна оценка, осъществена чрез анонимна анкета сред служители на общинската администрация.

Въпросникът се състои от 5 закрити въпроса и един - открит. В зависимост от посочените отговори на закритите въпроси, следват уточняващи подвъпроси, целящи постигане на детайлност и по-голяма обективност в отговорите на респондентите.<sup>20</sup>

## 2. Резултати, анализ, изводи.

### 2.1. Резултати и анализ на отговорите на I въпрос.

\* Тревожен е фактът, че нито един от респондентите, работещи в Столична община не оценява като „отлично“ взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите, и гражданските организации. Факт е, от друга страна, че половината от тях оценяват взаимодействието като „добро“. Но това не е „успокояващо“, тъй като трима го оценяват като „лошо“. Ако използваме традиционната за нашата образователна система шестобална скала, в която отличен е с 6 точки, добър с 4 точки, а лош с 2 точки, то средноаритметична стойност на оценката на специалистите е среден 3,25.

От свободните коментари може да се направи извод, че вина за недоброто състояние на взаимодействието носят и двете страни – столичната администрация и гражданското общество. Много задълбочен е коментарът на девети респондент. Той посочва както обективни причини, така и слабости в дейността на самата общинска администрация. Интересен е и коментарът на втори и шести респондент на втори подвъпрос – „Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?“. Те считат, че такава е – „защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации“.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Виж Приложение 1

<sup>21</sup> Виж Приложение 2

\* Повечето от респондентите са дали отговор на първи подвъпрос - Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации. Не са отговорили двама респонденти. От останалите осем, трима са отговорили частично, тоест дали са оценка само на някои от звената.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване"- средна оценка 3,50.

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани" - средна оценка 4,50.

в/ Дирекция „ Общинска собственост“ - средна оценка 3,33.

г/ Отдел "Контактен център на Столична община" - средна оценка 4.

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите" - средна оценка 3,50.

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации"- средна оценка 4.

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“ - средна оценка 4.

Средноаритметична стойност на оценката на специалистите е добър 3, 83. Видно е, че когато оценяването е по звена, то е по-високо от оценяването общо за общината, което е среден 3,25. Най-високо е оценена дирекция „Координация, контрол и прием на граждани“ – много добър 4,50. Най-ниско е оценена дирекция „ Общинска собственост“ - средна оценка 3,33. Дирекцията на повечето от респондентите - „Мобилност и паркиране“ е с оценка добър 4.

*2.2. Резултати и анализ на отговорите на II въпрос.*

\* Половината от отговорите на респондентите са позитивни – пет отговора. Другите пет отговора са негативни. От позитивните отговори няма нито един отговор „а“ – „Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно, за да откликне на тези инициативи.“ Тоест, както и при отговорите на първи въпрос, няма нито един отговор с максимално позитивна оценка. Всички позитивни отговори са „б“ – „Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи.“ Този начин за оценка показва, че респондентите се стремят да бъдат обективни. Четири от негативните отговори са „в“ - „Инициативите на гражданското общество са оскъдни.“ Само един е „г“ - „Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество“. Струва ни се, че е нормално служителите от столичната администрация да оценяват негативно „противниковата страна“. Можем да тълкуваме това като своеобразен „ведомствен патриотизъм“. От друга страна обаче, тази оценка е пресилена. Гражданските организации имат много слабости в дейността си. Но инициативност не им липсва.

\* Всички пет респонденти, отговорили позитивно на основния въпрос, са отговорили и на първи подвъпрос – „Посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането“. Посочили са доста от инициативите на гражданското общество, които общинската администрация е внедрила в паркирането и в други сфери. Като например:

създаване на места за товаро-разтоварни дейности, за хора с трайни увреждания по месторабота, пешеходни пространства, велоалеи и пр. Видно е, че служителите от столичната администрация се гордеят с направеното от нея по посока на улесняване на дейността и битата на столичното население.

\* Всички десет респондента оценяват положително трети подвъпрос - „Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства на гражданската организация „Спаси София“. Отговорът на девет от тях е „б“ – полезно, а на един – „а“ – много полезно. Надяваме се, че ръководството на Столична община ще вземе предвид отношението на собствениците си служители към тази несъмнено важна инициатива на гражданското общество!

### *2.3. Резултати и анализ на отговорите на III въпрос.*

\* Отговорът на четири респондента на основния въпрос е „Решават се сравнително добре“. На трима отговорът е „Не се решават успешно“. На двама отговорът е „Решават се успешно“. Средноаритметичната оценка е добър 3,77. Няма индикации, че негативните отговори се дължат на някакво вътрешно ведомствено съперничество. Считаме, че оценката в голяма степен е обективна. Тя отразява както усилията на столичната администрация да решава проблемите с паркирането във все по усложняващите се условия, така и недостатъчността на тези усилия.

\* На първи подвъпрос – „Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата?“, пет респондента изказват редица предложения за успешното решаване на проблема с паркирането. Преобладават предложенията за рестрикции - ограничаване влизане в централни градски части и дори тяхната забрана, увеличаване цената на паркирането в разрешените зони и пр. Но има и предложения за подобряване на работата на самата общинска администрация – например изграждане на открити и многоетажни паркинги, стимулиране на алтернативните начини на придвижване - велосипедно и пешеходно движение и пр.

\* От тримата, дали отговор „в“, само един е отговорил на втори подвъпрос – „...каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?“. Според него причина са: „Ниските разходи за притежание на автомобили, респективно високият брой в СО“. Косвено можем да направим извод, че и той е привърженик на рестриktivните мерки за решаване на проблемите на паркирането. Прочем рестриktivните нагласи са характерни за всяка бюрократична структура. Защото за нея това е най-лесният начин за решаване на всеки проблем.

### *2.4. Резултати и анализ на отговорите на IV въпрос.*

\* Относно основния въпрос – какво е взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации, отговорът на шест респондента е „б“ – „добро“. На двама отговорът е „а“ - „отлично“. На двама отговорът е „в“ - „лошо“. Средноаритметичната оценка е добър 4. Средноаритметичната оценка съвпада с отговорите на болшинството респонденти.

\* На първи подвъпрос са отговорили трима респонденти – трети, пети и седми. И тримата считат, че има немалко количество жалби и оплаквания от страна на гражданите. Само един – пети респондент е посочил броя на жалбите за 2018-та, 2019-та и 2020-та години.

\* Двамата – втори и шести респонденти, оценили негативно взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации, са дали и отговор на втори подвъпрос - от чия страна произлиза това лошо взаимодействие. Единият от тях търси вината както в дирекция „Мобилност и паркиране“, така и в гражданското общество. Другият само в дирекция „Мобилност и паркиране“. Тези отговори показват добро ниво на самокритичност.

\* На трети подвъпрос – за оценка на структурните звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации, са отговорили седем респондента. Преобладава оценката „добър“. Понякога се среща и оценка „отличен“. Няма звено, в което да има значителен брой оценки „отличен“.

\* На четвърти подвъпрос са отговорили двама респондента – трети и девети. Като причина за лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации и двамата посочват – „Липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата“, като девети респондент прави съществено допълнение, че това не пречи да се правят проучвания и анкети сред гражданите за тяхната удовлетвореност от организацията на паркирането в София.

#### *2.5. Резултати и анализ на отговорите на V въпрос.*

\* Седем от респондентите считат, че взаимодействието на гражданското общество с общинска администрация влияе положително за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата. Двама считат, че влияе с променлив резултат. Само един счита, че не влияе. Изводът е категоричен - общинска администрация трябва да се стреми да получи съдействие от гражданското общество, защото това съществено ще спомогне за решаване на проблемите с паркирането.

#### *2.6. Резултати и анализ на отговорите на VI въпрос.*

\* Трима респондента – втори, шести и осми, не са дали отговор на шести въпрос. Отговорите на останалите седем са от два типа. Първо – рестриктивни. От тях най-често се повтаря предложението да се повиши размера на глобите за неправилно паркиране. Друго рестриктивно предложение е да се ограничи движението на ППС за личен превоз в централна градска част. Вторият вид предложения са свързани с разширяване на дейността на столичната администрация. Най-често се среща предложението да се изградят нови паркинги, включително и частни. Други интересни предложения са за разширяване на метрото, за увеличаване на прозрачността и достъпността на услугите на ЦГМ, за въвеждане на системата за видеоконтрол и пр.

### **3.2. Добри практики за решаване на тези проблеми в близки с нашите условия градове, а също и в големи мегаполиси.**



## 1. Установяване на връзка.

Първата ни крачка в изследването на добрите практики на градската администрация в паркирането беше опитът ни да установим връзки с подходящи градове от Федерална Република Германия, Република Франция и Кралство Белгия. На моите писма с молба за съдействие се отзова веднага ръководството на град Дюселдорф – столица на провинция Северен Рейн – Вестфалия.

След одобрение от ръководството на град Дюселдорф за изпращане на необходимата детайлна информация за правното, техническото и финансово уреждане на паркирането при тях, писмото ми е препратено към г-н Томас Грошейнрих, началник на отдел „Регулиране и контрол на движението и управление на паркоместа“ в Дюселдорф, Офис за управление на трафика

Сравними ли са Дюселдорф и София?

Столица Дюселдорф и столица София са регионални центрове с определящо финансово, промишлено и търговско значение. Освен постоянно пребиваващото население в тях, те привличат и голяма част приходящи работници от близките населени места. В Дюселдорф при население от 639 хиляди души, през работните дни се увеличава с приблизително една трета заради над 200 000 души, които работят в Дюселдорф, но живеят в други градове.<sup>22</sup>

Гъстота на населението е съществен фактор по отношение на притежаваните автомобили в градска среда, а оттам и поради ограничената площ се явява и проблема с намирането на паркоместа. Тогава съотносими ли са Дюселдорф и София по отношение гъстотата на населението им? Да, съотносими са, понеже гъстотата на населението на град Дюселдорф е 2945 души на квадратен километър, а на София е 2524.

Видно е, че многохилядното им население ще има сериозен проблем с намирането на паркоместа - до работното място, до общински и държавни институции, до училище/университет и прочие. Какво показва статистиката за броя на жителите и броя на автомобилите в двата града за 2018 г.?

В Дюселдорф при 639 000 души има 352 000 автомобили.<sup>23</sup>

За София данните са 1241675 жители и 820803 автомобила.<sup>24</sup>

Следователно моторизацията за Дюселдорф е 550, а за София – 661 автомобила на 1000 души население. Следва логичния въпрос: - как при равна и по-голяма гъстота на населението на Дюселдорф спрямо София, наличните превозни средства в Дюселдорф са по-малко отколкото в София?

Как градското ръководство на Дюселдорф решава успешно проблема с намирането на места за паркиране на автомобилите на гражданите си.

## 2. Стратегията на общината за решаването на проблемите с трафика и паркирането

Стратегията може да се изрази с формулата – „От индивидуален моторизиран трафик през местен обществен транспорт до пешеходен и велосипеден трафик“.

---

<sup>22</sup>[https://www.peika.bg/statia/Top\\_Malko\\_izvestni\\_fakti\\_za\\_Dyuseldorf\\_1.a\\_i.99249\\_dyuseldorf\\_fakti\\_izvestni\\_malko\\_za.html](https://www.peika.bg/statia/Top_Malko_izvestni_fakti_za_Dyuseldorf_1.a_i.99249_dyuseldorf_fakti_izvestni_malko_za.html)

<sup>23</sup> вж. Приложение 4, e-mail от Управление на трафика Дюселдорф

<sup>24</sup> Официален сайт на Национален статистически институт – данни за общ брой население и регистрирани моторни превозни средства в София-град. Статистическата информация е получена чрез заявление с вх.№ УП-4617/14.11.2019г.и оказано съдействие на служител от НСИ г-жа Бояна Иванова-отдел”Връзки с потребителите и е-услуги”,тел.:02/9857444.

### 3. Добри практики на общината за решаването на проблемите с трафика и паркирането

#### а) Взаимодействие с гражданското общество.

Съществен елемент в разработването на Плана за мобилност е ранното и интензивно участие на гражданското общество по време на целия процес на планирането. Проектиран в Службата за управление на трафика на държавната столица Дюселдорф, процесът на разработка непрекъснато се придружава от специално създадена група от специалисти по мобилност, която позволява интердисциплинарен обмен между участници и дисциплини. Представява се от различни институции и организации на гражданското общество.

#### б) Как е уредено паркирането на автомобилите в град Дюселдорф?

В централната част на града паркирането е организирано в 3 области/зони за почасово платено паркиране. Те от своя страна са разделени на 31 подзони в които е разрешено домуването на автомобилите за живущите в центъра. Таксата за 1 час паркиране в първа зона е 2,90 евро.<sup>25</sup>

Като имаме предвид, че в синя зона в София са заплаща 2 лева за час паркиране и съпоставим тези две такси към brutните вътрешни продукти, то резултатът е негативен за софиянци, тъй като те заплащат 1,55 пъти повече за паркиране, отколкото техните колеги водачи от провинция Северен Рейн –Вестфалия. Що се отнася до броя на паркоместата в зоните за почасово/кратковременно платено паркиране, в Дюселдорф са 12 000 за 2018 г., а за София – 28 874. По този показател данните за двете столици са съизмерими, понеже Дюселдорф е със площ 217 квадратни километра, а София е със 495.

Особен интерес представляват осигурените паркоместа в паркингите (подземни, надземни, многоетажни) на Дюселдорф. По данни на г-н Томас Грошейнрих само в централната част на центъра, на разположение са 16 000 места в обществено ползваните многоетажни паркинги.<sup>26</sup>

За цяла София данните за наличните места в паркингите са следните:

1. За стопанисваните обществени паркинги от „Център за градска мобилност“ ЕАД към 31.08.2019 г. - 3008 паркоместа.<sup>27</sup>

2. За частната алтернатива – няма данни. В

Интересен, но обезпокоителен е фактът, че в три от столичните райони въобще липсват построени паркинги.

#### в) Използване на високите технологии.

За справяне с проблема с паркирането немците използват високите технологии.

Дигитализираните данни улесняват компютърната им обработка, като ги поднасят на момента на водача на моторното превозно средство. Тази наглед елементарна технология те превръщат в интелигентна система за насочване на паркирането в центъра на града. Особено важно при тази добра практика на Дюселдорф е, че насочващата информационна система обхваща целият потенциал на предлаганите обществени и частни паркоместа в града.

---

<sup>25</sup> вж. Приложение 5 и 6, e-mail от Управление на трафика Дюселдорф

<sup>26</sup> вж. Приложение 5

<sup>27</sup> Цитираните данни са получени чрез служебна кореспонденция по ел. поща, Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД, отдел „Паркинги, гаражи и автогара“, 2019 г.

г) Пешеходен ден до училище.

За да намали броя на паркиращите автомобили около училищата, общинският отдел „Управление на трафика“ от години провежда възпитателна кампания за учениците на града. Общината желае да насърчи възможно най-голям брой ученици да ходят пеша до училище и да не вземат „таксито“ на родителите си (имат предвид личния автомобил на родителите, което децата ползват като „такси“).

д) Оповестяване и довеждане до съзнанието на гражданите на реалните разходи за личен автомобил.

Собствениците на автомобили в Германия подценявали разходите за ползване на автомобила си средно с 50 процента.

В проучване през 2018 г., собствениците на автомобили били помолени да оценят разходите за зареждане, данъци, застраховки, разходи за ремонт и амортизация на автомобила си. Те посочили среден месечен разход от 204 евро. Всъщност средният разход бил два пъти по-висок - 425 евро.

Въз основа на своето проучване авторите на изследването създават сценарий за това как би се развила собствеността на автомобили в Германия, ако собствениците на автомобили са наясно с реалните разходи за притежаване на автомобил. Използва се метод на симулация за вземане на решения за собственост на автомобил и употреба на автомобил на домакинствата в САЩ. Използвайки резултатите от симулацията, учените стигат до заключението, че 37% от частните автомобили в Германия биха могли да бъдат премахнати, ако собствениците знаят реалните си разходи.

е) „Нарушителите на паркирането застрашават човешкия живот - спасителите се нуждаят от пространство!“

Този плакат на сайта на Дюселдорф е пример за изключителната нетолерантност и силна гражданска позиция към нарушителите на паркирането.

Все по -често спасителните работници са възпрепятствани от незаконни паркиращи автомобили на път за мисии.

Хората в беда, пожари или пътнотранспортни произшествия са част от ежедневните операции и често всяка минута е скъпоценна. Именно поради тези причини неправилното паркиране в столица Дюселдорф се наказва изключително строго от закона. От 28.04.2020 г. за неправилно паркиране се налага по-висока глоба, отколкото за превишена скорост или преминаване на червен светофар.

ж) Подмяна на паркоместа.

Строителните разпоредби на град Дюселдорф гласят, че ако при изграждането на жилищни и административни сгради не е възможно или е възможно само с големи затруднения осигуряването им с необходимите паркоместа и гаражи, то инвеститорът може да се откаже от построяването им, но за тази цел дължи парична сума на град Дюселдорф. Размерът и се определя в зависимост от местонахождението на строителния обект и се заплаща за всяко неосигурено паркомясто.

з) Екологична зона.

От началото на 2005 г. в Европейския съюз е в сила директива за качеството на въздуха, която определя гранични стойности за замърсяване на въздуха с фин прах и други замърсители. Причината за това са множество изследвания, които потвърждават, че азотните оксиди и финият прах, които се произвеждат и от ежедневния пътен трафик в нашите градове, допринасят за появата на различни респираторни заболявания и дори рак. За да се намали трайно замърсяването на въздуха с отработени газове, в цяла Германия се създават екологични зони. В столица Дюселдорф тази екологична зона е създадена на 15 февруари 2009 г. и разширена на 1 февруари 2013 г. Допускат се само превозни средства със зелен стикер.

В София към 10.2022 г. няма въведена екологична зона.<sup>28</sup>

и) Стимулиране на използването на велосипеди за придвижване в града.

Все повече хора от Дюселдорф се качват на велосипеди и въртят педалите. 13-те постоянни преброителни станции в града са регистрирали 7 139 803 велосипедисти миналата 2020 година. Това е с около 22 процента повече колоездачи в сравнение с предходната. Делът на велосипедния трафик в общия градски трафик се е увеличил с 5 % като е достигнал 19 % и следователно е почти на същото ниво като местния обществен транспорт, който съставлява 21 % от вътрешния трафик. Така че Дюселдорф е град, който разчита на колоезденето. Следователно бързото разширяване на велосипедните пътеки е един от най-важните компоненти на обръщането на трафика в столица Дюселдорф. Работи се върху внедряване на повече и свързани велосипедни пътеки за вътрешноградски велосипеден транспорт. Това включва основната велосипедна мрежа, но също и четири велосипедни маршрута. Със създаването на велосипедна супермагистрала, велосипедната мрежа на Дюселдорф е регионално свързана и позволява на пътуващите да достигат до Дюселдорф по-лесно с велосипед.

й) Улици със затихващи функции.

За отвоюване на уличните платна от паркиращи автомобили, Дюселдорф е създал така наречените „улици със затихващи функции“.

За да се получи разрешение за създаване на зона с успокоен трафик, живущите подават молба до общината. В двумесечен срок ръководството се произнася, като се предпочитат жилищни комплекси населени предимно с млади семейства.

В зоната с ограничено движение се прилагат следните правила за движение:

- пешеходците имат право да използват цялата ширина на улицата, но не и да пречат ненужно на движението.
- детските игри са разрешени навсякъде.
- движението на превозните средства трябва да поддържа темпо с 4 до 7 км/ч.
- водачите на превозни средства не трябва нито да застрашават, нито да пречат на пешеходците; ако е необходимо, трябва да изчакат.
- с изключение на влизане или излизане от превозното средство и товарене и разтоварване, спирането и паркирането извън определените за това места не е разрешено.

к) Какво е CARSHARING?

Споделянето на автомобили, е мащабен проект от комплексния подход на германската държавна политика за намаляване на броя на моторните превозни средства.

С CarSharing - не ползвате колата си сами, а я споделяте с другите.

Съществуват три вида споделяне:

- Споделяне на автомобил от юридическо лице.
- Споделяне на автомобил от физическо лице.
- Споделено пътуване.

Какво представляват тези три вида споделяне?

\* Споделяне на автомобил от юридическо лице.

Собственикът на автомобила е доставчикът за споделяне на автомобили. Клиентите сключват рамково споразумение с доставчика, когато се регистрират. След това те могат сами да резервират всички превозни средства на доставчика денонощно.

Заплаща се само реалното използване на автомобила. Всички разходи са включени в тарифата - включително бензин (или електричество).

---

<sup>28</sup> Актуализация 2023 г. На 15.12.2022 г. СОС прие Наредба за създаване на зони с ниски емисии на атмосферния въздух на територията на столична община в сила от 01.12.23 г., Виж Приложение 13.

Доставчиците поставят своите превозни средства близо до мястото, където живеят и работят техните клиенти. CarSharing е наличен в 855 места в Германия (към 01.01.2021 г.). За много домакинства CarSharing е по-евтино от това да имат собствена кола. Правилото е, че всеки, който кара по-малко от 10 000 километра годишно, спестява пари с CarSharing .

\* Споделяне на автомобил от физическо лице.

При peer-to-peer car sharing се предлага за споделяне и превозно средство, собственост на частно лице - обикновено чрез интернет платформа, но понякога и под формата на съседско споделяне. Този вариант на CarSharing няма рамково споразумение. За всеки процес на отдаване на автомобила трябва да се сключи нов договор. Положителните му страни са не само в ползата за околната среда, но е практично и евтино.

\* Споделено пътуване.

При споделеното пътуване индивидуалните пътувания, извършени с личен автомобил, се предлагат като пътуване и за клиента.

От гледна точка на транспортната политика споделянето на пътувания е алтернативен начин за придвижване в натоварено време.

Например в градски пиков час – споделянето на пътуване може да помогне за по-ефективното използване на съществуващите автомобили.

#### 4. Добри практики и перспективи на многоетажните паркинги.

##### А. Проблемът с паркирането в София.

Решаването на проблема с паркирането в столицата посредством изграждане на многоетажни паркинги е сравнително нов подход. Този подход има за цел да разреши все по-задълбочаващият се проблем с паркирането, дължащ се на увеличаващия се брой жители на столицата и нарастването на броя на автомобилите на едно лице.

Още по времето на „социализма“ бързото увеличаване на столичното население довежда до създаване на нормативна уредба за застрояването с паркинги и гаражи в урбанизираните територии в България. В Правила и нормативи за планиране и проектиране на паркинги, паркинг-гаражи и гаражи за МПС в населените места още от 1970 г., определя, че необходимия най-малък брой на местата за паркиране е едно паркомясто за жилище.<sup>29</sup>

Тези добри разчети за съжаление са били реализирани само на 50 процента в жилищните комплекси. Това е една от причините довела в следващите години до възникването на недостига на паркоместа в страната.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Правила и нормативи за планиране и проектиране на паркинги, паркинг-гаражи и гаражи за моторни превозни средства в населените места

Обн. ДВ. бр.22 от 17 Март 1970г., попр. ДВ. бр.67 от 25 Август 1970г., отм. ДВ. бр.70 от 6 Септември 1977г.

<https://www.ciela.net/svobodna-zona-darjaven-vestnik/document/2135497694/issue/3605/pravila-i-normativi-za-planirane-i-proektirane-na-parkingi-parking-garazhi-i-garazhi-za-motorni-prevoznisredstva-v-naselenite-mesta>

<sup>30</sup> При работа на терен в областен град Ямбол ж. к. „Златен рог“ построен в периода м/у 1985-1989 г. бяха установени по 50 броя паркоместа в прилежащите паркинги за всеки жилищен блок от комплекса. Блоковете се състоят от 101 апартамента.

Половин век по-късно в Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии се изисква отново само едно паркомясто за жилище / апартамент.<sup>31</sup>

Ситуацията обаче с транспортната система е много различна отпреди 50 години. Ако уредбата за паркингите и гаражи през 1970 г. е предвиждала едно паркомясто/апартамент при моторизация 250 леки коли на 1000 жители, то данните на НСИ за 2018 г. вече отчитат 660 МПС на 1 000 столични жители!<sup>32</sup>

Без да излиза от рамките на тази нормативна уредба, но стремейки се да решава проблема с паркирането в гр. София, столичното общинско ръководство през 2020 год. взема решение за построяване на общински многоетажни паркинги с частни инвестиции в крайните квартали. Новият модел на публично-частно партньорство ще включва учредяване право на строеж за изграждане на паркинг върху недвижим имот общинска собственост. Учредяването на правото на строеж върху имоти-общинска собственост ще бъде възмездно като се заплаща парично обезщетение, срещу което, в полза на избраното лице, ще се учредява срочно вещно право на строеж за изграждане на паркинг на територията на имота- общинска собственост или под публична общинска собственост. Правото на строеж ще се учредява за срок до 30 години. След изтичането на срока, за който е учредено правото на строеж, Столична община ще придобива безвъзмездно собствеността върху построенния обект.<sup>33</sup>

Б. Видове паркинги в София според времетраенето на ползването.

Средната продължителност на паркирането при съответния обект определя дали то е краткосрочно, средносрочно или дългосрочно.

а) Краткосрочното паркиране предполага интензивен поток от автомобили. Такъв паркинг трябва да притежава възможност за движение в двете посоки. Двупосочността осигурява по-голяма пропускливост и маневреност на моторните превозни средства от и към паркингите.

Паркинги за краткосрочно паркиране са потребни най-вече за големите търговски обекти. Тези паркинги са със средноголям капацитет поради краткосрочния характер на паркирането в тях. Поради голямата им натовареност и оборот този паркингов бизнес е подходящ предимно за частния капитал.

б) Средносрочното паркиране преобладава в близост до елитни ресторанти, нощни клубове, хотелски вериги, и поради при по-високия стандарт на техните клиенти този

---

<sup>31</sup> Приложение № 5 към чл. 42 и чл. 50, Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии в сила от 20.02.2018 г., изм. и доп. ДВ. бр.79 от 4 Октомври 2022г. в сила от 05.04.2023 г.

<https://lex.bg/en/laws/ldoc/2137180231>

<sup>32</sup> Официален сайт на Национален статистически институт – данни за общ брой население и регистрирани моторни превозни средства в София-град.

<sup>33</sup> Програма за изграждане общински паркинги с частни инвестиции на територията на Столична община 10.06.2020 г.- <https://www.sofia.bg/w/stolicnata-obsina-izgotvi-programa-za-izgrazdane-na-obsinski-parkingi-s-castni-investicii> и 22.10.20 г. -[https://council.sofia.bg/reshenia-2020?p\\_p\\_id=com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_YFgA31IfKX99&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&p\\_r\\_p\\_resetCur=false&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_YFgA31IfKX99\\_redirect=%2Freshenia-2020&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_YFgA31IfKX99\\_delta=20&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_YFgA31IfKX99\\_cur=11](https://council.sofia.bg/reshenia-2020?p_p_id=com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_YFgA31IfKX99&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_r_p_resetCur=false&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_YFgA31IfKX99_redirect=%2Freshenia-2020&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_YFgA31IfKX99_delta=20&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_YFgA31IfKX99_cur=11)

паркингов бизнес също е подходящ за частните инвестиции. Средносрочно е също паркирането при подземните буферни паркинги, но поради тяхната социална и стратегическа значимост и необходимостта от големи инвестиции за построяването им те се изграждат от общинската власт.

в) Дългосрочността при паркирането е необходимо при домуването на автомобилите до жилищните сгради. Нуждата от голям капацитет на тези паркинги, присъствието на задължителна социална защита на техните потребители, малката пропускливост на автомобилния поток предопределя техния тип – монтажни автоматични многоетажни надземни паркинги. Построяването на такива паркинги може да стане със смесено публично-частно участие при изграждането им.

## В. Подземни многоетажни паркинги при метростанциите.

По начина си на изграждане паркингите се разделят на подземни, наземни и надземни съоръжения. Ние ще разгледаме многоетажните, поради обстоятелството че на единица застроена площ при тях се разполагат няколко пъти повече автомобили.

Многоетажните паркинги биват подземни, надземни и смесени.

### а) Подземни паркинги при метростанциите

Обществените подземни паркинги при метростанциите, се стопанисват от „Център за градска мобилност“ ЕАД. В София има следните подземни паркинги при метростанциите:

\*Подземен паркинг на метростанция „Джеймс Баучер“, Район „Лозенец“. Той разполага с 577 паркоместа разположени на 4 нива.

\*Подземен паркинг на метростанция „Цариградско шосе“, Район „Младост“. Той разполага с 1253 паркоместа на 2 нива.

\*Подземен паркинг на метростанция „Бели Дунав“, Район „Надежда“. Той разполага с 349 паркоместа на 2 нива.

\*Подземен паркинг на метростанция „Бели Дунав“, Район „Връбница“. Той разполага с - 118 паркоместа на 2 нива.

\*Подземен паркинг „Стадион Васил Левски“, Район „Средец“. Той разполага със 193 паркоместа на 3 нива с разгъната застроена площ 9053 кв.м.

Общо паркоместата на подземни паркинги при метростанциите, стопанисвани от „Център за градска мобилност“ ЕАД са 2490.

Общината е планирала изграждането с публични средства на още 3 подземни паркинга при третата линия на метрото за общо 650 автомобили и 4 буферни паркинга до съществуващи метростанции на бул. „Г. М. Димитров“, ж. к. „Люлин“, ж. к. „Младост“ и бул. „Джеймс Баучер“.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Официален сайт на Столична община, раздел „новини“, „транспорт“, Стр. 28, “ Столичната община изготви Програма за изграждане на общински паркинги с частни инвестиции“ 10.06.20г.

[https://www.sofia.bg/web/guest/news-transport/-/asset\\_publisher/CznpaB8TSGhu/content/stolicnata-obsina-izgotvi-programa-za-izgrazdane-na-obsinski-parkingi-s-castni-investicii?inheritRedirect=false&redirect=https%3A%2F%2Fwww.sofia.bg%3A443%2Fweb%2Fguest%2Fnews-transport%3Fp\\_p\\_id%3D101\\_INSTANCE\\_CznpaB8TSGhu%26p\\_p\\_lifecycle%3D0%26p\\_p\\_state%3Dnormal%26p\\_p\\_mode%3Dview%26p\\_p\\_col\\_id%3Dcolumn-1%26p\\_p\\_col\\_count%3D2%26\\_101\\_INSTANCE\\_CznpaB8TSGhu\\_cur%3D28%26\\_101\\_INSTANCE\\_CznpaB8TSGhu\\_keywords%3D%26\\_101\\_INSTANCE\\_CznpaB8TSGhu\\_advancedSearch%3Dfalse%26\\_101\\_INSTANCE\\_CznpaB8TSGhu\\_delta%3D10%26p\\_r\\_p\\_564233524\\_resetCur%3Dfalse%26\\_101\\_INSTANCE\\_CznpaB8TSGhu\\_andOperator%3Dtrue](https://www.sofia.bg/web/guest/news-transport/-/asset_publisher/CznpaB8TSGhu/content/stolicnata-obsina-izgotvi-programa-za-izgrazdane-na-obsinski-parkingi-s-castni-investicii?inheritRedirect=false&redirect=https%3A%2F%2Fwww.sofia.bg%3A443%2Fweb%2Fguest%2Fnews-transport%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_CznpaB8TSGhu%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-1%26p_p_col_count%3D2%26_101_INSTANCE_CznpaB8TSGhu_cur%3D28%26_101_INSTANCE_CznpaB8TSGhu_keywords%3D%26_101_INSTANCE_CznpaB8TSGhu_advancedSearch%3Dfalse%26_101_INSTANCE_CznpaB8TSGhu_delta%3D10%26p_r_p_564233524_resetCur%3Dfalse%26_101_INSTANCE_CznpaB8TSGhu_andOperator%3Dtrue)

Съществува още един действащ буферен паркинг при метростанция „Бизнес парк“, но общинското дружество „Метрополитен“ ЕАД отказва да предостави конкретна информация за него.<sup>35</sup>

#### Г. Надземни многоетажни паркинги.

Надземните многоетажни паркинги са открити или закрити.

Откритите са икономични и по-бързо се изграждат, а това обстоятелство е от особено значение за решаване на изключително сериозния проблем с недостига на паркоместа в столицата.<sup>36</sup>

Капацитетът на паркингите е различен. Най-малък е този с едно ниво и косо разположение на паркоместата в него. Перпендикулярното паркиране спрямо оста на движение осигурява максимално уплътняване на използваната площ.

В зависимост от броя на етажите на паркинга се получава необходимата средна площ за 1 автомобил - 25 кв.м. на едно ниво 15 кв.м. на две нива, 8 кв.м. на четири нива и 5 кв.м. на осем нива. Следователно колкото повече са етажите толкова по-стръмно намалява заетата площ от 1 автомобил, спрямо целия паркинг. Максималното оползотворяване на площта за паркиране води до изграждането на високи кули, разполагащи със автоматизирана техника, извършваща всички операции по паркирането без участието на водача. Автоматизираното паркиране е много удачно при продължителен престой, като спестява време и е по-сигурен начин при паркиране за съседните автомобили.<sup>37</sup>

#### Д. Откритите наземни паркинги в София.

Наземните паркинги на едно ниво имат някои предимства пред многоетажните паркинги. Те се изграждат бързо и са по-евтини в сравнение с многоетажните. Но имат и съществени недостатъци в сравнение с многоетажните. Най-големият недостатък е, че заемат обширен терен.

---

<sup>35</sup> Актуализация 2023 г. Съгласно Решение № 595 от 29.06.2023 г. на Столичен общински съвет в капитала на "Център за градска мобилност" ЕАД е включена непарична вноска, а именно - правото на собственост върху Подземен паркинг при метростанция „Бизнес парк“ (МС 16), състоящ се от две подземни нива. Първо подземно ниво със застроена

площ от 2 692, второ подземно ниво със застроена площ

от 2 462 кв.м. Конструкцията е монолитна безредова

[https://council.sofia.bg/reshenia-2023?p\\_p\\_id=com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS3&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&p\\_r\\_p\\_resetCur=false&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS3\\_redirect=%2Freshenia-2023&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS3\\_delta=20&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS3\\_cur=11](https://council.sofia.bg/reshenia-2023?p_p_id=com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS3&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_r_p_resetCur=false&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS3_redirect=%2Freshenia-2023&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS3_delta=20&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS3_cur=11)

<sup>36</sup> По данни на АССИСТ ЕООД, при монтиране на многоетажен открит паркинг се постига застрояване на 1 000 кв.м. за 1 месец.

<sup>37</sup> Съвременното решение за паркиране в натоварената градска среда“, инж. Вера Ангелова, ел. списание „Строители - строителна техника, материали, технологии, инструменти“ година VIII, брой 4, юни 2011.



Заварените общински открити наземни паркинги се стопанисват от „Център за градска мобилност“ ЕАД. В София има следните открити наземни паркинги:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. Паркинг „Дружба”, Район „Искър”            | - 210 п.м |
| 2. Паркинг „Младост – IV”, Район „Младост”    | - 100 п.м |
| 3. Паркинг „Левски – Г”, Район „Подуяне”      | - 48 п.м  |
| 4. Паркинг „Бесарабия”, Район „Подуяне”       | - 38 п.м  |
| 5. Паркинг „Байлово”, Район „Подуяне”         | - 29 п.м  |
| 6. Паркинг „НДК-югозапад”, Район „Триадица”   | - 173 п.м |
| 7. Паркинг „Шандор Петьофи”, Район „Триадица” | - 38 п.м  |
| 8. Паркинг „Хемус”, Район „Лозенец”           | - 20 п.м  |
| 9. Паркинг „”, Район „Средец”                 | - 15 п.м  |
| 10. Паркинг „Плиска” Район „Слатина”          | - 44 п.м  |

Почасовото паркиране в тях е платено.

Месечният абонамент на откритите наземни паркинги в София е по възможностите на хора с добри доходи. Но е видно, че осигурените парко-места са крайно недостатъчни. За да се премахнат паркираните автомобили по тротоари, зелени площи и улични платна са необходими много повече места за дългосрочно паркиране. Такива паркинги трябва да са с голям капацитет при минимално заемана площ. На това изискване отговарят многоетажните надземни паркинги.

Към настоящия момент - 2020 г. в столицата все още няма изградени модулни многоетажни паркинги и няма общински многоетажни надземни паркинги.

Какъв тип многоетажни надземни паркинги са за предпочитане?

Е. Предимства на автоматизирания модулен метален паркинг и възможности за изграждане на такива като частна собственост.

Несъмнено е предимството на автоматизирания модулен метален паркинг пред традиционния многоетажен паркинг, изграден от бетонна конструкция и пред открития наземен паркинг.

При автоматизирания модулен метален паркинг необходимата площ за 1 автомобил е средно 2,8 кв. м. При многоетажния паркинг, изграден от бетонна конструкция, необходимата площ е 10 кв. м. При открития наземен паркинг е 26 кв. м.

Бързината за изграждане също е в полза на модулния паркинг – средно 1,3 дни за 1 парко-място срещу 2 дни при традиционния.<sup>38</sup>

Анализ: Достигането на оптимално равнище между паркоместа и моторни превозни средства е в пряка зависимост от пазара на транспортна инфраструктура у нас. Търсенето и предлагането със съответното регулиране от страна на общинската администрация, трябва да доведе до намаляване на разходите от столичното население за паркиране на автомобилите им. Пазар на транспортна инфраструктура не може да съществува без предлагане на свободни паркоместа в многоетажни паркинги - частна собственост. Тези частни многоетажни надземни паркинги могат да бъдат изградени върху публични общински терени срещу възмездно ползване. Съществената роля на общината е да създаде пазарна среда, в която капиталът ще инвестира в построяването на частни многоетажни подземни и надземни паркинги в София.

Такава е и препоръката на немските ни колеги цитирам, с които проведохме консултации по този въпрос. Тя е - „сздайте частни паркинги“!<sup>39</sup>

<sup>38</sup> при сравняване на описаните по-горе три конкретни паркинга

<sup>39</sup> Виж Приложение 6

Платеното паркиране се счита за печеливш бизнес поради големия брой автомобили в София без осигурено паркомясто за тях. За да се привлекат инвеститорите обаче е необходимо създаване на благоприятна пазарна среда. Това е сферата на действие на общинската власт. В нейна компетентност са транспортнокомуникационните, санитарни, противопожарни, строителни, екологични, архитектурни и прочие разрешения необходими за стартирането на евентуалния бизнес проект по изграждане на многоетажния паркинг. Информационното им оформяне с посочване на конкретни общински терени до предлагането на готови проекти за паркингов бизнес е минимумът, изискващ се от столичната община за успешно създаване на пазар на транспортна инфраструктура. Общинската администрация трябва да трансформира своята дейност от „предоставяне на услуги за населението срещу заплащане“ към „общинската власт в услуга на населението“.

Заключение: Установяване на социалните последици от изграждане на общински и частни многоетажни паркинги.

Планирането на общински и даването на разрешение и съдействието от общината за изграждането на частни многоетажни паркинги трябва да бъде съпътствано с предвиждане на социалните последици при бъдещото реализиране на проекти и програми. Тоест, трябва да се прилага оценка на социалното въздействие като управленски инструмент.<sup>40</sup>

Положителното социално въздействие трябва да се търси както при намерението за изграждане на многоетажни общински паркинги в крайните квартали, така и при евентуални програми за изграждане на многоетажни частни паркинги за дългосрочно ползване. Трябва да се отчита и платежоспособността на населението.

Следователно при одобряването и реализацията на проекта за построяване на общинските многоетажни паркинги с частни инвестиции в София, е необходимо да се вземат под внимание мненията и оценките на всички заинтересовани страни - общинско ръководство, експерти, гражданско общество.<sup>41</sup>

### 3.3. Мерки за решаване на проблемите с паркирането в столицата и за подобряване на взаимодействието на гражданското общество и общинската администрация в решаването на тези проблеми.

---

<sup>40</sup> „Оценка на социалното въздействие“, доцент д-р Андрей Нончев, Изд. Комплекс на УНСС, 2014г.

<sup>41</sup> Актуализация 2023 г. Съгласно Решение №92 от 09.02.23 г. на СОС, Кмета на Столична община е утвърдил публично оповестен конкурс за учредяване на право на строеж, възмездно и за срок до 30 години, върху недвижим имот - частна общинска собственост, представляващ поземлен имот с площ 3132 кв.м., находящ се в Район „Младост“ срещу задължение за построяване на паркинг. [https://council.sofia.bg/reshenia-2023?p\\_p\\_id=com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS3&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&p\\_r\\_p\\_resetCur=false&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS3\\_redirect=%2Freshenia-2023&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS3\\_delta=20&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS3\\_cur=37](https://council.sofia.bg/reshenia-2023?p_p_id=com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS3&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_r_p_resetCur=false&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS3_redirect=%2Freshenia-2023&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS3_delta=20&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS3_cur=37)

Посочените по долу мерки за решаване на проблема с паркирането в столицата са базирани на изследването на добрите практики страната и чужбина, така и от получените резултати при проведеното емпирично социологическо изследване със специалисти по паркирането от столична община и нейните структури. Оформиха се няколко типа направления, класифицирани и приоритетно подредени:

I. Взаимодействие между гражданското общество и общинската администрация за решаване на проблемите с паркирането.

Необходимостта от участие на гражданското общество при решаване на проблема с паркирането в столицата е получило оценка 5,20 от експертите по паркирането. Това е най-високият резултат от отговорите на респондентите в социологическото изследване на тема *„Оценка на служителите от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“*

А какво е взаимодействието между гражданското общество и столичната община?

Служителите занимаващи се с паркирането и управление на трафика в столична община, са отговорили на този въпрос с оценка среден 3,25 по шестобалната система. Това е най-ниската дадена оценка от респондентите и по тази причина е показателна за състоянието на участието на гражданското общество по разрешаване на проблемите в София.<sup>42</sup>

Анализът на изложената дотук фактическа обстановка сочи, че взаимодействие между гражданското общество и столична община на практика липсва, а същевременно необходимостта от наличието му е много висока.

II. Приоритетно изграждане на паркинги и гаражи в София.

Недостатъчността на наличните паркинги и гаражи в столицата е видно от състоянието на пътната инфраструктура. Задръстените улични платна, кръстовища, тротоари, зелени площи и прочие от паркирали автомобили е актуален проблем за решаване от общинското ръководство. Бързото изграждане на необходимия брой паркинги е съществен елемент от разрешаване на кризата с намиране на свободни паркоместа в София.

1. Строеж на общински обществени паркинги.

Единната позиция на гражданското общество и специалистите по паркирането относно необходимостта от изграждане на монтажни общински паркинги в крайните квартали е бездискусионен повод за стартиране на усиленото им строителство. Добрите практики от страната сочат за първенство в откриването на общински многоетажен надземен паркинг в Пловдив.

2. Изграждане на частни паркинги за обществено ползване.

Поддържането на оптимално равнище между паркоместа и моторни превозни средства е немислимо без функционирането на паркинги частна собственост. Съществената роля на общината е да създаде пазарна среда, в която капиталът ще инвестира в построяването на частни многоетажни подземни и надземни паркинги в София.

3. Изграждане на общински многоетажни паркинги с частни инвестиции.

---

<sup>42</sup> Вж. Приложение 2, Отговор на I въпрос.

През 2020 г. столичното общинско ръководство взе решение за изграждане на общински обществени паркинги с частни инвестиции в крайните квартали.<sup>43</sup>

4. Задължително нормативно обезпечаване на жилищното строителство с необходимите гаражи без изключения.

Българското законодателство регламентиращо осигуряването на гаражи и паркоместа в новостроящи се жилищни имоти няма задължителен характер. Редица изключения описани в ал. 2, чл. 43 на ЗУТ позволяват заобикаляне на нормата във ал. 1 и умишлено неподсигуряване на гаражи в строителните обекти от инвеститорите.

Добрата практика от Федерална Република Германия показва начина за справяне с тази ситуация. При невъзможност да се осигурят предвидените по закон гаражи, инвеститорът може да не ги изгради, но дължи финансова санкция на общината.<sup>44</sup>

5. Изграждане на единна информационна система за наличните свободни места в паркингите на столицата, независимо от тяхната собственост.

Още през 1992 година в Дюселдорф е създадена насочваща информационна система за паркиране. По данни на немците, трафикът причинен от търсене на свободно място за паркиране в центъра на града, заема дял от 12 процента от обема на общия трафик!

Следователно строежа на нови паркинги и гаражи трябва да бъде обезпечен и със съответната навигационна система за водачите на моторните превозни средства при паркиране. Премахването на трафика за намиране на свободно паркомясто ще премахне 1/8 от общия трафик, сериозно постижение за решаване на проблема с паркирането в София.

### III. Стимулиране на екологичен транспорт и създаване на екологични зони.

1. Гражданска и общинска непримирима позиция спрямо нарушителите на паркирането.

За да съществува непримирима позиция към нарушителите на паркирането в столицата, трябва да има правилно функциониращи гражданско общество и общинска администрация.

Функционирането на столичната общинска администрация девети респондент е коментирал по следния начин, цитирам:

-,недобре развита комуникация и комуникационни канали

неправилна и недобре преценена реакция при разрешаване на проблемите на гражданите, свързани с остаряла концепция за ролята на общинската администрация спрямо гражданите. Бюрокритизация на процесите вместо диалог и действие в услуга на гражданите

защита на ведомствения интерес пред интереса на гражданите

Избирателна работа на СО с гражданските организации, дели ги на критични към СО и подкрепящи СО. Затвореност на администрацията към решаване проблемите на гражданите поради липса на инструментариум за решаването им.<sup>45</sup>

Следователно загърбването на ведомствените, личните и чуждите за България интереси ще спомогне за уеднаквяването на ценностите на двете страни и би извело на преден план непримиримата позиция срещу нарушителите на паркирането в столицата, както това е отдавна сторено във Федерална Република Германия.

2. Пешеходен транспорт.

---

<sup>43</sup> Вж. стр. 34, решение за построяване на общински многоетажни паркинги с частни...

<sup>44</sup> Виж Приложение 8

<sup>45</sup> Вж. Приложение 2, девети респондент.

Ходенето пеш е здравословен начин на придвижване за близки до среднодълги разстояния в градска среда. Възможно ли е обаче от утре софиянци да тръгнат пеш до работното си място?

Промяната в стереотипа на човешкото поведение е дългосрочен и труден процес. Мисленето на хората не се променя чрез административни мерки, а с метода на информационни и обучителни дълготрайни кампании.

Като най-добър резултат се постига при ранното детско възпитание.

### 3. Велосипеден транспорт.

Увеличаването на велосипедния и заемането му на все по-голям дял от вътрешноградския трафик е в правопрпорционална зависимост от следните два критерия:

а. Създаване на всеобхватна и безопасна велосипедна инфраструктура.

б. Обезпечено транспортиране на велосипедите от градския транспорт.

Фактът, че в някои столични райони въобще няма изградени велосипедни алеи не допринася за поява на това придвижване. В същото време тесните улични платна биха могли да се ползват за велосипедно придвижване, ако не бяха редицата от паркирани автомобили по тях.<sup>46</sup>

От изключителна важност също е пешеходните алеи да бъдат обезопасени, тоест да бъдат физически отделени от пътните платна.

Няма родители, които биха пуснали децата си да карат своите велосипеди по уличното платно съвместно с профучаващите край тях моторни превозни средства. Маркирането на велосипедни ленти върху първостепенната улична мрежа е неправилно и не привлича съществен велосипеден трафик.<sup>47</sup>

При придвижването си велосипедистите са заплашени от неочаквани неблагоприятни атмосферни явления, физически травми и технически аварии на пътя. Ето защо е много необходимо евентуалното им пренасяне с градския транспорт. Понастоящем транспортирането на детския велосипед до съответния парк се осъществява със семейния автомобил, а не желаехме ли той да се използва все по-рядко?

Столичният общински съвет е предприел мерки, но те са в начален етап, разнопосочни са и не обхващат цялата градска мрежа. Необходими са ясни, уеднаквени и конкретни условия в градския транспорт, относно пренасянето на велосипедите на софиянци.

### 4. Екологична зона.

Крайно време е в София да бъде създадена екологична зона.<sup>48,49,50</sup>

### 5. Улици със затихващи функции.

За отвоюване на уличните платна от паркиращи автомобили, град Дюселдорф е създал така наречените „улици със затихващи функции“.<sup>51</sup>

Тази практика е в интерес на гражданите и незабавно трябва да се приложи в София.

## IV. Намаляване броя и ползването на личните автомобили в столицата.

<sup>46</sup> Вж. Приложение 2, Четвърти и седми респондент, Отговор на 1. Подвъпрос от въпрос II.

<sup>47</sup> “Веломрежа и преброявания“, ОП „Софияплан“, изследване 09.2020 г. и 06.21 г.,

[https://sofiaplan.bg/portfolio/bike\\_infra/](https://sofiaplan.bg/portfolio/bike_infra/)

<sup>48</sup> Вж. „3) Екологична зона“ стр. 31

<sup>49</sup> Вж. Приложение 2, Първи респондент, Отговор на подвъпрос 1. От III въпрос.

<sup>50</sup> Актуализация 2023 г. Виж Приложение 13.

<sup>51</sup> Вж. „й) Улици със затихващи функции“ стр. 32

1. Информационна кампания за разясняване на реалните разходи по притежаването на личен автомобил.

Собствениците на автомобили в Германия подценявали разходите за ползване на автомобила си средно с 50 процента. Според немските учени,

37% от частните автомобили в Германия биха могли да бъдат премахнати, ако собствениците знаят реалните си разходи. Авторите на изследването предлагат автомобилите да бъдат етикетирани с общата цена при закупуването им – цена на колата плюс разходите по нея.

Тази идея трябва да се приложи и в София, като се добави и конкретно колко изгорели газове и частици прах биха се спестили на населението при отказа за притежаване на един автомобил.

2. Споделен автомобил и споделено пътуване.

Споделянето на автомобили, е мащабен проект от комплексния подход на германската държавна политика за намаляване на броя на моторните превозни средства.

CarSharing помага за намаляване на тежестта върху околната среда, тъй като клиентите на CarSharing премахвали собствените си автомобили и използвали автобуси, влакове и собствени велосипеди по-често. В дванайсет изследвани големи града превозното средство за споделяне на автомобили замествало между 8 и 20 лични автомобили.

За да улесни споделеното пътуване, община Дюселдорф е предоставила „портал за пътуване“ на гражданите напълно безплатно.

Пътническият портал помагал за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, правел улиците по-чисти и значително намалявал собствените разходи за пътя до избраната дестинация.

Мярката „Споделен автомобил“ значително намалява броя на собствените автомобили и е необходимо столична община да лобира за нейното осъществяване от българския бизнес.

Мярката „Споделено пътуване“ редуцира броя на ползваните лични автомобили до работното място и е напълно във възможностите на столица София да го подпомогне, както това вече е сторено в столица Дюселдорф.

3. Фирмен транспорт.

За да се намали натиска за търсене на свободен паркинг до работното място и се облекчи трафика в пиков час на деня, трябва да се създаде фирмен транспорт за работниците и служителите. Тази добра практика съществувала преди 1989 г. се използваше за разтоварване на градския транспорт. Сега тази мярка може да се приложи за намаляване на пътуванията с личните превозни средство до работните места.

4. Стъпаловиден график на работното време.

В София ритъма на работа и денонощна почивка е организиран нецелесъобразно. Поради обстоятелството, че всички наети лица свършват работната си ангажираност по едно и също време, се получават големи падове в транспортирането им. Вследствие се получава пренатоварване на транспортната инфраструктура, тоест явлението пиков час. Моето предложение е стъпаловиден график за започване и свършване на работното време. Само с 1 час изместване на края на работното време (17; 17,30 и 18 часа) ще се намали 3 пъти транспортния поток към мястото за почивка на работещите. Следователно пиковия час ще престане да съществува!

Предлагам държавните, общински и някои частнопублични институции да преминат на стъпаловиден график на работа.<sup>52</sup>

5. Обществен градски транспорт.

---

<sup>52</sup> Предложената мярка за справяне с проблема с паркирането е на автора на дисертационния труд Стоян Димитров

За да се намали броят на ползваните лични моторни превозни средства, трябва градският транспорт да бъде по-привлекателен. Три са показателите, по които автомобилите превъзхождат обществения транспорт - бързина, комфорт и транспортиране близо до местоназначението. За да се намали времето за придвижване с градски транспорт и повдигне конкурентността спрямо автомобилите, трябва средната скорост на обществените превозни средства да се повиши на първо време двойно.<sup>53</sup> Що се отнася до комфортното пътуване в градския транспорт, е необходимо повишаване честотата на преминаване на превозните средства за единица време по съответния маршрут. И трето необходимо е увеличаване на гъстотата на транспортната мрежа в обществения транспорт чрез разширяване обхвата на метрото.

#### V. Рестриктивни мерки за решаване на проблема с паркирането.

Прилагането на рестрикции не изисква големи капиталовложения, санкциите са привлекателни за властимащите и поради тези причини се използват често от слаборазвитите общества. Санкциите не се посрещат доброжелателно от засегнатите страни и са повод за конфликти между властта и гражданското общество. Те трябва да се прилагат за ограничено време след като всички други мерки са изчерпани и не са довели до очаквания резултат.

В София за съжаление първоначално са въведени само рестриктивни мерки и и след над 25 годишното им съществуване проблема с паркирането не е разрешен.

Както казва един от специалистите по паркирането в столична община: „Възможностите на ЦГМ не са безкрайни, тъй като няма механизъм по който да ограничи прилива на хора в столицата ...“.<sup>54</sup>

##### 1. Зони за почасово платено паркиране.

Режимът „зони за почасово платено паркиране“ освобождава тротоарите от автомобили и въвежда ред при паркирането, но само до края на работното време на зоната. „Зоните“ не прогонват паркиралите автомобили от уличните платна, а напротив узаконяват това неприятно градско явление. Платеното почасово паркиране може да се прилага, но само в комплексния подход за решаване на проблема с паркирането и то като преходно второстепенно средство.

Тъй като засега то е единственото приложено средство за решаване на проблема с паркирането, разширяването му в столицата е неизбежно.

##### 2. Забрана за влизане на лични моторни превозни средства в централна градска част.

Тази силно ограничителна мярка е въведена в някои големи европейски столици и може да бъде осъществена и в София.

##### 3. Завишаване на данъчната тежест за собствениците на личен автомобил.

Тази мярка може да се съотнесе към две групи инструменти за решаване на проблема с паркирането в столицата – „Намаляване броя на личните моторни превозни средства в столицата“ и „Рестриктивни мерки за решаване на проблема с паркирането“.

## Заключение: Обобщаване на резултатите от изследването.

---

<sup>53</sup> [https://vizia.sofia.bg/2019/04/17/public\\_transport\\_business\\_zones/](https://vizia.sofia.bg/2019/04/17/public_transport_business_zones/)

<sup>54</sup> Вж. Приложение 2, Трети респондент, Отговор на 2. Подвъпрос от III въпрос.

Нашата работна хипотеза се потвърди в хода на изследването ни. Взаимодействието между общинската администрация и гражданското общество за решаване на все по-усложняващия се проблем с паркирането не е на необходимото равнище.

Изследването на настоящия дисертационен труд обхваща 50 годишен период – от 1970 до 2020 година. Ползваните данни са извлечени от българското и немско законодателство, съдебни решения, научни трудове и публикации, статистическа информация от ССИ, общински и ведомствени източници, емпирични изследвания, ползвано е и европейското интернет пространство.

Общата част на автореферата- гражданското общество е базирана на научния труд на професор Васил Проданов „Гражданското общество и глобалният капитализъм“.

Изследването на автореферата бе разгърнато по информация от експертна оценка на служители по паркирането от Столична община, кореспонденция с ръководител управление на трафика и паркирането от община Дюселдорф, обработка на открита вторична документация от Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД и използване на служебния ми опит по решаване на проблема с паркирането в столицата. В автореферата не са посочени други научни трудове по решаване на проблема с паркирането в София, понеже не са известни такива. За целите на автореферата много подходяща се оказва употребата на инструмент „Оценка на социалното въздействие“ с автор доцент Андрей Нончев.

Какви са резултатите от изследването на проблема с паркирането в София?

Обширният период на проучването показва, за съжаление, недалновидното планиране на потребностите от паркоместа за столичани. Същевременно се установи и незадължителния характер на тяхното изграждане.

Показва още липса на идеи за справяне с проблема от всички общински ръководства на столицата. Категорично бе установено от анализа на емпиричното социологическо изследване със специалисти по паркирането на Столична община липсата на взаимодействие с гражданското общество за решаване на проблема. Същевременно обаче добри предложения за справяне с проблема с паркирането не липсват от страна на гражданското общество и специалистите по паркирането. Необходимо е те да бъдат изслушани и приети от ръководството на общината и държавата. Дисертационния труд доказва необходимостта от комплексен подход за решаване на проблема с паркирането. Прилагането само на една и то рестриктивна мярка „зоните за почасово паркиране“ отлага в необозримо време решаването на проблема. Изисква се предприемане на достатъчно на брой мерки с различен времеви характер. Краткосрочните, средно и дългосрочните решения, изведени с приоритет за Столична община биха довели до намаляване на острите конфликти с паркирането. Наложително е и навременната намеса на държавата, защото не всички инструменти за решаване на проблема са в ръцете на столичното общинско ръководство. Задължително условие в справяне с проблема с паркирането е и бързото и съществено повишаване на стандарта на живот на българските граждани, уеднаквен с този на западноевропейските.

Трябва специално да подчертаем, че без участие на софийските граждани във вземане на решенията относно справяне с проблема на паркирането, дълготраен положителен успех няма да се постигне. Този извод се наложи от изследването на добрите практики във Федерална Република Германия -провинция Северен Рейн Вестфалия.

Видно е, че кризите и конфликтите по улиците на София с паркирането безпокоят всички - и граждани, и общинско ръководство. Тази положителна нагласа обаче не е



достатъчна сама по себе си да реши проблема. Бих казал необходима е работа в екип, но това е толкова трудна задача за нашето общество...

### *Научни приноси*

Дисертационния труд „Взаимодействие между гражданското общество и общинската администрация за решаване на проблемите в София“, е научна разработка със силно изразен приложен характер, в която могат да се открият следните приноси:

1. Изследването обогатява наличното знание, методическите подходи и инструментариума за изследване на тематизираната предметна област.
2. Предложени са конкретни индикатори за анализ и оценка на проблемите, свързани с паркирането в столицата и факторите, които влияят върху тях.
3. Направени са оригинални изводи както относно характеристиките на проблемите с паркирането в столицата, така и по отношение на ефективността на мерките за тяхното решаване.
4. Разкрити са тенденции в историческата динамика на българското гражданско общество и неговото взаимодействие с общинската администрация по проблемите на паркирането, като критично са анализирани достиженията и дефицитите при търсенето на решения.
5. Разработени са конкретни предложения за разширяване на участието на гражданите във властта с идеята за развитие на „гражданско управление на държавните и общински институции“.

### *Публикации, свързани с темата на дисертационния труд:*

1. Доклад „Взаимодействие между гражданското общество и общинската администрация за подобряване на транспорта в столицата“.

Осма международна научна конференция за студенти и докторанти *Инфраструктура: „Бизнес и комуникации“ УНСС, 2019 г.*

2. Статия „Каква е ефективността на политиката на Столична община в решаване проблемите с паркирането?“ с автори проф. д.с.н. Георги Найденов и Стоян Димитров.

Списание „Икономически и социални алтернативи“ бр.4/2019 г. УНСС..

3. Доклад „Паркирането в динамично развиващата се столица след 10.11.1989 г.“

IX Международна научна конференция „Инфраструктура: Бизнес и Комуникации“ УНСС, 2020 г.

4. Статия "Един казус на противоречията между общинската администрация и гражданското общество, относно паркирането в столицата".

Сборник „Докторантски четения 7“ на катедра „Публична администрация“. Издателски комплекс-УНСС София, 2021 г.

Литература:

1. Ангелова, В., Съвременното решение за паркиране в натоварената градска среда, ел. списание „СТРОИТЕЛИ - строителна техника, материали, технологии, инструменти“ година VIII, брой 4, юни 2011.
2. Бърк, Е., Размисли за революцията във Франция.
3. Вебер, М. „Протестантската етика и духът на капитализма“, Изд. „Хермес - 7“, С, 1993 г.
4. Влайков, С., Социалните конфликти в икономиката, Сборник "Икономическа социология", 1996 г.
5. Георгиева, Б., Конфликтите в сферата на социалната политика, София С., 1997 г.
6. Горчилова, Д., Институции на гражданското общество, Изд. Компл. На УНСС, С., 2017г.
7. Димитров, Д., Управление на конфликта, София, 2005 г.
8. Емелянов, С.М., Практикум по конфликтология, Санкт Петербург, 2001 г
9. Иванов, Хр., Гражданското общество и концепции за граждански контрол, Издателство „Албатрос“, 2002 г.
10. Книги на свещеното писание на Новия завет издадено от Светия синод на Българската православна църква/
11. Корнай, Я., "Economics of Shortage.", 1980 г.
12. Лок, Дж., Два трактата за управление на държавата, 1689 г.
13. Маркс, К., Фр. Енгелс, Манифест на комунистическата партия.
14. Маркс, Енгелс, Съч., Т. 1, С, Партиздат, 1957..
15. Минев, Д., П. Кабакчиева, Преходът, елити, стратегии, С, 1996 г.
16. Монтескьо, Ш., За духа на законите, Изд. „Наука и изкуство“, 1984 г.
17. Найденов, Г., Стогодишната парадигма, изд. на Института по социология, БАН, 2003 г.
18. Неновски Н., Гражданското общество и правата на личността, фондация „Фридрих Еберт“ 1997 г..
19. Николова, Хр., „Транспорт и експедиция“, УНСС, 2018.
20. Нончев, А., Оценка на социалното въздействие, Изд. Комплекс на УНСС, 2014 г.
21. Проданов, В., Гражданското общество и глобалният капитализъм, 2003 г.
22. Сервантес М., Дон Кихот

23. Стоянова, М., Конфликтите през призмата на социологията, Изд. Комплекс-УНСС, 2014 г

24. Административнопроцесуален кодекс.

25. ДВ. Бр.94 от 3.12.1974 г.

26. ДВ. Бр.64 от 10.08.1990 г.

27. Заети лица –официален сайт на Национален статистически институт, за 2018 г.

file:///E:/%D0%97%D0%B0%D0%B5%D1%82%D0%B8%20%D0%BB%D0%B8%D1%86%D0%B0%20%D0%B8%20%D0%BA%D0%BE%D0%B5%D1%84%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B8%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%B7%D0%B0%D0%B5%D1%82%D0%BE%D1%81%D1%82%20-%20%D0%BD%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%BD%D0%BE%20%D0%BD%D0%B8%D0%B2%D0%BE%3b%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%20%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD%D0%B8%3b%20%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8%20\_%20%D0%9D%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%BD%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%20%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%82%D1%83%D1%82.htm

28. Заети лица –официален сайт на Национален статистически институт, за 2022 г.

<https://www.nsi.bg/bg/content/4009/%D0%B7%D0%B0%D0%B5%D1%82%D0%B8-%D0%BB%D0%B8%D1%86%D0%B0-%D0%B8-%D0%BA%D0%BE%D0%B5%D1%84%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D0%B7%D0%B0%D0%B5%D1%82%D0%BE%D1%81%D1%82-%D0%BD%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%BD%D0%BE-%D0%BD%D0%B8%D0%B2%D0%BE-%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8-%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD%D0%B8-%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8>

29. Закон за устройство на територията

30. Закон за движението по пътищата

31. Закон за нормативните актове

32. Закон за българските лични документи.

33. Наредба за организация на движението на територията на Столична община(НОДТСО), 19.05.2005 г.

34. Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии В сила от 20.02.2018 г. Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, Обн. ДВ. бр.7 от 19 Януари 2018г., попр. ДВ. бр.15 от 16 Февруари 2018г., изм. и доп. ДВ. бр.98 от 27 Ноември 2018г, изм. и доп. ДВ. бр.79 от 4 Октомври 2022г. в сила от 05.04.2023 г.

35. Наредба за създаване на зони с ниски емисии на атмосферния въздух на територията на столична община в сила от 01.12.23 г.
36. Постановление №112 на Министерски съвет от 25.11.1974 г. публикувано в ДВ. Бр.94 от 3.12.1974 г.
37. Правила и нормативи за планиране и проектиране на паркинги, паркинг-гаражи и гаражи за моторни превозни средства в населените места Обн. ДВ. бр.22 от 17 Март 1970г., попр. ДВ. бр.67 от 25 Август 1970г., отм. ДВ. бр.70 от 6 Септември 1977г.
38. Решение № 2 от 20.03.2009 г.на Административен съд - София-град
39. Решение № 15599 от 17.12.2009 г. на Върховен административен съд
40. Решение № 1321 от 25.02.2013 г. на Административен съд – София град
41. Решение № 15650 от 26.11.2013 г. на Върховен административен съд
42. Решение № 2 от 12.02.2010г. на Общото събрание на съдиите от I и II колегия на Върховния административен съд.
43. Търговски закон.
44. Указ №51 на президента Желю Желев от 7.08.1990 г. публикуван в ДВ. Бр.64 от 10.08.1990 г.
45. Стенограма от 1999.01.22 на 38 Народно събрание - 219 заседание, Актуален въпрос към заместник министър-председателя и министър на регионалното развитие и благоустройството господин Евгени Бакърджиев от народния представител Иван Бойков от 11 януари 1999 г. относно изграждане на надземни паркинги на територията на гр. София съгласно общия градоустройствен план на София. Siela web.
46. Обществена дискусия проведена на 09.11.2017 г. в заседателната зала на район „Красно село“ – Столична община.
47. Обществена дискусия проведена на 27.11.2017 г. в сградата на район „Възраждане“, - Столична община.
48. Официален сайт на Национален статистически институт – данни за общ брой население и регистрирани моторни превозни средства в София-град. Статистическата информация е получена чрез заявление с вх. № УП-4617/14.11.2019г.и оказано съдействие на служител от НСИ г-жа Бояна Иванова -отдел ”Връзки с потребителите и е-услуги”,тел.:02/9857444.
49. Официален сайт на град Пловдив, Район „Западен“, новини, стр. 31, Откриха официално първия общински многоетажен паркинг в Пловдив- 03 юни 2020.

50. Официален сайт на Столична община, раздел „новини“, „транспорт“, „Столичната община изготви Програма за изграждане на общински паркинги с частни инвестиции“.
51. Официален сайт на „Център за градска мобилност“ ЕАД, Профил на купувача, „Строително – монтажни работи за довършване на подземен паркинг при Метростанция Стадион „Васил Левски” (МС9-I)“- Публикувана на 03.08.2018 в 10:22, Обявление за приключване на договор за обществена поръчка 20.11.2019.
52. Официален сайт на „Център за градска мобилност“ ЕАД, профил на купувача, "Доставка, монтаж, конфигурация, интеграция, въвеждане в експлоатация и поддръжка на оборудване и информационни системи за целите на паркирането в паркингите на метростанциите МС19-I ЦАРИГРАДСКО ШОСЕ, МС11-II ДЖЕЙМС БАУЧЕР и МС2-II БЕЛИ ДУНАВ"- Публикувана на 01.06.2018 в 09:14,  
• Обявление за приключване на договор за обществена поръчка 07.11.2019.
53. Официален сайт на „Център за градска мобилност“ ЕАД, профил на купувача, „Изграждане на открит паркинг с обслужваща сграда в ж.к. „Надежда“, УПИ I, кв.147а, м."Надежда 1а и 1б", Решение за избор на изпълнител 30.07.2020, Обявление за приключил договор - 09.02.2023 г.
54. Официален сайт на БНР Новини, предаване „Преди всички“, „Първият модулен паркинг в България е факт!“, интервю на Силвия Великова, публикувано на 10.01.20 в 10:25.
55. Цитираните данни са получени чрез официална кореспонденция по ел. поща, Столица Дюселдорф, провинция Северен Рейн – вестфалия, Федерална Република Германия,  
Офис за управление на трафика,  
Регулиране и контрол на движението, както и управление на паркоместа,  
Началник на отдел г-н Томас Грошейнрих.  
Thomas Großheinrich, Landeshauptstadt Düsseldorf,  
Der Oberbürgermeister, Amt für Verkehrsmanagement,  
Verkehrsregelung und -lenkung sowie Parkraumbewirtschaftung,  
Sachgebietsleiter.

56. Цитираните данни са получени чрез служебна кореспонденция по ел. поща, Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД, отдел „Паркинги, гаражи и автогара“, началник отдел инж. Вълко Вълков, 2019 г.
57. <https://www.numbeo.com/cost-of-living/in/Sofia>
58. <https://www.nsi.bg/bg/content/4009/%D0%B7%D0%B0%D0%B5%D1%82%D0%B8-%D0%BB%D0%B8%D1%86%D0%B0-%D0%B8-%D0%BA%D0%BE%D0%B5%D1%84%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D0%B7%D0%B0%D0%B5%D1%82%D0%BE%D1%81%D1%82-%D0%BD%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%BD%D0%BE-%D0%BD%D0%B8%D0%B2%D0%BE-%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8-%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD%D0%B8-%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8>
59. “Веломрежа и преброявания“, ОП „Софияплан“, изследване 09.2020 г. и 06.21 г., [https://sofiaplan.bg/portfolio/bike\\_infra/](https://sofiaplan.bg/portfolio/bike_infra/)
60. [https://vizia.sofia.bg/2019/04/17/public\\_transport\\_business\\_zones/](https://vizia.sofia.bg/2019/04/17/public_transport_business_zones/)
61. [https://council.sofia.bg/reshenia-2022?p\\_p\\_id=com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_3iGdCvC1tYEP&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&p\\_r\\_p\\_resetCur=false&com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_3iGdCvC1tYEP\\_redirect=%2Ffreshenia2022&com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_3iGdCvC1tYEP\\_delta=20&com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_3iGdCvC1tYEP\\_cur=5](https://council.sofia.bg/reshenia-2022?p_p_id=com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_3iGdCvC1tYEP&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_r_p_resetCur=false&com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_3iGdCvC1tYEP_redirect=%2Ffreshenia2022&com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_3iGdCvC1tYEP_delta=20&com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_3iGdCvC1tYEP_cur=5)
62. [https://www.peika.bg/statia/Top\\_Malko\\_izvestni\\_fakti\\_za\\_Dyuseldorf\\_1.a\\_i.99249\\_dyuseldorf\\_fakti\\_izvestni\\_malko\\_za.html](https://www.peika.bg/statia/Top_Malko_izvestni_fakti_za_Dyuseldorf_1.a_i.99249_dyuseldorf_fakti_izvestni_malko_za.html)
63. [https://en.wikipedia.org/wiki/North\\_Rhine-Westphalia](https://en.wikipedia.org/wiki/North_Rhine-Westphalia)
64. [https://www.capital.bg/politika\\_i\\_ikonomika/gradove/2023/04/25/4475934\\_sporno\\_iskane\\_na\\_cgm\\_chast\\_ot\\_globite\\_za\\_nepравilno/](https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/gradove/2023/04/25/4475934_sporno_iskane_na_cgm_chast_ot_globite_za_nepравilno/)

## *Приложение 1*

*Въпросник за емпирично социологическо изследване на тема:*

*„Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“*

I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро

в/ лошо

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване".

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани".

в/ Дирекция „ Общинска собственост“.

г/ Отдел "Контактен център на Столична община".

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите".

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации".

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“.

з/ Друго звено посочено от Вас.

и/ Нямам мнение.

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на Столичните проблеми.

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

а/ Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно за да откликне на тези инициативи.

б/ Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи.

в/ Инициативите на гражданското общество са оскъдни.

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

д/ Нямам мнение.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането.



2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

а/ Общинското ръководство нехае за проблемите на гражданите в столицата.

б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

в/ Посочете друга причина.

3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

а/ много полезно

б/ полезно

в/ безполезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

а/ Решават се успешно.

б/ Решават се сравнително добре.

в/ Не се решават успешно.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата?

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро

в/ лошо

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

б/ Не.

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби			
Брой предложения			

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“

б/ от страна на гражданското общество.

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ сектор „Принудително задържане“

б/ Сектор “Локално платено паркиране“/По местоживееене“

в/ Отдел „Принудително преместване и специализирани паркинги“

г/ Отдел „Паркинги, гаражи и автогара“

д/ сектор „Жалби и нормативно съответствие“

е/ Друго звено посочено от Вас.

ж/ Нямам мнение.

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата.

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

V. Как съдействието на гражданското общество със общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

а/ положително

б/ с променлив резултат

в/ отрицателно

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана на движението на ППС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос.

## Приложение 2

*Отговори на респондентите:*

*Първи респондент:*

*Столична община*

*Направление „Транспорт и градска мобилност“*

*Дирекция „Транспорт“*

**Въпросник за изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“**

I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро да

в/ лошо

П 2) Предложенията на гражданите биват на ниво район, като по този начин се разрушава баланса в системата от райони в цялост.

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване".

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани".

в/ Дирекция „Общинска собственост“.

г/ Отдел "Контактен център на Столична община".

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите".

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации". добро

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“.

з/ Друго звено посочено от Вас.

и/ Нямам мнение.

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на Столичните проблеми.

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

а/ Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно за да откликне на тези инициативи.

б/ Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи. да

в/ Инициативите на гражданското общество са оскъдни.

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

д/ Нямам мнение.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането.

Разширение на зоните за платено почасово паркиране и модернизиране /разширение на буферните паркинги.

2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

а/ Общинското ръководство нехае за проблемите на гражданите в столицата.

б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

в/ Посочете друга причина.

3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

а/ много полезно

б/ полезно да

в/ бесполезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

а/ Решават се успешно.

б/ Решават се сравнително добре. да

в/ Не се решават успешно.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата?

по-привлекателен градски транспорт, въвеждане на нискоемисионни зони, стимулиране на алтернативните начини на придвижване - велосипедно и пешеходно движение.

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро да

в/ лошо



1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

б/ Не.

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби			
Брой предложения			

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“

б/ от страна на гражданското общество.

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ сектор „Принудително задържане“

б/ Сектор “Локално платено паркиране“/По местоживееене“

в/ Отдел „Принудително преместване и специализирани паркинги“

г/ Отдел „Паркинги, гаражи и автогара“

д/ сектор „Жалби и нормативно съответствие“

е/ Друго звено посочено от Вас.

ж/ Нямам мнение.

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата.

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

V. Как съдействието на гражданското общество със общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

а/ положително

б/ с променлив резултат да

в/ отрицателно

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана на движението на ППС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос.

*Втори респондент:*

*Столична община*

*Направление „Транспорт и градска мобилност“*

*Дирекция „Управление и анализ на трафика“*

**Въпросник за изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“**

I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро

в/ лошо да

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване". посочен отговор-лошо

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани". посочен отговор-добро

в/ Дирекция „ Общинска собственост“. посочен отговор-лошо

г/ Отдел "Контактен център на Столична община".посочен отговор-добро.

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите".посочен отговор-лошо.

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации".посочен отговор-добро.

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“ .посочен отговор-лошо.

з/ Друго звено посочено от Вас.

и/ Нямам мнение.

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на Столичните проблеми. да

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации. да

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

а/ Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно за да откликне на тези инициативи.

б/ Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи.

в/ Инициативите на гражданското общество са оскъдни. да

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

д/ Нямам мнение.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането.

2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

а/ Общинското ръководство нехае за проблемите на гражданите в столицата.

б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

в/ Посочете друга причина.

3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

а/ много полезно

б/ полезно да

в/ безполезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

а/ Решават се успешно.

б/ Решават се сравнително добре.

в/ Не се решават успешно. да

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата?

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?Посочен отговор:Ниските разходи за притежание на автомобили респективно високия брой в СО

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро

в/ лошо да

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

б/ Не.

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби			
Брой предложения			

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“ да

б/ от страна на гражданското общество.да

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ сектор „Принудително задържане“

б/ Сектор “Локално платено паркиране“/По местоживееене“

в/ Отдел „Принудително преместване и специализирани паркинги“

г/ Отдел „Паркинги, гаражи и автогара“

д/ сектор „Жалби и нормативно съответствие“

е/ Друго звено посочено от Вас.

ж/ Нямам мнение. да

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата.

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

V. Как съдействието на гражданското общество със общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

а/ положително да

б/ с променлив резултат

в/ отрицателно

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана на движението на МПС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос. Посочен отговор: Вдигане на данъците на МПС и такси за 2ри,3ти и т.н.автомобил в едно домакинство.

*Трети респондент:*

*Столична община*

*„Център за градска мобилност“ ЕАД*

**Въпросник за изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“**

I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

а/



**б/ добро**

в/

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване". - добро

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани". добро

в/ Дирекция „ Общинска собственост“. добро

г/ Отдел "Контактен център на Столична община". добро

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите". добро

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации". добро

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“. добро

з/ Друго звено посочено от Вас.

и/ Нямам мнение.

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

а/ **липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на Столичните проблеми.** - да

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

а/ Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно за да откликне на тези инициативи.

б/ Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи.

**в/ Инициативите на гражданското общество са оскъдни. да**

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

д/ Нямам мнение.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането.

2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

а/ Общинското ръководство нехае за проблемите на гражданите в столицата.

б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

в/ Посочете друга причина.

3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

а/ много полезно

**б/ полезно – да се строят с пари на дружеството**

в/ безполезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

а/ Решават се успешно.

**б/ Решават се сравнително добре.** да

в/ Не се решават успешно.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата?

Да се строят частни паркинги.

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?

Възможностите на ЦГМ не са безкрайни, тъй като няма механизъм, по който да ограничи прилива на хора в столицата, нито свобода на придвижване със собсвен автомобил. Много често нуждата е преглед/ болница/детска

градина/пазаруване/възрастни хора/бебета и градския транспорт не е удобен вариант за това.

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

**б/ добро да**

в/ лошо

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

**б/ Не.** Верен отговор

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби			
Брой предложения			

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“

б/ от страна на гражданското общество.

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ сектор „Принудително задържане“ добро

б/ Сектор “Локално платено паркиране“/По местоживееене“ добро

в/ Отдел „Принудително преместване и специализирани паркинги“ добро

г/ Отдел „Паркинги, гаражи и автогара“ добро

д/ сектор „Жалби и нормативно съответствие“ добро

е/ Друго звено посочено от Вас.

ж/ Нямам мнение.

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?

**а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата.** Верен отговор

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

V. Как съдействието на гражданското общество със общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

а/ положително

**б/ с променлив резултат верен отговор**

в/ отрицателно

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана на движението на ППС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос.

Разширяване на метрото

Актуализиране на превозните средства

Повече прев. Средства на по-малък интервал

Построяване на частни паркинги

Промотиране на споделено пътуване

Организиран превоз по смени /съобразно часа на започване и свършване на раб. Смяна/ от страна на големи корпорации

*Четвърти респондент:*

*Столична община*

*„Център за градска мобилност“ ЕАД*

**Въпросник за изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата**

I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро

в/ лошо

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване".не е посочен отговор

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани".не е посочен отговор

в/ Дирекция „ Общинска собственост“.не е посочен отговор

г/ Отдел "Контактен център на Столична община".посочен отговор -добро

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите".посочен отговор-добро

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации".посочен отговор-добро

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“.посочен отговор-добро

з/ Друго звено посочено от Вас.

и/ Нямам мнение.

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на Столичните проблеми.

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

а/ Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно за да откликне на тези инициативи.

б/ Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи. да

в/ Инициативите на гражданското общество са оскъдни.

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

д/ Нямам мнение.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането. посочен отговор: Разширяване на зоните за почасово платено паркиране, повишаване на контрола на неправилно паркираните автомобили, разширяване на пешеходните зони, разширяване на мрежата на велоалеи.

2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

а/ Общинското ръководство не хае за проблемите на гражданите в столицата.



б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

в/ Посочете друга причина.

3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

а/ много полезно

б/ полезно да

в/ безполезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

а/ Решават се успешно.

б/ Решават се сравнително добре.

в/ Не се решават успешно.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата? посочен отговор: изграждане на паркинги открити и многоетажни. Разширяване на зоните за почасово платено паркиране. Повишаване на цената за паркиране в централните градски части. Удължаване на работното време на зоните и намаляване на времето за престой. Електронен контрол на паркирането.

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро да

в/ лошо

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

б/ Не.

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби			
Брой предложения			

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“

б/ от страна на гражданското общество.

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ сектор „Принудително задържане“ посочен отговор-добро

б/ Сектор „Локално платено паркиране“/По местоживеење“ посочен отговор-добро

в/ Отдел „Принудително преместване и специализирани паркинги“ посочен отговор-добро

г/ Отдел „Паркинги, гаражи и автогара“ посочен отговор-добро

д/ сектор „Жалби и нормативно съответствие“ посочен отговор-добро

е/ Друго звено посочено от Вас.

ж/ Нямам мнение.

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата.

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

V. Как съдействието на гражданското общество със общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

а/ положително да

б/ с променлив резултат

в/ отрицателно

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана на движението на ППС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос. **Посочен отговор:** Въвеждането на нов вид зона за почасово платено паркиране с по-ограничено време за паркиране и по-висока цена за паркиране. Разширяване обхвата на съществуващите зони за платено паркиране. Изграждане на паркинги. Увеличаване на размера на глобите за неправилно паркиране и цените за принудително задържане и принудително преместване.

*Пети респондент:*

*Столична община*

*„Център за градска мобилност“ ЕАД*

**Въпросник за изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“**

I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро да

в/ лошо

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване".посочен отговор-добро

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани".посочен отговор-отлично

в/ Дирекция „ Общинска собственост“. Не е посочен отговор.

г/ Отдел "Контактен център на Столична община".посочен отговор-добро

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите". Не е посочен отговор.

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации".не е посочен отговор

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“.посочен отговор-отлично.

з/ Друго звено посочено от Вас.

и/ Нямам мнение.

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на Столичните проблеми.

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

а/ Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно за да откликне на тези инициативи.

б/ Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи. да

в/ Инициативите на гражданското общество са оскъдни.

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

д/ Нямам мнение.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането.Посочен отговор:-места за товаро-разтоварни дейности

-места за хора с трайни увреждания по месторабота

-пешеходни пространства

2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

а/ Общинското ръководство нехае за проблемите на гражданите в столицата.

б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

в/ Посочете друга причина.

3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

а/ много полезно да

б/ полезно

в/ безполезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

а/ Решават се успешно.

б/ Решават се сравнително добре. да

в/ Не се решават успешно.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата?Посочен отговор: -Въвеждане на по-сериозни рестрикции например-ограничаване влизане в централни градски части,ограничаване на критериите с цел ограничаване на злоупотреби при предоставяне на право на паркиране за живущите.

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично да

б/ добро

в/ лошо

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

б/ Не. Посочен отговор от респондента

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби	520	567	596
Брой предложения	6	8	15

Заб. на докторанта: При разговор с респондента установих, че под „жалби“ той разбира само една част от общия брой подадени писмени оплаквания на софийските граждани срещу зоните за почасово платено паркиране.

Писмените оплаквания на гражданите могат да притежават различен изказ и формирания, жалби, протести, искове, възражения и молби, но по същество те са един и същ барометър определящ недоволството им към дейността на зоните за почасово платено паркиране. Под израза „жалба“ гражданственост е придобило разбирането за общ брой оплаквания на граждани. Това се потвърждава и от административно-процесуалния кодекс, като в ал. 4, чл. 18А се поставя знак на равенство между „заявител“ и „жалбоподавател“. Тоест всички тези по-горе изброени форми-протести, искания и прочие, се подават от жалбоподавател.



Следователно „Брой жалби“ посочен от респондента за съответните години, не показва пълния обем от оплаквания на граждани подадени към дирекция „Паркиране и мобилност“ при „Център за градска мобилност“ ЕАД.

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“

б/ от страна на гражданското общество.

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ сектор „Принудително задържане“ посочен отговор-добро

б/ Сектор „Локално платено паркиране“/По местоживеење“ посочен отговор-отлично.

в/ Отдел „Принудително преместване и специализирани паркинги“ посочен отговор-добро.

г/ Отдел „Паркинги, гаражи и автогара“ посочен отговор-отлично.

д/ сектор „Жалби и нормативно съответствие“ посочен отговор-отлично.

е/ Друго звено посочено от Вас.

ж/ Нямам мнение.

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата.

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

V. Как съдействието на гражданското общество със общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

а/ положително да

б/ с променлив резултат

в/ отрицателно

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана на движението на ППС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос. Посочен отговор:-ограничаване на влизането на лични ППС в централните градски части.

-повишаване на размера на глобите за неправилно паркиране.

-въвеждане на систем.за видеоконтрол.

*Шести респондент:*

*Столична община*

*„Център за градска мобилност“ ЕАД*

**Въпросник за изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“**

I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

в/ лошо

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

и/ Нямам мнение.

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането.

2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

б/ полезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

в/ Не се решават успешно.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата?

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

в/ лошо

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

б/ Не.

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби			
Брой предложения			

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

е/ Нямам мнение.

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

V. Как съдействието на гражданското общество със общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана на движението на ППС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос.

*Седми респондент:*

*Столична община*

*„Център за градска мобилност“ ЕАД*

**Въпросник за изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“**

I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро да

в/ лошо

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване".

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани".

в/ Дирекция „ Общинска собственост“.

г/ Отдел "Контактен център на Столична община".посочен отговор-добро

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите".

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации".

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“.посочен отговор-добро

з/ Друго звено посочено от Вас.

и/ Нямам мнение.

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на Столичните проблеми.

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

а/ Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно за да откликне на тези инициативи.

б/ Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи. да

в/ Инициативите на гражданското общество са оскъдни.

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

д/ Нямам мнение.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането. посочен отговор: Пешеходни зони, велоалеи, пакоместа за двуколесни.

2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

а/ Общинското ръководство не е за проблемите на гражданите в столицата.

б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

в/ Посочете друга причина.



3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

а/ много полезно

б/ полезно да

в/ безполезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

а/ Решават се успешно.

б/ Решават се сравнително добре. да

в/ Не се решават успешно.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата? посочен отговор:

Повишаване цената на паркирането в зоните за платено паркиране. Забрана за влизане в ЦГЧ.

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично да

б/ добро

в/ лошо

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

б/ Не.посочен отговор от респондента

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби			
Брой предложения			

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“

б/ от страна на гражданското общество.

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ сектор „Принудително задържане“ посочен отговор-добро.

б/ Сектор „Локално платено паркиране“/По местоживееене“посочен отговор-отлично.

в/ Отдел „Принудително преместване и специализирани паркинги“ посочен отговор-добро.

г/ Отдел „Паркинги, гаражи и автогара“ посочен отговор-добро.

д/ сектор „Жалби и нормативно съответствие“ посочен отговор-отлично.

е/ Друго звено посочено от Вас.

ж/ Нямам мнение.

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата.

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

V. Как съдействието на гражданското общество със общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

а/ положително да

б/ с променлив резултат

в/ отрицателно

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана

на движението на ППС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос посочен отговор:Повишаване размера на глобите.Повишаване на цените за платено паркиране.

*Осми респондент:*

*Столична община*

*„Център за градска мобилност“ ЕАД*

**Въпросник за изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“**

I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро да

в/ лошо

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване". посочен отговор-добро

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани". посочен отговор -добро

в/ Дирекция „ Общинска собственост“. посочен отговор -добро

г/ Отдел "Контактен център на Столична община". посочен отговор-добро

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите". посочен отговор-добро

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации". посочен отговор-добро

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“. посочен отговор-добро

з/ Друго звено посочено от Вас.

и/ Нямам мнение.

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на Столичните проблеми. да

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

а/ Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно за да откликне на тези инициативи.

б/ Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи. да

в/ Инициативите на гражданското общество са оскъдни.

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

д/ Нямам мнение.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането. Отговор: Разширяване на зоните за платено паркиране.

2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

а/ Общинското ръководство нехае за проблемите на гражданите в столицата.

б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

в/ Посочете друга причина.

3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

а/ много полезно

б/ полезно да

в/ безполезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

а/ Решават се успешно. да

б/ Решават се сравнително добре.

в/ Не се решават успешно.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата?

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро да

в/ лошо

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

б/ Не.

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби			
Брой предложения			

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“

б/ от страна на гражданското общество.

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ сектор „Принудително задържане“ посочен отговор-добро

б/ Сектор “Локално платено паркиране“/По местоживееене“ посочен отговор-добро

в/ Отдел „Принудително преместване и специализирани паркинги“ посочен отговор-добро

г/ Отдел „Паркинги, гаражи и автогара“ посочен отговор-добро

д/ сектор „Жалби и нормативно съответствие“ посочен отговор-добро

е/ Друго звено посочено от Вас.

ж/ Нямам мнение.

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?



а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата.

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

V. Как съдействието на гражданското общество със общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

а/ положително да

б/ с променлив резултат

в/ отрицателно

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана на движението на ППС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос.

*Девети респондент:*

*Столична община*

*„Център за градска мобилност“ ЕАД*

**Въпросник за изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“**

I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро

в/ лошо

не бих казал директно лошо, по -скоро има неглежиране на проблемите и неумение те да се разрешат

недобре развита комуникация и комуникационни канали

неправилна и недобре преценена реакция при разрешаване на проблемите на гражданите, свързани с остаряла концепция за ролята на общинската администрация спрямо гражданите

различни ценности, споделяни от двете страни

различни приоритети на двете страни

бюрокритизация на процесите вместо диалог и действие в услуга на гражданите

защита на ведомствения интерес пред интереса на гражданите

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване".

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани".

в/ Дирекция „ Общинска собственост“.

г/ Отдел "Контактен център на Столична община".

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите".

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации".

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“.

з/ Друго звено посочено от Вас.

**и/ Нямам мнение.** Посочен отговор от респондента

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на Столичните проблеми.

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

Избирателна работа на СО с гражданските организации, дели ги на критични към СО и подкрепящи СО .

Проблем е когато гражданските организации неправилно адресират своите искания към СО, вместо към институцията отговорна за решаване на проблема.

Затвореност на администрацията към решаване проблемите на гражданите поради липса на инструментариум за решаването им.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

а/ Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно за да откликне на тези инициативи.

б/ Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи.

в/ Инициативите на гражданското общество са оскъдни. Посочен отговор от респондента

Няма смели и иновативни решения.

От друга страна ако се появят такива решения те се размиват от неспособността на администрацията да ги реализира на практика.

Модела за правене на общинска политика в столична община не е в основата да са гражданите и от тях да идват идеи и предложения, а моделът е обърнат – държавата задава приоритети на общинската власт и тя представя тези идеи на гражданите, които няма как да влияят на вече взетите решения.

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

д/ Нямам мнение.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането.

2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

а/ Общинското ръководство нехае за проблемите на гражданите в столицата.

б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

в/ Посочете друга причина.

3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

а/ много полезно

б/ **полезно**, посочен отговор от респондента

но има и други варианти, които не се обсъждат и не се предлагат

в/ безполезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

а/ Решават се успешно.

б/ Решават се сравнително добре.

в/ **Не се решават успешно.** Посочен отговор от респондента

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата?

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро посочен отговор

в/ лошо

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

б/ Не.

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби			
Брой предложения			

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“

б/ от страна на гражданското общество.

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ сектор „Принудително задържане“ -добро

б/ Сектор “Локално платено паркиране“/По местоживееене“ -добро

в/ Отдел „Принудително преместване и специализирани паркинги“ -добро

г/ Отдел „Паркинги, гаражи и автогара“ -добро

д/ сектор „Жалби и нормативно съответствие“ -добро

е/ Друго звено посочено от Вас.

ж/ Нямам мнение.

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата. посочен отговор от респондента.

Но това не пречи да се справят проучвания и анкети сред гражданите за тяхната удовлетвореност от организацията на паркирането в София.

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

V. Как съдействието на гражданското общество със общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

а/ положително посочен отговор

б/ с променлив резултат

в/ отрицателно

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана на движението на ППС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос.

Промени в законодателството,

Интерактивни форми на комуникация и канали на комуникация

Прозрачност и достъпност при услугите на ЦГМ

Обучени служители на ЦГМ за работа с граждани и НПО

Гражданско участие при търсене на разрешение на проблемите и алтернативни решения

Участие на представители на бизнес организации ( Промислени палати, сдружения на различни бизнеси ) с цел търсене на нови и иновативни решения в областта на градската мобилност

*Десети респондент:*

*Столична община*

*„Център за градска мобилност“ ЕАД*

**Въпросник за изследване на тема: „Оценка на служители от Столична община на взаимодействието между столична общинска администрация и гражданското общество по проблемите за паркирането в столицата“**



I. Според вас взаимодействието между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро да

в/ лошо

1. Оценете следните структурни звена на столичната администрация по отношение взаимодействието им с граждани и граждански организации.

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ Дирекция "Правно-нормативно обслужване".

б/ Дирекция "Координация, контрол и прием на граждани".

в/ Дирекция „ Общинска собственост“.

г/ Отдел "Контактен център на Столична община".

д/ Отдел "Местни такси, цени на услугите и защита на потребителите".

е/ Направление "Транспорт и транспортни комуникации".

ж/ Дирекция „Мобилност и паркиране“ - добро.

з/ Друго звено посочено от Вас.

и/ Нямам мнение.

2. Ако лошото взаимодействие между столична общинска администрация и гражданите и гражданските организации е по причини на гражданското общество, посочете кои са те?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на Столичните проблеми.

б/ защитата на чужди за София и България интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

II. Коя от следните тези за инициативите на гражданското общество относно решаване на проблема с паркирането, лансирани пред столична общинска администрация считате за най-близка до Вашето мнение? Добавете свои разсъждения.

а/ Гражданското общество има много инициативи към столична община. Повечето от тях са смислени и общинската администрация прави всичко възможно за да откликне на тези инициативи.

б/ Гражданското общество е достатъчно активно. Голяма част от неговите инициативи са смислени и общинската администрация прави възможното за да откликне на тези инициативи.

в/ Инициативите на гражданското общество са оскъдни. да

г/ Столична община недостатъчно откликва на инициативите на гражданското общество.

д/ Нямам мнение.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/ или /б/, то посочете конкретна инициатива на гражданското общество, по която общинската администрация е взела положително становище и я е внедрила в паркирането.

2. Ако отговорът Ви на II - въпрос е /г/, то кои са причините за това отношение?

а/ Общинското ръководство нехае за проблемите на гражданите в столицата.

б/ Общинското ръководство счита, че проблемите на столицата трябва да се решават от позицията на власт и подчинение, без да се вземат предвид предложенията на гражданското общество.

в/ Посочете друга причина.

3. Оценете предложението за построяване на монтажни паркинги в кварталите на столицата с общински средства, на гражданската организация „Спаси София“? За изграждане на паркингите са предложени 10 терена със статут на публична общинска собственост.

а/ много полезно

б/ полезно да

в/ безполезно

III. Как според Вас нарастващите проблеми с паркирането дължащи се на интензификацията на транспортния поток в град София, се решават от столична общинска администрация?

а/ Решават се успешно.да

б/ Решават се сравнително добре.

в/ Не се решават успешно.

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /б/, то какво би подобрило работата на общинската администрация за по-успешното решаване на проблема с паркирането на фона на нарастващия интензитет на трафика в столицата?

2. Ако отговорът Ви на III - въпрос е /в/, то каква е причината за тази невъзможност за справяне с проблема с паркирането?

IV. Според вас взаимодействието между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е:

а/ отлично

б/ добро да

в/ лошо

1. Ако отговорът Ви на предходния въпрос е /а/, от това следва ли, че от страна на гражданите липсват или са в минимален брой жалбите към дирекция „Мобилност и паркиране“. Така ли е?

а/ Да.

б/ Не.

По възможност посочете броя на жалбите и предложенията на гражданите и гражданските организации относно платеното почасово паркиране в столицата.

Година	2018	2019	2020
Брой жалби			
Брой предложения			

2. Ако отговорът Ви на IV - въпрос е /в/, то от чия страна произлиза това лошо взаимодействие?

а/ от страна на дирекция „Мобилност и паркиране“

б/ от страна на гражданското общество.

3. Оценете следните структурни звена на дирекция „Мобилност и паркиране“ по отношение взаимодействието им с гражданите и гражданските организации?

Заб.: Оценяването е посредством тристепенна скала – отлично, добро и лошо.

а/ сектор „Принудително задържане“- добро

б/ Сектор „Локално платено паркиране“/По местоживееене“- добро

в/ Отдел „Принудително преместване и специализирани паркинги“- добро

г/ Отдел „Паркинги, гаражи и автогара“ - добро

д/ сектор „Жалби и нормативно съответствие“ - добро

е/ Друго звено посочено от Вас.

ж/ Нямам мнение.

4. Ако лошото взаимодействие между дирекция „Мобилност и паркиране“ и гражданите и гражданските организации е по причина на гражданското общество, посочете коя е тя?

а/ липса на компетентност от страна на гражданите по отношение на решаване на проблема с паркирането в столицата.

б/ защитата на лични интереси, от страна на гражданските организации.

в/ Отбележете собственото си мнение по зададеният въпрос.

V. Как съдействието на гражданското общество с общинска администрация влияе за успешното решаване на проблема с паркирането в столицата?

а/ положително да

б/ с променлив резултат

в/ отрицателно

г/ не влияе

VI. Какви още инициативи (като - промени в законодателството, присъединяване на нови държавни, общински и частни структури, строеж на нови паркинги, пълна забрана на движението на ППС за личен превоз в централна градска част и прочие) са необходими за трайното решаване на проблема с паркирането в столицата? Отбележете мнението си на специалист по този въпрос.

Хубаво би било да се помисли за изграждането на нови паркинги, както и за ограничаване движението на ППС за личен превоз в централна градска част.

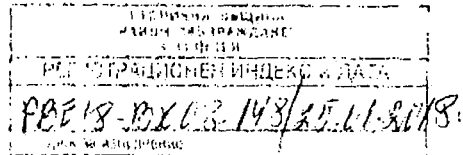


СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "ВЪЗРАЖДАНЕ"

гр.СОФИЯ 1303, бул."Ал.Стамболийски",№62

тел 02 9814364, ф.02 9870794

ДО  
Г- Н ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СОС



**ДОКЛАД**

**ОТ САВИНА САВОВА,  
КМЕТ НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО**

**ОТНОСНО:** *Предложение за разширяване на „Зелена зона“ за почасово платено паркиране на територията на район „Възраждане“-СО след проведен обществени обсъждания и становища и предложения на граждани.*

**УВАЖАЕМИ Г-Н ГЕРДЖИКОВ,**

Във връзка с направени предложения от граждани в периода 2016-2017 година за разширяване на „Зелената зона“ за почасово платено паркиране на територията на район „Възраждане“-СО през 2016 година бяха проведени две обществени обсъждания на 19 април 2016 г. и на 26 април 2016 г., беше проведена анкета на интернет сайта и във фронт офиса на районната администрация. Преобладаващо беше мнението „ЗА“ разширяване на „Зелената зона“.

На основание на чл. 127, ал. 1 от ЗУТ, във връзка с чл. 20 от Наредбата за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройство на територията на Столична община, приета с Решение № 661 по Протокол №41 от 12.10.2017 г. на СОС и заповед № РВЕ17-РД09-248/17.11.2017 г. на кмета на район „Възраждане“ се проведе обществено обсъждане за представяне на схема -- предложение за разширение на „Зелена зона“ за почасово платено паркиране на територията на район „Възраждане“-СО и заключителна дискусия - обсъждане на схема за разширяване на „Зелена зона“ на 11.12.2017 г.

Според представената от ЦГМ схема за разширение на „Зелената зона“ за почасово платено паркиране разширението е в м. „Зона Б-18“ и м. „Зона Б-5“, в границите между бул. „Сливница“, бул. „Константин Величков“, бул. „Александър Стамболийски“, ул. „Гюешево“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Българска моравя“, ул.

„Камен Андреев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Г.М.Д. Стобелев“ -- ул. „Опълченска и ул. „Димитър Петков“.

Според изискванията на новата Наредба за обществени обсъждания обявлението за представянето и заключителната дискусия беше публикувано в сайта на район „Възраждане“-СО (*Приложение - Публикации*), във Фейсбук страницата на Района и беше изпратено за публикуване в специализираната платформа на сайта на Столична община. Информацията беше разпространена в печатни и електронни медии. (*Приложение – Мониторинг на публикации в печатни и електронни медии*).

След проведеното представяне на схемата за разширение на „Зелената зона“ на 27.11.2017 г. в деловодството на район „Възраждане“-СО получихме 12 становища и предложения от граждани (*Приложение – Становища и предложения*).

По време на двете обществени дискусии и въз основа на направените предложения, преобладаващото становище е „ЗА“ разширяване на „Зелената зона“ в предложената територия, като гражданите се обединиха и около становището **разширяването на „Зелената зона“ да обхваща и територията, прилежаща между улиците: „Инж. Иван Иванов“, „Гюешево“, „Охридско езеро“, „Камен Андреев“ до „Добруджански край“ (границата с район „Красно село“)**.

Бяха направени конкретни питання за статута на алеите и междублоковите пространства в „Зона „Б-5“, „Зона „Б-18“ и „Зона „Б-19“, възможността за отваряне на подземната улица в „Зона „Б-5“ и изпълнението на нереализираните улици, които трябва да свържат ул. „Царибродска“, ул. „Димитър Петков“, и ул. „Царибродска“ с ул. „Зайчар“. Поставен беше въпросът, подкрепен от повечето присъстващи, за изграждане на нови паркинги, включително и многоетажни в Района и в близост до метростанциите, както и необходимост от инвестиции в инфраструктурата на Района. **Беше направено предложение и за промяна на съществуващата организация на движение – да се разреши ляв завой на кръстовището на бул. „Александър Стамболийски“ и ул. „Одрин“, като се направят и съответните промени в организацията на движение вътре в квартала, за да се облекчи трафика и да се улесни движението на МПС и гражданите.**

#### **УВАЖАЕМИ Г-Н ГЕРДЖИКОВ,**

Въз основа на посочените факти и предоставените материали, представям на Нашето внимание по компетентност за процедиране за въвеждане на разширение на „Зелена зона“ за почасово платено паркиране в район „Възраждане“-СО. Разширяването на „Зелената зона“ ще създаде ред и нова организация на движението, която ще облекчи трафика и ще улесни паркирането на МПС на гражданите в Района.

#### **ПРИЛОЖЕНИЯ:**

1. Заповед № РВЕ17-РД09-248/17.11.2017 г. на кмета на район „Възраждане“ за провеждане на обществено обсъждане за представяне на схема – предложение за разширение на „Зелена зона“ за почасово платено паркиране на територията на район „Възраждане“-СО на 27.11.2017 г. и заключителна дискусия - обсъждане на схема за разширяване на „Зелена зона“ на 11.12.2017 г.;
2. Обявление;
3. Схема на предложението за разширяване на „Зелената зона“;
4. Публикации в сайта на район „Възраждане“-СО и Фейсбук страницата на Района;
5. Уведомление за публикация в специализираната платформа на СО;
6. Приложение – Мониторинг на публикации в печатни и електронни медии;
7. Съобщение до домоуправителите на сгради в територията на разширение на „Зелената зона“;



8. Протокол от обществено обсъждане – представяне на схема за разширение на „Зелена зона“ в район „Възражане“-СО, проведено на 27.11.2017 г.;
9. Списък на присъстващите на обществено обсъждане – представяне на схема за разширение на „Зелена зона“ в район „Възражане“-СС, проведено на 27.11.2017 г. - копие;
10. Фотоархив от обществено обсъждане – представяне на схема за разширение на „Зелена зона“ в район „Възражане“-СО, проведено на 27.11.2017 г.;
11. Протокол от обществено обсъждане – заключителна дискусия за разширение на „Зелена зона“ в район „Възражане“-СО, проведено на 11.12.2017 г.;
12. Списък на присъстващите на обществено обсъждане – заключителна дискусия за разширение на „Зелена зона“ в район „Възражане“-СО, проведено на 11.12.2017 г. - копие;
13. Фотоархив от обществено обсъждане – заключителна дискусия за разширение на „Зелена зона“ в район „Възражане“-СО, проведено на 11.12.2017 г.;
14. Аудио записи на проведените обществени обсъждания – представяне на схема за разширение на „Зелената зона“ на 27.11.2017 г. и обществено обсъждане – заключителна дискусия на 11.12.2017 г. - CD;
15. Становища и предложения – 12 броя;
16. Протокол от обществено обсъждане за разширение на „Зелената зона“ в район „Възражане“-СО, проведено на 19.04.2016 г. - копие;
17. Протокол от обществено обсъждане за разширение на „Зелената зона“ в район „Възражане“-СО, проведено на 26.04.2016 г. - копие.

С уважение,

**САВИНА САВОВА**  
**КМЕТ НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“**





## СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "ВЪЗРАЖДАНЕ"

градски офис 1903, бул. "Ал. Стойковски" № 2, тел. 081 4364 430/07 4

### ЗАПОВЕД

№ 7007 / 11.12.2017 г.

На основание на чл. 127, ал. 1 от ЗУТ, във връзка с чл. 26 от Нар. обн за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройство на територията на Столична община, приета с Решение № 661 во Протокол № 41 от 12.10.2017 г. на СОС и във връзка с провеждане на обществено обсъждане,

#### НАРЕЖДАМ:

Да се приеме предложение на схема – предложение за разширение на "Зелена зона" за почасово паркиране на територията на район "Възраждане" (СО и м. Зона Б-18" и м. Зона Б-5", в границите между бул. "Славията", бул. "Константин Величков", бул. "Александър Стамболийски", ул. "Дюсепева", ул. "Партией Пипанова", ул. "Евмарска марица", ул. "Камен Ангелев", ул. "Добруджански край", бул. "Г. М. Д. Скобелев" - ул. "Опълченска и ул. "Димитър Петков", на 27.11.2017г. /понеделник/ от 18:00 часа в сградата на район "Възраждане" - бул. "Александър Стамболийски" № 62, в Зала № 6 на II етаж.

Писмените становища по схемата – предложение за разширение на "Зелената зона" за почасово паркиране на територията на район "Възраждане" (СО и м. Зона Б-18" и м. Зона Б-5", се адресират до кмета на район "Възраждане" (СО) и се подават в Деловодството на района в 14 /четирнадесет/ дневен срок от представяне на схемата. Становищата трябва да съдържат общ коментар и конкретни мотивирани предложения, доказателства за пропуснати ползи от невъвеждането на други варианти.

Становищата, постъпили с изд. определен срок не се приемат.

При постъпване на писмени становища, същите се систематизират от комисия, назначена с отделна заповед на кмета на район "Възраждане" - СО, която да изготви обобщаващ доклад.

Определям г-жа Вилета Юркова да дава необходимата информация по времето на изготвяне на становищата.

За приключване на общественото обсъждане в сградата на район "Възраждане", в Зала № 6 на II етаж да се проведе заключителния обект на 11.12.2017г. /понеделник/ от 18:00 часа. За участие в дискусията задължително се показват мястата, представящи писмени становища и скенна разработка проекта за почасово паркиране на територията на район "Възраждане" и м. "Зона Б-18" и м. "Зона Б-5".

Настоящата заповед да се обяви чрез издаване на обявление, което да се постави на информационното табло в сградата на районната администрация, на официалния уеб сайт на района [www.zp.vuzradane.bg](http://www.zp.vuzradane.bg), в профила в социалната мрежа на района, в единия електронен портал на обществените комунални към интернет страницата на СО. Информация за обявлението да се изпрати на управителите на ИС/С дружества в обхвата по-горе район.

Заповедта да се връчи на г-жа Вилета Юркова за сведение и изпълнение.

КМЕТ НА РАЙОН "ВЪЗРАЖДАНЕ" **САВЕТА СЛОВО**





## СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "ВЪЗРАЖДАНЕ"

гр.СОФИЯ 1303, бул."Ал.Стамболийски"№62,тел.9814364, ф.9870794

### ОБЯВЛЕНИЕ

На основание на чл. 127, ал. 1 от ЗУТ, във връзка с чл. 20 от Наредбата за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройство на територията на Столична община, приета с Решение № 661 по Протокол №41 от 12.10.2017 г. на СОС и във връзка с провеждане на обществено обсъждане, кметът на район „Възраждане“ Савина Савова издава заповед № РВЕ17-РД09-248/17.11.2017 г, с която се разпорежда за провеждане на представяне на схема – предложение за разширение на „Зелена зона“ за почасово паркиране на територията на район „Възраждане“ - СО в м. „Зона Б-18“ и м. „Зона Б-5“, в границите между бул. „Сливница“, бул. „Константин Величков“, бул. „Александър Стамболийски“, ул. „Гюешево“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Българска моравя“, ул. „Камен Ацарев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Г.М.Д Скобелев“ – ул. „Огъаченска и ул. „Димитър Петков“, на 27.11.2017г. (понеделник) от 18.00 часа в сградата на район „Възраждане“ – бул. „Александър Стамболийски“ № 62, в Зала №6 на II етаж.

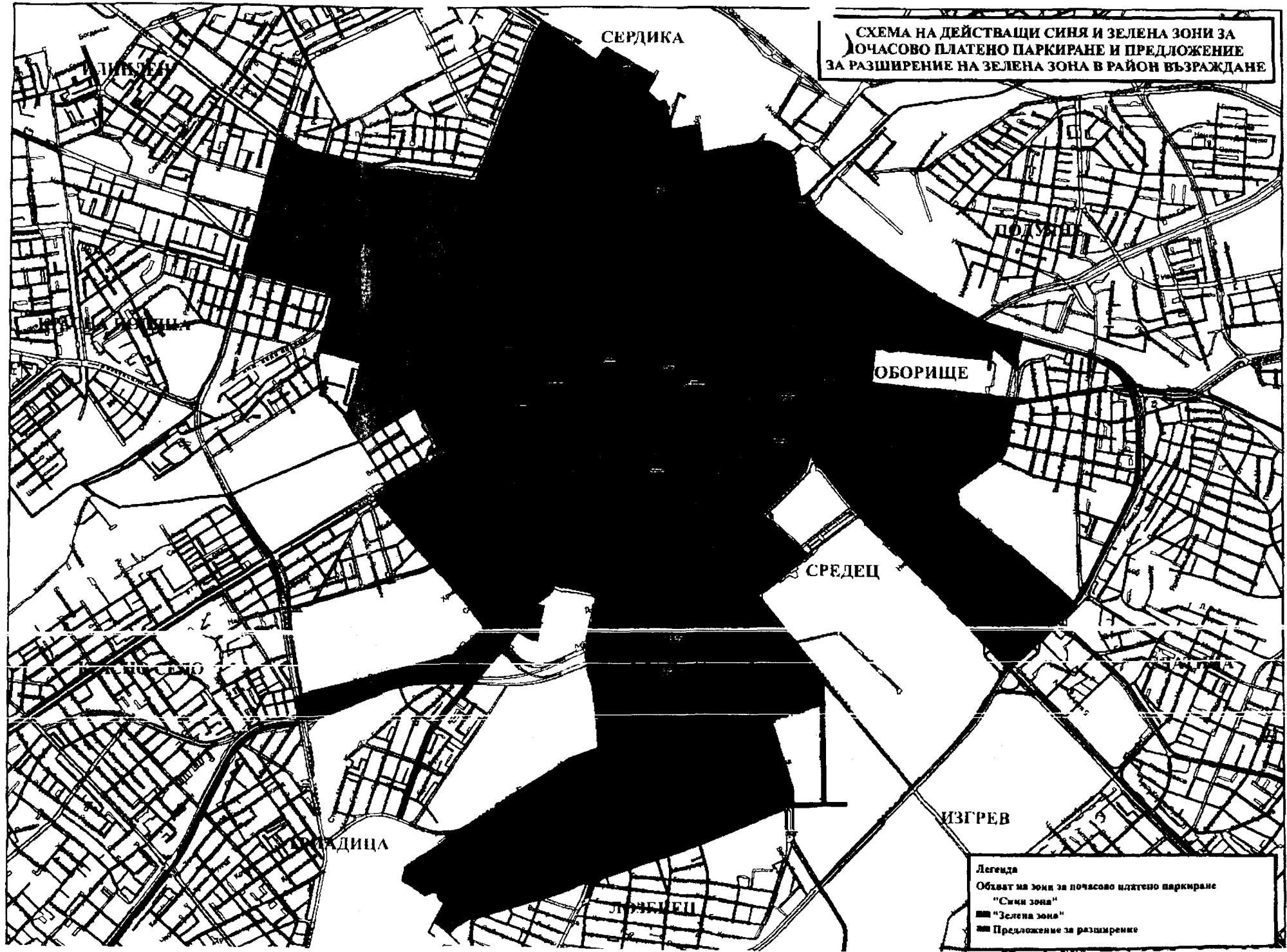
Писмените становища по схемата - предложение за разширение на „Зелената зона“ за почасово паркиране на територията на район „Възраждане“ - СО и м. „Зона Б-18“ и м. „Зона Б-5“, се адресират до кмета на район „Възраждане“ - СО и се подават в Деловодството на района в **14 (четирнадесет) дневен срок** от представяне на схемата. Становищата трябва да съдържат общ коментар и конкретни мотивирани предложения, доказателства за пропуснати ползи от невъвеждането на други варианти. Становища, постъпили след определения срок не се приемат. При постъпване на писмени становища, същите се систематизират от комисия, назначена с отделна заповед на кмета на район „Възраждане“ - СО, която да изготви обобщаващ доклад.

С цитираната по-горе заповед се определя инж. Виолета Юркова да дава логъланителна информация по времето на изготвяне на становищата. За връзка с инж. Виолета Юркова – тел. 02 980 58 75.

Общественото обсъждане ще приключи със **заклучителна дискусия на 11.12.2017 г. (понеделник) от 18:00 ч. в сградата на район „Възраждане“, в Зала №6 на II етаж.** За участие в дискусията задължително се поканват лицата, представили писмени становища и екипа разработил проекта за почасово паркиране на територията на район „Възраждане“.

Заповедта е оповестена чрез издаване на обявление на информационното табло в сградата на районната администрация, на официалния уеб сайт на Района [www.sovazrajdanе.bg](http://www.sovazrajdanе.bg), в профила в социалната мрежа на Района, в единния електронен портал на обществените консултации към интернет страницата на СО. Информация за обявлението се изпраща на управителите на ЕС/Сдружения в описания по-горе район.

СХЕМА НА ДЕЙСТВАЩИ СИНЯ И ЗЕЛЕНА ЗОНИ ЗА  
ЛОЧАСОВО ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ И ПРЕДЛОЖЕНИЕ  
ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЗЕЛЕНА ЗОНА В РАЙОН ВЪЗРАЖДАНЕ

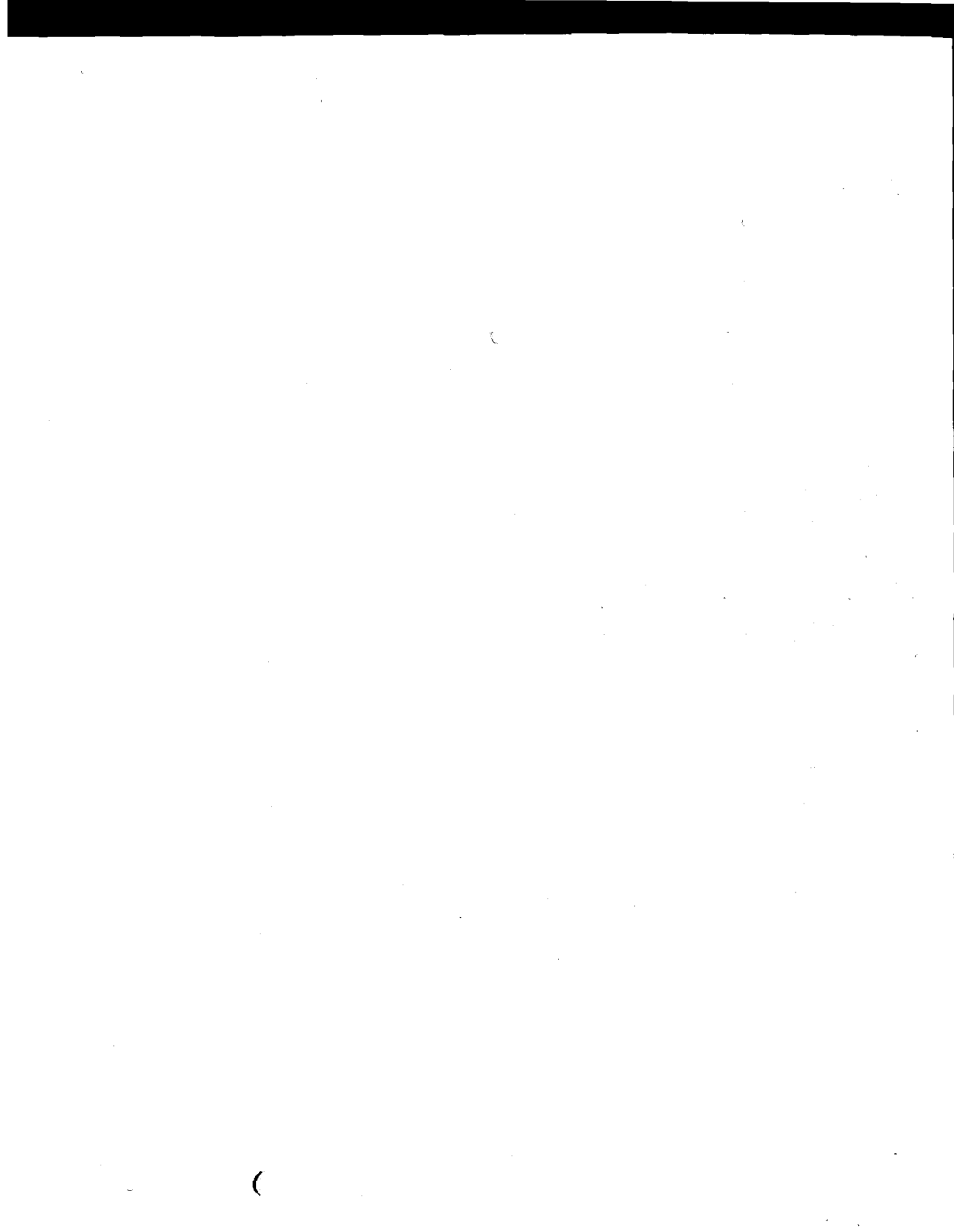


Легенда  
Обхват на зони за почасово платено паркиране  
■ "Сини зона"  
■ "Зелена зона"  
--- Предложение за разширение

<http://www.so-vazraidane.bg/novini-i-saobshteniya/id/351>

<http://www.so-vazraidane.bg/novini-i-saobshteniya/id/354>







Заглавие **Обявление Зелена Зона - район Възраждане**  
От СО-район "Възраждане" <Info@so-vazrazhdane.bg>  
Получател <e.obshtina@sofia.bg>  
Дата 23.11.2017 15:05

- ОБЯВЛЕНИЕ -ЗЕЛЕНА ЗОНА.docx (56 КБ)

Здравейте, прикачено Ви изпращаме обявление за зелена зона за почасово паркиране на територията на район "Възраждане"

--  
Столична община - район "Възраждане",  
бул. "Александър Стамболийски" №62,



**ПРИЛОЖЕНИЕ**

**МОНИТОРИНГ НА МЕДИЙНИ  
ПУБЛИКАЦИИ – ОБЯВЛЕНИЕ ЗА  
ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ –  
ПРЕДСТАВЯНЕ НА СХЕМА ЗА  
РАЗШИРЕНИЕ НА „ЗЕЛЕНА ЗОНА“  
ЗА ПОЧАСОВО ПЛАТЕНО  
ПАРКИРАНЕ В  
РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“**



## Зелена зона за паркиране и около ВМА, кварталите "Зона Б-18" и "Зона Б-5"

Дата: 19.11.2017 21:28

Източник: [www.24chasa.bg](http://www.24chasa.bg)

Автор: Даринка Илиева

Карта с евентуалното разширение на зелената зона в район "Възраждане".

Зелената зона за паркиране в София може отново да се разшири с няколко квартала.

Въвеждане на режим на платено паркиране се обсъжда в кварталите "Зона Б-18" и "Зона Б-5", около ВМА и местност Еврейски гробища в "Красно село".

В момента в районите "Възраждане" и "Красно село", в които са кварталите, текат обществени обсъждания. Ако предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина.

На 27 ноември в сградата на район "Възраждане" ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите "Сливница", "К. Величков", "Ал. Стамболийски", улиците "Гюешево", "Партений Нишавски", "Българска моравя", "К. Андреев", "Добруджански край", бул. "Скобелев", улиците "Опълченска" и "Д. Петков". Това са границите на кварталите "Зона Б-18" и "Зона Б-5". Обсъждането ще приключи със заключителна дискусия на 11 декември.

Домууправителите от "Крива река" пък трябва до 20 ноември да предоставят на район "Красно село" протоколи от проведено общо събрание с взето решение "за" или "против" въвеждане на зелена зона. Там около ВМА може да бъдат разчертани 600 места. Допитване тече и за зелена зона в местността Еврейски гробища - в границите между булевардите "Скобелев", "Тотлебен" и улиците "Йоаким Кърчовски" и "Добруджански край". Искания за зелена зона има и в "Оборище" и в горната част на "Лозенец".

От октомври зелена зона има в долната част на "Лозенец" и улици в кв. "Яворов". Така местата в синята и зелената зона в София станаха над 21 000.

<https://www.24chasa.bg/novini/article/6559269>

## Зелена зона за паркиране и около ВМА, кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“

Дата: 20.11.2017 01:58

Източник: 24 Часа - стр. 8

Автор: ДАРИНКА ИЛИЕВА

Зелената зона за паркиране в София може отново да се разшири с няколко квартала. Въвеждане на режим на платено паркиране се обсъжда в кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“, около ВМА и местност Еврейски гробища в „Красно село“. В момента в районите „Възраждане“ и „Красно село“, в които са кварталите, текат обществени обсъждания. Ако предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина.

На 27 ноември в сградата на район „Възраждане“ ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите „Сливница“, „К. Величков“, „Ал. Стамболийски“, улиците „Гюешево“, „Партений Нишавски“, „Българска моравя“, „К. Андреев“, „Добруджански край“, бул. „Скобелев“, улиците „Опълченска“ и „Д. Петков“. Това са границите на кварталите „Зона Б18“ и „Зона Б-5“. Обсъждането ще приключи със заключителна дискусия на 11 декември.

Домуправителите от „Крива река“ пък трябва до 20 ноември да предоставят на район „Красно село“ протоколи от проведено общо събрание с взето решение „за“ или „против“ въвеждане на зелена зона. Там около ВМА може да бъдат разчертани 600 места. Допитване тече и за зелена зона в местността Еврейски гробища - в границите между булевардите „Скобелев“, „Готлибен“ и улиците „Йоаким Кърчовски“ и „Добруджански край“. Искания за зелена зона има и в „Оборище“ и в горната част на „Лозенец“.

От октомври зелена зона има в долната част на „Лозенец“ и улици в кв. „Яворов“. Така местата в синята и зелената зона в София станаха над 21 000.

### ДАРИНКА ИЛИЕВА

Зелената зона за паркиране в София може отново да се разшири с няколко квартала.

Въвеждане на режим на платено паркиране се обсъжда в кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“, около ВМА и местност Еврейски гробища в „Красно село“.

В момента в районите „Възраждане“ и „Красно село“, в които са кварталите, текат обществени обсъждания. Ако

## Зелена зона за паркиране и около ВМА, кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“

предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина. На 27 ноември в сградата на район „Възраждане“ ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите „Сливница“, „К. Велич-

ков“, „Ал. Стамболийски“, улиците „Гюешево“, „Партений Нишавски“, „Българска моравя“, „К. Андреев“, „Добруджански край“, бул. „Скобелев“, улиците „Опълченска“ и „Д. Петков“. Това са границите на кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“. Обсъж-

дането ще приключи със заключителна дискусия на 11 декември.

Домуправителите от „Крива река“ пък трябва до 20 ноември да предоставят на район „Красно село“ протоколи от проведено общо

събрание с взето решение „за“ или „против“ въвеждане на зелена зона. Там около ВМА може да бъдат разчертани 600 места. Допитване тече и за зелена зона в местността Еврейски гробища - в границите

между булевардите „Скобелев“, „Готлибен“ и улиците „Йоаким Кърчовски“ и „Добруджански край“. Искания за зелена зона има и в „Оборище“ и в горната част на „Лозенец“.

От октомври зелена зона има в долната част на „Лозенец“ и улици в кв. „Яворов“. Така местата в синята и зелената зона в София станаха над 21 000.

## Зелена зона за паркиране и около ВМА, кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“

Дата: 19.11.2017 22:18

Източник: www.alfarss.net

Зелената зона за паркиране в София може отново да се разшири с няколко квартала. Въвеждане на режим на платено паркиране се обсъжда в кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“, около ВМА и местност Еврейски гробища в „Красно село“. В момента в районите „Възраждане“ и „Красно село“, в които са кварталите, текат обществени обсъждания.

<http://alfarss.net/1511119680.html>

## Зелена зона за паркиране и около ВМА, кварталите “Зона Б-18” и “Зона Б-5”



Зелената зона за паркиране в София може отново да се разшири с няколко квартала. Въвеждане на режим на платено паркиране се обсъжда в кварталите “Зона Б-18” и “Зона Б-5”, около ВМА и местност Еврейски гробища в “Красно село”. В момента в районите “Възраждане” и “Красно село”, в които са кварталите, текат обществени обсъждания. [Прочети цялата публикация](http://alfarss.net/1510223168.html)

<http://alfarss.net/1510223168.html>

**Зелената зона за паркиране в София може отново да се ...**

Дата: 19.11.2017 21:50

Източник: [www.novini247.com](http://www.novini247.com)

Зелена зона за паркиране и около ВМА, кварталите “Зона Б-18” и “Зона Б-5”. Зелената зона за паркиране в София може отново да се разшири с няколко квартала. Въвеждане на режим на платено паркиране се обсъжда в кварталите “Зона Б-18” и “Зона Б-5”, около ВМА и местност Еврейски гробища в “Красно село”. В момента в районите “Възраждане” и “Красно село”, в които са кварталите, текат обществени обсъждания. Ако предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина. На 27 ноември в сградата на район “Възраждане” ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите “Сливница”, “К. Величков”, “Ал. Стамболийски”, улиците “Гюешево”, “Партений Нишавски”, “Българска моравя”, “К. Андреев”, “Добруджански край”, бул. “Скобелев”, улиците “Опълченска” и “Д. Петков”. Това са границите на кварталите “Зона Б-18” и “Зона Б-5”. Обсъждането ще приключи със заключителна дискусия на 11 декември.

Домууправителите от "Крива река" пък трябва до 20 ноември да предоставят на район "Красно село" протоколи от проведено общо събрание с взето решение "за" или "против" въвеждане на зелена зона. Там около ВМА може да бъдат разчертани 600 места. Допитване тече и за зелена зона в местността Еврейски гробища - в границите между булевардите "Скобелев", "Тотлебен" и улиците "Йоаким Кърчовски" и "Добруджански край". Искания за зелена зона има и в "Оборище" и в горната част на "Лозенец".

От октомври зелена зона има в долната част на "Лозенец" и улици в кв. "Яворов". Така местата в синята и зелената зона в София станаха над 21 000.

<http://novini247.com/novini/zelenata-zona-za-parkirane-v-sofiya-moje-otnovo-da-se-436308.html>

**Зелената зона за паркиране в София може отново да се ...**

Зелена зона за паркиране около ВМА, кварталите "Зона Б-18" и "Зона Б-5".

Зелената зона за паркиране в София може отново да се разшири с няколко квартала.

Въвеждане на режим на платено паркиране се обсъжда в кварталите "Зона Б-18" и "Зона Б-5", около ВМА и местност Еврейски гробища в "Красно село".

В момента в районите "Възраждане" и "Красно село", в които са кварталите, течат обществени обсъждания. Ако предложението получи подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина.

## Трети район в София иска разширяване на зелената зона за ...

Дата: 19.11.2017 19:45

Източник: [www.novini247.com](http://www.novini247.com)

Трети столичен район иска разширяване на зелената зона.

Трети район в София иска разширяване на зелената зона за платено паркиране през последните две седмици. Това е район "Възраждане", чийто кмет Савина Савова представи схемата за новите паркоместа. Новата територия за платено паркиране обхваща м. "Зона Б-18" и м. "Зона Б-5", в границите между бул. "Сливница", бул. "Константин Величков", бул. "Александър Стамболийски", ул. "Юешево", ул. "Партений Нишавски", ул. "Българска моравя", ул. "Камен Андреев", ул. "Добруджански край", бул. "Г.М.Д. Скобелев" - ул. "Опълченска" и ул. "Димитър Петков". Предложението на районния кмет ще бъде представено на 27 ноември. В администрацията се приемат писмени мнения по проекта, които трябва да бъдат защитени и на самото обществено обсъждане на 11 декември.

За последните няколко седмици това е третият районен кмет, който заявява намерение за увеличаване на платените паркоместа. Наскоро това направиха от администрацията

на "Оборище" и "Красно село". ДУМА припомня, че от началото на октомври Столичната община увеличи местата с 4700 места в "Лозенец" и "Средец".

<http://novini247.com/novini/treti-rayon-v-sofiya-iska-razshiryavane-na-zelenata-zona-za-436078.html>

## Зелената зона в София – скоро и около ВМА, Зона Б-5 и Красно село

Дата: 20.11.2017 00:19

Източник: [www.1den.bg](http://www.1den.bg)

Автор: 1den.bg

София е на път цялата да се превърне в зона за платено паркиране. След като от октомври районите, в които софиянци оставят колите си срещу заплащане, се разшири в „Средец“ и „Лозенец“, сега се предлага това да стане и Зона Б-5, Зона Б-18, местността „Еврейските гробища“ в Красно село и района на ЕМА.

В момента в районите „Възраждане“ и „Красно село“ текат обществени обсъждания. Ако предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина, пише „24 часа“.

На 27 ноември в сградата на район „Възраждане“ ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите „Сливница“, „К. Величков“, „Ал. Стамболийски“, улиците „Гюешево“, „Партений Нипавски“, „Българска моравя“, „К. Андреев“, „Добруджански край“, бул. „Скобелев“, улиците „Опълченска“ и „Д. Петков“. Това са границите на кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“.

Обсъждането ще приключи със заключителна дискусия на 11 декември.

Домууправителите трябва до 20 ноември да предоставят протоколи от проведено общо събрание с взето решение „за“ или „против“ въвеждане на зелена зона.

Според проектите около ВМА може да бъдат разчертани 600 места.

Искания за зелена зона има и в „Оборище“ и в горната част на „Лозенец“.

От октомври зелена зона има в долната част на „Лозенец“ и улици в кв. „Яворов“. Така местата в синята и зелената зона в София станаха над 21 000.

<http://1den.bg/wp/?p=141540>

1den  
1den.BG

Депозити от БНП Париба

LED ОСВЕТЛЕНИЕ НА НИСКИ ЦЕНИ. РАЗГЛЕДАЙ АКТУАЛНИТЕ ПРОМОЦИИ

ЗОНА

## Трети столичен район настоя за разширяване на зелената зона

Дата: 20.11.2017 00:01

Източник: Дума - стр. 4

Автор: Деси ВЕЛЕВА

Трети район в София иска разширяване на зелената зона за платено паркиране през последните две седмици. Това е район "Възраждане", чийто кмет Савина Савова представи схемата за новите паркоместа. Новата територия за платено паркиране обхваща м. "Зона Б-18" и м. "Зона Б-5", в границите между бул. "Сливница", бул. "Константин Величков", бул. "Александър Стамболийски", ул. "Гюешево", ул. "Партений Нишавски", ул. "Българска моравя", ул. "Камен Андреев", ул. "Добруджански край", бул. "Г.М.Д. Скобелев" - ул. "Опълченска" и ул. "Димитър Петков". Предложението на районния кмет ще бъде представено на 27 ноември. В администрацията се приемат писмени мнения по проекта, които трябва да бъдат защитени и на самото обществено обсъждане на 11 декември. За последните няколко седмици това е третият районен кмет, който заявява намерение за увеличаване на платените паркоместа. Наскоро това направиха от администрацията на "Оборище" и "Красно село". ДУМА припомня, че от началото на октомври Столичната община увеличи местата с 4700 места в "Лозенец" и "Средец".

Коментар стр. 9

## Трети столичен район настоя за разширяване на зелената зона

Деси ВЕЛЕВА

Трети район в София иска разширяване на зелената зона за платено паркиране през последните две седмици. Това е район "Възраждане", чийто кмет Савина Савова представи схемата за новите паркоместа. Новата територия за платено паркиране обхваща м. "Зона Б-18" и м. "Зона Б-5", в границите между бул. "Сливница", бул. "Константин Величков", бул. "Александър Стамболийски", ул. "Гюешево", ул. "Партений Нишавски", ул. "Българска моравя", ул. "Камен Андреев", ул. "Добруджански край", бул. "Г.М.Д. Скобелев" - ул. "Опълченска" и ул.

"Димитър Петков". Предложението на районния кмет ще бъде представено на 27 ноември. В администрацията се приемат писмени мнения по проекта, които трябва да бъдат защитени и на самото обществено обсъждане на 11 декември.

За последните няколко седмици това е третият районен кмет, който заявява намерение за увеличаване на платените паркоместа. Наскоро това направиха от администрацията на "Оборище" и "Красно село". ДУМА припомня, че от началото на октомври Столичната община увеличи местата с 4700 места в "Лозенец" и "Средец".

Коментар стр. 9

## София – зелена зона! Скоро и около ВМА, Зона Б-5 и Красно село

Дата: 20.11.2017 07:19

Източник: [www.dnes.bg](http://www.dnes.bg)

Автор: Вера К. Александрова

Ако промяната получи подкрепа, може да влезе в сила от догодина София е на път цялата да се превърне в зона за платено паркиране. След като от октомври районите, в които софиянци оставят колите си срещу заплащане, се разшири в "Средец" и "Лозенец", сега се предлага това да стане и Зона Б-5, Зона Б-18, местността "Еврейските гробища" в Красно село и района на ВМА.

В момента в районите "Възраждане" и "Красно село" текат обществени обсъждания.

Ако предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде

въведен догодина, пише "24 часа".

На 27 ноември в сградата на район "Възраждане" ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите "Сливница", "К. Величков", "Ал. Стамболийски", улиците "Гюешево", "Партений Нишавски", "Българска моравя", "К. Андреев", "Добруджански край", бул. "Скобелев", улиците "Опълченска" и "Д. Петков". Това са границите на кварталите "Зона Б-18" и "Зона Б-5".

Обсъждането ще приключи със заключителна дискусия на 11 декември.

Домоуправителите трябва до 20 ноември да предоставят протоколи от проведено общо събрание с взето решение "за" или "против" въвеждане на зелена зона.

Според проектите около ВМА може да бъдат разчертани 600 места.

Допитване тече и за зелена зона в местността Еврейски гробища - в границите между булевардите "Скобелев", "Тотлебен" и улиците "Йоаким Кърчовски" и "Добруджански край".

Искания за зелена зона има и в "Оборище" и в горната част на "Лозенец".

От октомври зелена зона има в долната част на "Лозенец" и улици в кв. "Яворов". Така местата в синята и зелената зона в София станаха над 21 000.

<https://www.dnes.bg/sofia/2017/11/20/sofiia-zelena-zona-skoro-i-oko-kolo-vma-zona-b-5-i-krasno-selo.359753>

София – зелена зона! Скоро и около ВМА, Зона Б-5 и Красно село

Ако промяната получи подкрепа, може да влезе в сила от догодина

20 ное 2017 07:11, Варя К. Ангелова

ИМЕНЕ	ТЕМА	КОМЕНТАРИИ
...	По коментари...	...
...	Съвет...	...
...	Въпреки...	...
...	Въпреки...	...
...	Въпреки...	...
...	Въпреки...	...

## Разширяват още "Зелената зона" в София

Дата: 20.11.2017 11:01

Източник: [www.fakti.bg](http://www.fakti.bg)

Автор: Мария Атанасова

София е на път цялата да се превърне в зона за платено паркиране. След като от октомври районите, в които софиянци оставят колите си срещу заплащане, се разшириха в "Средец" и "Лозенец", сега се предлага това да стане и Зона Б-5, Зона Б-18, местността "Еврейските гробища" в Красно село и района на ВМА.

В момента в районите "Възраждане" и "Красно село" текат обществени обсъждания.



Ако предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина, пише "24 часа".

На 27 ноември в сградата на район "Възраждане" ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите "Сливница", "К. Величков", "Ал. Стамболийски", улиците "Гюешево", "Партений Нишавски", "Българска морава", "К. Андреев", "Добруджански край", бул. "Скобелев", улиците "Опълченска" и "Д. Петков". Това са границите на кварталите "Зона Б-18" и "Зона Б-5".

Обсъждането ще приключи със заключителна дискусия на 11 декември.

Домоуправителите трябва до 20 ноември да предоставят протоколи от проведено общо събрание с взето решение "за" или "против" въвеждане на зелена зона.

Според проектите около ВМА може да бъдат разчертани 600 места.

Допитване тече и за зелена зона в местността Еврейски гробища - в границите между булевардите "Скобелев", "Тотлебен" и улиците "Йоаким Кърчовски" и "Добруджански край".

Искания за зелена зона има и в "Оборище" и в горната част на "Лозенец".

От октомври зелена зона има в долната част на "Лозенец" и улици в кв. "Яворов". Така местата в синята и зелената зона в София станаха над 21 000.

София /

България

<https://fakti.bg/bulgaria/271336-razshiravat-oshte-zelenata-zona-v-sofia>

зелена зона - София

### Разширяват още "Зелената зона" в София

Публикувано: 20 Ноември, 2017 11:01

3 КОМЕНТАРИА | ВИДНА 1097

Мария Атанасова

СЪДИМОТ

ПЕЧАТ

РАЗШИРИТЕ

Г:

София е на път цялата да се превърне в зона за платено паркиране. След като от октомври районите, в които софиянци оставят колите си срещу заплащане, се разшириха в "Средец" и "Лозенец", сега се предлага това да стане и Зона Б-5, Зона Б-18, местността "Еврейските гробища" в Красно село и района на ВМА.

В коментара в районите "Възраждане" и "Красно село" гетат обществени обсъждания. Ако предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина, пише "24 часа".

85-69815 83T	71	80 лв
95-65015 91T	76	04 лв
05-55P15 91T	84	64 лв
20-60P16 92T	96	42 лв

ПРОМО ЦЕНА

**Зелена зона за паркиране и около ВМА, кварталите "Зона Б-18" и "Зона Б-5"**

Дата: 19.11.2017 21:28

Източник: [www.24chasa.bg](http://www.24chasa.bg)

Автор: Даринка Илиева

Карта с евентуалното разширение на зелената зона в район "Възраждане".

Зелената зона за паркиране в София може отново да се разшири с няколко квартала.

Въвеждане на режим на платено паркиране се обсъжда в кварталите "Зона Б-18" и

“Зона Б-5”, около ВМА и местност Еврейски гробища в “Красно село”.

В момента в районите “Възраждане” и “Красно село”, в които са кварталите, тежат обществени обсъждания. Ако предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина.

На 27 ноември в сградата на район “Възраждане” ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите “Сливница”, “К. Величков”, “Ал. Стамболийски”, улиците “Гюешево”, “Партений Нишавски”, “Българска моравя”, “К. Андреев”, “Добруджански край”, бул. “Скобелев”, улиците “Опълченска” и “Д. Петков”. Това са границите на кварталите “Зона Б-18” и “Зона Б-5”. Обсъждането ще приключи със заключителна дискусия на 11 декември.

Домууправителите от “Крива река” пък трябва до 20 ноември да предоставят на район “Красно село” протоколи от проведено общо събрание с взето решение “за” или “против” въвеждане на зелена зона. Там около ВМА може да бъдат разчертани 600 места. Допитване тече и за зелена зона в местността Еврейски гробища - в границите между булевардите “Скобелев”, “Тотлебен” и улиците “Йоакин Кърчовски” и “Добруджански край”. Искания за зелена зона има и в “Оборице” и в горната част на “Лозенец”.

От октомври зелена зона има в долната част на “Лозенец” и улици в кв. “Яворов”. Така местата в синята и зелената зона в София станаха над 21 000.

<https://www.24chasa.bg/novini/article/6559269>

### Разширяват още “Зелената зона” в София

Дата: 20.11.2017 11:28

Източник: [www.novini.dir.bg](http://www.novini.dir.bg)

Автор: Fakti.bg

София е на път цялата да се превърне в зона за платено паркиране. След като от октомври районите, в които софиянци оставят колите си срещу заплащане, се разшириха в “Средец” и “Лозенец”, сега се предлага това да стане и Зона Б-5, Зона Б-18, местността “Еврейските гробища” в Красно село и района на ВМА.

В момента в районите “Възраждане” и “Красно село” тежат обществени обсъждания. Ако предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина, пише “24 часа”.

На 27 ноември в сградата на район “Възраждане” ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите “Сливница”, “К. още»

<http://novini.dir.bg/news.php?id=26608117>

**SHOPSECTOR**  
ОРИГИНАЛНИ МАРАТОНКИ

**TIMBERLAND**  
AMHERST  
HIGH TOP



1799  
**124,90** ЛВ

**КУПИ СЕГА**

## Новини от българския web

Видеата и картините

У нас | По света | Икономика | Технологии | Спорт | Развлечения | Други

Гласът

Издателски | Мотив | Образование | Обществено | Политика | Право | Жестивност | Етика

### Разширяват още "Зелената зона" в София

Гласът | 20 Ноември 11:01

София е на път отново да се превърне в зона за платено паркиране. След като от октомври районите, в които софиянци остават колите си срещу заплащане, се разшириха в "Средец" и "Бозенец", сега се продават твърди да стане и Зона Б-3, Зона Б-18, местността "Белитевските трибуни" и Кочино село и район в на БНА.

В момента в районите "Възраждане" и "Кочино село" текат обществени обсъждания. Ако предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина, лише "24 часа".

На 27 ноември в градата на район "Възраждане" ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите "Сливница", "К.

ише

Содержание

У нас | Български

Търси в Новини

### ПОСЛЕДНИ НОВИНИ

В картини

- 15:56 **Убийство** / Убийство / Милорад Попович  
Арест за убийство, стаял пешеход: колелостояр автомобил
- 15:50 **Убийство** / Убийство / Милорад Попович  
БЧК - Варна постреля дъщерята на Ча Гавара
- 15:50 **Убийство** / Убийство / Милорад Попович  
Volvo излет повиса пропастта с 1 за пролетите през 2020 г.
- 15:48 **Убийство** / Убийство / Милорад Попович  
Хванала полицейски шеф да шофира с 319 гривна

ВАЛЕНТИН ХАДЖИЕВ

Смоданията не се следят да плаща парно на софийски адрес, на който никога не е живял, нито е бил абонат.

72-годишният Стефан Борисов Иванов вече има да дава 1300 лв. за главнина. Издателските дива и хонорари на юристи. Не разбират как са ме осъдили, след като не съм получил нищо - нито притока, нито покана за доброволно изпълнение. Откъде са взели моето ЕГН, при положение че в „Топлофикация“ изобщо няма партида на мое име”, титумен е той.

Скоро следното решение от Софийския районен съд дълга е натрупан от август 2011 до юни 2012 г., когато Стефан вобщо не е живял в

# Мъж от Смолян осъден да плаща парно на адрес в София, където не е живял

### Разбира, че дължи 1300 лв., след запор на пенсията

столницата. Мъжът разбира, че изобщо дължи някому нищо, през ноември 2016 г., когато отива да си вземе пенсията от 250 лв., а касерката му казва, че тя е под запор. Разбира, че запорът е наложен от ЧСИ заради дълг за парно. Запорът

обаче му е вдигнат, тъй като пенсията му е под минималната работна заплата.

След това се засема да си изчисти „дълга“. Пиле жалби до „Топлофикация“ и омбудсмана, КЕВР, компетенте за защита на потребителите и

на личните данни. Открива, че има Стефан Борисов Иванов, но е друго ЕГН. Оказва се, че административен акт издава срещу „Топлофикация“ за искане парно, но също няма партида там. Междувременно впродират апартамента в столицата. „Люлин“ е продаден, а партидата остава на името на смолянския Стефан. Обяс-

ки му, че му е прекъсната служебно. Всичко с дълга тук е станало в „Топлофикация“. Явно са в елия от ЕСГРАОН моето ЕГН. Оказва се, че 30-ча века в България (ако след това три имена). Изяснявам „а сметката“, през юлиг Иванов.

Тук е инженер-химик, раб гил е основно в Смолян. Последните години преу да се пенсионира, е



СТЕФАН ИВАНОВ

живял под наем и при приятели в София, но и жилища, където не са се отоплявали на парно. Извади е документи за адресите им и ги е приложил към делото, което ще вода „Разходите, които съм направил за път, документи и адвокати, вече са почти колкото е обикнат дълг, но ще се боря покрай“, решен е инженерът

ДАРЯНКА ИЛИЕВА

Зелената зона за паркиране в София може отчасти да се разшири с няколко квартала.

Внедряване на режим на платено паркиране се обсъжда в кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“, около ВМА и местност Еврейски гробища в „Красно село“.

В момента в районите „Възраждане“ и „Красно село“, в които са кварталите, текат обществени обсъждания. Ако

## Зелена зона за паркиране и около ВМА, кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“

предложенията получат подкрепа от гражданите, вероятно режимът ще бъде въведен догодина.

На 27 ноември в сградата на район „Възраждане“ ще се проведе обсъждане дали зелената зона да се въведе в границите между булевардите „Славия“, „К. Велич-

ков“, „Ал. Стамболийски“, улиците „Гюсисово“, „Партеий Нипавски“, „Българска минава“, „К. Андреев“, „Добруджански край“, бул. „Скобелев“, улиците „Опълченска“ и „Д. Петков“. Това са границите на кварталите „Зона Б-18“ и „Зона Б-5“. Обсъж-

дането ще приключи със заключителна дискусия на 11 декември.

Документите от „Крива река“ пък трябва до 20 ноември да предоставят на район „Красно село“ пропиколите от проведената обща

събуждане в което решение „за“ или „против“ внедряване на зелена зона. Там около ВМА може да бъдат разчертани 600 места. Доплитва: те ще за зелена зона в местността Еврейски гробища - в границите

между булевардите „Скобелев“, „Топтебев“ и улиците „Йовким Кърчовски“ и „Добруджански край“. Искания за зелена зона има и в „Оборище“ в южната част на „Лозенец“. От октомври зелена зона има в долната част на „Лозенец“ в улицата кв. „Яворов“. Така местата в сградата и зелената зона в София станала над 21 000.



Мастър шеф Божана Кашарова, Лео Бианки, Даниела Андриева - менаджър на фабриката за майонеза „Краси“, победителката Весела Стойчева и топ готвач Георги Бойковски (от ляво на дясно).

## Кулинарна битка на най-добрите организира майонеза „Краси“

10-ото издание на традиционния кулинарен конкурс на майонеза „Краси“ събра на едно място всички победители през годините.

Техните рецепти, приготвени от последния мастер шеф на България Божана Кашарова, се състезаваха в кулинарната битка на най-добрите.

Участниците имаха задача да изберат една рецепта, чиято автор получава за награда почивка за двама на Балеарските острови, и по-точно остров Менорка, където в главния град Майор е създаден божествените сос, известен днес като майонеза.

Най-мултифункционалният готвач в България - риялти звездата и tv и радиоредец Лео Бианки, кулинарният експерт от световна апличана Георги Бойковски и Даниела Андриева - менаджър на фабриката за майонеза „Краси“, бяха строго и справедливо жури в кулинарната надпревара. Те отсидяха големата награда да отиде при Весела Стойчева за парфе от тиквен мус и „Краси“.

Повече от 150 000 рецепти бяха получени за 10-та година на конкур-

са, сред тях са рецепти за салати, супи, хлиб и питки, основни ястия, горти, бенци, сладки и соленики.

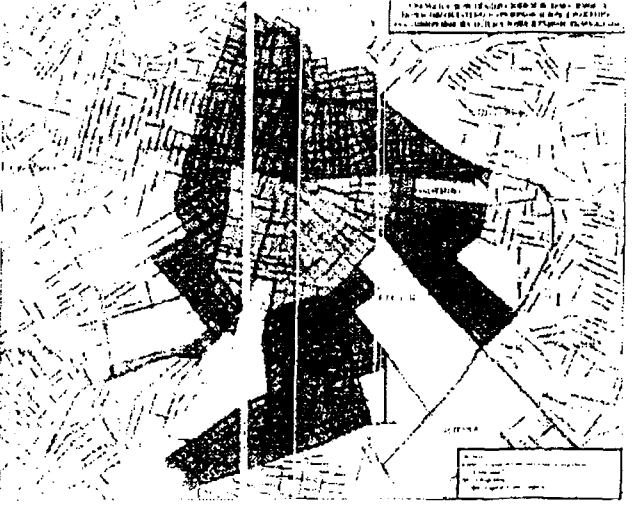
Благодария на всички фенове, които упорито и поайно през всичките тези години изпрещаха вкусни рецепти и ни изнамадваха с нестиващо въображение, зелената организаторите.

Фабриката за майонеза „Краси“ вече повече от 20 години е лидер на пазара у нас.

Рецепти награди съпътстват успешно то бизнес развитието на популярната марка. Глобалната организация на Superbrands удостои с отличението си „Краси“ като изключителна търговска марка, която са открили и доминира над всички останали. Майонеза „Краси“ вече 3 години подред е „Любима марка“ на българския потребител.

Високото качество на продукта е основна ценност за марката. То е последвано и се проследява с грижа и внимание от всеки един служител.

Да предлагаме на пазара продукт с непроменено и постоянно високо качество, а най-голямата ценност за марката и всички, които работят за нея.



Карта с евентуалното разширяване на зелената зона в район „Възраждане“.



Пет двойки размениха приятни отглаго в Мончатавица след повече от половин час бравурна дискусия. Две семействата отбляваха дименцията (50 г.), а други три - златна съвба (50 г.), пред близките си и много публици. В уникалната обредна зала на Смолянското село те похвърляха брешките си и четях и получиха удостоверяване от министъра Сибил Стуркова. Резултатът са правят в намерението на Цели на приключителното състезание. Туркине, любов и усмивка в фот мулетта за тази бреш, обхващаха дясноляво. Пенянога слухиха за, поникваха яване им, в г змиски в не служебна мезахата, ивизира единият от юбиларите.

СНИМА: ВАЛЕНТИН ХАДЖИЕВ

Заглавие

**Обсъждане - разширяване "ЗЕЛЕНА ЗОНА" - РАЙОН "ВЪЗРАЖДАНЕ"**



От

СО-район "Възраждане" <info@so-vazrajidane.bg>  
 <adv.borisova@gmail.com>, <a.haralampiev@mail.bg>, <alex78@gbg.bg>, <alstavrev@gmail.com>, <atanas.i.ivanov@gmail.com>, <borko\_trendafil@abv.bg>, <boyanna@abv.bg>, <contact@vhodmanager.com>, <cvetomila\_kitanova@abv.bg>, <dimitar.kostadinov@sap.com> <adv.borisova@gmail.com>, <a.haralampiev@mail.bg>, <alex78@gbg.bg>, <alstavrev@gmail.com>, <atanas.i.ivanov@gmail.com>, <borko\_trendafil@abv.bg>, <boyanna@abv.bg>, <contact@vhodmanager.com>, <cvetomila\_kitanova@abv.bg>, <dimitar.kostadinov@sap.com>, <edrev.s@gmail.com>, <emog@mail.bg>, <evoni@evoni.com>, <fmhm@abv.bg>, <gal\_ran@abv.bg>, <garantrb@mail.com>, <gkolev@mail.bg>, <goro.slavov@abv.bg>, <iliakrasimirov@gmail.com>, <info@vhodove.bg>, <ivan\_negzevski@abv.bg>, <ivovortimid@abv.bg>, <kamen.dobrev@abv.bg>, <kkamenovski@gmail.com>, <krasys@gmail.com>, <kv57b@abv.bg>, <linda.elenkova@ntv.bg>, <liverpit@abv.bg>, <maria.stehanova.shopova@gmail.com>, <mariya\_todorova@abv.bg>, <mishok2006@abv.bg>, <moqtvhod@abv.bg>, <mpetrova.rea@abv.bg>, <m.qordanova@saldohz.com>, <odrin74@gmail.com>, <ofelia.georgieva@abv.bg>, <office@homebg.in>, <office@kitcvcenter.com>, <office@omeka-management.com>, <office@pm-sofia.com>, <pdilchev@bgweb.biz>, <pet\_b@abv.bg>, <sarata\_77@abv.bg>, <sbrbg@abv.bg>, <sofia@city-standard.com>, <spazsov@abv.bg>, <tanya.hristova@abv.bg>, <titico3@abv.bg>, <tradev@mail.bg>, <tsvete\_stif@yahoo.es>, <vasko4@abv.bg>, <velin.mladenov@abv.bg>, <deni1914@gmail.com>, <yeroteev@gruikinlaw.com>, <anton.vyordan@abv.bg>, <jbalahurov@abv.bg>, <sashi07\_15@abv.bg>, <contact@vhodmanager.com>, <office@kanzenbulgaria.com>, <a.lazarova@abv.bg>

Получател

Дата 23.11.2017 10:20

- ОБЯВЛЕНИЕ.jpg (622 КБ)
- КАРТА ЗЕЛЕНА ЗОНА.jpg (1,0 МБ)

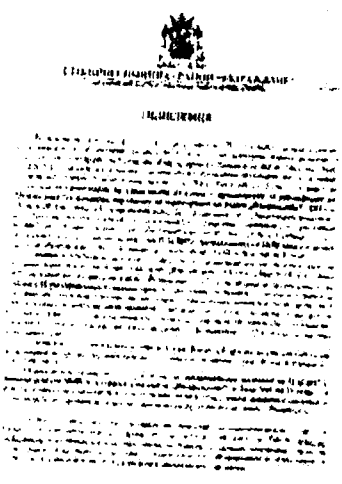
УВАЖАЕМИ ДОМОУПРАВИТЕЛИ НА ЕС в ж.к. „Зона Б-18“ и ж.к. „Зона Б-5“

По повод предстоящото обсъждане за разширяване на „ЗЕЛЕНА ЗОНА“ ЗА ПОЧАСОВО ПАРКИРАНЕ НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“ в м. „Зона Б-18“ и м. „Зона Б-5“, в границите между бул. „Сливница“, бул. „Константин Величков“, бул. „Александър Стамболийски“, ул. „Гюешево“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Българска моравя“, ул. „Камен Андреев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Г.М.Д Скобелев“ – ул. „Опълченска и ул. „Димитър Петков“,

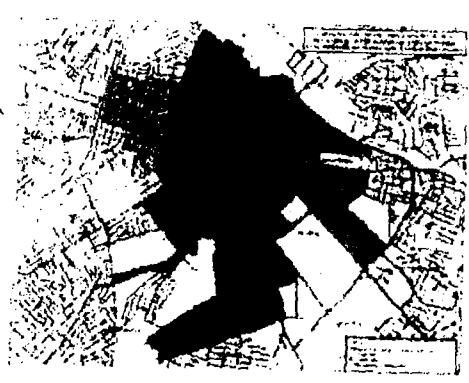
Ви каним на **27.11.2017г. (понеделник) от 18.00 часа** в сградата на район „Възраждане“ – бул. „Александър Стамболийски“ № 62, в Зала №6 на II етаж за Вашите становища и предложения.

Повече информация в прикачения файл – Обявление.

Столична община - район "Възраждане",  
бул. "Александър Стамболийски" №62,



ОБЯВЛЕНИЕ.jpg  
622 КБ



КАРТА ЗЕЛЕНА ЗОНА.jpg  
1,0 МБ

## ПРОТОКОЛ

Днес, 27.11.2017 г.,

в Заседателната зала на район „Възраждане“-СО, София, бул. „Александър Стамболийски“ 62 на основание на чл. 127, ал. 1 от ЗУТ, във връзка с чл. 20 от Наредбата за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройство на територията на Столична община, приета с Решение № 661 по Протокол №41 от 12.10.2017 г. на СОС и заповед № РВЕ17-РДО9-248/17.11.2017 г. на кмета на район „Възраждане“ Савина Савова се проведе обществено обсъждане за представяне на схема – предложение за разширение на “Зелена зона“ за почасово платено паркиране на територията на район „Възраждане“-СО в м. „Зона Б-18“ и м. „Зона Б-5“, в границите между бул. „Сливница“, бул. „Константин Величков“, бул. „Александър Стамболийски“, ул. „Гюешево“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Българска моравя“, ул. „Камен Андреев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Г.М.Д Скобелев“ – ул. „Опълченска и ул. „Димитър Гетков“.

Начало на обсъждането 18:15 ч.

Присъстващи на срещата – общо 42 души, 38 души записани в присъствения списък

В представянето участваха:

Савина Савова, кмет на район „Възраждане“-СО,

Арх. Николай Диков, заместник-кмет на район „Възраждане“-СО

Борислав Борисов, общински съветник, член на Постоянната комисия по транспорт и туризъм на СОС,

Румяна Милова, директор на дирекция „Паркиране и мобилност“ на „Център за градска мобилност“ ЕАД,

Арх. Людмила Гавазова, главен архитект на район „Възраждане“-СО

Инж. Мариана Атанасова, главен инженер на район „Възраждане“-СО

Жители на район „Възраждане“-СО: собственици на имоти, домоуправители, представители на институции и бизнеса.

*Приложение – списък на участниците в общественото обсъждане*

Общественото обсъждане се проведе при следния дневен ред:

1. Представяне на схема – предложение за разширение на “Зелена зона“ за почасово платено паркиране на територията на район „Възраждане“-СО в м. „Зона Б-18“ и м. „Зона Б-5“, в границите между бул. „Сливница“, бул.

ул. „Партений Нишавски“, ул. „Българска морава“, ул. „Камен Андреев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Г.М.Д Скобелев“ – ул. „Опълченска и ул. „Димитър Петков“ от Савина Савова, кмет на район „Възраждане“ и Румяна Милова, директор на дирекция „Паркиране и мобилност“ на „Център за градска мобилност“ ЕАД и Борислав Борисов, общински съветник, член на Постоянната комисия по транспорт и туризъм на СОС.

## 2. Обсъждане на предложението.

По точка 1 от Дневния ред, кметът на район „Възраждане“-СО Савина Савова благодари на присъстващите за проявения интерес и ги запозна с новата процедура за провеждане на обществени обсъждания и представи присъстващите.

Присъстващите бяха информирани, че във връзка с новата Наредба за провеждане на обществени обсъждания се прави аудиозапис, снимки и се попълва присъствен списък.

**Савина Савова** запозна присъстващите с предложения: а, направени по време на двете обществени обсъждания на 19 и 26 април 2016 г., резултатите от анкетата, проведена през 2016 г., както и с многобройните предложения, постъпили в районната администрация и в ЦГМ. В съответствие с променената ситуация в Района и активното застрояване, предложението за разширяване на „Зелената зона“ за платено почасово паркиране, което се обсъжда е с граници: бул. „Сливница“, бул. „Константин Величков“, бул. „Александър Стамболийски“, ул. „Гюешево“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Българска морава“, ул. „Камен Андреев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Скобелев“, ул. „Опълченска“ и ул. „Димитър Петков“.

**Борислав Борисов** обясни процедурата, която следва след общественото обсъждане: предложението се обявява на сайта на СО, най-малко 15 дни, в които гражданите могат да направят предложения, след което следва обсъждане в Постоянните комисии, гласуване в СОС.

**Румяна Милова** информира присъстващите, че от опита, който има ЦГМ, въвеждането на „Зелена зона“ може да стане най-рано през пролетта, в съответствие със сроковете в новата Наредба. След решението на СОС за разширяване на „Зелената зона“ следва възлагане на пътни инженери и изготвяне на проект – схема за новите паркоместа, което може да наложи и промяна на организацията на движението. Схемата се обявява публично в сайта на Района и социалните мрежи, обсъжда се с гражданите по същата процедура – представяне, писмени предложения – вземат се предвид мотивирани и законосъобразни предложения и заключително обсъждане. Целта на разширяването на „Зелената зона“ е създаване на ред и удобство за домакущите, да нямат проблеми при паркиране на личните си автомобили. На базата на опита, който ЦГМ имат от разширяването на „Зелената зона“ в „Лозенец“, на следващия етап ще разчитат на активното участие на гражданите – техните мотивирани предложения, като водещ аргумент за прилагането им ще бъде тяхната законосъобразност. Г-жа Милова подчерта, че в момента се прави обсъждане на границите на разширяване на „Зелената зона“.



**Арх. Николай Диков** обясни, че разширяването на „Зелената зона“ се прави поради натовареността на пътната мрежа, обусловена от близостта до центъра на столицата и по предложение на граждани, живеещи в Района. На много от местата са взети мерки за решаване на проблема с паркирането, поставени са антипаркинг съоръжения – колчета, а въвеждането на „Зелена зона“ е следващото решение. Проблеми създават и паркирани автомобили, които не са в движение, паркирани на улицата, на тротоара или в пустеещи частни имоти. Тези автомобили се премахват по законоустановена процедура съвместно със Столичния инспекторат.

**Савина Савова** обясни, че и в момента има около 20-25 такива автомобили, които са стикирани. Процедурата за тяхното отстраняване трае около 3-4 месеца и завършва с тяхното премахване. През миналата година са премахнати около 30 автомобила, които не са в движение. Тези коли са на столичани и са проблем, защото заемат паркоместа.

**По точка 2 от Дневния ред беше обсъдено предложението.**

**Никола Михайлов:** Собственик съм на автомобил, от сега го казвам, аз съм против. Колите, които не са в движение не са проблем на живущите.

**Антон Виденов:** Живея в Района и това, че искате да направите „Зелена зона“ е много хубаво. Казвате, че постъпват множество сигнали, но не вярвам, че е така. Тук сме две кооперации, обсъждахме с домоуправителите и живущите в двете кооперации - това ще бъде в ущърб на гражданите, живеещи тук. Защото когато кооперациите са строени през 50-та година Общината е дала възможност на живеещите в кооперацията сами да изберат дали да направят затревени площи или паркинг за живеещите в тях, защото земята, върху, която са построени е на кооперацията. Има и тротоарна част, върху която не може да се паркира. Става въпрос за перпендикулярно паркиране, върху широка част, която сега ще бъде проблем, защото искате да таксувате не по, което принадлежи на кооперацията по право.

**Арх. Николай Диков:** Може ли да конкретизирате за кой адрес става въпрос?

**Антон Виденов:** Бул. „Александър Стамболийски“ 96, вход откъм „Брегалница“. Отстрани на „Брегалница“ се намира въпросната площ, точно преди градината. 17 апартамента са, около 16-17 паркоместа има, точно за апартаментите. Може да се провери моят GSM, многократно съм се обаждал на 112 за най-вероятно откраднати автомобили, които с години стоят там, не са на никой от живущите.

**Савина Савова:** За това има съответните органи, които трябва да бъдат информирани.

**Антон Виденов:** Има автомобили на съседни, които стоят там и се карат само събота и неделя или не се карат, защото хората са толкова бедни, че не могат да си платят застраховката. Не съм в това число, виждам едно семейство пенсионери – съпругът е на 82-83, дамата на 80.

Спор между присъстващите. Борислав Борисов моли присъстващите да не водят диалози и спор помежду си.

**Румяна Милова:** В момента се обсъждат границите на разширяването на „Зелената зона“. Теренът, който споменахте ще бъде обследван от инженерите, които ще изготвят схемите и ако теренът е наистина ваша собственост, в него няма да бъде реализирана „Зона“. „Зоната“ се въвежда само върху общинска собственост. Във връзка, с това, което казахте – в световен мащаб 50-та година едва ли някой си е представял какъв ще е броят на автомобилите и дали няма да се наложи някаква организация на паркирането, която да въведе ред. И ето колко години след 50-та се налага да се въведе някаква организация на движението и паркирането. Ние не откриваме „топлата вода“ – това се прилага в много европейски градове. Предполагам, че много от тук присъстващите са ходили и са видели. Ние взаимстваме опита с другите градове. Казвам ние, като структура, която е общинска собственост. В много градове, не само в София, вече се въвежда платено паркиране, за да се намали броят на автомобилите, които паркират в даден район. 50-та година едва ли някой си е мислил, че ще стигнем до тук. Както виждате, колите стават все повече. Ще цитирам г-н Тенчо Тенев, ака не се лъжа, на ден се регистрират по 600 автомобила в КАТ. Сами разбирате, че Общината няма как да разтегне улиците, за да има място за всички, не че не иска и това се налага поради големия брой автомобили. Знаете, че много граждани идват тук на работа от Перник, а скоро чух, че дори и от Благоевград идват да работят в София и те като дойдат с автомобил си и то в район като вашия, където работят или в близост до метрото и по този начин пречат на самите вас. Първият ефект от въвеждането на „Зоната“ ще бъде тези – автомобили, които се ползват от прииждаци граждани, ще се отдръпнат, защото така или иначе ще предпочетат да паркират някъде безплатно, а са паркирали до сега във вашия район, за да не платят. Няма да говоря повече в тази насока, само бих ви посъветвала да отидете в „Лозенец“ или да се чуете с ваши познати – между 30-40% са свободните паркоместа.

Диалог между присъстващите.

**Марин Бакалов:** Аз съм собственик и работя в Района. Трябва да ви кажа, че откакто се въведе „Зелената зона“ на „Антим I“, аз се родих, мога спокойно да паркирам без да се чудя и да си търся място. Преди да се въведе „Зелената зона“ в „Лозенец“, където имам приятели, трябваше 1 час по-рано да ходя, за да паркирам преди да отида на гости. „Зелената зона“ е нещо разумно и се прави на много места по света. Поради спецификата на работата ми обикалям на доста места. Убеден съм, че това е единствено вярното решение, казвам го като собственик и като работещ тук – това е единствено верния път. Във връзка с 50-те години – тогава не са знаели колко автомобили ще има. Верният начин е човек да си прецени къде, как и при какви условия ще живее. Човек трябва да направи своята сметка. Реално погледнато, това е доста разумна такса и разумният човек знае, че ще може спокойно да паркира. Единствено верният път на Общината е този.

Присъстващи: Браво! Браво!

**Тодор Радев:** От „Зона „Б-5“, 8 блок съм. Имам няколко въпроса: За мен е логично „Зоната“ да минава след „Константин Величков“ по „Гешов“. Защо това парченце е останало извън „Зоната“ – може би има някакви сериозни съображения?

**Румяна Милова:** Не е предлагано от граждани, затова.

**Тодор Радев:** Червената линия е по „Константин Величков“ и ако продължи по „Гешов“ ще се затвори „Зоната“. Вторият въпрос: Според мен проблемът с паркирането се дължи и на бездействието на компетентните органи, оъществяващи контрол и санкции по движението по пътищата. Говоря за квартала, който познавам, говоря за „Партений Нишавски“ и „Българска морава“. Независимо от останалите знаци, които всеки ден стават все повече и повече, колите паркират от двете страни, в явно нарушение и никой не си мърда пръста. В явно нарушение! Това е по „Партений Нишавски“ от „Опълченска“, където започва парка, до края до „Одрин“. По „Българска морава“ е същото. Прекрасен комплекс е „Спортна София“ – направи още по-голям проблем с паркирането – на тесни, непригодени улици, каквато е „Люботрън“, не са предвидени места за паркиране, няма лента за паркиране. Когато паркират от двете страни коли, щетите са често срещано явление. Искам да попитам: „Зелената зона“ обхваща ли междублоковите пространства и вътрешноблоковите пространства, които сега се ползват за паркиране, но по никакъв начин не се стопанисват и няма никаква грижа от страна на Общината. Имам предвид подходите откъм „Брегалница“ бл. 8 – това са алеи, „Брегалница“ – до входа на 30-то училище, имам предвид вътрешноблоковите пространства, това са в 2-те карета в „Зона „Б-5“ и в които навремето са предвидени, предполагам, за детски колички да могат да минават, алеи, които сега се ползват и за паркиране. И пак казвам, независимо, че са част от уличната мрежа, подходите към блоковете не се поддържат по абсолютно никакъв начин – нито се чистят, нито се ремонтират, абсолютно нищо не се прави. Ще помоля г-жа архитекта за координати, за да изпратя малко снимки, на които се вижда как някой е правил опит да ремонтира едно от стълбищата, водещи към вътрешноблоковите пространства и да ви покажа как го е направил. В момента ситуацията е по-лоша от преди. Това е за междублоковите пространства и подходите. Ще има ли разчертаване на паркоместа, контрол и поддръжка? Там без предупреждение се изкърпи избирателно, затвори се движението по „Брегалница“ – направиха се 3 дупки, при което половината хора не можаха да излязат от 7 и 8 блок, част не можаха да влязат, защото строителят не си беше направил труда да сложи един знак или да предупреди по какъвто и да е начин. Това продължи цял ден. Направиха само частта между „Топлофикация“ - цистерните и детската градина, а малко по-навътре, където има обособен един участък, където са подходите за коли не е пипнато нищо. Не знам дали вече има смисъл да коментираме защо в „Зона „Б-5“, бившия квартал „Априлски“, мястото откъдето е бил депутат другаря Тодор Живков и който е прекрасно проектиран и при едно предишно управление всички подземни гаражи са дадени на външни фирми за стопанисване и управление.

**Савина Савова:** Те са продадени, не са отдадени. Те са частна собственост.

**Тодор Радев:** В „Зона „Б-5“ е проектирано така, че от входа, без да излизаш навън, да влезеш в подземния гараж, както е навсякъде по света. И това е направено през 1985 година още. Да влезеш вътре и да е качиш в колата. Това нещо вече не съществува. Това са едни подземни улици, затворени и потънали в боклуци.

Дискусия между присъстващите за продадените паркинги.

**Тодор Радев:** Има една стъклена сграда на чуждестранна фирма, ресторант и едно прекрасно кафене, но няма къде да се паркира и трябва да ви кажа, че редовно паркирам в комплекс „Сердика“, през 2, през 3 преки. Молбата ми е, когато се проектира, не само до се погледне от гледна точка на някакви пари, ако вие сте или ще сте стопани на междублоковите пространства на територията, да имате грижата на добър стопанин, защото ще се окаже, че стопанинът само ще събира пари, но поне до момента не прави абсолютно нищо.

**Савина Савова:** Тук ще си позволя да не се съглася с вас. Действително тези алеи са в лошо състояние и са разбити, но те не са за паркиране на автомобили. Там има автомобили и паркират там, а не би трябвало. Това трябва да е забранено. Огромните усилия, които полагаме ежедневно за поддръжка, за чистота на всякъде по тази територия и аз лично обикалям заедно с колегите еколози и фирмата, която отговаря за поддръжката. Така, че не мога категорично да се съглася със вас.

**Тодор Радев:** Съгласен съм с вас.

**Савина Савова:** Да, по отношение на поддръжката на инфраструктурата – асфалтиране, може би бетонова основа и т.н. – да, това е необходимо. В първото каре при 3, 4 и 5 блок предприехме частично такива действия. Тази година това го направихме в „Зона „Б-18“. В двете карета в „Зона „Б-5“ това го предвиждаме за догодина. Там състоянието на плочките е ужасно – също по тази причина, че там паркират автомобили, но това пак казвам го знаем много добре и по това работим. Във връзка с поддържането и чистотата – буквално фирмите са всеки ден на място. Аз лично го проверявам и ще ми позволите да не се съглася.

Дискусия между присъстващите за нерегламентираното паркиране в посочените алеи.

**Борислав Борисов:** Ще може ли да отговоря на първия въпрос в рамките на минута – две, за да могат всички да се изкажат. Така е оформена „Зоната“ на базата на двете проведени обществени обсъждания (2016 г.). Това е предложение на гражданите. Това не е окончателно и вие може да направите предложение.

**Савина Савова:** Там има цели квартали, цели карета, които не са застроени и не може да се каже, че има проблем с паркирането.

**Борислав Борисов:** Направихме 2 обсъждания, сега трето по новата Наредба. Това не е окончателно ще го запишем като предложение в протокола. Искам да допълня за междублоковите пространства. „Зона“ се прави това, което е общинска собственост. Ще дам възможност на г-жа Милова да даде повече подробности как се поддържа и какво се прави.

**Румяна Милова:** За да отговоря за тези междублокови пространства дали ще бъдат „Зона“, бих искала да ви задам един въпрос: Вашето мнение какво е? Трябва ли да има „Зона“ или не?

**Тодор Радев:** Да, трябва да има „Зона“, но освен събиране на пари, трябва да има и грижа и контрол. В момента има забранителни знаци, а „Партений Нишавски“ е оставен – една пролука, ако влезе камион, съжалявам всички, които са паркирали и от дясно и от ляво от „Брегалница“ до „Одрин“. Да не говорим за паркираните коли от страната на училището до МОЛ „София“ в забранената част, където от край до край има паркирали коли от ляво.

**Борислав Борисов:** Да обобщя: Вие сте ЗА „Зоната“, но искате да има контрол и поддръжка.

**Румяна Милова:** В какво се изразява контрола след като се въведе „Зоната“. Той се извършва от контрольор, който обхожда по райони. Контрольорът подава сигнал, когато има паркирал автомобил без заплащане, към екипи, които работят с автомобили и са снабдени със скоби. Отиват и поставят скоба. Ако автомобилът е в нарушение – тогава се подава сигнал към екипите с паяци, за да бъде репатриран автомобила. Приемам донякъде критиката ви относно неправилно паркираните автомобили, нека не звучи като оправдание, службите по контрол, които могат да разпореждат репатриране са КАТ и Общинска полиция. Ние работим съвместно с тях, но очевидно не са достатъчно като бройка полицаите и ние с 10 паяка е много трудно да обходим цяла София. Сигналите, които получаваме ежедневно са ей такава купчинка и тъй като ние сме общинска структура, която контролира платеното паркиране - упълномощени сме от Кмета на София, нашите правомощия са в „Зоната“. Относно проблемите извън „Зоната“, както казах, службите за контрол са КАТ и Общинска полиция, а ние сме само превозвач. Ние съдействаме на тези служби, когато ни извикат да репатрираме автомобил, след като ни разпоредят. Нещата са обърнати обратно. От опита ми, аз съм вече 8 години в тази структура, контролът извън зоната, по-точно санкционирането, се извършва под формата на акт. Ние нямаме възможност всеки ден да обхождаме цяла София, затова, когато подадете сигнал в даден район, ние ги събираме и правим акция. Това сме го обмисляли, защото е сериозен проблем. Преди 2-3 седмици г-жа Фаидъкова извика всички структури, които са ангажирани с контрола на трафика, тъй като всички са наясно с прекалено големия брой автомобили, задръстванията и неправилно паркираните автомобили. Направихме работна група, в която се обсъждат варианти за промени в начина на работа. Не искам да говоря предварително, нека идеите да бъдат реализирани. Те включват много по-сериозно участие на ЦГМ при санкциите на неправилно паркираните автомобили. До средата на месец март ще получим нови 10 паяка и ще може едновременно на повече места да насочим действията си. Самото репатриране на автомобила причинява доста неудобства на гражданите. Ако някой водач види, че му е сложена скоба на автомобила, все ще го преживее, но ако отиде и види, че автомобилът го няма, стресът е още по-голям и затова и досега политиката на СО и на ЦГМ е била колкото се може по-малко да се използва този начин на санкциониране. Има и други начини, които се обсъждат – да има допълнителен брой хора, които да санкционират с фишове. Обследваме опита и в други градове, в които това е въведено. Споделих с вас тези идеи, за които ние работим сериозно, за да може да се почувства промяна в трафика и обстановката в целия град. Да се върнем пак на района, който обсъждаме, смятаме, че

със санкциите със скоби ще намалеет нарушителите, още повече, че значително ще се намали броя на приходящите и ще бъдат по-малко нарушителите.

**Тодор Радев:** Благодаря Ви за подробния отговор. Забележката ми не беше насочена към ЦГМ. Можем ли да разчитаме, че контролът, успоредно и дори бих казал предходно преди въвеждането на „Зелената зона“ ще има почистване, ремонтване и разчертаване на паркоместата?

**Румяна Милова:** За почистването и ремонтването нашата структура не отговаря. И досега сме работили съвместно с кметовете. На предишното обсъждане го споменах, но то предстоеше, сега вече е факт - ЦГМ ремонтира част от тротоар, на които се паркира, в район „Възраждане“ на „Позитано“, точно непосредствено до Съдебната палата. Предстоят и други такива ремонти, разбира се съвместно.

**Савина Савова:** Въвеждането на „Зоната“ ще се извършва и се извършва поэтапно. Няма да допуснем след като се вземе решение от СОС, да се разчертава на места където все още няма улици или тротоар.

**Румяна Милова:** При въвеждане на „Зона“ на тротоарите се поставят антипаркинг колчета. Да, чувала съм при обсъждания, че те са грозни, други по всякакъв начин реагират, но разберете, че това е необходимост. Практиката показва, че така успяхме да свалим колите от тротоарите. Даже в „Лозенец“ имахме много интересен случай на една улица. Живущите наоколо и хората от кметството бяха изненадани, че на определено място има тротоар. Той не се е виждал. Първо, че беше обрасъл от растителност от един неподдържан частен двор и второ - от паркираните на тротоара коли. Когато се махнаха колите, когато се почисти от тази растителност се видя, че има тротоар. Хубав, лош - можеше да се минава по него. Първата стъпка е да се разчистят, да се видят къде са тротоарите и после да се ремонтват, където са в най-лошо състояние.

**Димитър Ковачев:** Ще започна с това, че аз съм ЗА „Зелената зона“, макар, че смятам, че е малко позакъсняло разширението на „Зелената зона“. Силно се уповавам на факта, че изграждането на градската мрежа беше в основата на това нещо, в крайна сметка в карето при нас има 3 метроспирки. Но ще приключа с това. Идеята ми беше съвсем друга. Аз малко се притеснявам да говоря пред хора.

**Борислав Борисов:** Въобще не се притеснявайте, не е страшно.

**Димитър Ковачев:** Това, което каза г-н Радев - имаше превид неправилното паркиране и че няма контрол. Всъщност, един от плюсовете на това, че ще има „Зелена зона“ е това, че ще има непрекъснат контрол. Имам едно предложение. До този момент те не можеха да слагат скоби на тези, коли, които са неправилно паркирани, евентуално да чакат КАТ, да им се делегират някакви права, евентуално да поставят скоба до идването на КАТ, да съставят акт, освен в случаите, когато колата е на аварийни. Има случаи, когато се налага буквално за 5 минути, за 3 минути или когато е нещо спешно - поставянето на такава скоба ще доведе до негативи. И още нещо, смело мога да кажа, че ако се сложат колчета, ще се преустанови паркирането по тротоарите - нещо, което е повсеместно и повечето хора го знаем, колкото и хора да са против, дори и тези, за които

това няма значение, това създава неудобство. Искам да кажа защо съм ЗА „Зелената зона“. В района има много административни сгради, особено по „Тодор Александров“, много хора идват с коли, те паркират по цялото каре, където може да се паркира. Препологам, че при подобен тип зонироване и въвеждане на платеното паркиране повече хора ще ползват метрото, което е по цялата дължина на „Тодор Александров“. Другото нещо, което искам да кажа, имам си причина, но реално - майки с колички не могат да минават. Това трябва да изчезне със зонироването. Господина кажа много правилни неща и господин Радев също. Ще ги подкрепя и двамата за основните неща.

**Радостина Хлебарова:** Домууправител съм на „Стамболийски“ 108. На първо място искам да кажа, че съм изключително ЗА въвеждането на „Зелена зона“. Вярвам, че това ще бъде от полза за целия Район, това е от полза и за хората, които представлявам. Аз съм и ЗА райониране на София и стикери за влизане в центъра, така като е в редица други страни. Тези стикери не важат за хората, които живеят в конкретния район. Това е в едно обозримо бъдеще, защото въздухът е ужасен, няма нужда да говорим за това, защото всички знаем. Имам конкретно предложение - антиг аркинг колчета, които са абсолютно наложителни от „инж. Иван Иванов“ до пазара „Димитър Петков“. Там има 3 заложи къщи и непаркираните коли на собственици и клиенти са отгоре. Лично аз всеки ден сутрин минавам от там с детето си с количката. Това е невероятно нахалство. При възможност да паркират от страни, където се вижда, че има място, те паркират отгоре от инат. Според мен това поведение трябва да се санкционира с фишове, глоби, актове, защото това си е брутално. Друго - до входа на парка, който е чудесен и аз съм го използвала, целият ни блок, децата - чудесно беше. Това е единственият парк, построен през последните 40 години в България, чудесно е поддържан. Изключителна благодарност за поддръжката му, защото това е много трудно, предвид някои представители на етноси. Входът, който е от Зоната не е пригоден за колички, трябва да заобикаляме, малко е неудобно. Елементарно предложение - там да се обособи място за преминаване с колички, така че да няма проблем. Това е малкият вход, откъм кучешката алея, откъм „Партений Нишавски“, входът откъм „Зона „Б-5“. И още нещо, откакто имам дете, сутрин не работя и забелязвам, че Общината чисти, малката площадка до пазара. Даже аз ги познавам по физиономия. Освен, че те чистят, ние даваме твърде много. Има твърде много родители, които пушат по улиците, ядят семки и си хвърлят боклука. Някой трябва да мине и да изчисти. Откакто съм домууправител, ние сме 4 блока от „Стамболийски“ 120 до „Стамболийски“ 104, пред които има затревени площи и пейки. Общината ги смени преди време, чистят също от Общината тези пространства, но непрекъснато и то по обед, и то работещи в банки, сядат на пейките, особено през лятото, изяждат си сандвичите и си изхвърлят боклука. И нашите чистачки и аз също чистим, но вечер е пълно и с чаши. Не само Общината трябва да чисти, но и ние трябва да чистим. И още нещо, искам да попитам за пространството от „Стамболийски“ 108 до „Стамболийски“ 118, което се използва за паркиране какво смятате, какво възнамерявате? Между двата входа се паркира, особено през лятото с малките моторчета минават между колчетата и се паркира на тротоара. Обособили са си една уличка и влизат отзад и без да се огледат излизат на „Стамболийски“ или обратно, за да избегнат светофара минават от „Стамболийски“. Особено през лятото е много опасно.

**Арх. Николай Диков:** Това паркиране така или иначе и към този момент е нерегламентирано.

**Арх. Людмила Гавазова:** Това не улица от 50-та година, откакто е проектирано.

**Савина Савова:** Ако не е улица и не е част от транспортната инфраструктура на Района, там не трябва да се паркира.

**Румяна Милова:** Ако са зелени площи ще има знак и ще е забранено да се паркира.

**Преслав Бакалов:** А ще бъде много кратък. Инвеститор съм в Района, фирма „Матер консулт“. Споменахте, че района около „Гюешево“ не е застроен, така, че няма основание за разширяване на границата. Бих искал да внеса едно предложение целият район да стане „Зона“. Първата причина е чисто лична – аз инвестирам точно там. Втората причина е, че аз гледам доста напред в бъдещето и за да се избегне това отново да се събираме.

**Румяна Милова:** Не е включено, защото не е имало предложение.

**Преслав Бакалов:** Само ще си позволя едно изказване към хората, които са против „Зелената зона“ в Района. Предполагам, че голяма част от хората тук сме шофьори, предполагам, че си ползваме колите, ако не всеки ден често. Всеки знае колко са разходите за поддръжката на един автомобил. Любопитно ми е как „Зелената зона“ ги ощетява, при положение, че „Зелената зона“ осигурява места за паркиране. Наясно ли са тези хора колко струва на месец този талон, при положение, че на година е 100 лева. На месец е 10 лева.

**Борислав Борисов:** 8,33 на месец.

**Преслав Бакалов:** 8,33 са кутия и половина цигари на месец, 8 свестни кафета на месец. Извинявам се, за частния случай, за който каза човека – за пенсионерите, не искам да съм краен, това е обща полза на всички от Района. Все си мисля, че 8,33 няма да обърнат каруцата на никого, няма да нарушат бюджета му.

Дискусия между присъстващите за трудностите при паркиране в Района в момента.

**Петя Вълкова:** Домоуправител съм на бл.5 в „Зона Б-18“. В известна степен разбирам защо на хората в „Зона „Б-5“ им е необходимо да се разшири „Зелената зона“. Има много административни сгради, има МОЛ, който е много посещаван, „Спортна София“, парк, сега новата Централна на Уни кредит Булбанк, пълно е с клиенти, с продавачи, купувачи и т.н. В моя квартал – между „Сливница“, „Димитър Петков“, от другата страна е „Алдомироска“, зад реката е „Симеон“. Имаме огромни блокове, само жилищни, никакви административни сгради. При нас проблемът с паркирането е, че имаме много апартаменти и малко паркоместа. Имаме си обособени паркинги. Искам да знам какъв е статута на пространството, което в момента прилича на паркинг? Дали е паркинг, дали е зелена площ? Не съм питала, не знам, но използваме това пространство за да паркираме колите си. Проблемът е, че ако се прибирам в сряда по обяд например



около 2 часа има много места, а ако се прибирам в неделя вечерта -- няма места, а така е откакто имам автомобил. Паркингът се изпозва от живущите. Ние сме, не знам как им казвате, всеки вход е блок при нас. В една сграда от 3-ти до 7-ми блок са 5 входа, с по 80 апартамента. Да кажем условно, че имат по 1 автомобил, паркоместата в момента не стигат и за това много от нас паркират в зелените площи. 4 или 5 платени паркинга има в околоръст и всички са пълни и когато си купих новия автомобил, никой не пожела да ми вземе колата, защото нямаше къде. Всички тези паркинги се ползват от живущите в този колосален 15 етажен блок и съм сигурна, че нито един от тези автомобили не се ползва за административни нужди. Ето защо, аз съм против „Зелената зона“ в тази част, защото тя няма да ни спаси, няма да реши проблема от липсата на паркоместа. Няма да имаме къде да си паркираме, ако се приберем след 7 часа вечерта, но ще трябва и да си плащаме.

**Савина Савова:** Аз ще Ви отговоря каква е логиката и съм категорична, че „Симеон“ трябва да бъде „Зелена зона“, да не кажа и „Синя зона“. Само администрацията се бори с един проблем в последните 6 години. Ще ви дам един пример, който вероятно го виждам само аз, нито един орган не го вижда – полиция, инспекторат... Има едни моторчета, които спират на платното на ул. „Симеон“ и така е от 20 години. 20 години това го виждам само аз с всички писма до всички институции. Когато отидат там, те стават невидими. Това няма да го допусна – Столична община да инвестира в улично платно, инвестира в тротоари и накрая тези тротоари и това улично платно да не могат да се използват и да няма механизъм, този който нарушава правилата да не може да бъде санкциониран. Същото е на пазара „Димитър Петков“ с търгозците. Там произволът е недопустим. С предложението „Димитър Петков“, „Симеон“ да бъдат „Зелена зона“, разбира се анализът, който дават експертите от ЦГМ е, че това веднага рефлектира върху улиците, които са в непосредствена близост. Така, че логиката е когато се въвежда „Зона“, тя да е в по-голям периметър.

**Петя Вълкова:** Искам да попитам какъв е статута на паркингите, в близост.

**Савина Савова:** Да, те имат статут на паркинги. Те са общинска собственост и са обществени. Ще дам един пример във връзка, с това, което казахте за автомобила си. Има и такива държави, в които за да си купиш автомобил, трябва да покажеш, че имаш гараж или паркомясто.

**Румяна Милова:** Когато се въведе „Зона“ ще имате възможност да паркирате в цялата подзона, в каре от улици, не само там където е блока ви. Ние, всички българи, а може би и всички хора, така сме устройени, че искаме колата ни, ако не е под прозореца, то поне да е пред вратата ни. Именно заради това и СОС така гласува. Ако вашият район се разшири това ще бъде една подзона. Ако имате винетен стикър, това ще ви позволи да паркирате в целия този участък. Общината няма как да ви определи точно място пред дома ви, но ще имате възможност да си намерите паркомясто.

**Петя Вълкова:** Лично аз смятам, че това не е много честно, по отношение на нас собствениците, освен че плащаме различни неща за колите си и за това, че имаме пазар и 10 представители от по-малобройния, вече може би по-многобройния етнос в

държавата ни, които си правят каквото си искат на пазара на цветята и 3-ма нахалници с таксиметрови автомобили, които спират на средата на „Симеон“, да бъдем задължени ние, толкова много хора от апартаменти и входи, които така или иначе имаме обособено някакво място за паркиране и да трябва да плащаме за това място. Аз нямам гаранция, че ще мога да паркирам. Опитвам се да ви обясня, че реално нарушителите при нас са много по-малко на фона на хората, които си паркират долу пред входа. Ние нямаме проблема на МОЛ-а. Аз виждам, че там има голям проблем, при нас това не е проблем.

**Арх. Николай Диков:** Какво е вашето предложение за решаване на този проблем. Никой от тук присъстващите не е виновен, че има градоустройствени недомислици и някакви хора, в даден период от време са разпродали общинска собственост.

**Румяна Милова:** И колите стават все повече и повече.

**Петя Вълкова:** Аз разбирам необходимостта в „Зона „В-5“ да се въведе „Зелена зона“, но „Зона „Б-18“ е много по-далече и ако аз искам да паркирам в „Зона „Б-5“, нама да отида да паркирам в „Зона „Б-18“. По отношение на нарушителите на „Симеон“ и на Цветната борса, не знам – трябва някакъв начин за контрол. Нали ви казвам, те са единични бройки, тези които спират на средата, за да отидат да си купят цветя или търговци, които си спират там и спят в караваните и са окупирали зеленото пространство отзад зад 8 и 9 блок. Там буквално се е превърнало в палатков лагер. Не смятам, че е честно толкова голям обем от хора да бъдат поставени под общ знаменател при положение, че не сме с еднакви проблеми.

**Румяна Милова:** Аз ви разбирам. Вие смятате, че като се разшири „Зоната“ само тази малка част, където сте вие няма да имате проблеми, псвярзайте ми всички коли, които до момента са паркирали в района, в който вече е въведена „Зона“ ще дойдат да паркират при вас.

**Петя Вълкова:** За мен лично целият район от „Стамболийски“, нека да е от „Тодор Александров“ до „Сливница“ нямат нужда от „Зелена зона“.

Дискусия между присъстващите.

**Роман Стоянов:** Живея близо до „Спортна София“. Еска сутрин при нас идват да паркират от „Пирогов“, от „Прага“. Сутрин си ги оставят и вечер към 5:30 – 6:00 си ги взимат. Когато тръгна да се прибирам, аз не мога да си стигна до блока. При вас ще се получи същото. Ако навсякъде е „Зелена зона“, а при вас е едно петънце, което не е „Зона“, всички ще дойдат там.

**Борислав Борисов:** аз съм общински съветник и съм в Комисията по транспорт в СОС. През пазара „Георги Кирков“ на ден преминават по 50 хиляди човека на ден, на „Димитър Петков“ са малко по-малко. За да разширим „Зоната“ имаше предложения от хора, които живеят на „Димитър Петков“ и се оплакваша, че не могат да паркират. Пролемът с Цветната борса го знаем. Работим в тази посока да се облекчи това неудобство с малцинствата. Искам да ви кажа, че това е постигнато като предложение от много хора, които са на „Димитър Петков“. Според статистиката около 14 домакинства са за 1 паркоместо, ако не се въведе платено почасово паркиране. И тук господинът е

прав, че ако извадим един квадрат, ще има недоволство от „Димитър Петков“ и всички ще дойдат да паркират при вас, независимо дали са през 2,3 или повече преки. Записваме вашето становище, ще бъдат обследвани паркингите каква собственост са.

**Йордан Киров:** Имам имот на „Стамболийски“. Изцяло приемам идеята за „Зелена зона“. Имам една молба: не допускайте на „Тодор Александров“ да се организират паркоместа както при Булбанк. Там е толкова смешно и нелепо за всеки, които разбира от това, аз горе-долу разбирам.

**Румяна Милова:** Там има домуващи.

**Йордан Киров:** Аз говоря за местата, които са от сферофара, на самия „Тодор Александров“, между „Борис“ и „Мария Луиза“.

**Петя Вълкова:** Може ли един последен въпрос, за да приключа. Искам да попитам за въпросните паркинги, които са пред нашите входове, които са 3 на брой по протежението на ул. „Алдомировска“ и към момента не са достатъчни за нас. Реално ние не знаем дали са паркинги или зелени пространства, някога са били зелени, сега са кални, защото върху тях се паркира. Както господина преди малко зададе въпрос, каква е възможността, ако те станат част от „Зелената зона“, да бъдат разширени? Защото към момента има такава опция и пространствено. Те могат да бъдат асфалтирани или да бъдат поставени някакви бетонови мрежи, през които да минава зеленина, за да могат да се осигурят още паркоместа. Ние сме гледали с нашите съседи и има опция поне още 22 паркоместа да излязат от тези пространства, които и в момента, така или иначе не са зелени, а са кални. Говоря не за пространствата, които са между входовете и паркинга, защото тях ние си ги поддържаме, косим и засаждаме дори. Говоря за местата между паркингите, както и за едно кално пространство зад хотел „Плана“, който по някакво странно обстоятелство си отцепи в триъгълна форма част от земята, завземайки тротоара. Не мога да разбера как трябва да се ходи по улицата без тротоар. Реално, дали ще ни се осигурят повече паркоместа, за да можем да спираме вътре в паркинга по-голям процент от живущите.

**Савина Савова:** Ще проверим какъв е статута на конкретната площ.

**Румяна Милова:** Най-важно е какъв е статута на земята. Ако не са зелени площи и са общинска собственост, ще бъде въведена „Зелена зона“. За това дали ще се обработи така, че да може да се разшири, ще ви отговоря по следния начин: аналогичен случай имаше в район „Средец“, където ние с доклад до СОС, поискахме да бъдат изградени допълнителни паркоместа, там случаят беше аналогичен, само че повече блокчета с по-малки паркинги, които в годините назад хората са правили сами с някава настилка – къде добра, къде лоша. Ние сме поели ангажимент, докладвали сме на СОС колко пари ще ни трябва, колко ще трябва да инвестираме. Те го одобриха. Около 900 хиляди лева ще инвестираме напролет там. Тъй като до момента не сме извършвали такава дейност, трябваше да проведем обществена поръчка. По аналогия, отношението към вашия район няма да бъде по-различно от „Средец“ и другите райони. Най-важно е да се види какъв е статута на земята и ако е законосъобразно да се обособят паркоместа, може да се подходи по същият начин. Проектът в „Средец“ предвижда да се сложи настилка, която е със

специални паркингови елементи с дупчици, така че да може от долу да се посее трева – хем да е зелено, хем да може да се паркира. Пак ви уверявам, че подходът към вашия район няма да бъде по-различен, от този досега. Най-важно е да се види какъв е статута на земята и като бъдат готови схемите ще имате възможност пак да коментираме. Например в „Лозенец“ хората се разделиха на 2 – които имат гаражи и които нямат. Тези, които имат гаражи искаха да няма паркоместа пред тях, за да могат спокойно да маневрират. Разбираемо е до някъде, но те и до момента са влизали в гаражите, а е имало много повече паркирали коли и не са претендирали. Другите, които нямат гаражи, искат да има повече паркоместа. В крайна сметка и Общината и ние трябва да балансираме.

**Петя Вълкова:** При нас има само 2 гаража от бетонови конструкции.

**Румяна Милова:** Те са незаконни.

Дискусия между присъстващите.

**Гражданин:** На „Кирил и Методий“ живея, адвокат съм по професия и даже смятам да инвестира там. Днес вървах по „Симеон“ и „Кирил и Методий“, там е невъзможно да се ходи по тротоара, а по пътното платно. Аз съм за въвеждането на „Зелена зона“. Като адвокат ми се налага да ходя често до 4 РУ на СДВР и от както има „Зелена зона“ там, спокойно се паркира, преди имаше проблем. Който има стикер също си паркира, което е интересно. Плащате един стикер на цена 100 лева, колко е за втора кола? 200 лева! Е, хайде малко да ограничим старите барутарници, които влизат и дишаме този мръсен въздух. Автовозите карат непрекъснато, и несохме автоморгите на Европа, изнесохме боклуците. Моите комшии – те са 3 семейства, имат 8 автомобила, които общо не струват колкото джантите на колата ми. Те са по 500 лева, съжалявам – всеки втори стикер, трети стикер – ще се плаща! Няма да се излагаме! Не е ли така?

Дискусия между присъстващите.

**Асен Марков:** Аз съм един от хората, които когато се въведе „Зелената зона“ скачах до небето, за което се извинявам. Имам роднини, които имат имот в „Лозенец“ на „Люботрън“, аз живея на „Антим I“. Имам един въпрос. Откакто имам стикер на колата, не съм ходил повече от 100 метра, когато паркирам, за да се прибера до вкъщи все още не знам това каре, колко пресечки е? Не ми се е налагало. Винаги мога да спра. Дори и вечерно време, не спирам на „Антим I“, спирам на „Симеон“, но на не повече от 100 метра. В „Лозенец“ е ад – там е невъзможно, непристъпно, защото е свободно. Разбирам, ви и аз в началото реагирах като вас, защото мислех, че някой ме ограничава, но има нещо, за което никой не се замислял – битовата престъпност. След като имаме „Зелена зона“ ние започнахме да си познаваме автомобилите. Аз понеже съм много разсеян, почти винаги колата ми стои отворена. Много често идват съседи, с които въобще не се познаваме, започнахме да си наблюдаваме колите. Който не вярва, може да мине по „Антим I“, да се облегне на някоя кола и така да поседи 5 минути. Да видите дали някой няма да ви попита има ли някава друга превенция от реда. Не нам защо ние, българите винаги бягаме от този ред. Казвам ви го, за „Лозенец“ имам интерес, казвам го от позицията на човек, който знае и едното и другото. Цяла Европа върви натам. Ако на някой не му харесва накъде върви Европа, дайте тогава цяла София да е „Зелена зона“.

Ако на някой не му харесва накъде върви Европа, дайте да върнем комунизма! Проблемът винаги се решава по един и същи начин – със санкции.

**Гражданин:** Говорите за „Цар Симеон“. Какво ще бъде?

**Савина Савова:** Ще бъде „Зелена зона“ от двете страни. Тук администрацията е абсолютно категорична - ул. „Симеон“, „Пиротска“, „Димитър Петков“.

**Румяна Милова:** Погледнах, защото когато улиците и булеварите са погранични - се паркира и от двете страни. Но тя не е погранична, но и на нея ще се паркира от двете страни.

**Борислав Борисов:** Ако се приеме в този вид разширението, ул. „Константин Величков“ ще бъде „Зелена зона“ и от двете страни.

**Арх. Николай Диков:** При въвеждане на „Зоната“ контролът ще бъде много по-лесен и по-адекватен. Аз, лично, съм бил на множество проверки и сме викали и полиция. Г-жа Савова спомена за тези моторчета на „Симеон“.

**Николай Станков:** Г-жо Кмет, г-н Съветник, аз съм тук като собственик на имот, живея и работя на територията на Района. Аз съм категорично ЗА разширяването на „Зелената зона“ с едно допълнение – да се разшири и надолу. Чухме, че вече се правят инвестиции и неминуемо, проблемът ще се появи и там. Категорично съм съгласен с това, което беше казано, с предимствата. Навсякъде в Европа, по света се решават така тези въпроси. Ред трябва да има! Безспорни са предимствата, виждаме ги навсякъде, където има „Зелена зона“. Лично мое мнение е, че Общината има крещяща нужда от въвеждането на „Зелена зона“, която да регламентира паркирането, да подобри комуникацията в Общината, появяват се пешеходци и колички, замърсяването на въздуха. Много, много причини, които чухме тук. Убеден съм, че се подобряват условията в Общината и тя ще стане по-атрактивна. Категорично покрепим и предлагам да кажем ДА на „Зелената зона“.

**Маргарита Богданова:** Домууправител съм на „Стамболийски“ 118. Първо да кажа, че съм присъствала на предишните обсъждания и бях обвиеждала съседите, че ще имат „Зелена зона“ и даже са разочаровани, че още нямат „Зелена зона“. Дано наистина през пролетта вече има „Зелена зона“ в нашия район. Въпросът ми е: Озвен стикерите, които ще се дават на инвалидите, ще има ли някакви обособени места за тях? В нашия блок има такива и има и адвокатска кантора. Там идват и инвалиди за консултация. Те не живеят в Района, но надали могат да си позволят плащането на обикновена такса. Ще има ли някакви и предвиден ли е процент от тези маркирани места за инвалиди.

**Румяна Милова:** Да, по принцип по Наредба има изисъкване на всеки 50 места да има по 1 инвалидно място. То да бъде разположено на възможно най-удобното за паркиране място. Схемите, които ще разработят инженерите ще се съобразят с това много важно изискване. Разбира се, когато има необходимост сме предлагали на Комисията по транспорт и безопасност на движението на ДПС да се обособяват и допълнителни такива места. Така, че и в бъдеще, там където вече казахте да се предложи

мотивирано да има повече от едно такова място. Като мотив може да бъде или изместено такова място или да се направи допълнително.

**Маргарита Богданова:** В нашия блок живеят заедно 2 семейства. По-възрастното семейство са инвалиди и имат постоянна регистрация извън София, по-младото семейство е регистрирано при нас, автомобилът е на по-възрастното семейство. Какво се случва с тях? Трябва ли да си сменят номера на автомобила?

**Арх. Николай Диков:** Могат да си направят регистрация при вас, при младото семейство и ще се разреши проблемът.

**Румяна Милова:** Номерът на колата трябва да бъде със софийска регистрация. Трябва да си сменят регистрацията и съответно номера. Наредбата изисква, ако гражданинът отговаря на всички изисквания, да се предостави стикер за 1 месец, който е достатъчен, за да се смени регистрацията.

**Маргарита Богданова:** Ако този автомобил се явява втори в семейството, заплаща ли се, когато е на инвалид?

**Румяна Милова:** Да, заплаща се в двоен размер сумата за втори автомобил.

**Борислав Борисов:** Искате ли да ви отговоря на първия въпрос. СОС решихме въвеждането на „Зелена зона“ да стане поетапно – първо 2 района, после 2 или 3, защото зад тази „Зелена зона“ има много работа, която трябва да се извърши от ЦГМ. И ако всички райони бяха въведени едновременно, това щеше да затрудни работата на ЦГМ.

**Маргарита Богданова:** Благодаря, ние сме ЗА. В този ред на мисли, искам да кажа на госпожата, че нещата ще се регулират, защото и при нас има много хора, които са си регистрирали автомобилите в Перник, в Благоевград и където се сетите, защото там им е по-евтино за данъците. Сами ще се наместват нещата. Тези автомобили ще се изтеглят от там, ако не – искат, не искат ще си ги регистрират в София. Наемателите също. Те се сменят през 3 месеца. Те са едни хора, които идват за малко, искат да се възползват от всичко, създадено от Общината и от нас, ако може без пари.

**Марин Сираков:** Аз съм ЗА „Зоната“ и за разширяване го.

Дискусия между присъстващите.

**Арх. Людмила Гавазова:** По време на предишните обсъждания зоната около ул. „Гешов“ въобще не беше застроена и затова нямаше предложения за там. Предвижда се и развитието на промишлената зона там.

**Румяна Милова:** Бих искала да направя едно допълнение, една промяна, която с решението на СОС за разширяване на „Зелената зона“ в район „Средец“ и „Лозенец“ беше направена – беше променено работното време в „Зоната“: Преди промяната беше от 8:00 до 19:00, сега то е от 8:30 до 19:30 часа. Защо беше променено? Първо имахме много сигнали и затова ние подадохме информация, че много родители се оказаха със скоби, защото за малко са спрели до училището или детската градина, за да заведат детето си на детска градина или на училище. Общинският съвет реши работното време

да започва от 8:30, защото в повечето училища, особено там, където има малки деца, учебните занимания вече са започнали, тоест децата са заведени. Мислили сме за някакви облекчения, но не успяхме, дори не открихме такава практика в Европа. А като имаме предвид и манталитета ни, веднага от тази преференция ще се възползват граждани, които не водят деца, но ще симулират, че са спряли за това. Няма как да се разграничи дали даден автомобил е довел дедена детска градина или на училище или по друга причина. Втората промяна е – до 19:30 ч. Това дава възможност на домакущите да се приберат преди да е изтекло работното време, в което се заплаща. Така по-лесно ще може да намерите паркомаято, защото „Зоната“ действа и има контрол.

**Ангел Семерджиев:** Като привърженик на въвеждането на „Зелената зона“ бих искал да попитам предвид необходимите срокове, кога „Зоната“ ще бъде въведена.

**Борислав Борисов:** След това обсъждане за представяне на предложението, ще има още едно – заключителна дискусия, след което Кмета на Района ще направи предложение до СОС, после трябва да бъде пуснато за разглеждане по комисиите на СОС. Преди да се вземе решение от СОС, 15 дни предложението трябва да стои публикувано в сайта на СО и СОС и след това да мине на гласуване. От момента на гласуване, чисто технологично време за въвеждане на „Зоната“ е около 3 месеца, между два и половина и три месеца.

**Румяна Милова:** Ако са само 3500 паркоместата, може да стане и за 2 месеца.

**Борислав Борисов:** Март –април.

**Дарина Митова:** Семейството ми е собственик на сграда на „Царибродска“ 70 в близост до пазара „Димитър Петков“, до Цветната борса и в момента паркирането е изключително затруднено, въпреки че имаме подземни гаражи. Много често пред тях паркират автомобили. Надявам се с въвеждането на „Зелена зона“ паркирането да се облекчи и затова изцяло подкрепям.

**Офелия Георгиева:** председател съм на бл. 7 в „Зона „Б-18“. Като цяло, аз съм ЗА „Зелената зона“. Надявам се това малко да облекчи паркирането при нас, защото на ъгъла при нас на „Инж. Иван Иванов“ има автомивка, където след като си измият колите си ги паркират на нашия паркинг и хората в блока съответно няма къде да паркират. Искам да попитам как стои въпросът със задблоковото пространство. Миналата година бях тук на обсъждането и не ми стана ясно как стои въпросът със задблоковото пространство. Изглежда, че сега е ясен статута, тъй като го циментираха, за което благодаря, но не е циментирано изцяло. Това нещо ще влиза ли в „Зелената зона“ и също при ремонта, аз се опитах да говоря със строителите, защото в бетона е останало едно ръбче и имаме човек с инвалидна количка, който се затруднява да преминава там – между бл. 3 и 4. До момента така и не е оправено. Ще ви бъде много благодарна и това нещо също да го оправим. Този участък ще влиза ли в „Зелената зона“, тъй като това не е път.

**Савина Савова:** Да, остана още един участък, който ще завършим догодина.

**Арх. Николай Диков:** Това реално е покрив на подземна улуица.

**Офелия Георгиева:** Ако това нещо остане незелена зона, нали се сещате какво ще се случи?

**Румяна Милова:** Щом е в обхвата на „Зоната“ – или е забранено паркирането или е платено. Ако са зелени площи, там ще бъде забранено паркирането.

**Савина Савова:** На територията на Района, наистина има много интересни строителни и градоустройствени решения от 1985 година, които се чудим как да ги поддържаме.

**Румяна Милова:** Искам да поясня, когато гражданин подава сигнал, наш експерт или екип отиват, срещат се с гражданина и обсъждат проблема, след което се променя схемата. Такъв беше подхода ни и такъв ще бъде.

**Николай Инджов:** Живея и работя в Района. Категорично съм ЗА „Зелената зона“. Липсата на административни сгради при госпожата е заместено от многобройни работещи в малките магазини, така, че със сигурност някои от тях паркират и на паркинга на вашия блок.

**Васил Вакарелийски:** аз съм ЗА „Зелената зона“. Благодаря и за парка, който ни подарихте. Около „Спортна София“ е много затруднено паркирането, особено вечер. Бих искал да попитам дали е възможно да се съвместява работното време на парка и да се паркира там.

**Борислав Борисов:** Веднага ще отговоря. Паркът е собственост на „Софийски имоти“, изграден е с европейски пари, със заем от „Джесика“ и от наема на паркинга, се връща кредита. Той е 24- часов и може да се ползва срещу заплащане.

**Гражданин:** там има едно място до парк „Възраждане“, за което имаше съдебни спорове. Там преди имаше някакъв паркинг. Възможно ли е да се изгради паркинг? Възможно ли е на някоя от площите паркингите да се развият на височина? Без да нарушава общата височина на квартала, такъв паркинг ще поеме многократно повече автомобили.

**Савина Савова:** Територията, за която питате, там предстои разширението на парк „Възраждане“. На площ от 23 декара ще бъде изцяло парк. Дали е възможно изграждането на такива паркинги? Тук е главният архитект на Района и представители на ЦГМ - разбира се е възможно изграждането им, стига да има инвеститор.

След изчерпване на дневния ред и след приключване на всички изказвания, кметът на район „Възраждане“-СО Савина Савова напомни за обявеното на сайта и в социалните мрежи следващо обществено обсъждане на 11 декември 2017 г. в 18:00 ч. в Заседателната зала на район „Възраждане“ на бул. „Александър Стамболийски“ 62 и закри общественото обсъждане в 20:05 ч.

**Протоколчик:**



**ПРИЛОЖЕНИЕ**

**СПИСЪК НА УЧАСТНИЦИТЕ В**  
**ОБЩЕСТВЕНОТО ОБСЪЖДАНЕ -**  
**ПРЕДСТАВЯНЕ НА СХЕМА ЗА**  
**РАЗШИРЕНИЕ НА „ЗЕЛЕНА**  
**ЗОНА“ ЗА ПОЧАСОВО ПЛАТЕНО**  
**ПАРКИРАНЕ НА 27.11.2017 Г.**

СПИСЪК НА ПРИСЪТВАЩИТЕ НА ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА  
РАЗШИРЯВАНЕ НА ГРАНИЦИТЕ НА „ЗЕЛЕНА ЗОНА“ В РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО

27 НОЕМВРИ 2017 Г.

№	*ИМЕ, ПРЕЗИМЕ И ФАМИЛИЯ	ОРГАНИЗАЦИЯ, СОБСТВЕНИК, АДРЕС, ДРУГО	e-mail:	*ПОДПИС
1.	Росси Емчлов Именов	Бавеник ул. Царювостан 107	ro-irou@abv.bg	
2.	Светлана Василева Ясенова	представител на Кооп. "Възраждане" (ООД) район "Възраждане"		
3.	Тристан Мариан Бакалов	Инвеститор в района	rbakalov.marian@gmail.com	
4.	Марин Златев Сирков	Собственик и инвеститор	marin.zlatov-sirkov@abv.bg	
5.	Марин Маслов Бакалов	Собственик и едротел.	marin.bakalov@abv.bg	
6.	Маргарита Цоргу Богданова	домоводител и ползвател	margareta-bogdanova@abv.bg	
7.	Адриана Младарова	домохозяйка и ползвател	ZADOSTINA.ve@abv.bg	
8.	Тодор Влахов Рачев	Бивш домоводител	trachev@mail.bg	
9.	Никола Ларин Чухайков	собственик на кола и мот		
10.	Николай Мисир Кочиков	ПОЛЗВАТЕЛ	m.kuchikov@abv.bg	

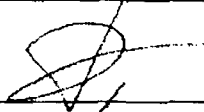
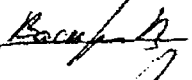
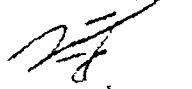


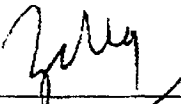
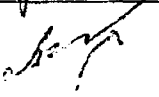

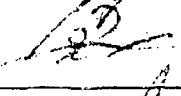
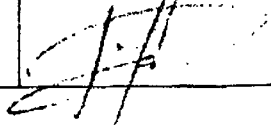
**СПИСЪК НА ПРИСЪТВАЩИТЕ НА ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА  
РАЗШИРЯВАНЕ НА ГРАНИЦИТЕ НА „ЗЕЛЕНА ЗОНА“ В РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО**

**27 НОЕМВРИ 2017 Г.**

№	*ИМЕ, ПРЕЗИМЕ И ФАМИЛИЯ	ОРГАНИЗАЦИЯ, СОБСТВЕНИК, АДРЕС, ДРУГО	e-mail:	*ПОДПИС
11.	Ивко Иванов Иванов	собственик	m.ivanov@abv.bg	
12.	Димитър Димитров Кочев	собственик Б. Кочев	dimkoc@abv.bg	
13.	Петър Архип Кочев	собственик Ар. Банболуцки	petarkoc@abv.bg	
14.	Петър Иванов Иванов	собственик	petariv@abv.bg	
15.	Офелия Цветанова Георгиева	домоводственик	ofelia.georgieva@abv.bg	
16.	Николай Стоянов Стоянов	собственик	n.ivanov@abv.bg	
17.	Стефан Стефанов Стефанов	собственик	stefanovski@abv.bg	
18.	Стефан Стефанов Стефанов	собственик	stefanpetrov@abv.bg	

) )

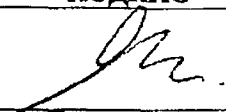
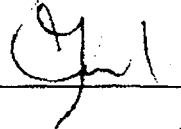
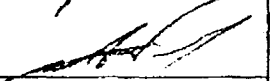
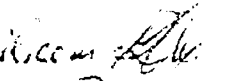
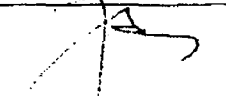
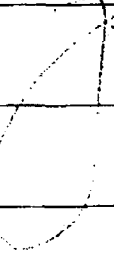

**СПИСЪК НА ПРИСЪТВАЩИТЕ НА ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА  
РАЗШИРЯВАНЕ НА ГРАНИЦИТЕ НА „ЗЕЛЕНА ЗОНА“ В РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО  
27 НОЕМВРИ 2017 Г.**

№	*ИМЕ, ПРЕЗИМЕ И ФАМИЛИЯ	ОРГАНИЗАЦИЯ, СОБСТВЕНИК, АДРЕС, ДРУГО	e-mail:	*ПОДПИС
19.	Юлия Циколова Стамбол	Бодство на м.к. / домо управител	STOICHOV POTICHEV@abv.bg	
20.	Васил Вакарелиски	собственик, заинтересован	log.vasko@yaboo.com	
21.	Мояджини Миколов Потиров	собственик и домоуправител		
22.	Веселин Миколов Камитов	собственик и домоуправител	vkomitov@abv.bg	
23.	Галина Целикова Митова	собственик		
24.	Зоран Ал. Рахгелов	собственик		
25.	Александър Николов Николов	Управление фирма Николов ЕООД	alex.paseta@abv.bg	
26.	Пламена Николова Радичева	домовод ул. Св. Кирил 59		
27.	Светлана Златкова Рахгелова	собственик ул. Св. Кирил 59		
28.	Вирги Мирков Димитров	ул. Св. Петко 15Б		



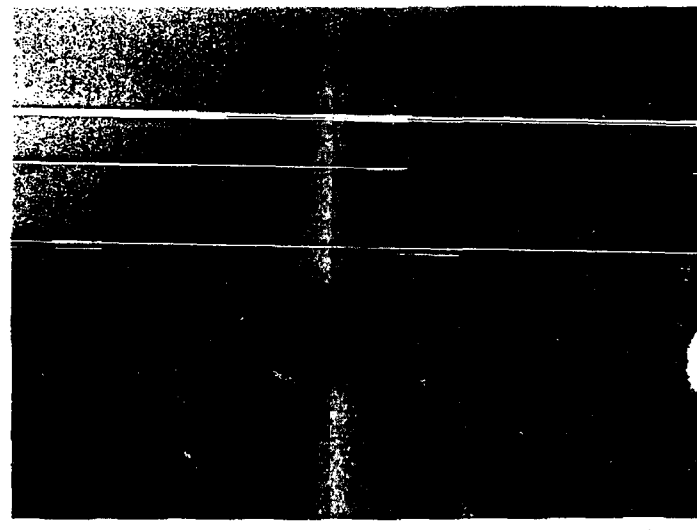
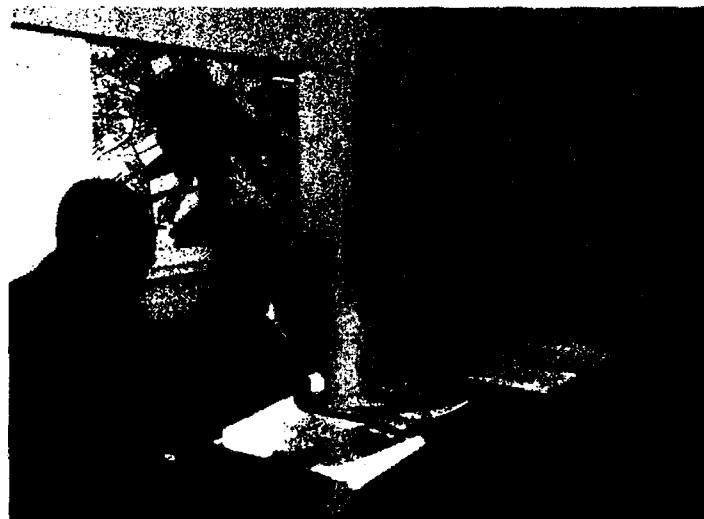
**СПИСЪК НА ПРИСЪТВАЩИТЕ НА ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА  
РАЗШИРЯВАНЕ НА ГРАНИЦИТЕ НА „ЗЕЛЕНА ЗОНА“ В РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО**

**27 НОЕМВРИ 2017 Г.**

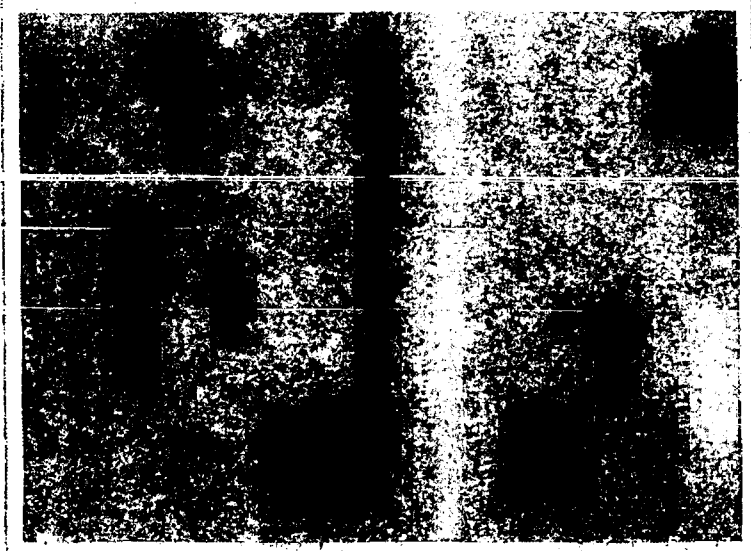
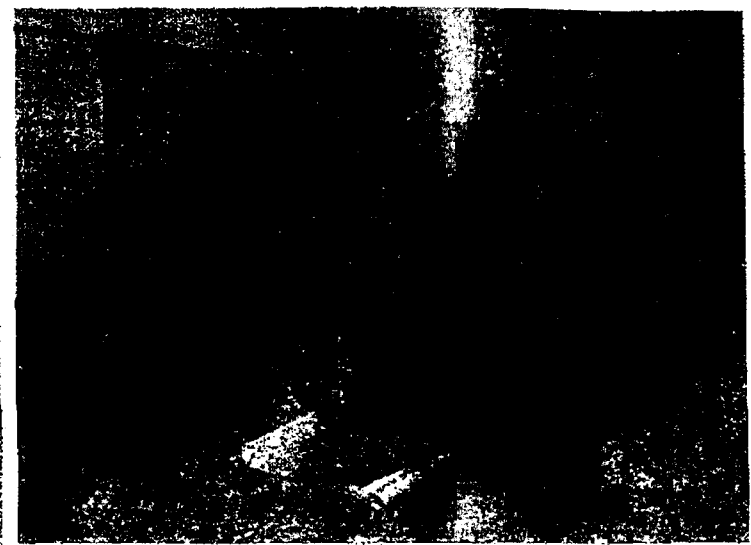
№	*ИМЕ, ПРЕЗИМЕ И ФАМИЛИЯ	ОРГАНИЗАЦИЯ, СОБСТВЕНИК, АДРЕС, ДРУГО	e-mail:	*ПОДПИС
31	Ангел Иванов Стамбурджиев	Управител Млн София	angel.sekera@revmail.org SOFIA.bg	
32	Николай Социал Стояков	Собственик	instanico@yandex.com	
33	Иван Йосев Костов	Собственик	KostovIvan@net	
34	Здравко Райков Михайлов	собственик	medchen@yandex.com	
35	Асен Георгиев Марков	собственик	asenmar@yandex.com	
36	Борислав Банков	собственик		
37	Георги Иванов	собственик		
38	Емил Костадинов Костадинов	собственик Зона Б-5		

ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ – ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА „ЗЕЛЕНА ЗОНА“

ЗА ПОЧАСОВО ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ В РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“- СО НА 27 НОЕМВРИ 2017 Г.



ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ – ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РАЗ. МРЯВАНЕ НА „ЗЕЛЕНА ЗОНА“  
ЗА ПОЧАСОВО ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ В РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“- СО НА 27 НОЕМВРИ 2017 Г.





# ПРОТОКОЛ

Днес, 11.12.2017 г.,

в Заседателната зала на район „Възраждане“-СО, София, бул. „Александър Стамболийски“ 62 на основание на чл. 127, ал. 1 от ЗУТ, във връзка с чл. 20 от Наредбата за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройство на територията на Столична община, приета с Решение № 661 по Протокол №41 от 12.10.2017 г. на СОС и заповед № РВЕ17-РД09-248/17.11.2017 г. на кмета на район „Възраждане“ Савина Савова се проведе обществено обсъждане – заключителна дискусия за представяне на схема – предложение за разширение на “Зелена зона” за почасово платено паркиране на територията на район „Възраждане“-СО в м. „Зона Б-18“ и м. „Зона Б-5“ в границите между бул. „Сливница“, бул. „Константин Величков“, бул. „Александър Стамболийски“, ул. „Гюешево“, ул. „Партений Нищавски“, ул. „Българска моравя“, ул. „Камен Андреев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Г.М.Д Скобелев“ – ул. „Опълченска“ и ул. „Димитър Петков“.

Начало на обсъждането 18:15 ч.

Присъстващи на срещата - 15 души, записани в присъствения списък – 11 души.

В представянето участваха:

Савина Савова, кмет на район „Възраждане“-СО,

Арх. Николай Диков, заместник-кмет на район „Възраждане“-СО

Борислав Борисов, общински съветник, член на Постоянната комисия по транспорт и туризъм на СОС,

Румяна Милова, директор на дирекция „Паркиране и мобилност“ на „Център за градска мобилност“ ЕАД,

жители на район „Възраждане“-СО: собственици на имоти, домоуправители, представители на институции и бизнеса.

## ПРИЛОЖЕНИЕ СПИСК НА УЧАСТНИЦИТЕ В ОБЩЕСТВЕНТО ОБСЪЖДАНЕ

Общественото обсъждане се проведе при следния дневен ред:

1. Представяне на информация за проведеното обществено обсъждане представяне на схема – предложение за разширение на “Зелена зона” за почасово платено паркиране на територията на район „Възраждане“-СО

и постъпили предложения от граждани след общественото обсъждане на 27.11.2017 г.

## 2. Обсъждане.

По точка 1 от Дневния ред, кметът на район „Възраждане“-СО Савина Савова благодари на присъстващите за проявения интерес, представи кратка информация за проведеното на 27.11.2017 г. обществено обсъждане на схема за разширяване на „Зелената зона“ за почасово платено паркиране в район „Възраждане“ и постъпилите предложения и становища на граждани.

Присъстващите бяха информирани, че във връзка с новата Наредба за провеждане на обществени обсъждания се прави аудиозапис, снимки и се попълва присъствен списък.

Според представената схема, разширението обхваща: м. „Зона Б-18“ и м. „Зона Б-5“, в границите между бул. „Сливница“, бул. „Константин Величков“, бул. „Александър Стамболийски“, ул. „Гюешево“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Българска моравя“, ул. „Камен Андреев“, ул. „Добруджански край“, бул. „Г.М.Д Скобелев“ – ул. „Опълченска“ и ул. „Димитър Петков“.

Савина Савова информира присъстващите, че са направени няколко предложения, записани в протокола от проведеното обществено обсъждане за представяне на схемата за разширение на „Зелената зона“ за платено почасово паркиране на 27.11.2017 г., разширението да обхване и територията, прилежаща между улиците: „Инж. Иван Иванов“, „Гюешево“, „Охридско езеро“, „Камен Андреев“ до „Добруджански край“ (границата с район „Красно село“). Преобладаващото становище е „ЗА“ разширяване на „Зелената зона“ в предложената територия. Бяха направени конкретни питання за бл. 16 на „Зона „Б-18“, алеите пред блоковете в „Зона Б-5“, възможностите за инвалиди да паркират в „Зелената зона“ и други конкретни въпроси. Поставен беше въпросът, подкрепен от повечето присъстващи, за изграждане на нови паркинги и необходимост от инвестиции в инфраструктурата на Района.

Постъпили са 12 писмени становища и предложения, които са заведени в деловодството на Района и според изискванията на Наредбата са публикувани в интернет страницата на район „Възраждане“.

Борислав Борисов, от Постоянната комисия по транспорт и туризъм към СОС, припомни на присъстващите, че по инициатива на граждани от район „Възраждане“, освен обсъждането, което беше проведено на 27 ноември 2017 г., бяха проведени още 2 обсъждания (през април 2016 г.). Обсъжданията в момента се провеждат според изискванията на новата Наредба за обществени обсъждания, в сила от октомври 2017 г.

Савина Савова, кмет на район „Възраждане“, допълни, че в момента, по предложение на гражданите, се обсъждат по-широки граници, от обсъжданите през 2016 г., защото в този период е завършено строителството на много нови сгради в Района, което налага и създаване на организация на движението, за да се освободят тротоарите и да могат да се използват по предназначение. Въвеждането на „Зелената зона“ ще даде възможност и на собствениците, когато се прибират от работа, да могат спокойно да

паркират автомобилите си в близост до домовете си. Проектирани преди години, жилищните квартали в Района, не са предвидени за толкова голям брой автомобили, което също е предпоставка за създаване на нова организация на движение в тях.

**Савина Савова** представи постъпилите писмени становища от Марин Сираков, сем. Митови, Божидар Банков, Веселин Тодоров, Георги Попов, Марин Бакалов, Евгения Куцарова, Тодор Тодоров, Николай Инджов, Иван Ангелов, Маргарита Богданова, Ивайло Димитров.

#### **ПРИЛОЖЕНИЕ „СТАНОВИЩА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ“**

По време на представянето на становищата и предложенията на граждани отново беше обсъден въпроса за статута на алеите в междублоковите пространства в „Зона „Б-5“, изпълнението на нереализираните улици, които трябва да свържат ул. „Царибродска“, ул. „Димитър Петков“, и ул. „Царибродска“ с ул. „Зайчар“.

По точка 2 от Дневния ред беше проведено обсъждане

**Савина Савова** обясни на присъстващите, че при въвеждане на „Зелена зона“ опциите са две: разрешено е почасово платено паркиране или използване на стихер от живущите в района или паркирането е забранено.

Във връзка с изграждане на нереализираните улици в района, **Борислав Борисов** отбеляза, че са водени разговори със заместник-кмета на Столична община г-н Крушев, който е поел ангажимент за проектирането и изграждането на посочените улици.

**Румяна Милова** припомни процедурата, по която се въвежда разширяване на „Зона за платено почасово паркиране“: представяне на схема за разширяване на Зоната, писмени становища и предложения, които се регистрират в деловодството на районната администрация, заключителна дискусия, доклад от Кмета на района, обсъждане в Постоянните комисии на СОС, публикуване на сайта на СО, Решение на СОС, възлагане на проектиране, представяне на проекта за разширение „Зоната“, становища и предложения от гражданите и заключителна дискусия, след която се преминава към разчертаване и маркировка на „Зелената зона“.

**Роман Стоянов** отправи питане какви са възможностите за ползване на паркоместа на наемателите на офиси в периметъра на „Зелената зона“.

**Румяна Милова** обясни, че единствената възможност за наемателите на офиси е служебен абонамент за ползване на паркоместа.

**Евелина Митова** направи запитване за статута на терена пред бл. 35, срещу нейния дом на ул. „Царибродска“ 70. Жилищният блок е 9-етажен, с 6-7 входа и в него живеят около 200 семейства. Няма разчергати паркоместа и е изключително затруднено паркирането.

**Румяна Милова** обясни, че при въвеждане на „Зелената зона“ се взема предвид статута на терена. Ако е отреден за зелена площ, там паркирането е забранено. Опитът при въвеждане на „Зона“ за платено почасово паркиране показва, че освен реда, който се създава с нея, се наблюдава и саморегулиране – част от колите, които са паркирали до момента там, като гранична зона до съществуващата към момента „Зелена зона“, търсят възможности за паркиране извън „Зоната“ или се отказват от ползване на личните си

МПС и ползват обществения транспорт. Милова също припомни и промяната на работното време на „Зелената зона“ от 8:30 ч. сутрин до 19:30 ч. вечер, което също облекчава живеещите и улеснява намирането на паркоместа в близост до домовете им и уточни правилата за паркиране в подзоните на „Зелената зона“

**Стефан Петков** направи предложение за промяна в организацията на движение по бул. „Александър Стамболийски“ - да се разреши левия завой преди моста на р. Владайска, за да се улесни движението вътре в квартала, тъй като и в момента е затруднено.

**Румяна Милова** уточни, че такива предложения трябва да се направят в следващия етап, когато се обсъжда конкретния проект за „Зелената зона“.

**Тодор Радев**, „Зона „Б-5“ бл. 8, направи запитване има ли промяна в нормативния ред за ползване на паркоместа в „Зелената зона“ - необходима ли е все още регистрация по постоянен адрес и необходимо ли е същия адрес да е записан в талона на автомобила. Отправено беше и запитване колко паркоместа се предвиждат в периметъра на новото разширение на „Зелената зона“ и колко автомобили има регистрирани в данъчната служба на Района и предложи да се направи анализ при предвиденото разширение на „Зелената зона“.

**Румяна Милова** обясни, че няма промяна в нормативната уредба. В предвиденото разширение на „Зелената зона“ по прогноза ще има около 1400 паркоместа.

**Савина Савова** прие предложението за съпоставяне на регистрираните автомобили и предвижданите паркоместа и пое ангажимент да се направи такава справка.

**Борислав Борисов** уточни, че при разширяването на „Зелената зона“ гражданите могат да правят предложения за промени в реда на движение за еднопосочно, двупосочно движение и за начина на паркиране - успоредно или „рибена кост“.

**Румяна Милова** акцентира, че тези предложения трябва да са законосъобразни и е добре да постъпят писмено в деловодството на районната администрация или в ЦГМ, след което да бъдат обсъдени от Ведомствената комисия по транспорт, организация и безопасност на движението на СО и след това се заверяват в КАТ. В случай, че след въвеждането на направените промени в организацията и реда на движение, се окаже, че се създават затруднения, трафик или предпоставки за ПТП, организацията на движение може отново да се промени. Ведомствената комисия заседава всеки вторник.

**Атанас Симеоновски** подкрепя разширяването на „Зелената зона“ и в качеството си на инвеститор смята, че във връзка с активното строителство в Района трябва да се приеме предложението направено от г-н Петков, както и по-голямо разширение на „Зелената зона“.

**Борислав Борисов** направи кратко обяснение за процедурата на поэтапно разширение на „Зелената зона“ и подчертава, че настоящото предложение не включва жк „Сердика“, защото няма направени предложения за разширяване на „Зелената зона“ в този периметър и според живущите там няма проблем с паркирането в момента. При

необходимост, след съответните процедури, може да се направи разширение на „Зоната“ и в жк „Сердика“.

**Савина Савова** поясни, че при първите обществени обсъждания е имало цели квартали, които не са били застроени тогава на границата на Района до бул. „Константин Величков“ и ул. „Гешов“, които в момента се застрояват. Савова отбеляза и проблем с паркирането на живущите срещу Бизнес център „Сердика“, но на този етап е малко рано разширението на „Зелената зона“ да обхване и тази част от район „Възраждане“.

**Йорданка Николова**, „Зона „Б-5“ бл. 8 отправи питане възможно ли е да се отвори подземната улица в „Зона „Б-5“ и да се използва за паркиране.

**Савина Савова** отговори, че са правени запитвания от районната администрация, имало е и предложение за сформирание на комисия, както и разговори с Главния архитект на София - повечето експерти считат, че при статут на подземна улица е невъзможно тя да се използва за паркиране. Подземната улица е била предназначена за сметосъбиране и сметоизвозване.

**Арх. Николай Диков** допълни, че статутът на подземна улица не допуска използването на улицата за паркиране, защото това не отговаря на противопожарните норми.

**Ангел Семерджиев** подчерта, че след въвеждането на „Зелената зона“ ще се види ударно ефекта от въвеждането ѝ. Районът ще се изчисти от тези автомобили, които с години не се движат и в същото време заемат паркоместа и загрозяват града, което е недопустимо в една европейска държава. Категорична подкрепа ЗА разширяване на „Зелената зона“, което ще доведе до увеличаване на паркоместата за тези, които ползват автомобилите си.

**Савина Савова** още веднъж припомни процедурата. Всичко това се документира и предлага на СОС. След гласуване и одобрение на обхвата на разширението на „Зоната“ се възлага на ЦГМ проектирането на гласуваното разширение. Проектът се обявява публично и отново се прави публично обсъждане за представяне на проекта, приемат се предложения и становища и се прави публична заключителна дискусия с гражданите, които живеят в района на въвеждане на „Зелената зона“ и след това, в съответствие с одобрения проект се разчертава и обозначава новата „Зелена зона“.

**Румяна Милова** уточни, че това отнема 2-3 месеца след гласуването от СОС и зависи и от атмосферните условия.

**Борислав Борисов** информира присъстващите за графика на заседания на СОС.

**Савина Савова** обявява, че гражданите ще бъдат информирани за следващите етапи при въвеждане на разширяването на „Зелената зона“ според новата Наредба за обществени обсъждания.

**Гражданин** отправя питане възможно ли е издаване на винетен стикер на автомобили, които са закупени на лизинг.

**Румяна Милова** обясни, че няма проблем при такъв казус, необходимо е да се представи договора за лизинг.

Савина Савова отново припомни, че винетен стикер за „Зелена зона“ за почасово платено паркиране за първи автомобил на живеещите в района на „Зоната“ е на стойност 100 (сто) лева годишно, а за втори автомобил цената е двойна - 200 (двеста) лева.

След изчерпване на дневния ред, обсъждането беше закрито в 19:05 ч.

Протоколчик:

  
Гергана Килифарева

**ПРИЛОЖЕНИЕ**  
**СПИСЪК НА УЧАСТНИЦИТЕ В**  
**ОБЩЕСТВЕННОТО ОБСЪЖДАНЕ -**  
**ЗАКЛЮЧИТЕЛНА ДИСКУСИЯ**  
**НА 11.12.2017 Г.**

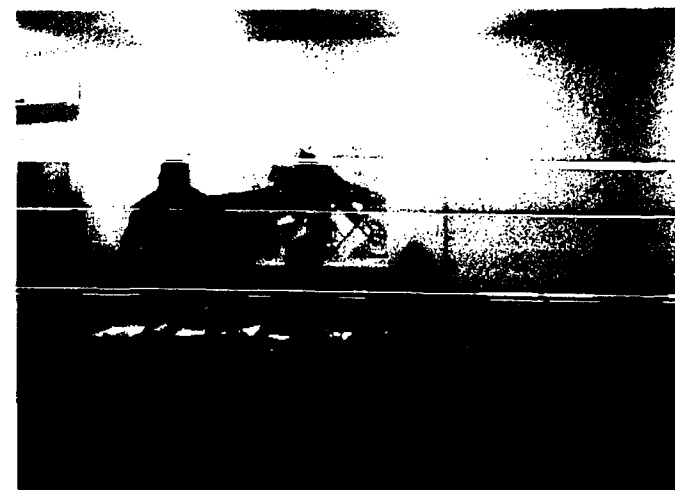
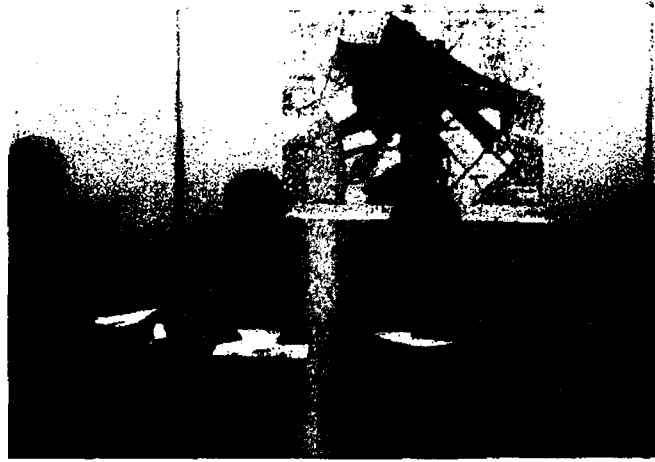
**ПРИЛОЖЕНИЕ**  
**СПИСЪК НА УЧАСТНИЦИТЕ В**  
**ОБЩЕСТВЕНОТО ОБСЪЖДАНЕ -**  
**ЗАКЛЮЧИТЕЛНА ДИСКУСИЯ**  
**НА 11.12.2017 Г.**





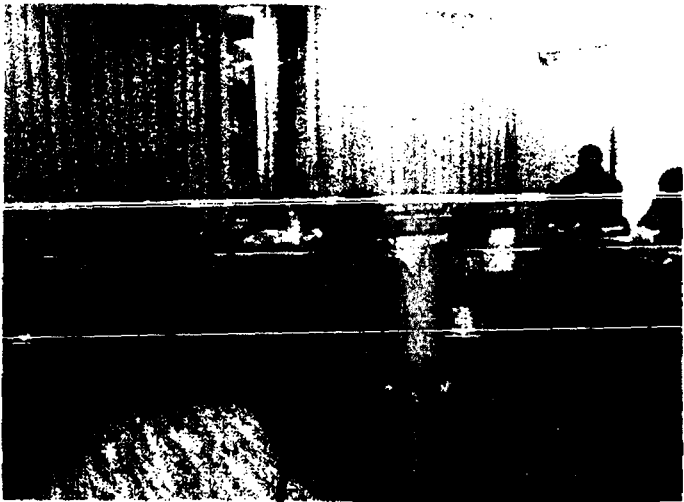


**ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ – ЗАКЛЮЧИТЕЛНА ДИСКУСИЯ ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА „ЗЕЛЕНА ЗОНА“  
ЗА ПОЧАСОВО ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ В РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО НА 11 ДЕКЕМВРИ 2017 Г.**



ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ – ЗАКЛЮЧИТЕЛНА ДИСКУСИЯ ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА „ЗЕЛЕНА ЗОНА“

ЗА ПОЧАСОВО ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ В РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО НА 11 ДЕКЕМВРИ 2017 Г.



**ПРИЛОЖЕНИЕ**  
**„СТАНОВИЩА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ“**

ОДНОВИЧНА СЛУЖБА ЗА РЕГИСТРАЦИЯ И РЕГИСТРАЦИОНЕН ИДЕНТИФИКАЦИОНЕН КАРТИЧКА И ДА. А
020317-TP94-1755/06.12.17
Срок на валидност

ДО Г-ЖА САВИНА САВОВА,  
КМЕТ НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО

**СТАНОВИЩЕ**

От Веселин Тодоров

Живеещ в район „Възраждане“- СО

**УВАЖАЕМА Г-ЖО САВОВА,**

С настоящото становище изразявам подкрепата си за разширяване на „Зелената зона“ за почасово паркиране в район „Възраждане“-СО и конкретно за района около пазара „Димитър Петков“. Живея в този район и в момента паркирането пред блоковете около пазара е изключително затруднено. Често паркоместата са заети през целия ден, а също и има много паркирани автомобили на нерагламентирани за това места, включително и в зелени площи през жилищните сгради. В района на пазара има бусове, които се използват от търговците като складове и с месеци не се движат, с което затрудняват движението и паркирането по ул. „Димитър Петков“ и всички прилежащи около пазара улици

Считам, че въвеждането на „Зелена зона“ е необходимо и чрез него ще се осигури и повече сигурност за живеещите около пазара „Димитър Петков“.

С уважение,

Веселин Тодоров

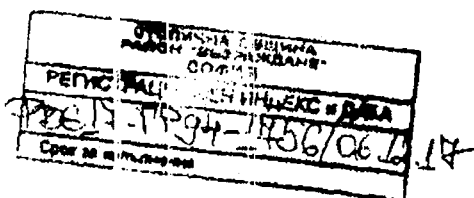


гр. София,

6.12.2017 г.



ДО Г-ЖА САВИНА САВОВА,  
КМЕТ НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО



**СТАНОВИЩЕ**

**От ГЕОРГИ ПОПОВ**

Жител на район „Възраждане“-СО,

ул. „Димитър Петков“ бл. 15-16

**УВАЖАЕМА Г-ЖО САВОВА,**

Запознат съм с предложението за разширяване на „Зелената зона“ за почасово паркиране в район „Възраждане“-СО и изцяло подкрепям това предложение, което е навременно и отговаря на необходимостта от създаване на ред и сигурност за живеещите в района.

В момента в зоната около пазара „Димитър Петков“, ул. „Перник“, ул. „Алдомировска“, ул. „Симеон“ и ул. „Пиротска“ е не само затруднено паркирането, а често и невъзможно, защото в тази зона има много търговски обекти, медицински центрове и офиси.

Разчитам мнението ми да бъде взето предвид и максимално бързо за се въведе „Зелена зона“ в този район.

Бих искал да акцентирам и на необходимостта СО и район „Възраждане“ да провеждат политика на изграждане на паркинги - не само буферни в отдалечените квартали, но и в централната градска част, около метростанциите в центъра.

С уважение,

Георги Попов

гр. София,

6.12.2017 г.

ОТДЕЛЕНИЕ РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“ СОФИЯ
РЕГИСТРАЦИОНЕН №, №КС и ДАТА
8817-1P94-1854/01.2.2017
Срок на валидност

ДО КМЕТА  
НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО

**СТАНОВИЩЕ**

**От Божидар Банков**

**Собственик на имот в район „Възраждане“-СО,**

**УВАЖАЕМА Г-Н/Г-ЖО КМЕТ,**

Запознат съм с предложението за разширяване на „Зелената зона“ за почасово паркиране в район „Възраждане“-СО и го подкрепям в посочените в предложението граници.

Въвеждането на „Зелена зона“ е изключително спешно по ул. „Цар Симеон“, ул. „Димитър Петков“, ул. „Българска моравя“, ул. „Кирил и Методий“ и ул. „Осогово“.

**С уважение,**

**Божидар Банков**

**гр. София**





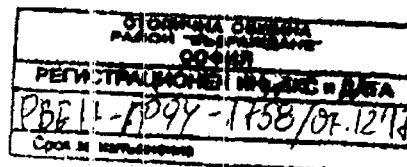


# МАКТЕР КОНСУЛТ ЕООД

ПРОЕКТИРАНЕ, КОНСУЛТАЦИИ, СТРОИТЕЛСТВО, НЕДВИЖИМИ ИМОТИ

София, бул"Т.Александров" 137, ет.7, тел: 0888/505460; 02/8158642;  
02/8158657, факс: 02/8158640 e-mail:makterk@omega.bg,  
www.makterconsult.bg

ДО  
Г-ЖА САВИНА САВОВА,  
КМЕТ НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО



## СТАНОВИЩЕ

От Марин Бакалов,

Собственик на имоти в район „Възраждане“- СО и инвеститор в района

УВАЖАЕМА Г-ЖО САВОВА,

Във връзка с общественото обсъждане на предложението за разширяване на „Зелената зона“ за почасово паркиране в район „Възраждане“-СО считам, че представеното предложение отразява необходимостта на живеещите в района от бул. „Христо Ботев“ до бул. „Константин Величков“ и от бул. „Сливница“ до бул. „Александър Стамболийски“ да бъде урегулирано и улеснено паркирането пред жилищните сгради. В момента за всички живеещи в тази зона, която граничи с досега съществуващата „Зелена зона“ за почасово платено паркиране, е изключително трудно, защото съществуващите паркоместя са зети от паркирани автомобили на собственици, които се стремят да избегнат заплащането и паркират пред жилищата ни.

Считам, че въвеждането на „Зелена зона“ в посочения район ще спомогне, както за спазване на правилата, така и за създаване на спокойствие на живеещите в тази част на район „Възраждане“-СО.

Суважение,

Марин Бакалов

гр. София,  
7.12.2017 г.



РЕГИСТРАЦИЯ	ОБЩИ СЪБИРАТЕЛ	ДАТА
Р/В/П/С/Н-1469/64.12		
№ 1469/64.12		

ДО  
КМЕТА  
НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“ - СО

## СТАНОВИЦЕ

От: Тодор Лъчезаров Тодоров, живущ и председател на Етажна Собственост  
Адрес: ж.к. Зона Б-5, бл. 16, вх. В

33-55 545 715

Относно: Представяне на схема – предложение за разширение на  
„Зелена зона“ за почасово паркиране на територията на район  
„Възраждане“ – СО

Уважаема Г-жо Савова,

Внимателно разгледах схемата и се консултирах със съседите относно предложението на Община Възраждане. Опитвах се да добия повече информация на посочения от Вас телефон в заповедта, но така и не успях в продължение на повече от 5 работни дни. За да съм коректен трябва да кажа, че един единствен път успях да се свържа по телефона, но ми беше съобщено, че инж. Виолета Юркова е в болничен. Това доведе до следните въпроси от моя страна (съгласувано със съседите), които излагам по-долу както следва.

1. Кое обуславя и кой проблем се решава с въвеждането/разширението на Зелена Зона в Зона Б-5? Конкретният район в гледаната си част се състои от жилищни сгради, защо тогава се въвежда Зелена зона?
2. Има ли икономическа обосновка зад решението за разширение на Зелена зона? Ако да, къде е споделена тази информация с обществеността? Ще има ли промени в правилата за движение на ППС, по конкретно ще станат ли някои улици еднопосочни, за да може да се осигурят места за Зелена Зона? За какво ще се използват приходите получени от Зелената Зона, каква част ще останат в нашата община?

3. Как ще се реши проблема с паркирането на живущите конкретно в блок 16, които имат обособено собствено паркинг пространство от задната страна на блока? Ако се въведе Зелена зона в улиците около блока, но не и пред самия блок, всички, които не са живущи от квартала, а временно приходящи, ще идват да паркират точно там, защото е безплатно и няма да заплащат такса Зелена зона. По този начин създавайки неудобство на живущите (и плащащи данъци в община Възраждане), а от друга страна общината няма да получи приходи от ползването на Зелена зона. Как точно е защитен интереса на нас – живущите? Същото важи и за блокове 14-ти, 15-ти и 18-ти, които имат собствен паркинг пред тях, изграден по времето на построяване на блоковете.

Във връзка с горе-изложеното предлагам следните варианти:

1. Запазване на статуквото, тъй като за приходящите има изградени 2 паркинга около парк Възраждане. Не виждам нуждата от създаване на Зелена зона в жилищен квартал.
2. Разширение на Зелена Зона до степен включваща и всички предблокови пространства, за да може живущите да си закупят винетки за паркиране и да имат възможност да паркират пред блока, в който живеят.
3. В случай, че се приеме предложението от Вас план за разширение на Зелена зона, каква е възможността за ограничение на достъпа до предблоковото пространство само за живущи в блока? Визирам поставяне на бариери (може и за сметка на собствениците на жилища), знаци или др.

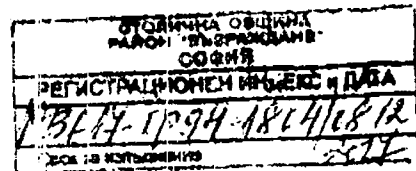
07.12.2017г.

С Уважение,

  
Тодор Тодоров



ДО Г-ЖА САВИНА САВОВА  
КМЕТ НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“



ОТНОСНО: Разширение на "Зелена зона" за почасово паркиране на територията на район „Възраждане“ – СО

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО САВОВА,

Първо бих искала да Ви благодаря за подетата инициатива за въвеждане на почасово паркиране в район „Възраждане“ и по-конкретно, на територията на м. „Зона Б-5“, с което да се осигури нормалното придвижване на автомобили и пешеходци, както и безпроблемното паркиране на живущите в района.

След разглеждане на предложената схема, бих искала да попитам, попада ли в обхвата на бъдещата „Зелена зона“ паркингът на блок 16 (находящ се на улица „Българска моравка“)? В случай, че не попада, как ще се осигури нормалното използване на паркинга от живущите в блок 16? В момента обитателите на блок 16 на практика сме лишени от възможността да паркираме пред домовете си, тъй като паркингът е целодневно зает от автомобилите на работещите в района. Ако след въвеждането на почасово паркиране тази територия остане свободна за паркиране, проблемът за нас, живущите, ще се задълбочи.

Ситуацията около блок 16 е допълнително усложнена и от наличието на комплекс „Спортна София“. Тъй като предвиденият паркинг за ползвателите му е крайно недостатъчен, клиентите на комплекса паркират или на паркинга на блок 16, или в нарушение в активна лента на ул. „Българска моравка“, с което затрудняват придвижването на автомобили. Обичайна гледка е и паркирани автомобили в зелени площи, в кръстовища, като често е невъзможно да се направи завои към паркинга на блок 16 и обитателите сме принудени да сбикаляме, за да стигнем до домовете си. Заради натовареността на района и близостта на блок 16 до бизнес сгради, спортния комплекс и новия парк, за живущите е важно да се уточни какъв ще бъде статутът на паркинга му след въвеждане на „Зелена зона“.

От няколко месеца паркирането в активна лента на улица „Българска моравка“ се превърна в обичайна практика, като целодневно автомобили затрудняват придвижването по двупосочната улица. Прилагам снимка на ситуацията.



С уважение,

ЕВГЕНИЯ КУЦАРОВА,  
„Зона Б-5“, бл. 16  
e-mail: [e.kutsarova@abv.bg](mailto:e.kutsarova@abv.bg)  
Телефон: 0889 700 191

ОБЩИНА ОБЩИНА	
РАЙОН "ВЪЗРАЖДАНЕ"	
СОФИЯ	
РЕГИСТР	НОМЕН ИМЪЛЕС И ДАТА
РДБЕ 17-ТР94-1815/08.12.2017	
Срок за катъриране	

ДО

Г-ЖА САВИНА САВОВА,  
КМЕТ НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“-СО

## СТАНОВИЩЕ

От Марин Сираков,

Собственик на имоти в район „Възраждане“ и инвеститор в района

УВАЖАЕМА Г-ЖО САВОВА,

Във връзка с предложението за разширяване на „Зелената зона“ относно почасово паркиране в район „Възраждане“ считам, че предложението за въвеждането и урегулирането на паркирането на живеещите в район „Възраждане“ от бул. „Христо Ботев“ до бул. „Константин Величков“ и от бул. „Сливница“ до бул. „Александър Стамболийски“ ще улесни паркирането на живеещите в района. Част от гражданите се опитват да избегнат заплащането на платената „Зелена зона“ и спират пред домовете на живущите в района.

Считам, че „Зелена зона“ трябва да бъде въведена в посочения по-горе участък и дори да бъде разширена до ул. „Гюешево“, както беше споменато на общественото обсъждане. Това ще облекчи всички живеещи и работещи в района на община „Възраждане“.

С уважение,

Марин Сираков

гр. София,

7.12.2017 г.



ДО

КМЕТА НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“

Г-ЖА САВИНА САВОВА

ОТДЕЛЕНИЕ ЗА ПАРКИРАНЕ РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“ СОФИЯ	
РЕГИСТРАЦИОНЕН НОМЕР И ДАТА	
РВЕ17-ГР94-1816/08.12.2017	
СРЕДНО СЪСТОЯНИЕ	

СТАНОВИЩЕ

От СЕМЕЙСТВО МИТОВИ,

Собственици на имот и живущи на ул. „Царибродска“ 70

район „Възраждане“

УВАЖАЕМА Г-ЖО САВОВА,

Разгледахме предложението за разширяване на „Зелената зона“ за почасово паркиране в район „Възраждане“-СО и сме съгласни с него и обхвата на новата „Зелена зона“.

В последната година много се усложни паркирането в района, в който живеем, защото има много паркирани автомобили по тротоарите и зелените площи по ул. „Царибродска“, ул. „Зайчар“ и ул. „Перник“, както и във вътрешно кварталните улици и алеи.

За нас като собственици на сграда, както и за наемателите ни, тази ситуация е изключително трудна.

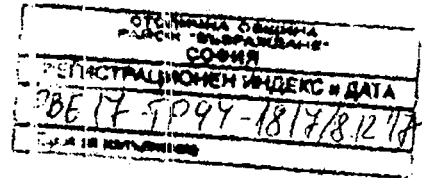
Обръщаме внимание и на големия проблем за квартални за изпълнението на нереализираните улици, които трябва да свържат ул. „Царибродска“ с ул. „Димитър Петков“ и ул. „Царибродска“ с ул. „Зайчар“, което ще облекчи трафика и паркирането и е много необходимо за всички живеещи и работещи в този квартал. Надяваме се, изпълнението на тези улици да стане в максимално кратки срокове през следващата година.

С уважение,

Сем. Митови



ДО Г-ЖА САВИНА САВОВА  
КМЕТ НА РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“



# СТАНОВИЩЕ

ОТ ИВАН АНГЕЛОВ,

СОБСТВЕНИК НА ИМОТ И ЖИВУЩ В РАЙОН „ВЪЗРАЖДАНЕ“

УВАЖАЕМА Г-ЖО КМЕТ – САВИНА САВОВА,

Присътвах на представянето на предложението за разширяване на „Зелената зона“ за почасово паркиране в район „Възраждане“ и се запознах с предложението. Съгласен съм с разширяването на „Зелената зона“ в предложените нови граници. Особено е наложително разширяването по улиците: „Иван Иванов“, „Одрин“, „Овче поле“ и прилежащите в близост улици. В района има много паркирани автомобили на нерегламентирани паркинги – по тротоарите в затревените площи и в улиците около блоковете.

Заедно с разширяването на „Зелената зона“, е необходимо и да се инвестира в изграждането на нови паркинги, както и да се подобри състоянието на улиците - на пътното платно и тротоарите.

С УВАЖЕНИЕ,

ИВАН АНГЕЛОВ

СТОЛИЧНА ОБЩИНА "РАЙОН "ВЪЗРАЖДАНЕ" СОФИЯ
ТРАНСМОНЕН ИНДЕКС И ДАТА РВЕ 17-1094-1818/3.12.2017

ДО  
КМЕТА НА РАЙОН "ВЪЗРАЖДАНЕ"  
Г-ЖА САВИНА САВОВА

## СТАНОВИЩЕ

ОТ НИКОЛАЙ ИНДЖОВ

СОБСТВЕНИК НА ИМОТ И ОФИС В РАЙОН "ВЪЗРАЖДАНЕ"

УВАЖАЕМА Г-ЖО САВОВА,

Живея и работя в район "Възраждане". Разгледах предложението за разширяване на "Зелената зона" за почасово паркиране в район "Възраждане" в интернет. Приемам разширяването на "Зелената зона", защото от повече от година за всички живеещи и работещи в района около ул. "Иван Иванов", "Одрин", "Овче поле", "Българска моравя", както и по ул. "Симеон", паркирането е изключително трудно и за да намерим място се губи изключително много време.

Предлагам да се разгледа въпроса и за изграждане на нови паринги, защото само поставяне на колчета по тротоарите и разширяване на "Зелената зона" няма да реши проблемите с паркоместата на живеещите и работещите в района! Трябва да се обърне внимание и на състоянието на тротоарите и вътрешнокварталните улици, които и в момента са много натоварени и имат нужда от ремонт.

С УВАЖЕНИЕ,

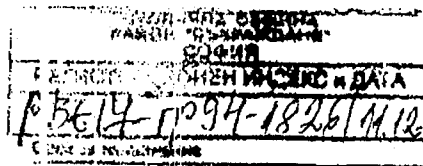
НИКОЛАЙ ИНДЖОВ





ДО  
Г-ЖА САБИНА САВОВА –  
КМЕТ НА РАЙОН ВЪЗРАЖДАНЕ

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО САВОВА,



Във връзка с Обявление на СО Район Възраждане и Ваша заповед за представяне на схема за разширение на „Зелена зона“ за почасово паркиране на територията на район Възраждане в Зона Б-18 и Зона Б-5, Ви уведомявам че за района на блок 8 в жк. Зона Б-5 следва да се направи пълна реконструкция на междублоковите пространства, подземните улици и осветлението за да може да се използва района като зелена зона.

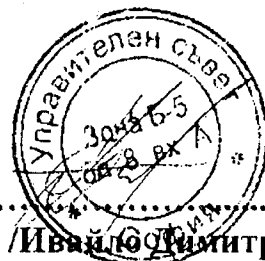
На гърба на бл.7 и бл.8 около и пред входовете на блоковете са поставени тротоарни плочки, които за съжаление са в много лошо техническо състояние – счупени, липсващи, изведени и разтрошени. Ако тази част не бъде включена в зелената зона, но остане свободна за ползване от автомобили, постоянно движение ще бъде изключително опасно за находящата се там детска площадка.

От южната страна на бл.8 пред вх.А и вх.Б от страната на сградата на бившата Софийска вода, се намират стълбове на улично осветление, които не работят от години. Вечер е много тъмно, а по уличката постоянно преминават автомобили на живуци във блока или на приходящи.

Приложение:

1. Снимки на състоянието на междублоковото пространство 13.бр.

С УВАЖЕНИЕ:  
ДОМОУПРАВИТЕЛ  
НА БЛ.8, ВХ.А, ЖК.ЗОНА Б-5



/Иван Димитров/

Тел. 887/248974

моб.

ivo\_vortimid@abv.bg

СТОЛИЧНА ОБЩИНА НАЙОН "ВЪЗРАЖДАНЕ" СОФИЯ	
РЕГИСТР	ИМЕН ИНДЕКС И ДАТА
195614/194-1831/11.12.	
Срещ за извършване на	

До Кмета на общ. „Възраждане“

Г-жа Савина Савова,

Гр. София

## МОЛБА

От Председателя на Управителният съвет на етажна собственост бул. „Александър Стамболийски“ 118, гр. София, Маргарита Богданова, тел. 0898587779

Г-жо Савова,

Моля за Вашето съдействие пред Центъра за градска мобилност и КАТ при проектирането на предстоящата „Зелена зона“ и маркирането на местата за паркиране, *да се има предвид транспортната врата на металната ограда* пред блока ни на бул. „Ал. Стамболийски“ 118 и пред нея да не се поставя колче или маркира място за паркиране! Транспортната врата е единственият вход за коли за специализирана помощ- линейка и пожарен камион, и за тази цел е изпълнена с дължина 400 см. според изискванията на тези служби.

Считам, че молбата на Етажната собственост ще бъде уважена!

С уважение, Пр-л на УС:

  
/М. Богданова/



# ПРОТОКОЛ

Днес, 19.04.2016 г.

в Заседателната зала на район „Възраждане“-СО, София, бул. „Александър Стамболийски“ 62 се проведе обществено обсъждане на направени от граждани предложения за разширяване на „Зелената зона“ за платено паркиране на територията на район „Възраждане“-СО.

Начало на срещата 18:00 ч.

Присъстващи на срещата – общо 42 души.

На срещата присъстваха:

Савина Савова, кмет на район „Възраждане“-СО,

Борислав Борисов, общински съветник, член на Постоянната комисия по транспорт и туризъм на СОС,

Румяна Милова, директор на дирекция „Паркиране и мобилност“ на „Център за градска мобилност“ ЕАД,

Емил Коларов, ръководител на отдел „Паркиране“ в „Център за градска мобилност“ ЕАД,

жители на район „Възраждане“ - домоуправители, представители на институции, бизнеса и неправителствени организации.

Общественото обсъждане се проведе при следния дневен ред:

1. Представяне на постъпилите предложения от граждани за разширяване на „Зелената зона“ за платено паркиране в район „Възраждане“-СО – докладчик Савина Савова, кмет на район „Възраждане“
2. Обсъждане на направените предложения.

По точка 1 от Дневния ред, кметът на район „Възраждане“-СО Савина Савова благодари на присъстващите за проявения интерес и гражданска позиция и ги запозна с постъпили предложения от граждани, живеещи и работещи в Района, за разширяване на „Зелена зона“, както и с резултатите до момента от анкетите, които се провеждат на сайта на Района, във фронт офиса в административната сграда на район „Възраждане“ на бул. „Стамболийски“ 62 и в ТД на НАП „Възраждане“ на ул. „Пиротска“70.

По точка 2 от Дневния ред, кметът на район „Възраждане“-СО Савина Савова даде думата на Борислав Борисов, Румяна Милова и Емил Коларов, които коментираха направените предложения, възможностите за разширяване на „Зелената зона“ и облекчаване на трафика в централната градска част на столицата.

По точка 2 от Дневния ред последва обсъждане и дискусия и бяха направени следните предложения от гражданите:

- Разширяване на „Зелената зона“ на територията на пазара „Димитър Петков“, на ул. „Цар Симеон“ - в участъка от бул. „Христо Ботев“ до бул. „Константин Величков“, в „Зона Б-5“, „Зона Б-18“ и „Зона Б-19“, на ул. „Българска моравя“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Отец Паисий“, ул. „Кирил и Методий“ - от бул. „Христо Ботев“ до ул. „инж. Иван Иванов“;
- Въвеждане на „Бяла зона“, като успешен европейски модел, в зоната за платено паркиране – осигуряване на паркоместа за живущите;
- Осигуряване на допълнителни паркоместа за хора с увреждания;
- Поставяне на антипаркинг колчета на тротоарите на територията на пазар „Димитър Петков“;
- Поставяне на антипаркинг колчета на тротоарите на ул. „Цар Симеон“;
- Изграждане на нови етажни паркинги;
- Изграждане на временни паркинги на общински терени, за които все още няма инвестиционни намерения, за периода до стартиране на процедури за застрояване;
- Изграждане на зарядни станции за електромобили на Женския пазар, пазара „Димитър Петков“, парк „Възраждане“ и парк „Св. Никола“.
- Изграждане на подземни паркинги.

След изчерпване на дневния ред и след приключване на всички изказвания, кметът на район „Възраждане“-СО Савина Савова напомни за обяваното на сайта следващо обществено обсъждане на 26 април 2016 г. в 18:00 ч. в Заседателната зала на район „Възраждане“ на бул. „Александър Стамболийски“ 62 и закри общественото обсъждане в 19:38 ч.

Протоколчик:

Гергана Кирифарева



# ПРОТОКОЛ

Днес, 26.04.2016 г.

в Заседателната зала на район „Възраждане“-СО, София, бул. „Александър Стамболийски“ 62 се проведе обществено обсъждане на направени от граждани предложения за разширяване на „Зелената зона“ за платено паркиране на територията на район „Възраждане“-СО.

Начало на срещата 18:00 ч.

Присъстващи на срещата – общо 38 души.

На срещата присъстваха:

Савина Савова, кмет на район „Възраждане“-СО,

Борислав Борисов, общински съветник, член на Постоянната комисия по транспорт и туризъм на СОС,

Румяна Милова, директор на дирекция „Паркиране и мобилност“ на „Център за градска мобилност“ ЕАД,

Емил Коларов, ръководител на отдел „Паркиране“ в „Център за градска мобилност“ ЕАД,

жители на район „Възраждане“ - домоуправители, представители на бизнеса, институции и неправителствени организации.

Общественото обсъждане се проведе при следния дневен ред:

1. Представяне на постъпилите предложения от граждани за разширяване на „Зелената зона“ за платено паркиране в район „Възраждане“-СО – докладчик Савина Савова, кмет на район „Възраждане“
2. Обсъждане на направените предложения.

По точка 1 от Дневния ред, кметът на район „Възраждане“-СО Савина Савова благодари на присъстващите за проявения интерес и гражданска позиция и ги запозна с постъпили предложения от граждани, живеещи и работещи в Района, за разширяване на „Зелена зона“, предложенията – направени на първото обществено обсъждане, проведено на 9 април 2016 г., резултатите до момента от анкетите, които се провеждат на сайта на Района, във фронт офиса в административната сграда на район „Възраждане“ на бул. „Стамболийски“ 62 и в ТД на НАП „Възраждане“ на ул. „Пиротска“70.

По точка 2 от Дневния ред, кметът на район „Възраждане“-СО Савина Савова даде думата на Борислав Борисов, Румяна Милова и Емил Коларов, които коментираха направените предложения, възможностите за разширяване на „Зелената зона“ и облекчаване на трафика в централната градска част на столицата.

Г-жа Милова обясни подробно каква е процедурата за собствениците, които живеят на територията на „Зелената зона“ и искат да паркират МПС в нея.

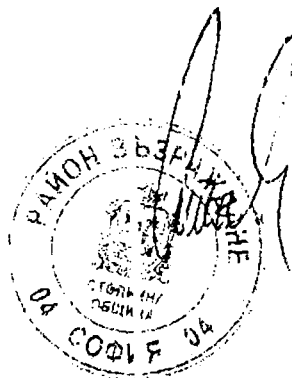
По точка 2 от Дневния ред последва обсъждане и дискусия и бяха направени следните предложения от гражданите:

- Разширяване на „Зелената зона“ на територията на пазара „Димитър Петков“ и на ул. „Цар Симеон“ - в участъка от бул. „Христо Ботев“ до бул. „Константин Величков“.
- Монтиране на антипаркинг калчета, за да се освободят на тротоарите от паркираните коли по ул. „Цар Симеон“ в района от ул. „Опълченска“ до бул. „Константин Величков“ и на територията на пазар „Димитър Петков“;
- Разширяване на „Зелената зона“ в „Зона Б-5“, „Зона Б-18“ и „Зона Б-19“, на ул. „Българска моравя“, ул. „Партений Нишавски“, ул. „Отец Гаисий“, ул. „Кирил и Методий“ - от бул. „Христо Ботев“ до ул. „инж. Иван Ивансв“;
- Търсене на алтернативи за паркиране на собствениците, живеещи в зоните, в които ще се разшири платеното паркиране.
- Отново беше предложено въвеждане на „Бяла зона“, като успешен европейски модел за осигуряване на паркоместа за живущите;
- Осигуряване на допълнителни паркоместа за хора с увреждания;
- Изграждане на нови паркинги;
- Във връзка с предстоящото въвеждане на алтернативен транспорт – електромобили, да се изградят и допълнителни зарядни станции за електромобили в район „Възраждане“-СО;
- Изграждане на подземни паркинги.

След изчерпване на дневния ред и след приключване на всички изказвания, кметът на район „Възраждане“-СО Савина Савова закры общественото обсъждане в 19:45 ч.

Протоколчик:

Гургана Килифарева



#### Приложение 4.

Забележка: В моето писмо до община Дюселдорф, Томас Грошейнрих е попълнил кратки отговори, като ги е оцветил в червен цвят. Аз съм превел тези думи от немски на български и съм оставил същия цвят за прегледност.

Уважаеми господин Грошейнрих,

Благодаря Ви за предоставената информация за град Щутгард.

За да направя изследването си и въз основа на него да посоча добри практики решили проблема с паркирането в чужбина, са ми необходими конкретни данни. Моля, бихте ли попълнили сравнителната таблица и да посочите отговорите на следните въпроси?

Град	Зони за кратковременно паркиране	Брой места в паркингите	Брой автомобили в града	Брой жалби относно паркирането	Брой жители в града
София	28 874	3 000	820 803	2 741	1 241 675
Дюселдорф	12.000 в публично пространство	Гаражи за паркиране с 16 000 места	352 000 превозни средства + 300 000 пътуващи през деня	1.000/а	639.000
Щутгард	?	?	?	?	?

Задължително ли е осигуряването на гаражи в новопостроените жилищни сгради и има ли изключения? В кой Ваш закон и член е описано това задължение?

Вижте строителните разпоредби за провинция Северен Рейн-Вестфалия (Държавни строителни разпоредби 2018 - BauO NRW 2018) §48

Имате ли държавна/общинска политика за ограничаване броя на автомобилите, като например високи данъци за старите автомобили, високи мита за внос на автомобилите или други подобни? Какви са размерите на коефициентите образувачи данъка за старите автомобили, ако съществува при Вас такъв данък?

неизвестен

Що се отнася до препоръката Ви да се обърна към Берлин, ще се радвам да разширя изследването си и върху него, особено ако бъдете така добър да ме свържете с Вашия колега.

Няма контакт



## Приложение 5

### Превод на кореспонденция с община Дюселдорф

Многоуважаеми г-н Димитров,

Вашето писмо бе препратено при мен за отговор.

Първо би било интересно, доколко градовете Дюселдорф (регионално свързано 300.000 пътуващи ежедневно, 400.000 регистрирани автомобили) и София биха били сравними. Освен това би трябвало да се сравнят помежду си националните Правилниците за движение по пътищата (при доказан натиск за паркиране - при включване на съществуващите частни паркинги - в Германия е възможно да се даде предимство на живеещите при съблюдаването на паркиращите за кратко време. В Дюселдорф междуременно има 31 така наречени области за паркиране на живущите, които са на разположение на паркиращите и живущите за кратко време.

Наредбата за таксите за паркиране е общински правилник, който определя основни правила за Дюселдорф (степенувани такси и времена според централността актуално в три зони)

В централната част на центъра на разположение са приблизително 16.000 места в обществено ползваните паркингови сгради, които винаги посочват свободния потенциал. Основните проблеми при паркиране възникват в гъсто засроените учредителни области без значителни частни потенциали за паркиране.

Разкажете повече за София, тогава могат от тук да се съпоставят информации от Дюселдорф.

С           приятелски  
поздрав           по  
поръчение

## Приложение 6

Превод на кореспонденция с община Дюселдорф.

Уважаеми г-н Димитров

Благодаря ви за вашите портрети в София. Извинете, че останах на немски език:

Мисля така

- Таксите за паркиране се адаптират към дохода в България (Дюселдорф 2,90 € / ч) - тук бихте могли да намалите максималното време за паркиране, ако има частни алтернативи  
- схемата за паркиране на резидент е на практика изчерпана от немска гледна точка (в Германия максималната цена за пропуск е 30 € / а)

-В отделни градове в Германия се въвеждат изключения за паркиране в централните места на града

Щутгарт:

Регулиращите винтове

Подобряване на обществения транспорт

създайте частни паркоместа

Защитете пътеките с стълбове

вие също знаете

С уважение

от името

## Приложение 7

Превод на кореспонденция с община Дюселдорф.

Здравейте г -н Димитров

Пандемията първоначално разтърси цялото поведение при паркиране в Германия.

Почти нямаше нужда от краткосрочно паркиране. Вместо това нашите жилищни райони без частни паркоместа са „препълнени“ поради домашния офис и съответно паркингите на работодателите бяха полупразни.

Сега ситуацията се нормализира.

На вашите въпроси

1. Самият град не строи или (все още) експлоатира паркови структури в града
2. Можете да намерите заетостта на частно управляваните структури за паркиране, свързани към системата за динамично насочване при паркиране в разширения център на града на адрес
3. Решението на проблема с паркоместото е по същество частно, както по отношение на собствеността на автомобила (причина!), Така и като покрива изискванията за пространство за всички цели на паркиране (работа, пазаруване, отдих, живот) (последница!).

В бъдеще публичното улично пространство ще бъде достъпно само в ограничена степен - вероятно с разширена оферта за P&R в покрайнините.

За да смекчи произтичащите и ескалиращи конфликти, градът (както вероятно е известен) е предприел действия: Насърчаване на екологичната мрежа, управление на паркоместата в публичните пространства

Оттук не може да се направи никакво изявление относно планирането или времето на изграждане на парковото строителство.

Надявам се да кореспондирате с други общини в Европа по този въпрос и да останете

## Приложение 8

Устав на столицата на щата Дюселдорф за подмяна на паркоместа  
от 28.08.2019г

Fundstelle der Veröffentlichung

Дюселдорфски официален вестник номер 37 от 14.09.2019 г

Редакционен статус: октомври 2019 г

На заседанието си на 4 юли 2019 г. Съветът на град Дюселдорф реши въз основа на раздел 7 от Общинския кодекс за провинция Северен Рейн-Вестфалия във версията, публикувана на 14 юли 1994 г. ( GV NRW 1994, стр. . 666), последно изменен със закон от 23 януари 2018 г. ( GV NRW 2018, стр. 90) и §§ 48, параграф 3, изречение 2 № 8, 89, параграф 1, № 4 от Правилника за строителство на щата Север Рейн-Вестфалия от 21 юли 2018 г. ( GV NRW 2018 No. 19, стр. 421 ff.) прие следния устав:

### § 1

Ако създаването на необходимите паркоместа или гаражи ( Раздел 48 ( 1) BauO NRW ) не е възможно или е възможно само с големи затруднения, органът за надзор на сградите може, в съгласие с град Дюселдорф, да се откаже от създаването на места за паркиране, ако за продукцията се задължава да плати парична сума на град Дюселдорф в съответствие с този устав. Използването на паричните суми се основава на раздел 48 ( 4) BauO NRW .

### § 2

(1) В град Дюселдорф са определени следните териториални зони:

#### I териториална зона

Die Gebietszone I wird durch die gestrichelte Linie im Gebietszonenplan umgrenzt. Dies entspricht einer Eingrenzung von der Oberkasseler Brücke, der Hofgartenrampe, der Maximilian-Weyhe-Allee, der Hofgartenstraße, der August-Thyssen-Straße, der nördlichen Grundstücksgrenze des Schauspielhauses, der Goltsteinstraße, der Louise-Dumont-Straße, der Pempelfor-ter Straße, der Straße "Am Wehrhahn", den Bundesbahnanlagen in Richtung Hauptbahnhof bis zur Ackerstraße, den Bundesbahnanlagen in südöstlicher Richtung bis zur Werdener Straße, der Werdener Straße, dem Oberbilker Markt, der Eisenstraße, den Bundesbahnanlagen, der Hüttenstraße, der Helmholtzstraße, dem Für-stenwall, der Talstraße, der Kirchfeldstraße, der Elisabethstraße, der Herzogstraße, der Rhein-kniebrücke bis zur Strommitte und dem Rhein-strom bis zur Oberkasseler Brücke jeweils ein-schließlich.

## Gebietszone II

Die Gebietszone II umfasst das Gebiet außerhalb der Gebietszone I, das umgrenzt wird durch die durchgezogene Linie im Gebietszonenplan. Dies entspricht einer Eingrenzung von der Theodor-Heuss-Brücke, der Rotterdamer Straße, der Grünwaldstraße, der Kaiserswerther Straße, dem Edith-Stein-Weg, der Danziger Straße, der Johannstraße, der Heinrich-Ehrhardtstraße, der Grashofstraße, der Heinrichstraße, dem Düsselbach, der Simrockstraße, der Grafenberger Allee, dem Düsselbach, dem Heinzelmännchenweg, einer ca. 150 m südwestlich verlaufenden Linie, einer südöstlich bis zum Rubezahlweg verlaufenden Linie, dem Rubezahlweg, dem Flinger Richtweg, dem Hellweg in nordwestlicher Richtung, den Bundesbahnanlagen in südwestlicher Richtung zur Dorotheenstraße, der Dorotheenstraße, der Kettwiger Straße, der Werdener Straße bis zu den Bundesbahnanlagen, der Fichtenstraße, der nordöstlichen Grenze der Bundesbahnanlagen, der Gruitener Straße, der Ronsdorfer Straße, der Mindener Straße, der Heerstraße, den Bundesbahnanlagen bis zur Karl-Geusen-Straße, den Bundesbahnanlagen in westlicher Richtung bis zur Straße "Auf'm Hennekamp", der Straße "Auf'm Hennekamp", der Kopernikusstraße, dem Südring, der Völklinger Straße, dem Hemmersbachweg, der Hammer Straße, der Franziusstraße, einer nordwestlich verlängerten Linie der Franziusstraße, einer nordöstlich verlängerten Linie bis zum Hafenbecken A, der Nordgrenze der Landzunge, auf der sich die Speditionsstraße befindet, einer Verbindungslinie der Spitzen, der beiden Landzungen bis zur Mitte des Rheinstromes, dem Rheinstrom in westlicher Richtung bis zur Höhe des Lotsenweges, dem Lotsenweg, in Verlängerung des Lotsenweges bis zur Brüsseler Straße, der Brüsseler Straße bis in Höhe der Hansaallee, der Hansaallee, der Luegallee, der Quirinstraße, der Nierkasseler Straße, der Johannsenstraße, in Verlängerung der Johannsenstraße bis zur Askanierstraße, der Askanierstraße, dem Kaiser-Friedrich-Ring bis zur Theodor-Heuss-Brücke jeweils einschließlich.

## Gebietszone III

Die Gebietszone III umfasst das Gebiet der Stadt, das außerhalb der Gebietszonen I und II liegt.

(2) Die Abgrenzung der Gebietszonen ist in dem beigefügten Plan durch rote Umrandungen dargestellt. Der Plan ist Bestandteil der Satzung.

## § 3

(1) Unter Zugrundelegung eines Vom-Hundert-Satzes von 80 % der durchschnittlichen Herstellungskosten einschl. der Kosten des Grunderwerbs wird der Geldbetrag je Kfz- oder Garagenstellplatz wie folgt festgesetzt

Ablösefall Wohnen

in der Gebietszone I

auf 6.135,00 Euro

in der Gebietszone II

auf 5.365,00 Euro

in der Gebietszone III

auf 3.575,00 Euro

Sonstiger Ablösefall

in der Gebietszone I

auf 12.270,00 Euro

in der Gebietszone II

auf 10.735,00 Euro

in der Gebietszone III

auf 7.155,00 Euro

§4

Diese Satzung tritt am Tage ihrer Bekannt-machung in Kraft.

Nach oben

Aktuelles

News

Events

## Приложение 9

Какво представлява „Traffic index“?

1. Време изкл. Индекс - е оценка на недоволството поради дългите часове на пътуването. Предполага се, че недоволствеността от времето за преместване нараства експоненциално с всяка минута, след като пътуването до един път е по-дълго от 25 минути. Time Exp. Index

2. Индекс на неефективност - оценката на неефективността в трафика, с висока неефективност, която предполага шофиране, продължителни периоди на придвижване и др. Целта е да се направят повече измервания на икономии от мащаба в трафика. Inefficiency Index

3. Индексът на емисиите на CO<sub>2</sub> - е оценка на потреблението на CO<sub>2</sub>, дължащо се на времето за трафик. Измервателната единица е грамове за обратното пътуване. За да се изчисли средната оценка на емисиите в грамове за едно напускане за работа, разделете тази стойност на 2.

4. Индекс на време - е средно еднопосочно време, необходимо за транспортиране, в минути. Time Index.

Индексът на движението е съставен индекс на времето, изразходвано в трафика, дължащо се на пътуване до работното място, оценка на недоволствението по време на потреблението, изчисляването на потреблението на CO<sub>2</sub> в трафика и цялостната неефективност в системата за движение. Traffic Index.





## Приложение 10

Данни за зоните за почасово платено паркиране в София за периода от 2006 г. до 2018г.

	Година	Общ брой паркоместа	Брой отговори по подадени жалби	Брой подадени жалби
1.	2006		486	
2.	2007	4 969	519	
3.	2008	8 957	627	
4.	2009	10 780	736	
5.	2010	11 780	760	
6.	2011	11 880	564	
7.	2012	16 607	785	875
8.	2013	16 639	903	988
9.	2014	16 666	1089	
10.	2015	16 782	1315	1614
11.	2016	16 642	1646	2225
12.	2017	21 580	1876	2611
13.	2018	28 874	2243	

Източник: Център за градска мобилност към Столична община





# СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "КРАСНО СЕЛО"

1612 София, бул. "Цар Борис III" 124, тел.: 02/895 11 00, факс: 02/895 11 72  
www.krasnoselo.net

ДО  
Г-Н ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА  
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ  
УЛ. „МОСКОВСКА“ № 33  
СОФИЯ 1000



Столична община

Входящ №  
СОА17-ВКО8-17168

Регистриран на 21.12.2017

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



## ДОКЛАД

### ОТ ХРИСТО АПОСТОЛОВ – КМЕТ НА РАЙОН „КРАСНО СЕЛО“

**ОТНОСНО:** Предложение за въвеждане на зелена зона за почасово паркиране на територията на район „Красно село“ в м. „Крива река“, в границите между бул. „Ген. Ед. Тотлебен“, бул. „Пенчо Славейков“, ул. „Св. Георги Софийски“ и бул. „Акад. Ив. Евст. Гешов“ и в м. „Еврейски гробища“ в границите между бул. „Ген. М. Д. Скобелев“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“, ул. „Йоаким Кърчовски“ и ул. „Добруджански край“.

### УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕРДЖИКОВ,

Моля, на основание чл. 21, ал. 1, т. 8 и т. 19 от Закона за местното самоуправление и местната администрация да бъде въведена зелена зона за почасово паркиране на територията на район „Красно село“ в м. „Крива река“, в границите между бул. „Ген. Ед. Тотлебен“, бул. „Пенчо Славейков“, ул. „Св. Георги Софийски“ и бул. „Акад. Ив. Евст. Гешов“, и в м. „Еврейски гробища“ в границите между бул. „Ген. М. Д. Скобелев“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“, ул. „Йоаким Кърчовски“ и ул. „Добруджански край“.

### I. Обосновка.

Много 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.

Поради невъзможността да бъдат поставени антипаркинг съоръжения по тротоарите, както и да бъдат незабавно санкционирани и принудително премествани всички автомобили, паркирани върху тротоарите и зелените площи, които застрашават живота и здравето на гражданите, и унищожават публична общинска собственост се създават конфликти, които довеждат до саморазправа между пешеходци и шофьори.

На основание на чл. 20 от Наредбата за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие на територията на Столична община, приета с Решение № 661 по протокол № 41 от 12.10.2017 г. на СОС и мои заповеди с № РКС17-РД09-543/02.11.2017 г. и № РКС17-РД09-547/06.11.2017 г. в административната сграда на района бяха проведени две обществени обсъждания

- На 09.11.2017 г. беше проведено обществено обсъждане на предложението



въвеждане на зелена зона в м. „Крива река”, на което присъстваха управители и представители на Етажните собственици, представител на центъра за градска мобилност – г-жа Румяна Милова и бе поканенен протоколчик – стенограф.

Мнозинството от присъстващите изказаха своето мнение за въвеждане на зелена зона.

В десет дневен срок от проведеното обсъждане в районната администрация са представени мнения на граждани и протоколи от проведени общи събрания на етажните собственици, от които е видно, че болшинството са за въвеждане на зелена зона в м. „Крива река”.

- На 16.11.2017 г. беше проведено обществено обсъждане на предложението за въвеждане на зелена зона в м. „Еврейски гробища”, на което присъстваха управители и представители на Етажните собственици и живущи в м. „Еврейски гробища”, и поканения протоколчик – стенограф.

Болшинството от присъстващите изразиха мнение за въвеждане на зелена зона м. „Еврейски гробища”.

В десет дневен от проведеното обсъждане в районната администрация са представени мнения на граждани и протоколи от проведени общи събрания на етажните собственици с приложени подписи, от които е видно, че болшинството са за въвеждане на зелена зона в м. „Еврейски гробища”.

От протоколчика – стенограф са представени в районната администрация протоколите от двете обществени обсъждания.

## II. Правно основание:

Чл. 21, ал. 1, т. 8 и т. 19 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, чл. 54, чл. 55 и чл. 56 от Наредбата за организация на движението на територията на Столична община.

Предвид изложеното и с оглед разрешаване на проблема с паркирането предлагам Столичен общински съвет, да приеме предложението за разширяване на „Зелена зона” на територията на район „Красно село” в обхват, определен в границите на бул. „Ген. Ед. Тотлебен”, бул. „Пенчо Славейков”, ул. „Св. Георги Софийски” и бул. „Акад. Ив. Евст. Гешов” и в границите на бул. „Ген. М. Д. Скобелев”, бул. „Ген. Ед. Тотлебен”, ул. „Йоаким Кърчовски” и ул. „Добруджански край”.

С уважение,

**ХРИСТО АПОСТОЛОВ**

Кмет на район „Красно село”

Съгласувал:

Любомир Миладинов

Главен юристконсулт

Изготвил:

Инж. Веска Савова

Главен инженер





# СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "КРАСНО СЕЛО"

1612 София, бул. "Цар Борис III" 124, тел.: 02/895 11 00, факс: 02/895 11 72  
www.krasnoselo.net

## ЗАПОВЕД

№. РК 077-РД 09-543, 02.11.2017

На основание на чл. 127, ал. 1 от ЗУТ, във връзка с чл. 20 от Наредбата за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройство на територията на Столична община, приета с Решение № 661 по протокол № 41 от 12.10.2017 г. на СОС и във връзка с провеждане на обществено обсъждане,

## НАРЕЖДАМ:

Да се проведе представяне на схема – предложение за разширение на зелена зона за почасово паркиране на територията на район „Красно село” в м. „Крива река”, в границите между бул. „Акад. Иван Евст. Гешов”, бул. „Ген. Ед. Тотлебен”, бул. „Пенчо Славейков и ул. „Св. Георги Софийски” на 09.11.2017 г. от 17,30 часа в сградата на район „Красно село” – бул. „Цар Борис III” № 124, заседателна зала на II етаж.

Писмени становища по схемата - предложение за разширение на зелената зона за почасово паркиране на територията на район „Красно село” в м. „Крива река”, се адресират до кмета на район „Красно село” и се подават във фронт - офиса на район „Красно село” в четирнадесетдневен срок от представяне на схемата. Становищата трябва да съдържат общ коментар и конкретни мотивирани предложения, доказателства за пропуснати ползи от невъвеждането на други варианти.

Становища, постъпили след определения срок не се приемат.

При постъпване на писмени становища, същите се систематизират от комисия, назначена с отделна заповед на кмета на район „Красно село”, която да изготви обобщаващ доклад.

Определям инж. Иван Дамяновски да дава допълнителна информация по времето на изготвяне на становищата.

За приключване на общественото обсъждане в сградата на район „Красно село”, в заседателната зала на II етаж да се проведе обществена дискусия. За участие в дискусията задължително се поканват лицата, представили писмени становища и екипа разработил проекта за почасово паркиране на територията на район „Красно село” в м. „Крива река”.

Настоящата заповед да се оповести на информационното табло в сградата на районната администрация, на официалния уеб сайт на район „Красно село” и да се връчи на инж. Иван Дамяновски за сведение и изпълнение.

**ХРИСТО АПОСТОЛОВ**

Кмет на район „Красно село”





# СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "КРАСНО СЕЛО"

1612 София, бул. "Цар Борис III" 124, тел.: 02/895 11 00, факс: 02/895 11 72  
www.krasnoselo.net

## ЗАПОВЕД

№ РХС 17 РД 09-547 /  
06.11.17

На основание на чл. 127, ал. 1 от ЗУТ, във връзка с чл. 20 от Наредбата за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройство на територията на Столична община, приета с Решение № 661 по протокол № 41 от 12.10.2017 г. на СОС и във връзка с провеждане на обществено обсъждане,

## НАРЕЖДАМ:

Да се проведе представяне на схема – предложение за разширение на зелена зона за почасово паркиране на територията на район „Красно село“, м. „Еврейски гробища“, в границите между бул. „Ген. М. Д. Скобелев“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“, ул. „Йоаким Кърчовски“ и ул. „Добруджански край“ на 16.11.2017 г. от 17,30 часа в сградата на район „Красно село“ – бул. „Цар Борис III“ № 124, заседателна зала на II етаж.

Писмени становища по схемата - предложение за разширение на зелената зона за почасово паркиране на територията на район „Красно село“ в м. „Еврейски гробища“, се адресират до кмета на район „Красно село“ и се подават във фронт - офиса на район „Красно село“ в четирнадесетдневен срок от представяне на схемата. Становищата трябва да съдържат общ коментар и конкретни мотивирани предложения, доказателства за пропуснати ползи от невъвеждането на други варианти.

Становища, постъпили след определения срок не се приемат.

При постъпване на писмени становища, същите се систематизират от комисия, назначена с отделна заповед на кмета на район „Красно село“, която да изготви обобщаващ доклад.

Определям инж. Иван Дамяновски да дава допълнителна информация по времето на изготвяне на становищата.

За приключване на общественото обсъждане в сградата на район „Красно село“, в заседателната зала на II етаж да се проведе обществена дискусия. За участие в дискусията задължително се поканват лицата, представили писмени становища и екипа разработил проекта за почасово паркиране на територията на район „Красно село“ в м. „Еврейски гробища“.

Настоящата заповед да се оповести на информационното табло в сградата на районната администрация, на официалния уеб сайт на район „Красно село“ и да се връчи на инж. Иван Дамяновски за сведение и изпълнение.

ХРИСТО АНДОНОВ

Кмет на район „Красно село“



# СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН „КРАСНО СЕЛО“

## Стенографски протокол

### **ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЗЕЛЕНА ЗОНА ЗА ПОЧАСОВО ПАРКИРАНЕ НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН „КРАСНО СЕЛО“**

състояло се на 9 ноември 2017 година  
в заседателната зала на Район „Красно село“

С о ф и я, четвъртък, 9 ноември 2017 година

/ Начало 17.30 часа /

#### **О Т К Р И В А Н Е**

**ХРИСТО АПОСТОЛОВ** – кмет на Район „Красно село“

Добър ден! Да представя хората около тази маса. Госпожа Румяна Милова от Центъра за градска мобилност, която може да отговори на всеки един от вашите въпроси на този етап от обсъждането.

Главният архитект на района Христо Кючуков. Главният инженер на района Веска Савова. Господин Любомир Миладинов – юрисконсулт. Госпожа Мина Йоргова от Градоустройство. Иван Дамяновски, който отговаря за поддръжката на района. Госпожа Юлия Георгиева, която отговаря за етажната собственост в района. Нора Пиперевска е PR на района.

Естествено това няма да бъде основната част на обсъждането, тъй като с толкова малко хора нито „против“ или „за“ можем да вземем решение за подобно нещо. Знаете, че миналата година направихме едно обсъждане,

което мина и по етажните собственици. Там имаше положително намерение на хората да има зона, но за съжаление във времето се забавихме, тъй като други два района с по-големи параметри трябваше да влезнат. И междувременно влезна нова наредба за обществените обсъждания и ние сме длъжни да проведем отново това обществено обсъждане по всички правила на новата наредба. Имате възможността да питате и Центъра за градска мобилност неща, които вероятно ви вълнуват.

Истина е, че хаосът на паркиране в града е доста сериозен, особено във вашия квартал, в който от едната страна са всички болници. Улица „Георги Софийски“ е реално със „зона“. И хората, които имат нужда от медицинска помощ, предпочитат да не плащат зоната, а да влезнат във вашите вътрешно-квартални улици и съответно да оставят там автомобилите си с часове. И това според мен създава проблем по отношение на самите вас да паркирате, създава и хаос, тъй като паркирането е навсякъде на регламентиранни и нерегламентирани места.

Всички знаете много добре, че единственият начин да се справим с това нещо не е свързано само със „зоната“, но това е за съжаление в сегашната действителност, тъй като както виждате не обвинявам нито МВР, нито който и да било, но контрол върху паркирането не може да бъде осъществен по друг начин. Не защото не желаем, а защото не може да бъде реализирано. Всички сме свидетели как на патрулиращи полицаи им паркират едва ли не „върху краката“ и те не вземат отношение, защото много трябва да пишат. За да оправим нещата, а мен ме интересува специално район „Красно село“, трябва да преглътнем някои неща. Поне това е мое лично мнение. Вие имате думата да кажете така ли е или не. За мен вкарването на зона е вкарване на ред. По никакъв начин Район „Красно село“ няма да се облагодетелства чисто финансово от това нещо. Напротив, считам че тротоарите, които ще направим, и за в бъдеще ще бъдат запазени във вида, в който са направени. А не да правим и след това да се качват автомобили и да ги чупят.



Давам ви думата. Всеки, който има желание, може да каже мнението си.

#### Разисквания

**БОЯН ГЕОРГИЕВ:** Живея на ул. „Ами Буе“ 18 и ул. „Баница“. Домууправител съм. Моите съседи в блока, а той е с три входа, с нетърпение чакаме кога най-после ще се случи тази зелена зона. Защото точно по ул. „Ами Буе“ се направиха миналата година тротоарите. Асфалтираха се. Това няма да продължи дълго, защото колите се качват по тротоарите. Жалко. А нашата кооперация и много хубава кооперация, ние не сме пряко заинтересовани, защото имаме 51 гаража под кооперацията. Но хората не могат да се придвижат по тротоарите. И ще бъде грехота да се унищожат тези вложения. Имам поглед върху това, което се случи на ул. „Лайош Кошут“, на ул. „Иван Рилски“, а това е точно зад „Пирогов“. Преди там беше също невъзможно да се паркира. А сега напълно спокойно човек може да си паркира и пред кръвния център „Цибалаб“ примерно може да спре точно отпред. Едно талонче от 50 ст. и след 15 минути излиза и си тръгва. Това е мнението на моите съкооператори, ако го вземете предвид. Чакаме с нетърпение това да се случи.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Разбира се, че ще го вземем предвид. Още един път се извинявам за неудобството, което ще бъде създадено на вас, домоуправителите, да съберете още един път хората. Но трябва по някакъв начин документално да бъде изразено при нас това нещо, за да имам основание да внеса доклада. Така че всичко, което казахте, е абсолютен факт. Със сигурност има хора, които са противници на тази идея. Със сигурност има хора, които дават апартаменти под наем нерегламентирано и не могат да получат услугата, т.е. да си платят за годината това талонче, което е за паркиране и им създава проблем. Но със сигурност ще има ефект и съм на мнение, че трябва да го направим. Не съм човек, който ще си наложи мнението, но съм човек, който съм обиколил половината свят и искам да ви уверя, че няма място, където да е безплатно

паркирането. Няма такова място и мисля, че хората са минали преди нас по този път, по който ние вървим.

**КАЛИН ЙОРДАНОВ:** Искам да задам един много съществен въпрос. След като се наложи зелената зона, аз съм за нея, какво ще се случи с хората, които притежават МПС-та и ги спират при кооперациите си? Ще има ли някаква отстъпка и ще има ли абонамент? Става въпрос за живущите, които притежаваме коли.

**РУМЯНА МИЛОВА:** По принцип съгласно Наредба за организация на движението на територията на Столична община, Общинският съвет е взел решение и в тази Наредба има раздел, който третира въпроса *локално платено паркиране*. Това е услуга, която общината предоставя на домакущите в зоните за почасово платено паркиране. В зелена зона цената за ползване на тази услуга е в размер на 100 лв. за една година.

Какво представлява тази услуга. Този, който отговаря на условията, получава винетен стикер срещу 100 лв. и има право да паркира в каре от улици в близост до дома. Тъй като в момента обсъждаме този район най-вероятно ще се вземе решение целия район да бъде една подзона. Дори в останалата част от сега съществуващата зона те са и по-големи дори. Така че всеки, който получи винетен стикер и живее независимо къде, той ще има право с него да паркира на всичките тези улици където си намери място. Но практиката показва, особено в „Лозенец“, тъй като и вашият район е с преобладаващо жилищни блокове, не е както в центъра, нашите очаквания като експерти е да се получи нещо подобно както в „Лозенец“. В „Лозенец“ изведнъж се оказаха толкова свободни места след като въведохме зоната, дори една госпожа казва: „Знаете ли, аз не съм виждала улиците толкова свободни от коли откакто съм била дете. Тя горе-долу е около 60-годишна.

Да се върна пак на това кой може да се възползва от тази услуга. Всеки, който живее в обхвата на зоната в долната подзона и е член на домакинството на собственика на даден апартамент, на дадено жилище, без значение дали ще е апартамент или къща, членовете на неговото

домакинство могат да кандидатстват за винетен стикер, разбира се и съсобственици на даден автомобил. Също могат да се възползват и граждани, които ползват служебни автомобили, но по надлежния ред трябва да докажат това. Различни са вариантите. Било то с документ от управителя на дружеството, в което работи, че му е предоставен служебен автомобил за ползване и за лични нужди. Така че включително и тези граждани могат да се възползват от това право. Има изискване адресната регистрация, постоянният адрес на заявителя да бъде на мястото, в което живее, и съответно и автомобилът му да бъде регистриран на това място. Това са изискванията.

По принцип искам да ви кажа, че всички документи, които се декларират пред нас, се проверяват от компетентни органи. Имаме контакти и договори за сътрудничество с НАП, с общините контактуваме. Правят се проверки на места, защото за съжаление има доста хора, които се опитват да заобиколят правилата, работят там и искат да се възползват от тази сума, която е за домуващи. И всичко това, което правим ние от Центъра за градска мобилност, са тези проверки и стриктно спазване на правилата, което е с цел да защитим интересите на домуващите. Защото ако ние толкова лесно раздаваме винетките, пак няма да има място за домуващите. С това обяснявам защо изискванията на някои хора могат да се видят, че са доста строги.

Постоянно следваме опита на големи и малки европейски градове. На места има и доста по-рестриктивни мерки.

**КАЛИН ЙОРДАНОВ:** Точно какво ще се случи с асфалтовите настилки на улиците? Като цяло улицата, на която аз живея, е в критично състояние. В последните 20 години се правят някакви пълни пародии на асфалтирания. В локви минават хора и изсипват асфалт. След три седмица това нещо го няма. Отделно има едни междублокови пространства, които са лунна повърхност и там обичайно спират повечето коли. Ще има ли нещо за

тези пространства? Ще бъдат ли обособени паркоместа или ще си останат в този вид?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Аз може би трябва да ви отговоря. Всички места в такива междублокови пространства, които се водят за паркинги, естествено няма да ги оставим в този вид. Но всички места, които са зелени площи и са превърнати в паркинги по един или по друг начин, няма как да бъдат паркинги. Може би някой ще зададе въпроса паркингът пред блока ще бъде ли зона? Да, ще бъде зона всеки един паркинг, който е общински. Всеки който е частен, съответно собствениците имат земя, няма да бъде зона. Така че във всички случаи, за да може да оправим нещо, трябва да започнем от някъде. Аз не зная на коя улица живеете.

КАЛИН ЙОРДАНОВ: На ул. "Виктор Григорович".

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Специално ще проверя кога са слагали асфалт във вода.

КАЛИН ЙОРДАНОВ: Точно преди три месеца. Корените на дърветата са надигнали паветата. Една част от улицата е с павета и нататък продължава с асфалт. Дърветата са отрязани. Тротоарите са в много лошо състояние. Преди три, четири месеца се хвърли някакъв асфалт да се позапълнят някакви дупки. Нещата си станаха пак в изходно положение.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Аз съм съгласен с вас, че може би има такъв случай. Колегите ще помоля да ми подготвят един доклад за утре, за да съм запознат точно защо е така. Искам да ви кажа, че ние сме район, който няма фирма за поддръжка от два месеца. Госпожа Фандъкова освободи фирмата, която обслужваше не само нашия район, но и Район „Красна поляна“ и Банкя мисля, че обслужваше. Така че отгук нататък ще може да правим само аварийни неща. Надявам се до пролетта да имаме избран изпълнител, за да може да вървим по график. Специално ще помоля колегите да проверят това, което казахте, за да може да реагираме адекватно.

ИСКРА ДИКОВА. Аз живея на ул. „Константин Иречек“ 16. За тези стикери, които ще ги раздавате, ако един човек има две коли примерно може

ли да получи два стикера? В кооперацията три семейства живеят на семейни начала. Собственик на едното е съпруга, на другото е жената. Как ще бъде при тях? Как ще доказват?

РУМЯНА МИЛОВА: Наредбата предвижда за втори автомобил също да може да се получи винетен стикер, но в двоен размер. Ще трябва да плати 200 лв. за година да плати. В случаите, където има съвместно съжителство, с декларация декларира, че живее там. Именно затова в Наредбата е записано член на домакинството. В случая те са партньори и членове на едно домакинство. Най-важното изискване и двамата да бъдат регистрирани на този адрес с постоянна регистрация и съответно автомобилите да бъдат в талона на същия адрес.

Във връзка с изказването на младежа преди малко за състоянието на улиците, тротоарите, включително и предблоковите пространства ще дам един пример от доскоро усвояваната зона в „Средец“. Там след като Общинският съвет гласува разширението, изиска от нас доклад какво ще направи Центърът за градска мобилност, какво трябва да направи така че да въведе зоната и то във вида, в който са очакванията на гражданите. Там в Район „Средец“ комплекс „Яворов“ има подобен казус с предблокови малки паркинги, които назад в годините всеки по нещо е направил къде добре, къде зле, къде има настилка, къде няма, и паркират в калта и т.н. Като разработваха схемите как ще бъдат разположени точно паркоместата в съответните подзони, обследваха какъв е статутът на имота. И там, където се оказа, че статутът наистина е улица или част от улица или паркинг, но общинска собственост, там ще се предвидят именно паркоместа в зелена зона. Центърът за градска мобилност поема ангажимент да положи асфалт в зависимост от конкретната ситуация. Даже идеята ни е да направим тези предблокови пространства с паркингови елементи, в които може и трева да расте. Това обаче не можахме да направим сега. Планирали сме го за пролетта. Досега не сме правили такова нещо. Нямахме избран изпълнител. Тече процедура. Подготвяме документацията, за да обявим поръчка за избор

на изпълнител. Тъй като идва зима и напролет ще ги ремонтираме. Подобно ще бъде в случаите и при бъдещи разширения.

По принцип нагласата и на Общинския съвет е такава. Знаете, че ние сме общинско дружество, на което се възлага задача от Общинския съвет. Сега споделям пред вас. Тук има и представител на вашия район и той ще потвърди, че нагласата на Общинския съвет е именно такава. Доколкото е възможно с общи усилия Общината и в случая Центъра за градска мобилност да направим каквото е възможно, първо да обезопасим тротоарите. Това ще бъде първата ни задача, което направихме и досега. Приоритет ще дадем на новите тротоари и след това вече всичко останало. Включително в Район „Средец“ направихме и с наши служители купихме плочки и на някои места сме ги подновявали, за да има вид самия тротоар. Така че аз като представител на тази структура поемам ангажимент пред вас, че по същия начин ще подходим и към вашия район.

ИСКРА ДИКОВА: Кога трябва да се вземат решенията на Общото събрание? И болшинството, ако са „за“, кога се предвижда да се проведат?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Аз лично си представям, че в рамките до края на следващата седмица трябва да бъдат проведени тези събрания, за да може да имаме абсолютна яснота по отношение „за“ или „против“. Следващата седмица предстои в друга част от района да се направи обществено обсъждане. Там ще се даде още една седмица да се съберат достатъчно хора, за да може да имаме представителна извадка. И след като сме готови с това нещо още следващата седмица, след като имаме резултатите, ще бъде внесено в Общинския съвет и е възможно до нова година да мине. Като единственото, което може да ни забави реално и то не по вина на Центъра за градска мобилност, тъй като те трябва да разработят и проекта, с който проект ще бъде хубаво да се запознаете и вие. Напролет бихме могли да имаме решение на Общинския съвет, за да се започне.

РУМЯНА МИЛОВА: Ако мога да допълня в това отношение. Многократно госпожа Фандъкова и Общинският съвет са се произнасяли,

на изпълнител. Тъй като идва зима и напролет ще ги ремонтираме. Подобно ще бъде в случаите и при бъдещи разширения.

По принцип нагласата и на Общинския съвет е такава. Знаете, че ние сме общинско дружество, на което се възлага задача от Общинския съвет. Сега споделям пред вас. Тук има и представител на вашия район и той ще потвърди, че нагласата на Общинския съвет е именно такава. Доколкото е възможно с общи усилия Общината и в случая Центъра за градска мобилност да направим каквото е възможно, първо да обезопасим тротоарите. Това ще бъде първата ни задача, което направихме и досега. Приоритет ще дадем на новите тротоари и след това вече всичко останало. Включително в Район „Средец“ направихме и с наши служители купихме плочки и на някои места сме ги подновявали, за да има вид самия тротоар. Така че аз като представител на тази структура поемам ангажимент пред вас, че по същия начин ще подходим и към вашия район.

ИСКРА ДИКОВА: Кога трябва да се вземат решенията на Общото събрание? И болшинството, ако са „за“, кога се предвижда да се проведат?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Аз лично си представям, че в рамките до края на следващата седмица трябва да бъдат проведени тези събрания, за да може да имаме абсолютна яснота по отношение „за“ или „против“. Следващата седмица предстои в друга част от района да се направи обществено обсъждане. Там ще се даде още една седмица да се съберат достатъчно хора, за да може да имаме представителна извадка. И след като сме готови с това нещо още следващата седмица, след като имаме резултатите, ще бъде внесено в Общинския съвет и е възможно до нова година да мине. Като единственото, което може да ни забави реално и то не по вина на Центъра за градска мобилност, тъй като те трябва да разработят и проекта, с който проект ще бъде хубаво да се запознаете и вие. Напролет бихме могли да имаме решение на Общинския съвет, за да се започне.

РУМЯНА МИЛОВА: Ако мога да допълня в това отношение. Многократно госпожа Фандъкова и Общинският съвет са се произнасяли,

че разширение на зона ще има там, където го желаят гражданите. Тоест първата стъпка вие трябва да я направите, ако разбира се повечето от вас желаят. След това районният кмет трябва да внесе доклад с предложението. След което Общинският съвет внася доклади в комисии, разглеждат се в комисиите, в които също могат да присъстват и граждани, т.е. и вие по времето, в което обсъждат общинските съветници предложението. И след това вече се пристъпва към гласуване. Когато Общинският съвет гласува, тогава вече Центъра за градска мобилност разработваме бизнес план, който докладваме на Общинския съвет, какви разходи ще са ни необходими, за да направим усвояването, какво включва това със съответните параметри и разходи за инвестиции.

Това, което практиката ни показва, и този път ще се съобразим с това. Получиха са някои затруднения в Район „Лозенец“, тъй като схемите бяха разработени от инженери, бяха разгледани от Постоянната комисия по транспорт и безопасност на движението към Столична община. Това е комисията, която разглежда всякакви промени за организация на движението и паркирането в града. Тя е съставена от 17 души експерти, включително има представител на КАТ. И когато утвърди тези схеми, се утвърждава и от КАТ. И тогава ние пристъпваме към изпълнение и въвеждане на зоната. Грешка беше, че не запознахме гражданите предварително с тези схеми. Сега се оказва, че доста граждани имат друго виждане, предложения. Комисията все още разглежда такива предложения. Ние много пъти казахме и в медиите, че законосъобразни трябва да бъдат предложенията и добре мотивирани, за да може да се промени нещо. А какво трябваше да се промени. Примерно някои граждани, които са свикнали да паркират от едната страна. Сега схемата предвижда паркиране от другата страна. Защо се налага това. Защото от едната страна има повече гаражи. И там се получава на практика, че има по-малко паркоместа. Общо взето там гражданите се разделиха на две. Едните, които имат гаражи, искат да има пред техните гаражи повече свободно място, за да могат да маневрират и



други граждани, които нямат гаражи и искат да има повече паркоместа, за да има къде да паркират.

Защо ви разказвам всичко това. Защото в следващите разширения ние ще го избегнем този проблем. Как ще го избегнем. Като бъдат разработени от експертите схемите. Ще бъдат предоставени на районните кметове. Те ще ги качат в сайта и те ще решат как точно ще ви запознаят. Ще имате време поне един месец да се запознаете на вашата улица как точно ще бъдат разположени паркоместата, какви паркоместа. Ще има ли инвалидни места. Къде ще е забранено паркирането и т.н. И всеки един от вас ще има възможност да си изкаже мнението писмено. Вашият кмет ще направи съответната организация. Добре е тези схеми да бъдат съобразени с вашето мнение преди да започнем ние да ги въвеждаме. Защото това е губене на време, на средства и т.н. и на нерви не на последно място.

Така че в този вид ние споделихме с общинските съветници, че практиката ни е показала това нещо. Те са съгласни, че това трябва да бъде начинът на работа съвместно с вас, така че да може всички да бъдат доволни и да има ред. В крайна сметка въвеждането на зоната е с цел въвеждане на ред.

**ПЕТКО ХРУЛЕВ:** Живея на бул. „Акад. Иван Гешов“ и ул. „Захари Круша“. Там има междублоково пространство, което се използва за паркинг. Използва се и от Военна болница и от къде ли не. Ние живеем точно там и не може да си паркираме. Тези стикери, които се закупуват, дали не разрешават място, което да ни гарантира да паркираме на този паркинг, който ще бъде направен или пак ще паркираме при 19-то училище и т.н. Дали ни гарантира да си паркираме колата пред къщи и на този паркинг или пак ще паркирам където си искам.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Аз ще се опитам да ви отговоря и след това ще дам думата на госпожа Милова, защото знам какво ще отговори. Този стикер не ви гарантира, че ще паркирате пред вашия блок, но ви давам гаранция, че пред вашия блок ще има места. Защото хората от

другите места където живеят, паркират пред вашия блок, защото пред тях няма място, просто пред тях ще има място. А хората, които отиват във Военна болница, ще им се налага да плащат, за да спират там. И няма да могат да си оставят колата за целия ден, както е и сега. Така че това по един или по друг начин ще освободи улиците. Неслучайно госпожа Милова ви каза. И аз съм жив свидетел, тъй като детето ми учи в „Лозенец“. Улиците се освободиха. Това е изкуствено създаване на липса на места. И ви давам гаранция, че ще има ефект от това нещо и ще можете да спирате пред вашите блокове и къщи. Изключвам старите постройки, които бяха от онези времена, в последните години всички блокове по един или по друг начин имат паркоместа или гаражи, които са собственост. Това означава, че ще са много по-малко хората, които имат коли и имат право съответно на стикер.

Неслучайно ви казах в началото, че има хора, които нерегламентирано дават апартаменти под наем, т.е. не ги обявяват. Защото такива хора, т.е. наемателите, няма как да получат стикер за паркиране в рамките на този стикер, който е за година. Така че във всички случаи места ще има. Можете да бъдете убедени. Да не говорим, че по този начин и автомобилите, които по един или по друг начин в годините са зарязани, ще търсим някакъв начин да бъдат разкарани, за да бъдат освободени местата. Тъй като ние сме в една много тежка ситуация, говоря не само ние като район, но въобще Столична община е в тежка ситуация, по отношение на автомобилите, които не са в движение. Тъй като за да се вдигне един такъв автомобил, много хора плашат, оплакват се от такива автомобили. Първо той не трябва да е минавал две години на технически преглед. На част от колите им остават примерно два месеца докато изтече този период. След което има период, в който ние слагаме стикер на този автомобил и предупреждаваме собственика, че автомобилът ще бъде репатриран принудително на площадката за разглобяване и претопяване. След тези три месеца, когато няма вече никакъв отклик, пускаме писмо до КАТ за известяване на собственика. Това отнема още два месеца. Докато се изпрати писмото, че

вече знаем кой е въпросният човек и ще му вдигнем след 15 дни колата, минават още 15 дни. Докато дойде ред на района да се вдигнат автомобилите, станаха шест месеца в най-добрия случай.

Много често има собственици на автомобили, които междувременно прехвърлят автомобила само нотариално. Пишат ни, че те не са собственици и ние започваме да издирваме кой е собственикът. Така че това е голям проблем за цяла София, тъй като тези автомобили, които са изоставени, те се изоставят по една единствена причина. Собствениците им не плащат данъци. Тоест всеки би взел 400 лв. за колата, която не се движи, но за да вземе 400 лв. от преработване, трябва да си плати данъците, за да може да я регистрира.

Във варианта, който ви казвам, че ние извършваме тази процедура, той отново се скрива, минава давност и не плаща тези данъци. И това е цялото разковниче на проблема. Имам уверението на общинските съветници, че ще бъде променена наредбата в частта, която е втората общо взето. Питането до КАТ ще направим така, че да вървят паралелно със сроковете за изтичане, за да може да съкратим тези срокове и да има наистина ефект от това нещо.

**КАЛИН ЙОРДАНОВ:** Искам да попитам, колко жилища има в този район, колко линейни метра има по улиците за паркиране? Колко гаража има? И дали собствениците на автомобили, ако въведете тази зона, тогава без да нарушават правилата за паркиране на паркинга ще могат да паркират на улицата?

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Аз мисля, че няма да имате проблем.

**КАЛИН ЙОРДАНОВ:** Съмнявам се. На ул. "Захари Круша" са може би 200 апартамента. Улицата е 50 метра. На 50 метра 200 автомобила как ще се паркират?

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** На ул. „Захари Круша“ пред високия блок има огромен паркинг.

КАЛИН ЙОРДАНОВ: Само за този блок се използва. От 16-етажните само там стават 200 апартамента. Как си представяте, че ще решите с 50 метра улица 200 автомобила да наредите каквато и зона да направите?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Зоната не обхваща само ул. „Захари Круша“.

КАЛИНА ЙОРДАНОВ: Направена ли е обосновка?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Разбира се, че ще бъде направена. В момента, в който имаме становището на гражданите „за“ или „против“ зоната, ще бъде направен пълен анализ и ще бъде ясно колко паркоместа ще има.

КАЛИН ЙОРДАНОВ: Ако няма възможност въобще не трябва да се прави зелена зона.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Аз ви давам гаранция, че с въвеждането на зоната, ако във вашето каре има в момента около 1500 автомобила грубо казано, ако е възможно да се съберат, ще останат около 1000.

РУМЯНА МИЛОВА: Господинът смята, че с този винетен стикер ще може да паркира само на неговата улица. В момента паркират и много други външни.

КАЛИН ЙОРДАНОВ: Мога да ви уверя, че вечер паркират само собственици в района.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Аз съм съгласен с вас, но принципно зоната е до 19 часа. И ако вие прецените, че ще се прибирате след 19 часа и ще има място за вас или ще си търсите, нямате проблем със стикера. Значи не ви касае. Но вие не се прибирате всеки ден в 19 часа. Понякога се налага да се приберете и по друго време. Всеки един от нас плаща за гражданска отговорност, за масло и за гориво на колата си в пъти повече годишно отколкото тези 100 лв. Аз ви давам гаранция и съм готов да се подпиша под това нещо, защото го видях с очите си в „Лозенец“. Искам да ви кажа, че разликата е коренна.

Искам да ви припомня и случая с центъра. Ако си спомняте тогава имаше изключително много протести по отношение на синята зона. Аз не съм чул някой от центъра да се оплаква от синята зона вече толкова години. Ще ви дам пример и с ул. „Оборище“. Частта на ул. „Оборище“, която в момента попада в зелена зона, иска да отиде в синя зона. Защото синята зона не променя цената на стикера, но променя часовете на хората, които могат да престояват на място. Места има. Тук е и господин Славчев, общински съветник. Предвижда се за района да се направи цялостен анализ на трафика. Това означава не само колко коли минават, а колко паркоместа има въобще в района, колко живеещи и колко автомобили. Това ще обхване целия район, не само вашата зона. И предполагам, че това нещо може да се случи и преди реалното въвеждане при вас на зона. Така че обикновено при такива анализи практиката показва, че се освобождават до 20-30 процента места.

Само ще ви дам пример, че по ул. „Захари Круша“, ако в момента паркират 40 автомобила образно казано, самото разчертаване ще събере 45 автомобила.

**КАЛИН ЙОРДАНОВ:** Съмнявам се. Защото половината автомобили спират на едно място, което се води тротоар, което никога не е било тротоар. Всеки си е намерил някакво място и знае, че това място е негово. В района се съобразяват с местата,, на които се знае, че може да паркираме.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Аз не мога да бъда убеден в това, че вечер има автомобили само на живеещите.

**КАЛИН ЙОРДАНОВ:** Поне 90 процента от автомобилите са само на живеещи. Това че някой е дошъл на гости примерно.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Значи има 10 процента.

**ПЕТКО КРУЛЕВ:** Бившия завод 12 на бул.„Цар Борис III“ и бул. „Акад. Иван Гешов“, това каре е едно огромно, където има самораслеци дървета може би на 15-20 години.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Може би не сте минавали от другата страна на булеварда. Отдавна няма самораслеци. В момента се работи там. Това е частен имот. Там ще се строи жилищен комплекс. Небостъргачите ще бъдат доста по-малки от това, което се предвиждаше. Цялата денivelация от бул. „Цар Борис III“ до бул. „Акад. Иван Гешов“ отдолу ще бъде използвана за паркоместа, така че вие по отношение на местата за паркиране от онази страна няма да имате проблем.

ИЛИЯН КОЛАРОВ: Не смятате ли, че по този начин ще се премести проблемът от един квартал в друг, което според мен е реална опасност и трябва да има някакъв цялостен облик на политика за паркиране, а не решаване проблема на парче.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Абсолютно сте прав в това нещо и съм абсолютно сигурен, че това ще се прехвърли от другата страна. Но то няма да се прехвърли директно само заради вашата зона. То ще се прехвърли най-малкото от 2019 г. с идването на метрото. Станцията ще бъде на бул. „Акад. Иван Гешов“ и на бул. „България“. Всички автомобили на живущи от Бояна, Драгалевци, Симеоново ще паркират в ж.к. „Хиподрума“. Същия проблем ще го има и ж.к. „Красно село и ж.к. „Лагера“. Но те няма да бъдат създадени заради зоната. Те ще бъдат създадени с идването на метрото. Тъй като тук не са последни спирки. Няма буферни паркинги. Перничани, които в момента ползват метрото и пътуват до „Люлин“, дали ще пътуват до „Люлин“ или няма да дойдат тук, където им е много пъти по-близко. Аз съм убеден. Аз живея в тази част и съм убеден, че ще има големи неприятности, ако не вкараме зона навсякъде. Няма как да стане наведнъж за целия район.

Аз съм готов да изчакаме да съберем целия район, но има хора, които не са на мнение, че тях ги засяга, а всъщност тях ги засяга също толкова, колкото и всички останали. Защото този проблем се мести. Ако зависеше изцяло от мен, нямаше да питам никой и щях да направя зоната веднага в целия район без да се двоумя. Защото в крайна сметка трябва да има някакъв ред. Хаосът, който цари, и беззаконието по всички улици и правила на

движение трябва да бъде прекъснат по някакъв начин. Не знам дали сте съгласни с мен, но това е абсолютен факт и всички сме свидетели на подобно нещо. Чух много мнения. Прочетох и във фейсбук как ние искаме да направим зона, но нищо не мислим за паркинги. Ако направим паркинги и в паркингите ще е платено. Няма кой да инвестира в нещо, което да е безплатно. Нали си представяте, че един паркинг е пари.

**ИЛИЯН КОЛАРОВ:** Има моменти, в които има изградени паркинги и се отчуждават и на тяхно място се строят блокове.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Проблемът е, че те не се отчуждават, а те са отчуждени. Проблемът е, че тези паркинги по един или друг начин са били взети от някакви хора в онези времена. Тези, които са успели, са си ги върнали. Ние нямаме механизъм нито като район, нито като Столична община, в който механизъм може да забраним строителството, ако е предвидено по план на даден терен. Обикновено когато се направи такъв опит общината бива осъждана на неустойки. Данъците, които плащате, е безумно да отиват за подобни неща. Тоест по-добре е за нещо по-разумно да бъдат харчени.

**ИЛИЯН КОЛАРОВ:** А къде ще отиват приходите за новата зелена зона?

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Вие закъсняхте, госпожа Милова обясни това нещо. Една част от приходите от тази зона ще бъдат вложени в самото каре.

**РУМЯНА МИЛОВА:** Към момента 47 процента от приходите от платеното паркиране отиват за разплащане в транспортните оператори. Това са фирмите, които извършват превозите. Фирмите на собствениците на съответните автобусни линии, като тук влизат и общинските дружества. Казвам 47 процента от приходите. Друга част е естествено за поддръжка на зоната. Само като пример ще ви кажа, че ние докато бяхме ангажирани два месеца да разширим зоната с около 5000 паркоместа, което е един срок от три или четири месеца, няхахме възможност да поддържаме досега

съществуващата зона. Казвам поддръжане, а от кого се руши зоната? От недобросъвестни граждани. Колчетата не са много красиви, но те спасиха тротоарите от автомобилите.

Аз съм в Дружеството от 2009 г., много преди това започва освобождаването на тротоарите. Преди това като гражданин, без да съм ангажирана с темата, си спомням времето, когато колите и в центъра бяха по тротоарите. Парите за съжаление изтичат и за това да ремонтираме това, което недобросъвестни граждани са разрушили. Какво му пречи колчето, че трябва да махне капачката отгоре и да си сложи чашата с кафето, докато пуши през работно време. За съжаление повечето случаи са такива. Или нарочно изваждат колчета, премахват ги, за да могат да се качат на тротоара примерно през нощта докато имаме ние един, два паяка дежурни и няма как да реагираме дори да ни се подаде сигнал. За поддръжката на самата зона отиват пари, за заплати разбира се на служителите. Защото всичко онова, което е направено като зона, ако не се контролира, няма никакъв смисъл. Естествено трябва да се плати на хората, които осъществяват контрола.

И досега беше така. Общинският съвет като гласува предишното разширение, изиска от нас доклад какви средства ние ще инвестираме при усвояването на зоната. Този доклад беше качен на сайта на Столична община заедно с доклада въобще за разширението на зоната. Така че всеки един можеше да се запознае със средствата, които ние предвиждаме да вложим в разширението на зоната. Казвам ви го, защото аналогично ще се подходи в случая, когато, ако вие решите и предложите да се разшири зоната, ние по същия начин ще представим бизнес плана какви точно разходи ще направим и съответно какви приходи очакваме.

Споменах какво предвиждаме в „Средец“. Да бъдат инвестирани около 900 000 лв. за ремонт за полагане на настилки на няколко места, които са в ужасно състояние. Тук ще обследваме всяка една улица. Признавам, че ние сме изпращали екипи когато трябва да се репатрират някои нарушители. Но когато Общинският съвет гласува, ако вие предложите разширение, ние



ще обследваме състоянието съвместно с районната община, както и досега сме го правили. Те имат някакви планове за следващата година какви улици и тротоари ще се ремонтират. Ние съответно преценяваме какви са ни възможностите.

С това уточнение, че ние като дружество, което е натоварено от Общинския съвет да осъществява контрола по паркирането и да поддържа паркоместата, нямаме право да инвестираме примерно в ремонт на тротоари, ако изрично не ни го е възложил Общинският съвет. Но това, което ние се ангажираме да направим, е да ремонтираме местата, където ще се паркира. Има тротоари, които са широки. На които отстоянието от сградите позволява да може да се направят паркоместа, разбира се, когато има минимум отстояние от сградата метър и половина. Ако има такива разбити тротоари, ние ги ремонтираме. И частта, която е пешеходната, също я ремонтираме. От съвсем скоро въведохме поставяне на едни стопери така че да не може колите, които паркират на част от тротоара, да удрят антипаркинг колчетата и там е много грозно. Не че може да навлезе автомобила в тази част, която е за пешеходците, но е много грозно. Хубав тротоар, нови плочки, нови колчета, но изкривени. Да не продължавам повече. Но това са нещата, които ви казвам. Вие ще може да се запознаете с проекта за инвестициите, които ние предвиждаме.

**ИЛИЯН КОЛАРОВ:** Защо трябва да се въвежда зоната? Общината да вземе някакви мерки да прави нови паркоместа, да изгражда тротоари и да слага колчета.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Защото първо тротоарите, както всички знаем, са за пешеходци. От години са разбити от автомобили. Има изключително нагли водачи на автомобили, на които дори и да им се направи забележка, са готови да се сбият с някой само и само да си останат на тротоара. В крайна сметка толкова пари, колкото са отпуснати на района за тротоари, толкова сме вложили. Само за ваша информация ще ви кажа, че ние имаме да правим около 12 000 кв. метра тротоари в целия район, които

не са започнати. Те са несъществуващите. Има ги на картинка, но не са направени. Районът е стар по отношение на годините. Естествено, че настилката във всичките тези 20 години с това безчинство се разби. Опитваме се да направим толкова колкото можем. И на мен ми се иска не само като на кмет, но и като на човек, утре да има в сметката на Общината един пари и да намерим една фирма, която може да свърши работа и да оправим всички тротоари, всички градинки и всички места, да направим подземни паркинги, но състоянието и възможностите са такива. Не си представяйте, че аз съм човекът, който съм прибрал в касата парите и ги държа и не правя тротоарите и улични платна. Аз като човек и още повече като кмет искам да направя всичко в рамките на един мандат, но за съжаление това е действителността.

Истината е, че така прословутият бюджет, толкова голям на Столична община, въобще не е толкова голям за такъв град. Да не говорим, че в този бюджет влизат парите, които са по европейски програми, включително и за метрото. Ще ви дам за сравнение Виена, градът, който е едно към едно със София, разполага с 40 пъти по-голям бюджет. Така че данъците, които плащаме, включително и аз, защото и аз съм гражданин на София и на района, са смехотворни, говорим като данък сгради. С тези данъци няма как да се постигне всичко. Да не говорим, че данъците, които се плащат, не се връщат всичките, не говорим в района, а в София. Защото София за жалост гледа и градовете, които нямат възможност. Така че това е ситуацията. Наистина е неприятна гледка. Съгласен съм. Знам, че всички ние, които сме на някакви позиции в Общината, сме много длъжни на гражданите в това отношение и правим всичко, което е възможно. Дори специално аз за себе си бих казал, че правя невъзможни неща. Съвсем откровено го казвам и мога да дам конкретни примери, ако някой се интересува.

**РУМЯНА МИЛОВА:** Ако мога да допълня. По-конкретно да отговоря на въпроса, защо се налага въвеждане на зона. Не може ли

общината да направи нещо друго. Въвеждането на зоната на контролирано платено паркиране е вид рестрикция. Тоест Общинският съвет като въведе паркирането да бъде със заплащане, това е ограничение и намаляваме притока на автомобили, които ще паркират там. На практика финансовият инструмент се оказва, че най-добре действа. Пак ще дам пример с „Лозенец“. Наистина на практика го видяха всички граждани, включително и ние бяхме изненадани, че са толкова празни улиците. Въведено е контролирано платено паркиране с цел ограничаване броя на колите, които паркират там. Да не говорим за броя на колите, които влизат в тази зона. Да не говорим, че в много европейски градове има такса преминаване през центъра. Ако така вървят нещата с увеличаването броя на автомобилите, сигурно ще се наложи и това нещо да се въведе. Казвам, че ние като експерти постоянно следим какво се случва в европейските градове. Ние няма да откриваме тепърва топлата вода. Сърби, македонци са много по-напред. Те имат червена, зелена зони с много по-сериозни рестрикции и т.н. Във Виена по тротоарите няма колчета, но няма и коли. И защо е така? Много е прост отговора. Санкциите са много по-сериозни и никой не си позволява да паркира там. Но Общинският съвет е гласувал тези цени, които смее да твърдя, че са социално поносими. Защото когато ние направихме обосновка на цената на винетния стикер, трябва да ви кажа, че ние тогава я калкулирахме на база 2012 г. Ако трябва сега да правим обосновка, сигурно ще е по-висока. Общинският съвет гласува и каза, цената трябва да бъде социално поносима. И затова е такава.

Тези 100 или 150 лв., които се плащат на година, те са една малка част от разходите, които се правят за поддържане на зоната и за контрола. Най-важното е контролът в случая. Защото и Общината и Центъра за градска мобилност може да направят идеални улици, идеални тротоари, но като няма контрол, все едно, че нищо не сме направили.

**ПЕТКО ХРУЛЕВ:** Не е до санкциите, а до съзнанието.

СТЕФАН ДИМИТРОВ: Улица „Константин Иречек“ 22. Радвам се, че съм се родил в този квартал преди 77 години и знам какъв беше през всичкото това време тогава. Сега трябва да ви кажа, че не ми се живее в този квартал. Тотално съм за въвеждане на зелена зона и то жестока. Но зелена зона, която да реши въпросите на всички улици в този квартал. Ние като гранична зона сме затиснати с коли от пл. „Македония“, от ул. „Христо Ботев“, от ул. „Алабин“ и всичко паркира при нас. Взимат трамвая и си отиват. Не може този квартал с идеален градски транспорт, свързан с всички точки на София, всеки да си остави колата пред моя гараж. Няма да сложи дори GSM, за да го намериш кой е. С часове чакам. Като се обадя на прословутата служба за паяците, казват ми: 112 слуша, ще предадем. С часове съм чакал паяк да дойде. Вашата служба не върши никаква работа, госпожо. Моля за зелена зона, но трябва да се решат няколко въпроса.

Първо, всички служители от Военна болница, Александровска болница и други болници, които са в друг район, да им бъде решен въпросът с паркиране в техните територии. Огромни паркинги и паркови площи имат болниците. Докторите да бъдат любезни и персоналет им да паркира там. Министерство на отбраната, клиника „Вижън“ да си решат въпроса с паркирането в другата част, а не да си паркират всичките коли, там като работещи.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Те като работещи няма да могат да ползват възможностите да паркират безплатно.

СТЕФАН ДИМИТРОВ: Този въпрос трябва да бъде решен. Още нещо трябва да се реши и това са за мен междублоковите пространства. Нашият блок, който е започнат да се строи 1972 г. и е завършен 1978 г. и е благоустроен със средства на блока, целия му паркинг от южната страна и откъм двора. Така е направено, защото такива бяха изискванията на времето на Общината. Стойността на всичките тези места е влязла в нашите апартаменти. Не говоря, че Общината се грижи за тези места. Не се грижи. Този въпрос ние трябва да го решим. Около блоковото пространство трябва

да остане за ползване от нашата сграда. По стария закон ние нямаме право както новите сгради изкупуват терен. Но всички сгради по ул. Иречек“ по-нови и по-стари са си заградили. Но ние сме на ъгъла. Вие знаете ул. „Константин Иречек“ 22 къде е, ние сме на ъгъла и сме станали паркинг на всички околни блокове. Нахалството на перничани е безкрайно. Няма служба, която да реагира.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** С въвеждането на зоната няма как да не реагира службата.

**СТЕФАН ДИМИТРОВ:** Аз съм за въвеждане на зона, но при решение на междублоковите пространства. По ул. „Иречек“ на кръстовището има един магазин, за който многократно се обаждаме, бакалница и плод зеленчук. Бусовете им, които стоят за складове и които инспектората като минава казва, че те са си платили данъка и са минали преглед. Тази кола не е минала на преглед, ако дойде реално да я види човек. Явно купили са стикери и са ги залепили. Покрай тези коли се нареждат втори ред собствениците на магазини и други паркират, доставчиците паркират и ул. „Иречек“ става затворена за всякакво движения и е опасна и за пешеходеца. Никой не контролира от Центъра за градска мобилност това нещо. Вижте улиците вече какво нещо представляват.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Центърът за градска мобилност реагира за улици извън зони само по сигнал.

**СТЕФАН ДИМИТРОВ:** Нашите междублокови пространства трябва да ги заградим. Не ги ли заградим, ще стане сбор от коли.

**РУМЯНА МИЛОВА:** Ако е общинска собственост няма как да го заградите.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Ако вие имате документ за това, че земята около блока е ваша, всеки може да загради собствената си земя и той няма да попада в зоната. Ако няма документ и земята по документи е общинска, няма как да стане това.

Понеже ви споменах, че най-вероятно ще бъде направен такъв анализ на трафика и тъй като във времето не касае само вашата зона, но принципно във времето много места по един или по друг начин са се превърнали от зелени площи, или част от зелените площи са се превърнали в едни кални петна, която и да е фирмата, която прави това нещо, ще искам да излезе с предложение тези петна да излязат от частта зелена зона и да бъдат превърнати в паркоместа. Така че мисля и в тази насока. Не съм от хората, които смятам, че не трябва да има зелени площи, напротив, еколог съм по образование и считам, че трябва да има много зеленина, но не трябва да се прекалява с тази зеленина. Всеки един град е град и трябва да бъде така направен, че да бъде удобен за всички и приятен за всички. Защото в момента, газейки в калта в различно от това предназначение, не е по-добър вариант.

РУМЯНА МИЛОВА: Аз приемам критиката на господина. Да, прав е. Но искам да сте на ясно, че ние разполагаме в момента, като се водят официално 14 паяка, но 10 от тях работят. Много стари са. Включително замърсяват въздуха. Разбира се, имаме разрешение от Общинския съвет март месец ще получим нови 10 паяка. Именно поради тази причина към момента ние контролираме основно зоната, тъй като това ни е възложено – зоната за почасово платено паркиране. В останалата част и работата ни по отношение на паркирали коли в нарушение на Закона за движение по пътищата ние сме само превозвач. Службата за контрол, която разпорежда репатриране на такъв автомобил, е КАТ и в частност и общинска полиция.

Ние сме само превозвач. Предвид капацитета, който имаме, затова казвам, че към момента контролираме основно зоната, а в извън зоната само по сигнали и то ние обобщаваме. Примерно няколко сигнала в дадена посока под форма на акция, която ползваме или общинска полиция като контролен орган или Столичен инспекторат или КАТ, така както се случи, и основно с Общинска полиция. Надявам се, че като се въведе зона в даден район, контролът със скобите ще свърши до голяма степен основната работа, тъй

като всеки един автомобил, който е паркирал в зона, независимо дали е на специално обособено паркоместо или на заштриховано, то може да бъде санкционирано със скоба, ако не е платил. Така че първоначално започнаха да паркират на тези места тарикатите с цел да избегнат плащането. Те казват: Аз не съм в зона, защото тук има знак забранено паркирането. Понеже знаят, че капацитета ни с паяците не е добър. Вие го виждате.

Наредбата така както беше променена през 2012 г. разглежда зоната като територия оградена от улици. Всичко, което е в тази територия, е платена зона. И където и да е паркирал автомобила, той може да паркира само срещу заплащане. По този начин се намалиха нарушителите тарикати, които паркираха в нарушение, включително и примерно пред гараж на някой гражданин с цел да не плаща. Когато ние му слагаме скоба и пред гаража, на него му става ясно, че това не е начинът, по който може да избегне плащането и не паркира там. Така че косвено по този начин ние се опитваме да компенсираме санкционирането на нарушителите и по-скоро това е като превенция да няма такива. Да бъдат по-малко тези нарушители. По скоро това е като превенция, за да бъдат по-малко тези нарушители.

Не искам да ви затормозявам, но искам да ви кажа, че всеки ден при мен идват една купчина със сигнали от цяла София за безобразно паркиране на автомобилите. Тук господина преди малко спомена за това, че съзнанието ни трябва да се промени. Аз ви предлагам всеки един от вас и вашите близки да се замислят, дали не трябва всеки да промени нещо в поведението си, когато е водач на автомобила, за да спомогне за общата кауза да намалим броя на нарушителите, да отпусим тротоарите, да няма задръстване по улиците и т.н. Всички сме на този хал и трябва не само хора, които работим в тази област, но и всеки един гражданин да се замисли в тази посока.

**ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ:** Живея на бул. "Акад. Иван Гешов". Нашият район, за който говорим, не е кв. „Лозенец“. Квартал „Лозенец“ в по-голямата си част е една спалня. Нашият район си има специфика. Той е ограден от лечебни заведения. Ние имаме „Пирогов“, Александровска

болница, Военно медицински институт, детски градини, вътре в района има лечебни заведения. Прощавайте, че ще го кажа, но аз не споделям вашия оптимизъм, че с въвеждане на зелена зона ще се увеличат паркоместата. Когато човек е болен и докара себе си или свой близък в болница, най-малкото което ще го интересува, доколкото разбрах, е 50 ст. на час.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Един лев на час. Имате право да паркирате четири часа.

ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ: Тази цена него няма да го притесни. Проблемът с паркирането ще си остане. Според мен формулата трябва да е по-различна на заплащането. Тези, които живеят в района, трябва да плащат много по-ниска такса за сметка на приходящите, които идват в района за болниците.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: За живеещите в района таксата ще бъде 8 лв. на месец. А таксата за всички приходящи ще бъде по 1 лев на час. Виждате разликата.

ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ: Ние живущите в района някак се чувстваме оцетени от това, че за още едно нещо трябва да плащаме.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: В целия свят се плаща. Това дали ще се случи днес, утре или след три години ще се случи и ще бъде абсолютен факт. И самите хора ще се убеждават, че трябва да се случи, защото това не може да продължава. В момента най-евтиното нещо, както обясних и преди малко е да си купиш кола за 500 лв., да я караш докато ѝ се разбие двигателя и да я хвърлиш някъде и да чакаш някой три години, за да ти я вдигне. В крайна сметка автомобилът е нещо, което всеки сам преценява дали го има или го няма. Не може да очаквате от мен като кмет, или който и да е друг, да реши проблемите на целия град, защото желанията на хората са коренно различни. Имам случаи с хора, с които се разбираме за нещо, което ще прави. В случая ви давам пример около един блок. Събуждат се сутринта и вече са на друго мнение. Започваме всичко да променяме. Ще ви дам пример с блока, който започнахме да санираме на „Битоля“ по програмата.



Събудиха се след две седмици. Преподписаха протоколи и казаха, че цветът не им харесва. Затова правим това обсъждане всеки да каже неговото мнение. Не е еднолично мое решение. Аз ви казах. Ако зависеше от мен, щях да направя целия район зона, за да лиша от възможността да създаваме предпоставки за затапване на съседните квартали.

**ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ:** Точно това исках да ви кажа. Районът е много специфичен. Той е един трапец. При Военната болница целия този район е огромен.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Тук не само за хората, които са болни, и им са налага да спрат. Тук ще дойде моментът и за хората, които работят там. Защото ако на болния му се наложи да застане днес и да плати 8 лева, ще ги събере. Но на работещия, ако му се налага да плаща през sms и талончета 8 лева на ден, направете сметка за 22 работни дни колко ще му излезе на месец. И този човек ще се замисли дали да не дойде с колегата си с един автомобил или да дойде с градски транспорт. Защото масово в София хората се движат по един човек в автомобил. Направете си труда да погледнете сутрин, на обед, след обяд колко автомобили има по двама души. Да не говорим, че имат държави, които имат специални ленти за хора с един автомобил, специални ленти за автомобили с над трима души. Има държави в които в определени часове е забранено да се движат с един човек в автомобила. Има държави, в които се плаща, за да влезеш в определена зона, само за да преминеш през нея. Дори и в Лондон е така. Някой ще каже, че в Лондон взимат други заплати. Това е съобразено, за да бъде прилична цената, за да може хората да си го позволят. Няма друг начин. Не искам да убеждавам никого в моето мнение и не държа да го убеждавам. Няма и да го налагам. Няма да кажа, че няма друг начин. Ще оставя вие да решите. Но ви казвам, че трябва да бъде решено нещо.

**ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ:** Прощавайте, че ви противореча, но според мен спецификата на района няма нищо общо с кв. „Лозенец“. Това, което го

казахте вие за работещите, те са много малък процент. Спецификата на района е такава, че рязко няма да се опразнят улиците.

РУМЯНА МИЛОВА: Точно заради тази специфика понеже има много болници, повечето от колите са точно на хора, които отиват в болниците. При положение, че трябва да плащат почасово, те няма да имат възможност да паркират с винетка, още повече те отиват инцидентно, точно тези коли ще намалаят. Защото всеки един ще прецени като отива на лекар дали има възможност да отиде с автомобила и дали няма да му излезе поевтино, ако трябва да отиде с такси. Защото всеки тогава ще си направи сметка как да отиде до болницата. И в крайна сметка вие домакущите ще бъдете в по-добрата позиция, че ще има повече свободни места.

Другото, което исках да кажа относно вашето изказване е това, че вие смятате, че не трябва да плащате нищо. Имайте предвид, че улиците са общинска собственост и те са за обществено ползване. Тоест всеки един не само жител на София, а всеки един гражданин на България, включително и гостите ни от чужбина имат право да се възползват от тези улици, било то да минават по тях, да паркират и т.н. Тоест не може домакущите да смятат, че тези улици са техни, само техни. И точно общината трябва да се съобрази с това нещо.

ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ: Ако сте направили блок, който да има паркоместа в момента колите няма да спират на улицата. Общината е създавала проблем. Общината се опитва да прехвърли проблема.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Господине, вие от кога живеете в този квартал?

ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ: От 15 години.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Наследствен имот ли имате?

ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ: Да, наследствен имот.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Има хора, които са ваши съседи и са се нанесли точно в такива апартаменти и те също имат претенции.

ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ: Госпожата казва, че улицата е общинска.

ВЕСКА САВОВА: На времето едно семейство е имало една кола. Дори не са имали и една кола. Сега има семейства с по три коли. Военно медицинска академия има паркинг, който е платен и паркингът стои празен. Защото всички коли паркират при вас.

ИСКРА ДИКОВА: Аз живея на ул. „Иречек“. „Пирогов“ откакто е зелена зона има места. По ул. „Шандор Петъофи“ винаги има места.

СТЕФАН ДИМИТРОВ: Говорете с ръководствата на болниците, защото паркира и огромният персонал на тези огромни болници.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: С евентуално въвеждане на зоната този персонал ще трябва да плаща, за да паркира.

СТЕФАН ДИМИТРОВ: Бих ви препоръчал ул. „Св. Георги Софийски“ да не е зона, а да е забранено паркирането, за да може да се движи нещо по нея.

ЕМИЛИЯ МАРИНОВА: Живея на ул. „Виктор Григорович“ първия етаж над „Вижън“. Подкрепям господина, който каза, че ние сме специфичен район. Във „Вижън“ работят цяло лято. На лекарите колите са непрекъснато на паркинга, а пациентите са безкраен поток. Възрастни хора с операции, контролни прегледи правят, е не могат да ползват градски транспорт. Освен това не знам как е разрешено в жилищен блок да има болница. Карат се кислородни бутилки. Пред прозорците ни преди десет години монтираха два метра и половина абсорбатори, климатици с огромни перки и издават един звънтящ звук. Отдолу се чува денонощно някакво бучене на някаква апаратура, която се включва и се изключва. Бях написала едно писмо. Бях снимала, но се отказах да идвам в общината. Те имат кабинети и в отсрещния блок. На тротоара седят хора с деца. Защо се разрешава в жилищни блокове да има медицински центрове?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Във всички случаи имат някакво разрешение и то е на база на някакво съгласуване със съседите отгоре и от долу.

ЕМИЛИЯ МАРИНОВА: Никой не ни е искал мнението. Това беше магазин за домашни потреби.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: В момента в последните няколко години няма как да има какъвто и да е център или не само център, а нещо което е с различно предназначение от това, което е по принцип по документи, без да има съгласие на етажната собственост. Така че това е някакво заварено положение на нормативните документи. В този смисъл казвам заварено положение. Тогава изискванията, когато е правено, може би са били различни. Аз ви моля да пуснете към нас един сигнал, защото ние не можем да се самосезираме, за да можем да изпратим колегите от Контролното строителство и т.н. да проверим.

ЕМИЛИЯ МАРИНОВА: Спомням си, че ходих и в една служба по метрологичен контрол, за да се изчисли звукът, който се чува. Според мен не е редно да има такива болници в жилищни блокове.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Ще го разгледам като казус, който ми го давате в момента. Аз не съм запознат с шума там. Молбата ми е, дори не е нужно да идвате дотук. Пуснете го през сайта на Общината. Всички сигнали се обработват, дали ще бъдат лично или по електронен път, и ще изпратим колегите да видят документацията. Да изискаме замервания на шумове и т.н.

ЕМИЛИЯ МАРИНОВА: Те ще ползва равностойно с нас паркоместата.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: На тези хора ще им се налага да плащат по 8 лева на ден.

ЕМИЛИЯ МАРИНОВА: Клиниката ще плати на лекарите. Ще има непрекъснато пациенти.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Ако имат 50 служителя по 8 лева на ден по 22 дни в месеца, направете си сметка какво ще струва на клиниката.

РУМЯНА МИЛОВА: Има ограничение. Максималният престой е 4 часа.

ПЕТКО ХРУЛЕВ: Става въпрос за това междублоково пространство на което се събират около 12-20 коли. Не може ли нашата кооперация, защото там са ни били къщите, не може ли този паркинг да си го закупи нашата кооперация и да стане лично на кооперацията?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Принципно се пуска мотивирано предложение. Прави се оценка. Изготвям на базата на това доклад и го внасям в Общинския съвет за разглеждане. Дали Общинският съвет ще го продаде или няма да го продаде. Разглежда се мотивирано предложение. Има значение за какво ще се ползва. Във вашия случай, аз не виждам да има някакъв проблем да си го купите.

ПЕТКО ХРУЛЕВ: Ходихме по такива инстанции и те ни казаха, че земята под блока и нея трябва да я закупим, защото тя е общинска.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Земята под сградата е ваша. Правото на строеж ви дава правото на земята под самия блок. Ако блока ви падне, тогава земята не е ваша. И тогава, ако живеете на третия етаж и ако някой стигне до третия етаж да го възстановява ще си влезнете в къщи.

ПЕТКО ХРУЛЕВ: Това дворче, което е обградено отвсякъде с ограда, и то да стане общински паркинг със зелена зона.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Аз мога да ви кажа и друг вариант. Другият вариант е да не купувате земята, а да вземете този терен под наем. Вие плащате наем и паркирате само вие.

СИМЕОН СЛАВЧЕВ: Във връзка с вашия казус за проектонаредба, за междублоковото пространство с решение на етажната собственост го правите до съответния районен кмет и Общината ви дава земята. Това е проектонаредба. Вие като етажна собственост да си решите какво да правите. Целта е етажната собственост да поддържа това пространство.

ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ: Господин кмете, понеже Вие казахте, че сте пътувал доста по света. Ако сте бил в Централна и в Северна Америка, там

тротоарите не са като нашите асфалтирани или с плочки, а са от едни продълговати панелчета, наредени едно до друго.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Искам да ви кажа, че Америка е един континент. В Ню Йорк 90 процента от тротоарите са асфалтирани, в Чикаго също.

ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ: Говоря за малките кварталчета. Това, което тук се каза, че около всяко дърво корените надигат асфалта и развалят тротоара.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Да ви кажа ли защо корените на дърветата надигат плочките. Ще ви дам два примера. Миналата година лятото видяха граждани в Пловдив една змия. Излезе по медиите и тук всички служби в София гонеха цяло лято змии. Тази година едно дърво падна и удари за съжаление една жена на ул. „Оборище“. Заваляха милиони жалби за дървета, които са опасни. Същите тези хора, които пускат жалби, бяха хората, които не даваха да се пипнат дърветата, нито да се окастрят. На едно дърво, на което не му се кастри короната, то стига някаква максимална височина според възможността от другите дървета и започва да расте на коренова система. Този момент е изпуснат много отдавна и затова има такива проблеми. Ако фирмата, която в бъдеще ще поддържа района, дойде, за да направи тротоар, се налага да изреже корените, аз ви давам гаранция, че ще се появят 200 души, които ще обяснят как дърветата са убити. Кажете ми как да оправим тротоарите, без да има виновни? Това е принципен въпрос. Дори когато искаш да оправяш нещо, не можеш да го оправяш, защото веднага се намира някой, който разбира от всичко.

ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ: В Централна и Северна Америка също има много дървета и то стари масивни дървета. Изградено е от масивни бетонови с арматура вътре блокчета и там няма никакво надигане на тротоарите около дърветата. Те имат огромни корени. Този блок е дебел 10 см. и няма никакво надигане.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Ако това нещо което го казвате го чуят всички природозащитници в София ще ви разпънат. И аз съм правил снимки в Испания. Дърветата са със специален абсорбиращ асфалт и са асфалтирани около дънерите с цел да не се разнася кал, но вода при тях влиза. Самият асфалт пропуска. Той е специален асфалт. Но това тук не може да се случи.

**ДАНИЕЛ ЛОЗАНОВ:** Аз ви давам едно предложение за решение на този проблем.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Стари дървета, които навремето се поддържаха и нямаха развита коренова система. С времето едни даваха, други не даваха да се режат короните. Било е и поради липса на средства и по други причини, но кореновата система на дърветата естествено, че се развива и расте.

**ПЕТКО ХРУЛЕВ:** Не може ли да се посади липа, която дава аромат когато цъфти.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Това е задължение на „Зелени системи“, които са част от Столична община и тази зона не е в зоната, която поддържа района. Още повече София е известна като град на кестените, а не на липите. Най-накрая считам, че хората, които работят там, са достатъчно добри професионалисти, за да знаят кое дърво би свършило работа там. Липата има друг проблем, събира оси и други насекоми. Гражданите ще имат друг проблем.

**НИКОЛАЙ НИКОЛОВ:** Понеже дискусиата отива към своя край, всички присъстващите се изказаха и повечето от гражданите напуснаха. Моят въпрос е към самите граждани, които присъстват днес на общественото обсъждане. Как разбрахте днес за общественото обсъждане по какъв канал?

**РЕПЛИКИ:** Имаше на всеки вход залепено съобщение. И от сайта.

**НИКОЛАЙ НИКОЛОВ:** Мои познати, които живеят на ул. „Св. Иван Рилски“ и на ул. „Константин Иречек“ твърдят, че няма залепено

съобщение. Тук очевидно всички присъстващи са за зелената зона. Преди година и половина беше качена на сайта на „Красно село“ една анкета, която пак беше по същия казус за местност „Кривата река“. Аз внесох тогава питане, защото за три дни генерираха 60 000 гласувания в подкрепа на зелената зона. Беше подадено питане. Откри се, че има техническа повреда, че не може многократно да се гласува от един айпи адрес. След това го промениха и стана буквално възможно само от един айпи адрес да се гласува. И когато се рестартира отново системата близо 90 процента бяха в пъти по-малко. Вече бяха 600 – 700 гласуванията и 90 процента бяха против въвеждането на зелената зона. За мен като общински съветник е важно да чуя всички гледни точки. Да изслушам всичко, за да зная след това как да гласувам в Общинския съвет. Не случайно попитах как е известно, защото очаквах тази зала да е пълна.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Господин Николов, ще Ви отговоря на всичките въпроси. Ще започна от средата към края. По отношение на миналото обществено обсъждане за зоната, след като установихме, че има проблем в този вид гласуване, най-малкото проблема беше, че въпроса беше зададен некоректно. Тъй като питането за зона не беше конкретно за „Крива река“, а беше конкретно към целия район.

По отношение на многото айпи адреси беше действително така. След като установихме това нещо, по същия метод и начин ние известихме всички етажни собствености, които са регистрирани на територията на района в квартал „Крива река“. На базата на това нещо и на протоколите от етажните собствености беше внесен доклад миналата година ноември месец, че има положително становище.

По отношение на това дали някой е известен или не е известен, аз мога да ви кажа, че това, което е било нужно ние да направим, сме го направили.

По отношение на това дали тази вечер хората са за зелената зона или са против зелената зона, понеже вие закъсняхте и може би не чухте първите



думи, които казах, това е просто среща, на която трябваше да обсъдим. Оттук нататък ще вървим по същия начин както миналия път, със срок 10-дневен всички етажни собствености да бъдат събрани отново и да дадат протоколи от техните събрания по отношение на зоната. Това е начинът и мисля, че е достатъчно ясен и прозрачен. Ще бъдат допитани всички, тъй като аз съм на мнение, че в тази зала да имаше и 200 човека, от които да бяха 45 на 55 за или против, не са всички хора, които живеят във въпросния район. Наясно сме, че няма как да има достатъчно хора, тъй като часът беше и по-ранен. Но никога няма час, който да е подходящ. За едните 17 часа е рано, другите си прибират децата в 19 часа, третите сядат да вечерят в 21 часа.

НИКОЛА НИКОЛОВ: Протоколите от етажната собственост. Лепят се на даден блок, след това се късат на следващия ден и кой видял, кой не видял.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Освен че ще изпратим писмен документ за провеждане на такова събрание, г-жа Юлия Георгиева, която отговаря в общината за етажните собствености, ще позвъни на всички регистрирани председатели на етажни собствености, които ще трябва да проведат в рамките на 10-дневен срок това обсъждане помежду си.

Предлагам да не ви задържаме повече. Лека вечер ви желая! Ще ви помоля да го направим по-експедитивно, за да може все пак да имаме някаква яснота „да“ или „не“ за тази зона и да знаем какво да правим оттук нататък.

/ Закрито в 19 часа и 20 минути /

СТЕНОГРАФ:

/ С. Михайлова /

# СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН „КРАСНО СЕЛО“

## Стенографски протокол

### **ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ**

#### **НА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЗЕЛЕНА ЗОНА ЗА ПОЧАСОВО ПАРКИРАНЕ НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН „КРАСНО СЕЛО“, м. „Еврейски гробища“**

състояло се на 16 ноември 2017 година  
в заседателната зала на Район „Красно село“

С о ф и я, четвъртък, 16 ноември 2017 година

/ Начало 17.30 часа /

### **О Т К Р И В А Н Е**

**ХРИСТО АПОСТОЛОВ** – кмет на Район „Красно село“

Добър ден на всички!

Събираме се по повод зоната във вашето каре в границите между бул. "Ген. М.Д.Скобелев", бул. "Ген. Ед. Тотлебен", ул. "Йоаким Кърчовски" и ул. "Добруджански край".

Многократно е писано до нас от граждани от карето. Предполагам, че проблемът, който е при вас, не е малък по отношение на паркиращите извън вас, които живеете там. Именно затова решихме да ви предложим да направим зона там.

Да представя хората около тази маса. Главният архитект на района господин Христо Кючуков. Главният инженер на района госпожа Веска

Савова. Госпожа Мина Йоргова - началник Градоустройство. Господин Иван Дамяновски отговаря като цяло за инфраструктурата. Госпожа Юлия Георгиева, която отговаря за етажната собственост в района. Нора Пиперевска е PR на района.

Аз искам да чуя вашето мнение. Тук сме малко хора. Дори залата да беше пълна, не считам, че е меродавно едно такова решение. Затова ще процедираме както на общественото обсъждане миналата седмица с другото място – „Крива река“, където трябва да бъде въведена зона, ако хората искат. Ще издам заповед, която ще гласи да се съберете етажните собственици и всяка една етажна собственост за 10 дни да направите събрание на блоковете, където има блокове. Където има къщи предполагам, че там има най-малък проблем. Защото обикновено къщите имат гаражи. И тях ги касае дотолкова, че ще им се освободи движението. Не мисля, че някой, който обитава къща, ще има нещо против зоната. Целта ни е да имаме някаква по-обективна и по-реална оценка на самите граждани, които живеят там, и да знаем, че самото обществено обсъждане няма да бъде после атакувано.

Специално за кв. „Крива река“ по този метод беше проведено обществено обсъждане миналата година. Тогава кв. „Лозенец“ и кв. „Средец“ влизаха в зона, но не успяха да съгласуват с нас. С приемането на новите правила за обществените обсъждания, въпреки че имаше положителна оценка при предишното обществено обсъждане, се налага ново обсъждане за „Крива река“.

Така че ще ви дам думата да кажете вашето мнение по въпроса.

**НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ:** Живея на ул. „Георги Данчов-Зографина“ № 8. Точно в средата на това каре. Може би една от най-потърпевшите улици. Там сме къщи с изцяло живущи и паркиращи и съответно най-пострадали от гледна точка на това, че нашите тротоари са по-ниски и не са ремонтирани като пред новите кооперации. Изключително лесно е паркирането до нашата сграда. Паркирането е буквално на 50 см. от

нашите фасади, което е крайно неприятно. Аз съм живущ на партерен етаж и реално живея на паркинг, което не смятам, че е редно в един цивилизован град, в центъра на града. Така че аз съм абсолютно убеден, че всички съседи в това каре, които вече се познаваме и сме направили подписка, ще бъдат твърдо за установяване на зелена зона в нашето каре. Освен това мисля, че е голямо улеснение в тази посока, че има вече положени колчета по цялото протежение на тротоара, който граничи с МВР болница. Не знаем дали това е подготовка за зелена зона или има някаква друга причина?

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Не е подготовка. Това е на база на множество жалби, за заемане на тротоари от автомобили. Шофьорите не са дисциплинирани.

**НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ:** Това е много добро начало. За съжаление, това беше най-неподходящият тротоар, от който трябваше да се започне, защото там няма нито един изход и там не живее никой и никой не вървеше по този тротоар. Това е на гърба на МВР болница, която, ако трябва да бъдем откровени, точно там трябваше да паркират коли, а не пред нашите сгради. Но нещо е направено. Ефектът не беше позитивен, тъй като онези, които паркираха там, сега вече паркират върху градинката. Не можа да се постигне ефектът, който всички ние очаквахме. Но има положени колчета на много места по нашата ул. "Георги Данчов-Зографина". Чудесно, че там не паркират коли, но отново това не беше тротоарът, който беше проблем, защото никой не излиза на този тротоар. Добро начало е.

Има положени усилия и не се тръгва от нула. Колчетата са положени. Надявам се колчета да бъдат положени и по нашите улици, където живеем и сме реално потърпевши, тъй като много често се паркира така, че колите запушват дори входните врати на дворовете. Ние не можем да излезем. Да не говорим при детската градина какво се случва. Там е невъзможно да се паркира.

Най-големият проблем, който ние живущите отчитаме точно зад хотел „Родина“ е, че градинките, които съществуват, зелените площи, които съществуват, често биват използвани от хората с по-високопроходими автомобили. Ние ги заснемаме. Но за жалост това не е проблем на „Паркинги и гаражи“ и те не могат да им поставят скоби. И тук ние попадаме в една задънена улица. Така че ако може зелената зона да обезопаси и градинките и да не се качват и там автомобили, това ще бъде много сериозно постижение. Защото ние ги почистваме тези градинки. Полагаме грижи за тях абсолютно доброволно и резултатът всъщност е потъпкване на нашия труд. Така че бих се радвал, ако зелената зона е в състояние да обезпечи и липса на достъп до тези градинки.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Аз мога да ви уверя, че зелената зона ще регламентира паркирането по начин, по който нищо друго не може да го регламентира.

По отношение на колчетата. Миналата година водих преговори с Центъра за градска мобилност и те отпуснаха за района около 1000 колчета, които поставихме на различни места. Едно от местата беше при вас. Понеже те ги поставят, като наблюдават как се паркира, според мен не са търсили нито вас да попитат, нито нас като администрация на кой тротоар да ги сложат, а са ги сложили чисто първосигнално там, където са видели, че на тротоарите има най-много автомобили. Това съответно измества паркирането на други места.

Що се отнася до паркиране в градинките, естествено, че ще бъде прекратено това нещо. Където да има зона, не може някой да паркира където и да било, освен на указаните за това места.

Ако приемем, че оттук нататък вървим в правилната посока, и обсъждането ще бъде положително, има още една стъпка. Центърът за градска мобилност ще направят пълен анализ на броя паркоместа, които ще бъдат направени в цялото каре, и ще представят проект за това. Задължително е отново да се съберем и да го погледнете, тъй като опитът

на Центъра за градска мобилност от въвеждането на сегашната зона в „Лозенец“ показва, че когато някой прави на хартия местата за паркиране, в зоната има проблем. Създава се проблем по отношение на това, че не всички сгради ги взимат предвид във вида, в който са, особено както сте вие с къщи и гаражи, и много често се получава, че паркоместата са от страната примерно на блоковете и на местата, където те излизат, а не от другата страна, където няма такъв проблем. Наложил се в кв. „Лозенец“ да се преправят тези места. Затова и експертите от Центъра за градска мобилност държат вие, живеещите там, да го погледнете, за да може и ние съответно да го видим, за да се вземе предвид всеки един гараж, всеки един изход и вход на блок, за да не се получават подобни проблеми, защото е губене на време и пиене на средства. Така че мисля, че това ще е положително за вас, а и ще знаете не само вие, но и ние реално колко места има в цялото това каре за паркиране. Те ще бъдат регламентирани и ще бъдат ясни.

Още повече при вас проблемът със зоните е, че от всички посоки идват автомобили, чиито собственици не желаят да плащат. Много им е удобно да спрат на Руски паметник и да ходят пеш до центъра с какъвто и да е транспорт, но това създава хаос.

Днес бях на една презентация, свързана с буферните паркинги на метрото, и бях изключително учуден, когато чух от презентацията, относно буферния паркинг „Красно село“, при запитване на граждани (защото било на тип анкета), 34 души били казали, че има нужда от паркинг, а останалите до сто процента казали, че няма нужда от паркинг. Аз бях доста учуден как са стигнали до такъв извод, при положение, че „Красно село“ и специално тук е доста сериозна пътна артерия и с идването на метрото перничани ще идват тук, а не в кв. „Люлин“. Имаше кратък спор. Явно така се правят изчисленията у нас. Когато попитате някой, който живее до спирката на метрото, дали ще ползва буферния паркинг, естествено ще каже не. Защото ще излезе от входа си и ще се качи

на метрото. Ние не търсим ефекта да направим паркинг за живеещите, а да правим паркинг за тези, които идват при нас. Така че при вас ситуацията общо взето е същата. Аз не зная защо във времето, когато е правена зоната от другата страна, от страната на „Владайска“, не е правена и при вас.

НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ: Всичко се оттече при нас.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: „Оттичането“ ще продължи и надолу. Всички бягат там, където не е зона, но в крайна сметка градът по един или друг начин в рамките на десетина години ще се превърне целия в зона, защото няма да има място, където да се паркира безплатно.

НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ: Проблемът идва и от всичките тези екскурзии, които започват от Руски паметник. Оставят колите при нас. Пътуват за една седмица и после си взимат колата. Но ако това е зелена зона, едва ли ще могат да си го позволят. Също и студентите в Медицинския факултет, но всички те идват с коли с регистрация от цялата страна и паркират. Те са най-безогледни.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Зоната ще регламентира не само тези, които са приходящи за час или два, но ще поограничи и тези, които все още не са се регистрирали на адреси при нас. Така ще има един ред, който отдавна е необходим и той е необходим навсякъде. Самата зона не е нещо толкова страшно. Стикерът е 100 лв. на година.

Много хора на миналото обсъждане питаха защо да плащат 100 лв. при положение, че живеят там. Защото тротоарите, които правим, колкото и малко да правим, защото не разполагаме с много средства, защо трябва да бъдат унищожавани. Радетел съм на идеята, че дори по един тротоар да правим на година в квартал, ако не се паркира върху тях, за няколко години ще оправим много тротоари в кварталите.

РЕПЛИКА: Дали ще облекчи това нещо паркирането пред самата МВР болница? Там има около четири знака, които забраняват спирането. Там не може да има зона. Това е булевард.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Когато и вашето каре влезе там, тогава служителите от Центъра за градска мобилност ще бъдат доста по-старателни по отношение на следенето за паркирането. За съжаление, статистиката на „паяците“ е доста фрапираща. Много хора си мислят, че София разполага с много паяци, но не е така. Тя разполага с 14 „паяка“.

АНГЕЛ ВАНГЕЛОВ: Сега оставят бележка за глоба.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Бележките за глоба ги оставят от Столичния инспекторат, не ги оставят от Центъра за градска мобилност.

МИРОСЛАВ МАЛИНОВ: Живея на бул. „Тотлебен“ 24. Много сигнали съм пускал специално за паркиране. Дали има събираемост на тези глоби? Защото за паркирана кола през ден ѝ пишат бележки, а колата е все на тротоара. Къса бележката и я хвърля.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Проблемът е, че 90 процента от всички глоби, които се издават от Инспектората, се обжалват. Съдии искат от нас има ли заместник-кметът по транспорта на Столична община право да ги глобява. Прилагаме пълномощия. Има ли актосъставителят право да съставя акт? Прилагаме пълномощни за професионални компетентности. Това губи изключително много време. За съжаление, законът е такъв, че всеки може да обжалва независимо кой го е глобил. И става много бавно събирането. Има определено събираемост на глобите.

МИРОСЛАВ МАЛИНОВ:

Виждам един и същ системен нарушител.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Най-вероятно е един от тези, които обжалва и докато върви обжалването си мисли, че е недосегаем, но не е точно така. Ако един съдия си направи труда да погледне, че един и същи човек е глобен много пъти на едно и също място. Много пъти казват, че не приличало на тротоар или не било градинка и те затова били спрели там. То не прилича на тротоар или градинка заради такива, които спират там. Не е поради друга причина. Така че не е стопроцентова събираемостта, но все пак има някаква. Общо взето район „Красно село“



вървим добре по отношение на това събиране. Инспектората са много активни.

Имало е случаи, в които са правени компромиси по отношение на места за паркиране, на които има ремонт на дадено място и няма как да се паркира и затова са правени компромиси. Но като цяло аз съм на мнение, че колите трябва да бъдат свалени от тротоарите. А това че някой няма къде да паркира, е негов проблем. Сигурен съм, че много хора ще ме репликират, но в крайна сметка автомобилът е екстра, която всеки решава дали да си я купи или не. Някой не кара никого да си купи кола.

НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ: Някой на никого не дължи паркомясто.

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Живея на ул. "Кирил Пейчинов" 15. Досега имало ли е такъв прецедент, в който някой обжалва акта и той отпада?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Имало е.

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Защото ако веднъж се случи на някой, повечето хора, които паркират там, особено от фирмите, които обитават сгради в нашето каре, те говорят помежду си и казват: аз ще ти кажа как се обжалва този акт.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Естествено, че говорят помежду си. А има и много адвокати, които си предлагат услугите. Със сигурност има и такива, които са отпаднали. Не мога да кажа поради какви причини, тъй като ние практически не следим изцяло действията. Само даваме на съда всички документи. Държа да ви кажа, че доста глоби се плащат преди да се стигне до актове. Много често идват да си платят преди да е написан актът.

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Също така искам да повдигна и темата за изоставени автомобили, които са паркирани.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Много малко хора знаят как функционира цялата система за вдигането на автомобили. Не че не искаме да свършим работа, но изключително бавно е като процедура. Първо, за да

бъде вдигнат един автомобил, не трябва да е минавал две години на технически преглед. Това е първото условие.

Второто нещо, което се прави, е след като се залепи стикерът за въпросния автомобил, трябва да минат три месеца. След третия месец ние пускаме писмо до КАТ за установяване собствениците на автомобила. Докато КАТ ни отговорят, това отнема около два месеца, защото не е само един автомобил и не е само в район „Красно село“, а те са на много места. Следващата фаза е, че ние пишем отново до собственика и му даваме 15 дни, в който срок има последна възможност да си премести колата. Много често се случва докато текат трите месеца собственикът на автомобила да го прехвърли на друго лице, без да го регистрира в КАТ, а само чисто нотариално. При нас идва писмо от въпросния собственик в този 15-дневен срок, в което се казва: Господа, вие ме търсите за кола, която не е моя. Издирването започва отново. Обявлението на автомобила си е обявление, но издирването започва отново.

Изключително трудно е да се намери кой е собственикът, при положение, че той нито е минал през данъчните, нито е минал през КАТ. Вече КАТ и данъчните са свързани така, че няма как да бъдат избегнати тези неща, но като не е минало през КАТ, няма как да намерим собствениците. Това отнема още време.

Истината е, че това са автомобили, които са ступени и не подлежат на ремонт. Собственикът не е плащал 3, 4, 5 години данък за този автомобил и за да го дерегистрира, е необходимо да плати данъка, за да върне номерата и да вземе 400 или 300 лв. Зависи от автомобила. На него му е много по-изгодно да го остави там. Общината да го вдигне. Още 7-8 години да се укрива, за да му отпаднат по давност данъците, и така приключва въпросът с този автомобил.

С въвеждането на зоната тази практика няма да може да съществува с такива изоставени автомобили.

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Да разбирате, че когато се въведе зона, всички тези автомобили и фургони, които са изоставени, ще се махнат.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: По един или по друг начин ще бъдат репатрирани и махнати.

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Когато се въведе зона, ще бъде ли рамкирано специално място за кофите за изхвърляне на боклука? Защото на ул. „Дамян Груев“, която е една от най-оживените улици в нашето каре, кофите се събират по средата на ъгъла на улицата, което прави невъзможно това да видиш дали идва трафик. Паркирането е също много усложнено. Маневрирането на по-големи автомобили също.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Кофите за боклук са точно позиционирани с GPS. Всяка една кофа за боклук има място по GPS. Не може да се мръдне на 5 см. Какво се случва на практика. Много често почистващата фирма, за което аз не ги виня, е възпрепятствана да изхвърли кофата за боклук поради една или друга причина. Задръстени са от автомобили, или са спрели пред кофите. Много често те ги събират на едно място, за да може да обособят такова място и по-лесно да ги вдигат. Естествено, че с въвеждането на зоната тези кофи ще бъдат поставени точно там, където им е мястото по GPS, и няма да има такъв проблем. Няма да има кой да спре пред тях или някъде, за да пречи на почистващата фирма да си свърши работата. Защото наистина този проблем съществува не само при вас, а на много места, дори при вас са по-малко, защото районът ви не е толкова гъсто населен. Мога да ви дам примери и в кв. „Бели брези“, и кв. „Борово“, и в самото „Красно село“, и „Хиподрума“, и „Лагера“. Положението е наистина катастрофално по отношение на паркиране на автомобили пред кофите за боклук и почистващата техника не може да ги извозва. Затова се получават понякога такива придвижвания и събирания на едно или на друго място, но със сигурност тези кофи ще застанат точно там където са по GPS. Всичко е маркирано и начертано.

Имайте предвид, че с въвеждането на зоната и разчертаването на паркоместата, защото всяко едно паркоместо е разчертано на тази зона, със сигурност мога да ви дам гаранция, оставете всичко останало, но поне 5 процента ще се вдигнат паркоместата само като брой места. Защото когато има нещо начертано, принципен е въпросът, че много по-компактно става самото паркиране.

НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ: Тъй като там улиците са тесни, предвижда ли се на някоя от тях да има възможност за качване на кола?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Там, където тротоарите са широки и позволяват, това е вече въпрос на преценка на Центъра за градска мобилност, които си възлагат на фирма да направи целия този анализ и на паркоместата. Така че ако има някъде много широки тротоари, би могло.

НИКОЛА КОЧМАЛАРСКИ: Ние също сме стигнали до идеята, че не е цената проблема и само зелената зона ще регулира налагането на правилата на тези хора. Както вие обявихте, не може да се справите да напишете за всички тези автомобили, защото са 150 автомобили поне. Аз ги разбирам и от Инспектората.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Инспекторатът разполага с 8 човека, които отговарят за район „Красно село“. Не сме от големите райони в София като територия, но е много трудно 8 човека да огледат навсякъде.

Примерно в район „Оборище“, тъй като там има и синя и зелена зона, гражданите, които са със зелена зона, искат синя. Защото тях като живеещи промяната на цената не ги касае. Принципен е въпросът, че в зелената зона паркирането е 4 часа за 1 лв., а в синята зона е 2 лв. и е 2 часа. Винаги има начин някой да си купи талончета и да си доплати, но вероятността за кратко да паркират е по-голяма, отколкото да стоят целодневно.

Миналата седмица имаше питане специално от „Крива река“, защото там положението е по-тежко отколкото при вас, тъй като те са заградени още повече от болници и още повече паркират там. Как тези от болниците щели да продължат да паркират. И аз се опитах да им обясня, че като плащат по 8 лв. на ден 22 дни по 8 лв. на ден, няма да им излезе сметката. Каквато и заплата да взима човек, ако има опцията да стигне с градски транспорт, ще стигне с градски транспорт.

НИКОЛА КОЧМАЛАРСКИ: Ще облекчи много и фирмите, които имат по 7-8 автомобили. Как се случва регулацията на един такъв апартамент? В този апартамент има една фирма, която има 10 служителя. Те могат ли да си платят зелена зона?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Не, има ограничен брой и се качва прогресивно. Таксата се повишава. На живущ в апартамента, ако вие и съпругата ви имате коли, тогава таксата за втория автомобил е двойна. Но след втория автомобил расте прогресивно.

АНГЕЛ ВАНГЕЛОВ: Трябва да плати тройна цена в синя зона. За себе си плащам 170 лв. За втората кола трябва да платя 450. Имам два апартамента на ул. „Кирил Пейчинович“ и ул. „Владайска“. Там живеят дъщерите ми. Страхотен проблем има с паркирането. Те дори паркират на зелена зона. Когато минат и няма места, отиват и на зелена зона. Минавайки по улицата понякога си поставям задача да видя кои са там. Всяка втора кола е от провинцията и много от Перник. Това е единственото може би най-близко място до центъра, което не е регламентирано все още. Всичките други са обхванати с някакъв режим. Аз лично съм ЗА. Мисля, че ако се въведе такъв режим, поне тези, които живеят там, малко ще си отдушнат. Защото непрекъснато цял ден някой обикаля кварталите, за да намери някой да излезе.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Целта на въвеждане на зоната е да облекчим вас, гражданите, живущи в даденото място, а не тези, които са

приходящи. Никой не го прави, за да е удобно на някой друг, а да е удобно на вас.

АНГЕЛ ВАНГЕЛОВ: И екологията ще има полза. Аз не разбирам тези от Перник защо няма да паркират на този паркинг, за който казвате. Взимат трамвай 5 и отиват в центъра.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Не само тези от Перник, но и тези от София, които дойдоха в последните години и са със софийска регистрация, се опитват да влезнат, ако може и в блока с автомобила. Явно е въпрос на психология. Единственият начин за регулиране на паркирането е чрез рестрикции, т.е. чрез въвеждането на зона.

АНГЕЛ ВАНГЕЛОВ: В нашата кооперация има ЕЛПАК. Те имат 6 – 7 коли и всичките са паркирали.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Когато ги ползват за фирмен паркинг, тогава минават по друга тарифа. Тогава минават със служебен абонамент. И служебният абонамент вече е съвсем различна сума.

ИВА ДИМИТРОВА: Има още по-фрапантен случай. Има фирма, която предлага рент а кар и са паркирали на цялата улица.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Няма да могат да ги държат там. Ще преместят фирмата. Няма място в света, където да не се плаща за това, че се паркира. Навсякъде има някакъв ред. Хаосът, който в момента цари в София, е уникален. Дори в провинцията има по-строги правила и има повече спазване на правилата. Това, което се случва в София, трябва да бъде прекратено по един или по друг начин.

Ако зависеше само от мен, а не зависи от това, че трябва да мине през Общинския съвет и да се вземе решение, аз лично бих въвел в целия район зона. Ако си спомняте, когато в центъра въведоха първоначално синята зона, бяха страшни протести. Аз сега не чувам някой да се оплаква от там, защото имат къде да спрат. Още повече това, което казаха и Центърът за градска мобилност, самият стикер за паркиране вече дава възможност за паркиране на четири преки. Така че ако не намериш пред

къщи да паркираш, на съседната пряка е опция много по-добра, отколкото никъде да не намериш да паркираш. Мисля че зелената зона ще свърши работа при вас.

Представителите на етажните собственици (където има регистрирани такива, защото се съмнявам, че в карето всички са регистрирани), си правите едно общо събрание. Правите протокол на събранието. Внасяте ги при нас и ние ги обобщаваме. На базата на това обобщаване аз внасям доклад в Общинския съвет. Трябва да има физически подписи на хората, за да се случат нещата.

**АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ:** На ул. "Кирил Пейчинович" и ул. „Дамян Груев“ има няколко сгради, които не са довършени. Няма акт 16 и няма право на ползване, но в сградите живеят хора, които впоследствие няма да могат да паркират автомобилите си, защото не могат да си вземат стикер, тъй като не са регистрирани на този адрес. Но в момента някои от тях пред гаражите си пазят празно пространство с ръчно направени табели, гуми и други, така че да могат да влизат в гаражите и да ги използват.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Дали има акт 16 или няма акт 16, това са гаражи и когато има акт 16, пак ще бъдат гаражи. Неслучайно ви казвам, че когато се направи цялостната картина на паркирането, всички тези неща ще бъдат съобразени. Нито пред гаражите на къщите, нито пред гаражите на блокове ще може да се паркира. Ще се паркира на местата, които не засягат по никакъв начин достъп вход-изход съответно.

**ВЕСКА САВОВА:** Това е една сграда на ул. „Кирил Пейчинович“. Последно правиха топлозахранване. Така че всеки момент ще я въведат в експлоатация. На ул. „Даме Груев“ 52. Там самите собственици ще си въвеждат едната сграда. Те са две сгради една до друга.

**НИКОЛА КОЧМАЛАРСКИ:** Живея на ул. „Кирил Пейчинович“. За сградата, за която стана въпрос, съм пуснал две жалби. Явно общината при това положение не може да накара този човек да възстанови тротоара,

който представлява една строителна площадка за боклуци. А това беше тротоар с едни прекрасни плочи.

**ВЕСКА САВОВА:** Собствениците правят сдружение, за да си въведат самите строежи в експлоатация. Те са длъжни да направят и прилежаща вертикална планировка.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Ако не я направят, няма да имат акт 16. Всичко ще бъде възстановено, иначе няма да влезнат да живеят. В последно време сме въвели доста по-сериозни гаранции по отношение на строежите в района. Някои от инвеститорите не са много доволни, но аз трябва да имам гаранция, че въпросните места ще бъдат оправени. Защото положението по отношение на финансирането от Столична община за дупки и тротоари е, мога да кажа, незадоволително. Не е само към нашия район, то е към всички. Такава е ситуацията. Така че не мога да си позволя да оставим някой да прави нещо и след това да не го възстанови. Общо взето, следим ги тези работи и всичко, което е започнато, ще се завърши.

**ИВАЙЛО СТРАТЕВ:** Какво става с тротоарите около хотел „Родина“? Преди две години направихме една подписка около 160 човека и е я подадохме в Общината. Няма никакъв отговор. Общинска собственост са тротоарите около хотел „Родина“. А няма нито един тротоар.

**НИКОЛА КОЧМАЛАРСКИ:** Включително на локалното платно има тротоар. Но там са паркоместа. Отзад тротоарът, който беше под козирката, която падна, вече не е тротоар, защото хотел „Родина“ си го е затворил. Страничното положение е същото.

**ИВАЙЛО СТРАТЕВ:** Преди беше решен въпросът, защото покрай хотел „Родина“ имаше под козирките. Сега те са преградени.

**ВЕСКА САВОВА:** Понеже там имаше срутване. И те го обезопасиха с една ограда. Има нов собственик сега.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Да започнат да си плащат за времето, което са заградили, за да може по-бързо да го свършат.



ВАСИЛ СТАНЕВ: Пуснаха колони, с които укрепиха цялата структура и го затвориха, и се превърна в част от хотела.

ВЕСКА САВОВА: Това ще го проверим. Не е тяхна собственост.

ВАСИЛ СТАНЕВ: На самото локално платно изобщо няма тротоар.

ВЕСКА САВОВА: Там са направили едно озеленяване и това е тротоар и след озеленяването са паркоместа.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Озеленяването ще го превърнем в тротоар и ще се реализира тротоар.

ИВАЙЛО СТРАТЕВ: Те си мислят, че всичко си е тяхно.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: При положение, че са се сменили двама или трима собственика, всеки следващ, който завари едно заградено пространство, си счита, че е негово и не се притеснява.

НИКОЛА КОЧМАЛАРСКИ: Ул. "Добруджански край" има ли възможност да бъде асфалтирана? Иначе няма как да бъде разчертана.

ВЕСКА САВОВА: Ул. "Добруджански край" има нова регулация, съвсем различна от тази, която е в момента. Котите на самата улица са високо, ниско. Няма нивелация.

Ние сме пуснали писмо до Столична община да се възложи предпроектно проучване и изготвяне на инвестиционен проект, който да се одобри и да се реализира новата действаща регулация. Имаме уведомление, че са възложени такива проучвания и предстои изготвяне на инвестиционния проект.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Това означава, че с въвеждането на зоната ще направим и улицата.

ВЕСКА САВОВА: Ние даваме по съществуващото трасе. Ние сме искали частично, но с много трудности.

НИКОЛА КОЧМАЛАРСКИ: Тази улица е излизала на бул. "Скобелев".

ВЕСКА САВОВА: Не излиза. Оградена е от МВР болница.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Наясно съм със ситуацията и съм на ясно още с въвеждането на парка в експлоатация. Там по указание на предишната зам.-кметица на СО по екологията бяха правили някакви проучвания дали е опасно за парка. Така и никой не можа да докаже, че е опасно. Имаше един проект, който беше отказан от нея, защото трябвало да се режат дървета. Това е друга тема. Там по принцип ще бъде направено укрепване на самата улица, най-малкото, защото в тази част на парка долу има детски съоръжения и улицата е много опасна. Аз се опитах да намеря по структурите на Столична община джърсите, за да ограничим паркирането на автомобили от тази страна, за да няма опасност и да натежават. За съжаление са много обемисти. За да ги сложим, трябва да заемем половината улица. Те са може би по 80 см. Доста големи са старите джърсите. Имаше проблем в това отношение. Но сега съм спрял да действам в тази посока. С въвеждането на зоната ще трябва да решим въпроса. Улицата да се направи. И тогава вече ще имаме пълна яснота. Във всички случаи, когато няма паркиране в ъгъла няма да има такъв проблем. Ще има тротоар там най-вероятно.

**НИКОЛА КОЧМАЛАРСКИ:** Ул. „Кирил Пейчинов“ забива много странно в тази ул. „Добруджански край“. По време на регулацията на един блок там се построи трафопост на средата на улицата, което беше изключително нелогично по принцип. Беше много странно.

**БЕСКА САВОВА:** Там е тупик. Няма връзка с ул. „Добруджански край“, защото нивата са различни, но има съществуващи стълби за достъп. Има къщи там.

**НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ:** Може ли да имаме един цивилизован достъп до този парк? Ние нямаме достъп. Ние минаваме през поляните. Никъде не прекъсва този паркинг и няма една елементарна алея да си минем от нашето каре в парка. Минаваме между колите през този импровизиран паркинг, който е по ул. „Добруджански край“, и ако са били така любезни да ни оставят място паркиращите, минаваме, ако не, търсим по-голямо

разстояние, за да минем в парка. Всички от зоната минават през едни красиви входове. Прекрасно е осветено. А ние, които сме всъщност най-централната част, до този парк нямаме достъп.

ВЕСКА САВОВА: Нивелацията е различна. Вие сте на високо. Единствено по ул. „Йоаким Кърчовски“. Догодина ще оправим тротоара. Мислехме тази година, но топлофикация прави един ремонт там и затова остана за следващата година.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Не е подходящо времето за полагане на асфалт.

ВАСИЛ СТАНЕВ: Тази процедура по зелената зона най-вероятно ще отнеме известно време. Моят въпрос е дали има по-краткосрочен вариант за решаване на проблема. Хубаво, че идват инспектори, които налагат глоби. Не може да минем по ул. „Кирил Пейчинович“.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Наясно съм със ситуацията. Тя не е само по ул. „Кирил Пейчинович“, а тя е в целия район и в цяла София.

ВАСИЛ СТАНЕВ: Едни колчета за паркиране на тротоара биха свършили работа.

ВЕСКА САВОВА: Там сложихме едни колчета.

ВАСИЛ СТАНЕВ: Колчетата навсякъде се обособиха само около обществените сгради, МВР болница, Интендантството.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Когато Центърът за градска мобилност започнаха да слагат тези колчета, най-вероятно е там, където се видели най-много автомобили върху тротоарите. В този момент, когато се поставяха колчетата, вероятността автомобилите, които са паркирали, да са били там, е много по-голяма, отколкото сега, защото те са се преместили. Като не могат да паркират, те се местят. Но до края на годината няма да стане.

При положение, че сега внасяте подписката, при вас няма да има проблем по отношение на зоната. Аз лично ще разговарям с Центъра за градска мобилност да сложат колчетата преди въвеждането на зоната. По

този начин те ще облекчат и самите себе си като време и период за поставяне на колчета където няма. А междувременно ще вървят и всичките процедури. Аз предполагам, че във всички случаи може би до март месец, ако всичко върви наред, до м. март ще успеем да въведем зоната, особено във вашето каре, което не е толкова голямо.

**МИРОСЛАВ МАРИНОВ:** Аз имам едно конкретно предложение, което е крепящо и е належащо да се сложат колчета в най-скоро време - на ул. „Йоаким Кърчовски“. Има спрели автомобили и там е опасно за хората.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Инж. Савова ви каза, че колчета там в момента не можем да сложим, защото трябва да оправим тротоара и трябва да асфалтираме. В момента, в който направим това нещо, ще ги поставим. То ще съвпадне във всички случаи или със зоната, или с колчетата, които ще се поставят заради зоната. Така че ще го оправим. Но преди да оправим тротоара няма как да ги сложим, защото това означава да ги сложим, да ги изкъртим и после пак да ги сложим.

**ВЕСКА САВОВА:** Тротоарът там е развален и даже да сложим колчета няма как да минете.

**МИРОСЛАВ МАРИНОВ:** Има голям поток от пешеходци.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Аз мога да ви уверя, че още няколко години ще е голям този поток и после ще намалее.

Имат желание да направят бул. „Пенчо Славейков“ на две нива и да пуснат улицата от долната страна. И да направят всъщност връзката на тяхното каре.

**МИРОСЛАВ МАРИНОВ:** Проблемът не е бил винаги отдаването на самите места, където трябва да се изгради самия булевард от „Пенчо Славейков“ от „Пирогов“ надолу.

**ВЕСКА САВОВА:** Теренът е държавна собственост.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Най-вероятно ще се реализира. Когато не Общината дава пари, а са дарения, не би следвало да има някакъв проблем. Те имат интерес от такъв възел. Единственият начин е

през бул. "Акад. Ив. Гешов" да влизат. Те не могат да влезнат през Кауфланд, тъй като паркирането за този обект ще бъде подземно. Практически нивото на бул. „Тотлебен“ ще бъде горния край.

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Да се върнем на темата защо не могат да се поставят колчета в момента. Наистина е много сериозен проблема. Както казват съседни, наистина може да се случи лош инцидент. Минават възрастни хора, минават деца, майки с колички и те се разминават между коли, паркирани от едната страна, и коли, паркирани от другата страна, и трафика, който се движи изключително бързо за тази малка улица.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Там знаци за паркиране има ли?

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Има знаци.

БЕСКА САВОВА: И да сложим колчета по тротоарите няма как да мине пешеходец.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Ние сме заложили за следващата година там да го правим.

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Има ли някакъв шанс да се постави нещо временно?

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Единственият шанс, който може да се случи, е да се обадя на шефа на „Паркинги и гаражи“ и да го накарам да правят показни акции - два пъти седмично да вдигат коли. Но това ще реши проблема през деня. Няма да реши в другата част на денонощието.

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Това е достатъчно, ако това са усилията, които трябва да се положат, за да се спаси един живот или контузия, е напълно оправдано това усилие.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Това, което утре ще направя, е да се обадя, за да засилим контрола за паркиране там регулярно. Колчета ще сложим, но сега не е подходящ моментът. Няма как да ги сложим. Пилеене на средства е да ги сложим и след това да ги къртим.

Що се отнася до това, че ще решим въпроса с „паяка“, аз имам известни съмнения, но ще направим опит. Ще ви кажа за улицата на пазар

„Красно село“. Събота и неделя, понеже аз живея там, звъня постоянно на „паяците“. Идват и вдигат колите. Примерно три „паяка“ влизат и започват да вдигат колите и седят три коли, които паркират на местата на вдигнатите автомобили.

МИРОСЛАВ МАРИНОВ: При нас тези автомобили, за които говоря в момента, има някакъв Кол център. Там са от всякакви народности. Тези автомобили са едни и същи. Те са на работещите там. Ако един или два пъти дойде „паякът“, ще има ефект.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Поемам ангажимент. Още утре ще изпратим „паяци“.

НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ: Въпроси, свързани със зелена зона, но не директно касаещи нас. На задния изход на факултета откъм ул. „Йорданка Филаретова“ си направиха естакада и си влизат оттам, по-ниската част отзад. Това доведе до разчистване на зелените площи, т.е. сеч и обособяване на още шест паркоместа като рибена кост в зелената площ. Тоест те използваха естакадата и този асфалт подстъп и си направиха паркоместа. Това е откъм ул. „Йорданка Филаретова“, но задния изход. Унищожени са четири, пет дървета. Въпросът е, че тази цялата кал през този сезон слиза по улицата. Ние вървим през нея и по наклона на ул. „Г. Д. Зографина“ това влиза в нашите къщи. Това е втора зима подред. Всяка сутрин е това нещо.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Ще бъде проверено и ще бъдат взети мерки.

ЙОРДАН РАШЕВ: Живея на ул. „Георги Данчов Зографина“ № 8. Бях на среща с директора и му обяснихме да не паркират върху зелените площи. Той каза, че нищо не може да направи с учениците си.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: След като той не може да направи, ние ще направим.

НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ: Три кашпи върху зелените площи биха свършили работа, за да възпрепятстват паркирането. Тежки циментови кашпи шест броя биха свършили работа. Живущите ще ги поддържаме.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Вижте колко бройки кашпи трябва.

НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ: Специално на гърба на ул. „Йорданка Филаретова“ шест големи кашпи вършат работа по три от всяка страна.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: По отношение на кашпите от Столична община имаме забрана точно по отношение на поддръжката. На много места това беше единственото решение и единственото спасение при липса на пари. Събирахме ги от дъщерни дружества на Столична община и сме карали където сме могли с наша техника, на други места сме плащали, за да дойдат да ги разположат. Впоследствие се оказа, че за съжаление тези кашпи се превръщат в кофи за боклук, които никой не чисти. Аз нямам нищо против да сложим. Ще видим откъде може да намерим и ще ги поставим.

НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ: Там има вековни дървета. Никой не ги поддържа. Трябва да се подрежат, за да се съживят.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Тази година изпитахме много сериозно затруднение по отношение на кастренето на дърветата, тъй като това е доста стар район. Даже следващата година има юбилей 80 години квартал на София. Много дървета са много стари. Много дървета са засадени там, където не им е мястото. Трудни са за обслужване. След случая с тази госпожа, която я затисна дървото в район „Оборище“, масово започнаха сигнали за кастрене на дървета, защото миналата година не разрешаваха да пипаме дърветата. Сега е масово и се случи в един момент на бум от необходимост от рязане на дървета и ние наистина не можем да се справим. Практически ние имаме комунално звено, но нямаме вишка. А вишката в случая не е рентабилна. Само район Банкя имат вишка. И аз съм говорил с колегата. Той каза, че не си заслужава, не се изплаща. Затова

възлагаме на външна фирма, която е общинска, да ни помага по отношение на кастренето на дърветата, които са високи. Тези, които са ниски, ги кастрим сами. Много са.

МИНА ЙОРГОВА: Може би преди години вие да сте пускали сигнали. Изпратихме ги към Дирекция „Зелена система“ за издаване на разрешително. Първо, защото са бадеми и не искаха да дадат разрешително. Второ, искахме на място да погледнат, че има наистина проблем. Възложиха на една тяхна фирма да ореже сухите клони. Знам, че имаше проблеми с живущите. Фирма от Столична община отиде там да реже. Повече сигнали не са пускани за бадемите. Не сме ги пускали към Столична община и не са на поддръжка на района. Те са улични дървета. Дърветата, които са насадени по тротоарите и по улиците, се поддържат от Дирекция „Зелена система“. Ще ви помоля да пуснете още едно писмо, защото аз лично съм ги виждала и мога да ви кажа, че боледуват. Пуснете още един сигнал към нас, за да опишем колко бройки са, къде са.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: И оставете някакви координати, за да върнем обратна връзка, та като дойде фирмата, да не ги гонят. Защото имахме такъв случай. Едни тополи бяха маркирани. Фирмата, която обслужваше района тогава, се появи в събота. Извикаха полиция. Заклучиха резачите, докато се обясни кой кой е, и никой не иска да ги отреже. Едните са против, другите са за. Пуснете сигнал до нас.

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Докато влезе в действие зелената зона, кашпите, колчета и т.н., дали е възможно от Общината да се изпрати едно писмо към всички бизнеси, които са регистрирани в района, с молба да предупредят техните служители да не паркират. Говорим не за някаква забрана. Не знам дали имате такива правомощия. Да се свържете с тях и да ги помолите да не го правят. Също според мен би свършило работа. Защото на ул. „Кирил Пейчинович“ точно като се влезе от локалното по ул. „Кирил Пейчинович“ от лявата страна, се нае офис от фирма Тугедър и там паркират и техните автомобили, паркират на тротоара. Точно тази фирма



паркира по цялото продължение до съседни, които казват, че са сложили кашпи да ограничат паркирането по някакъв начин. И колко пъти правим забележка на тези хора. Те се сменят постоянно. Идват с големите си джипове. Моята кола е една от най-малките в квартала и едва минавам оттам. С по-голям автомобил изобщо не може да се премине.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Ние ще пуснем писмо. Аз съм сигурен каква ще бъде реакцията. Никаква.

**НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ:** От лявата страна е забранено да се паркира, само от дясната страна.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Там пак ще работим с „паяците“.

**НИКОЛАЙ КОЧМАЛАРСКИ:** Там има едно табло, което е обърнато перпендикулярно на тротоара, защото не е било удобно на входа на блока, което е широко може би 1,5 м. Това трябва да е към ЧЕЗ.

**ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ:** Пуснете сигнала и към нас. Тази подписка я допълнете и ще трябва един човек от вас да дойде, за да може да я внесе официално в деловодството. Там, където етажните собственици не са подписали, аз ще пусна такава заповед за етажните собственици. Ако вие сте се подписали в тази подписка, не е необходимо да го правите и на другото място. Но поне да хванем там, където не са се подписали в подписката, за да попълним мненията. Обикновено против са тези, които са с повече превозни средства и са си отдали апартаментите и жилищата под наем, без да ги декларират. Защото тези хора няма как да изкарат стикер на наемателите, без да ги регистрират. Проблемът с регистрациите е много сериозен като цяло. Самото регистриране на наематели на даден адрес също създава проблем на самите собственици, дори и те да са изрядни и да си декларират нещата, тъй като много често имаме такива случаи, когато има регистрирани наематели на дадения адрес, получават постоянно призовки години след като ги няма. Това е личен акт да се откажеш от адресната си регистрация и това също създава проблеми. Така

че този проблем е малко двояк. Но по отношение на данъците съм абсолютно съгласен, че това е една вратичка в закона.

АЛЕКСАНДЪР КАЛИНКОВ: Колко подписа са необходими?

ВЕСКА САВОВА: Желателно е от всяка етажна собственост.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Желателно е да са повече от 50 процента. Гласувалите „за“ във всяка етажна собственост би следвало да са над 50 процента. Това обществено обсъждане не е задължително за всички. Който иска да се включи, се е включил. Ние не можем да накараме някой да дойде тук в залата и да си каже мнението, ако той не желае да направи това. Ние сме го направили доста информирано до всички по сайта. Навсякъде се коментира този въпрос. Не сме се скрили, защото миналата седмица имаше въпрос от един общински съветник, който попита как са били уведомени гражданите. Те му обясниха и той не можа да повярва, че има хора, които са за въвеждането на зоната. Много хора мислят, че зоната е нещо лошо и хората не я искат. А всъщност хората на много места я искат. Но хората, които я искат, са по-малко шумни от тези, които не я искат. И обикновено се взима мнението на тези, които са негативно настроени към нещо, а не на позитивно настроените.

НИКОЛАЙ ИЛЧЕВ: От зоната с къщите на ул. „Зографина“ няма етажни собственици.

ПРЕДС. ХРИСТО АПОСТОЛОВ: Там е хубаво да има по един, два подписа, за да се види, че има извадка и от тези хора.

Пожелавам лека вечер!

Закривам обсъждането.

/ Закрито в 18 часа и 50 минути /

СТЕНОГРАФ:

/ С. Михайлова /



# СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН

1612 София, бул. "Цар Борис III" 124, тел.: 02/895  
www.krasnoselo.net



Столична община

Входящ №  
СОА17-ВКОВ-17168

Регистриран на 21.12.2017

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



ДО  
Г-Н ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА  
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ  
УЛ. „МОСКОВСКА“ № 33  
СОФИЯ 1000

СТОЛИЧНА ОБЩИНА Район "Красно село" бул. "Цар Борис III" № 124
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА РКС17-РД09-2778(21).....Г 20.12.2017

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕРДЖИКОВ,

Моля, на основание чл.68, ал. 3 от Правилника за организация и дейността на Столичния общински съвет, приложено Ви предоставям за разглеждане на заседание на СОС доклад с предложение за разширяване обхвата на „Зелена зона“ на територията на Столична община в район „Красно село“, определен в границите на бул. Ген. Ед. Тотлебен“, бул. „Пенчо Славейков“, ул. „Св. Георги Софийски“, бул. „Акад. Иван Евст. Гешов“ и в границите на бул. „Ген. М. Д. Скобелев“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“, ул. „Йоаким Кърчовски“ и ул. „Добруджански край“.

Към доклада са приложени:

1. Схема – предложение за разширение на зелена зона.
2. Заповеди № РКС17-РД09-543/02.11.2017 г. и № РКС17-РД09-547/06.11.2017 г.
3. Стенографски протоколи от проведени обществени обсъждания – 2 броя;
4. Списъци, мнения и становища на собственици и живущи на територията на района в границите между бул. Ген. Ед. Тотлебен“, бул. „Пенчо Славейков“, ул. „Св. Георги Софийски“, бул. „Акад. Иван Евст. Гешов“ - м. „Крива река“ – 38 броя листа.
5. Списъци, мнения и становища на собственици и живущи на територията на района в границите между бул. „Ген. М. Д. Скобелев“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“, ул. „Йоаким Кърчовски“ и ул. „Добруджански край“ – м. „Еврейски гробища“ - 8 броя листа.

Приложение: съгласно текста.

С уважение,

**ХРИСТО АПОСТОЛОВ**

Кмет на район „Красно село“



За Кмет

Зам.-кмет: **Калин Николов**

Заповед за заместване № 100/17.12.2017



СТОЛИЧНА ОБЩИНА  
Район "Красно село"  
бул. "Цар Борис III" № 124

РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА  
РК.17.ГР94-2778/61

до кмета на район Красно Село

21.11.17

## ПРОТОКОЛ

### ОТ ПРОВЕДЕНО ОБЩО СЪБРАНИЕ НА СОБСТВЕНИЦИТЕ НА САМОСТОЯТЕЛНИ ОБЕКТИ В СГРАДА В РЕЖИМ НА ЕТАЖНА СОБСТВЕНОСТ

гр.София, ж. к./кв. Красно Село, Крива Река,  
ул. Богдановец, № 1,

Днес, 20.11.2017 г. в Мезонет 1 (посочва се мястото на провеждане на събранието) се проведе общо събрание на собствениците, за което беше съобщено чрез лична покана и чрез залепване на външната врата на обекта по реда на чл. 13 от Закон за управление на етажната собственост (ЗУЕС). при следния предварително обявен дневен ред:

1. Избор на Кристиан Красмиров Митов за управител на етажната собственост
2. Гласуване "ЗА" или "ПРОТИВ" въвеждане на "ЗЕЛЕНА ЗОНА" в кв. Крива Река, Красно Село, София

На събранието присъстваха лично или чрез представители 6 собственици, които притежават 100 на сто идеални части от общите части на етажната собственост, съгласно приложен списък, съдържащ имената на собствениците или техните пълномощниците и идеалните части, които притежават. Списъкът и копията от пълномощните са неразделна част от настоящия протокол.

Председателстващият събранието - Кристиан Митов - Председател на Управителния съвет/управителя обяви, че събранието има необходимия кворум и може да се проведе, тъй като присъстват лично или чрез представители собствениците на най-малко 67 на сто идеални части от общите части на етажната собственост.

(чл. 15. (2) Ако събранието не може да се проведе в посочения в поканата час поради липса на кворум по ал. 1, събранието се отлага с един час, провежда се по предварително обявения дневен ред и се смята за законно, ако на него са представени не по-малко от 33 на сто идеални части от общите части на етажната собственост.

(3) (Нова - ДВ, бр. 57 от 2011 г.) Когато в случаите по ал. 2 липсва изискуемият кворум, събранието се провежда на следващия ден, а ако той е почивен или официален празник, в следващия работен ден, в часа и на мястото, посочени в поканата по чл. 13, ал. 1 за свикване на общото събрание. Ако липсва необходимият кворум по ал. 1, събранието се провежда по предварително обявения дневен ред и се смята за законно, колкото и идеални части от общите части на етажната собственост да са представени).

По предложение на председателя на Управителния съвет/управителя с мнозинство от ..... на сто от представените идеални части от общите части на етажната собственост за протоколчик бе избран г-н /г-жа Кристиан Красмиров Митов

По т. 1 от дневния ред се направиха следните изказвания и предложения:

В резултат на направените изказвания и предложения с мнозинство от ..... на сто от представените идеални части от общите части на етажната собственост, Общото събрание на собствениците взе следното решение:

Решение № 1 -

Избор на Кристиан Красимиров Митов за управител на етажна собственост на ул. Богдановец 1, 1606 София.

100% "ЗА"

По т. 2 от дневния ред се направиха следните изказвания и предложения:

В резултат на направените изказвания и предложения с мнозинство от ..... на сто от представените идеални части от общите части на етажната собственост, Общото събрание на собствениците взе следното решение:

Решение № 2 -

61,598% от идеални части "ЗА"

38,402% от идеални части "ПРОТЪВ"

Председателят на Управителния съвет/управителя закри Общото събрание поради изчерпване на дневния ред.

Председателстващ Общото събрание:

Кристиан Митов

/име, фамилия, подпис/

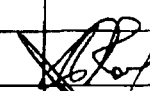

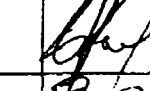

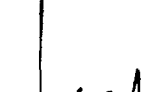
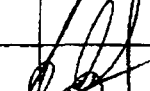
Протоколчик:

Валерия Митова


/име, фамилия, подпис/


СПИСЪК

НА СОБСТВЕНИЦИТЕ И ПЪЛНОМОЩНИЦИТЕ,  
ПРИСЪСТВАЛИ НА ОБЩОТО СЪБРАНИЕ НА СОБСТВЕНИЦИТЕ,  
ПРОВЕДЕНО НА 20.11.2017

№ на самостоятелния обект и адрес	Трите имена на собственика	Трите имена на пълномощника и № на пълномощното	% идеални части от общите части на сградата	Подпис
1	Александър Божидаров Рашев	Божидар Ангелов Рашев	7,695	
2	Башар Мунзер Рахал		14,544	
3	Божидар Ангелов Рашев Бевър-Драйв ЕООД		30,727	
4	Красимир Любомиров Митов Наследници: Валерия Георгиева Митова Кристиан Красимиров Митов Адриан Красимиров Митов	Валерия Георгиева Митова, Кристиан Красимиров Митов	21,225	
5	Кристиан Красимиров Митов		8,671	
6	Мариана Любомирова Рашева		17,229	

Настоящият списък и приложените към него копия от пълномощни са неразделна част от протокола от проведеното Общо събрание на собствениците на самостоятелни обекти в сграда в режим на етажна собственост с адрес: ул. Богдановец 1, София 1606

Председателстващ  
Общото събрание: 

Протоколчик: 

# ПРОТОКОЛ

от проведено общо събрание на собствениците на жилища и обекти в жилищна сграда, находяща се в район Красно село на Община София-град. ул. Св. Иван Рилски № 40.

Днес 16/11/2017 в 19,00. часа, се проведе общо събрание на собствениците, за което бе съобщено чрез лична покана и чрез залепване на външната врата на обекта, по реда на чл.13 от ЗУЕС /Закон за управление на етажната собственост/ по предварително обявения дневен ред.

В 19,00. часа се явиха собствениците на ап. №:

1. Елена Величков; ет. 1 ап.37 / 8,8 % ид. части
2. Емилия Иванова; ет. 1 ап. 38/ 6,28 % ид. части
3. Стефан Стефанов; ет. 1 ап. 39/ 8,8 % ид. Части
4. Анастасия Ботева; ет. 2 ап. 40/ 8,24 % ид. части
5. Мохамад Фесток; ет. 2 ап. 41/ 7,96 % ид. части
6. Даниела Славова; ет. 2 ап.42/ 8,8 % ид. части
7. Александър Карагъзов; ет. 3 ап. 43/ 7,92 % ид. части
8. Александър Карагъзов; ет. 3 ап.44/ 4,92 % ид. части
9. Анастасия Гълъбова; ет. 3 ап. 45/ 8 % ид. части
10. Константин Владов; ет. 4 ап.46/ 7,96 % ид. части
11. Павел Геров; ет. 4 ап. 47/ 4,92 % ид. части
12. Анна Темелкова; ет. 4 ап.48/ 9,6 % ид. части

/подпис/

/подпис/

/подпис/

/подпис/

/подпис/

/подпис/

/подпис/

/подпис/

/подпис/

/подпис/

/подпис/

/подпис/

От общо 12 бр. апартамента, присъстват лично и чрез представители не по-малко от % ид. части от общите части на етажната собственост.

Събранието се счита за редовно.

Обявен дневен ред:

1. Обсъждане предложението на столична община район Красно Село, заповед № ркс17-рд09-534/02.11.2017. за разширение на зелена зона за почасово паркиране в границите между бул. Акад. Ив. Евст. Гешов, Бул. Пенчо Славейков, бул. Ген. Тотлебен и ул. св. Георги Софийски. Предложението беше подложено на гласуване както следва: от общо ..... присъстващи.

Предложението беше подложено на гласуване както следва: от общо 00 % ид. части от общите части на етажната собственост

с „да”гласуваха ..... 100% ..... ид. части от общите части на етажната собственост.

с „не”гласуваха ..... 0% ..... ид. части от общите части на етажната собственост.

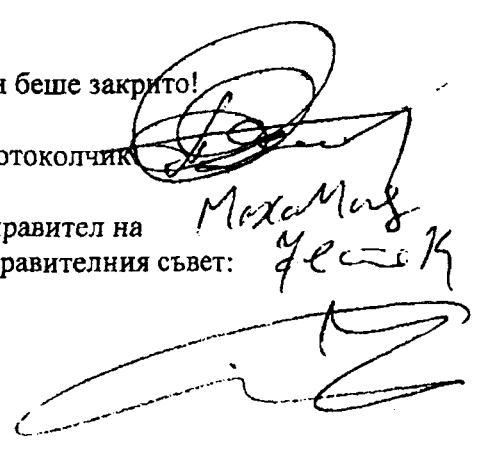
**ПРИЕМА СЕ! / НЕ СЕ ПРИЕМА!**

С тези решения Общото събрание на етажните собственици беше закрито!

Протоколчик

Управител на

Управителния съвет:



# ПРОТОКОЛ

от Общо събрание на етажната собственост на жилищна кооперация  
с адрес град София, ул. „Свети Иван Рилски” № 55

Днес, 19.11.2017 година, от 19.00 часа, в град София, ул. „Свети Иван Рилски” № 55 се проведе Общо събрание на етажната собственост на жилищна кооперация с адрес град София, ул. „Свети Иван Рилски” № 55. В 19.00 часа присъстваха собственици или надлежно упълномощени представители на собственици от всички жилища, от което следва, че е налице кворум за законното провеждане на събранието.

**Събранието е насрочено при следния дневен ред:**

1. Предложение за разширение на зелена зона за почасово паркиране в границите между бул. „Акад. Иван Евстати Гешов”, бул. „Пенчо Славейков”, бул. „Ген. Ед. Тотлебен” и ул. „Св. Георги Софийски”.
2. Разни.

**По точка 1 от дневния ред:**

Гласуваха 100% от съкооператорите, както следва:

- Апартамент № 1 гласува „ПРОТИВ” предложението за разширение на зелената зона;
- Апартамент № 2 гласува „ПРОТИВ” предложението за разширение на зелената зона;
- Апартамент № 3 гласува „ПРОТИВ” предложението за разширение на зелената зона;
- Апартамент № 4 гласува „ПРОТИВ” предложението за разширение на зелената зона.

В резултат на проведеното гласуване, Общото събрание на етажната собственост

**ПРИЕ ЕДИНОДУШНО СЛЕДНОТО РЕШЕНИЕ:**

Обявява се „ПРОТИВ” Предложението за разширение на зелена зона за почасово паркиране в границите между бул. „Акад. Иван Евстати Гешов”, бул. „Пенчо Славейков”, бул. „Ген. Ед. Тотлебен” и ул. „Св. Георги Софийски”.

**По точка 2 от дневния ред:**

По тази точка от дневния ред Общото събрание на етажната собственост не прие решения.

Поради изчерпване на дневния ред, Общото събрание на етажната собственост беше закрито.

За апартамент № 1:

Весислав Мичков Боровски  
/трите имена и подпис/

За апартамент № 2:

Ангол Цочков Томашев  
/трите имена и подпис/

За апартамент № 3:

Дашен Андрей Селмен  
/трите имена и подпис/

За апартамент № 4:

Борис Ерафтуев  
/трите имена и подпис/



*Handwritten scribble*

*Handwritten text, possibly a date or reference number*

*Handwritten signature or name*

*Handwritten text, possibly a date or reference number*

# ПРОТОКОЛ

№ 1

За проведено общо събрание на собствениците на жилища и обекти в жилищна сграда, находяща се :

гр.София, ж.к. „Красно село“, кв. „Крива Река,, ул. Даскал Манол № 1 вх. Е

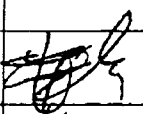
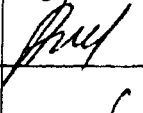
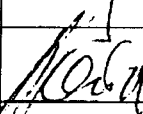
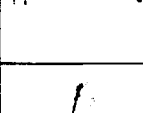
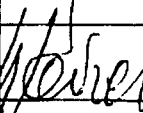
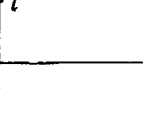
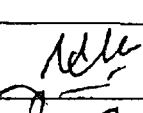
Днес 17.11.2017г. в 19,30 часа се проведе общо събрание на собствениците, за което бе съобщено чрез покана, залепена на на таблото за съобщения във входа на сградата, по реда на чл. 13 от Закона за управление на етажната собственост (ЗУЕС) по предварително обявения дневен ред.

## ДНЕВЕН РЕД:

1. Вземане на решение ЗА или ПРОТИВ разширяване на зелена зона за почасово паркиране в границите между бул. Акад. Ив. Евст. Гешов, бул. Пенчо Славейков, бул. Ген. Ед. Тотлебен и ул. Св.Георги

Присъстват лично и през представители най-малко  $\frac{2}{3}$  ид. части от общите части на етажната собственост.

Събранието се счита за редовно.

	ИМЕ	ЕТ.	АП. №	гласува ЗА/ ПРОТИВ	подпис
1.	Керемидчиеви	1	72	ЗА	
2.	Атанасови	1	73	ЗА	
3.	Ранчев	1	74		
4.	Койчеви	2	75	ЗА	
5.	Цветкови	2	76		
6.	Пецеви	2	77		
7.	Белоеви	3	78	ЗА	
8.	Манолови	3	79		
9.	Цинандови	3	80		
10.	Михайлови	4	81	ЗА	
11.	Кантарджиеви	4	82	ЗА	
12.	Тоневи	4	83		
13.	Българенски	5	84	НЕ	

	Данчеви	5	85	ЗА	
	Томови	5	86	ЗА	
16.	Караджов	6	87	ЗА	
17.	Кузманови	6	88		
18.	Сидерови	6	89	ЗА	
19.	Карабелъови	7	97	ЗА	
20.	Тошкови	7	98	ЗА	
21.	Петрини	7	99	ЗА	

ГЛАСУВАНЕТО ПО ОБЯВЕНИТЕ ВЪПРОСИ ПРОТЕЧЕ, КАКТО СЛЕДВА:

Предложението беше подложено на гласуване от общо 14 присъстващи

с 13 гласа „за”,

с ..... „въздържали се”,

с 1 „против”,

С ОГЛЕД НА ПРОТЕКЛОТО ГЛАСУВАНЕ СЕ ВЗЕХА СЛЕДНИТЕ РЕШЕНИЯ:

1. Приема се точка първа от дневния ред за разширяване на зелената зона за посабово паркиране.

С ТЕЗИ РЕШЕНИЯ ОБЩОТО СЪБРАНИЕ НА ЕТАЖНИТЕ СОБСТВЕНИЦИ БЕШЕ ЗАКРИТО.

Протоколчик:

Елена Божкова Белев  
/име/ /подпис/

Управител на ЕС:

Евгени Ангелов  
/име/ /подпис/

From: Красимир Манолов <kraskata1982@abv.bg>  
Sent: 16 ноември 2017 г. 11:36  
To: office@krasnoselo.net  
Subject: Зелена зона в кв. Крива река

1

СТОЛИЧНА ОБЩИНА Район "Красно село" бул. "Цар Борис III" № 124
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА
РКСИГ ЕВООТ 11761

Здравейте.

16.11.17

Живея в кв. Крива река и бих искал да изразя мнението относно въпроса дали в квартала да се въведе "Зелена зона" за паркиране. Аз съм против и то само и единствено, защото гледам опита от други райони на София с въведени зони. Най-големия проблем е, че с парите събиране вече дълги години не се инвестира абсолютно нищо в създаването на нови паркоместа и в облагородяването на вече съществуващите. Наблюдавам, че местата дори не са разчертани и номерирани, което е повече от елементарно. С интерес бих задал въпроса колко паркоместа е построила СО от въвеждане на платеното паркиране? А това беше един от аргументите когато се въвеждаха. Друг интересен въпрос е защо не е предвиден паркинг при новостроящата се метростанция на бул. Георги Софийски, след като отлично се знае, че потока от хора там е огромен предвид наличието на огромен брой болници и всъщност това е една от главните причини паркирането да стане проблем в квартала. Всъщност какво се случва - един път общината един път позволява със своите законови права дадена територия да се пренасели и презастрой и след това налага глоби за собственото си безхаберие. Смятам, че това е абсурдно. И отново освен за нова "Зелена зона" не се говори за изобщо за развитие на инфраструктурата. Защо???? Какво смята общината да постори с нашите данъци за да е живота ни по-лесен??? В случай, че знам какво ще се построи и подобри с парите на всички граждани, аз съм "ЗА" зелена зона, но досега никой не казва за какво как ще се похарчат.

*Александър Савола*  
*Г. Манолов*  
*Ю. Георгиев*

О-ца Ю. Георгиев

СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Район "Красно село"

Ул. "Дар Борис III" № 124

РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА

РКОН-ГРЗМ-2278/10/

# ПРОТОКОЛ № ОС 1 / 2016 · 20.11.17

от

Общо събрание на съсобственици на сграда, намираща се на адрес:

гр. София, р-н Красно село, ул. "Райко Жинзифов", бл 10, вх А

Днес, 13.03.2016г., на партера се проведе общо събрание при следния  
(дата) (място)

## ДНЕВЕН РЕД

1. Въвеждане на „зелена зона“
2. Ремонти – асансьор и дограма
3. Развъждане на котки
4. Избор на домоуправител и касиер
5. Други

Вярно съгласно оригинала! ОН

## Кворум

Забележки				
1	1	Емил Илиев	да	
	2	Емил Илиев	да	
	3	Султанка Станкова	да	
2	4	Нора Вълчева	да	
	5	Емил Илиев	да	
	6	Емил Илиев	да	
3	7	Виолетка Цолова	да	
	8	Невенка Петрова	да	
	9	Павел Лазаров		Представен от Невенка Петрова
4	10	Ангел Донев		
	11	Димитър Границки	да	
	12	Иван Иванов		
5	13	Ангел Кънчев	да	
	14	Снежанка Богоева		
	15	Георги Тодоров	да	
6	16	Ралица Радоева	да	
	17	Жанин Димов		
	18	Мария Таскова		Представена от Султанка Станкова

Присъствали са 67% (виж Приложение 1 - Присъствен лист), като с упълномощените кворумът е 78%.

Вярно с оригинала!

## РЕШЕНИЯ

### По т. 1 от Дневния ред

За въвеждането на „зелена зона“ има изискване да се почисти улица „Райко Жинзифов“ от автомобили, които не са в движение от години и само заемат паркоместа.

Въвеждането на „зелена зона“ се подкрепя със следното гласуване:

Ап. №	Ет.	Име, фамилия	Гласувал	Момент на гласуването
1, 2, 5, 6	1, 2	Емил Илиев	За	На събранието
3	1	Султанка Станкова	За	На събранието
4	2	Нора Вълчева	Против	На събранието
7	3	Виолетка Цолова	Против	На събранието
8	3	Невенка Петрова	За	На събранието
9	3	Павел Лазаров	За	
10	4	Елена Донева	Въздържал се	
11	4	Димитър Границки	Против	На събранието
12	4	Иван Иванов	За	
13	5	Ангел Кънчев	Въздържал се	На събранието
14	5	Снежанка Богоева	-	-
15	5	Георги Тодоров	Против	На събранието
16	6	Ралица Радоева	Против	На събранието
17	6	Жанин Димов	-	-
18	6	Мария Таскова	Въздържал се	

“За” ..... 6 (8) гласа = 14  
“Против” ..... 5 (5) гласа = 10  
“Въздържал се” ..... 1 (3) гласа = 4

В скоби са включени гласовете на тези, които не са присъствали физически на Общото събрание.

### По т. 2 от Дневния ред

Осветление и аварийно такова в кабината съгласно промените в НБЕТНА, въведени с Постановление на МС № 62 от 17 март 2014г. – ремонтът е извършен.

Има една оферта за прогонване на дограмата на входа, ще се търси поне още една.

Вярно с оригинала! *[Signature]*

**По т. 3 от Дневния ред**

Изхранването на бездомни котки е развъждане и това създава проблеми. Вдигат шум, когато се бият; дерат боята на колите, когато се катерят по тях; кучета, които гонят котките, чупят брони на автомобили и т.н. Който развъжда котки, трябва да поеме отговорност за кастрирането им.

**По т. 4 от Дневния ред**

За касиер е избрана Невенка Петрова, ап. 8 (за трети мандат), а за домоуправител – Ангел Кънчев, ап. 13 (за трети мандат).

**По т. 5 от Дневния ред**

Да се смени входната врата и да се оправят звънциите и домофоните.


**ПРИЛОЖЕНИЯ**

Съгласно текста:

**1. Присъствен лист**

13.03.2016 г.

Протоколчик и управител: .....  
(Ангел Кънчев)

Вярно с оригинала! 



О.Ч. № Ю. Георгиевска, Г-И КМЕТА НА РАЙОН КРАСНО СЕЛО

СТОЛИЧНА ОБЩИНА
Район "Красно село"
бул. "Цар Борис III" № 124
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА
ОУС 17-ГР 94-2778/191

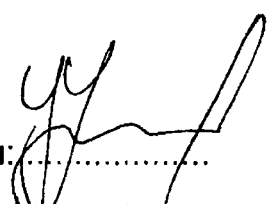
20.11.17

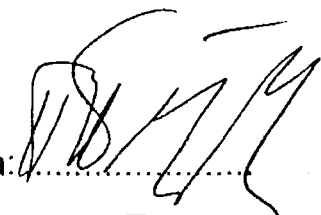
### ПРОТОКОЛ

От проведеното Общо гласуване на Етажната собственост на бл. 5, вх. В, ул. „Райко Жинзифов“, м. „Крива река“, Район „Красно село, Софийска община,

по повод Писмото на кмета на Район „Красно село“, Изх. N ГР 94-2778/14.11.2017, с което се уведомяват управителите на етажни собствениности в м. "Крива река", че във връзка с проведено на 9 ноември, 2017 г. обществено обсъждане на предложението за въвеждане на "Зелена зона" в м. "Крива река", в срок до 20 ноември т.г. трябва да се предоставят в районната администрация копие на протокол от проведено общо събрание на съответната етажна собственост, на което е взето решение "ЗА" или "ПРОТИВ" въвеждането на зелена зона,

Резултатът е следният: Предложението за разширение на "Зелена зона" за почасово паркиране в границите между бул. „Акад. Иван Евст. Гешов“, бул. Пенчо Славейков“, бул. „Ген. Едуард Тотлебен“ и ул. „Св. Георги Софийски“ в м. "Крива река", Софийска община **СЕ ПРИЕМА**. От 15 обитаеми апартамента (всичко 17), 9 са гласували с ДА, 2 – с НЕ.

Домоуправител:   
Данко Ненов

Изготвил протокола:   
Параскев Петров

Дата  
20.11.2017

Протокол

СТОЛИЧНА ОБЩИНА Район "Красно село" бул. "Цар Борис III" № 124
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА PKC17-1091-2748-18 / 21.11.2017



за  
проведане на събрание на етапната  
собственост на вх. В, Чрезек 22, 20 XI 2017

Взети бяха следните решения:

1. Съгласни сме за земна зона със заделина да не бъдат включени окопоблоковите пространства.
2. Да се потърси специалист от Софийска вода за шахтите и разясняване защо са високи сметките за вода
3. Да се потърсят отговорниците на ап. 41, за да им се потърси отговорно ст. Срокът е един месец.

Дата: 20. XI. 2017



Протоколист: Александър Димитров  
присъствал на заседание: 0896535958 -   
Р. Кичев - 

Б-4118 Ю. Георгиев

СТОЛИЧНА ОБЩИНА  
Район "Красно село"  
бул. "Цар Борис III" № 124  
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА  
РКС17-ГР94-2778/11/

20.11.17

**ЕТАЖНА СОБСТВЕНОСТ „СПОРТИСТ“**

София, р-н Красно село, кв. Кривата река, ул. Константин Иречек № 17

До СО – район „Красно село“

Отн. Ваш № РКС17-ГР94-2778/14.11.2017

Във връзка със съобщението до управителите на етажни собственици в кв. Кривата река относно въвеждането на почасово паркиране „зелена зона“ в квартала, ръководството на етажната собственост на заседание на 14.11.2017 г. реши събирането на мнения по въпроса да се извърши чрез срещи с живущите в отделните апартаменти и вземане на тяхното становище „на подпис“.

Прилагам към настоящото оригинала на Анкетата, в която е отразено мнението на собствениците на 8 от общо 12 апартаменти в кооперацията – седем от тях са „за“ въвеждане на „зелена зона“, а един е без мнение, понеже притежавал гараж в района и проблемът не го засягал. Останалите 4 жилища по разни причини са необитаеми към момента и нямаше възможност да се допитаме до тях.

Надяваме се, че с това сме изпълнили молбата на ръководството на общината.

Приложение: съгл. текста

С уважение

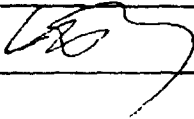

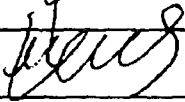
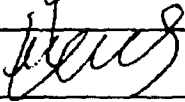
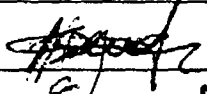
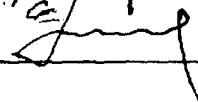

Управител на ЕС:

(Ем.Николова)

**АНКЕТА**

В изпълнение на заповед РКС17-РД09-543 от 02.11.2017 на кмета на район Красно село  
и писмо РКС 17-ГР94-2778 от 14.11.2017 от Община Столична, район Красно село  
**ОТНОСНО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЗЕЛЕНАТА ЗОНА ЗА ПОЧАСОВО ПАРКИРАНЕ  
В ГРАНИЦИТЕ МЕЖДУ "ИВАН ГЕШОВ", "ПЕНЧО СЛАВЕЙКОВ", "ТОТЛЕБЕН И "ГЕОРГИ СОФИЙСКИ**

Анкетата е проведена през периода 15-19.11.2017 сред живущите в етажна собственост на  
адрес: София 1606, район Красно село, кв "Кривата река", ул. Константин Иречек № 17

ап №	собственик/обитател	за	против	забележка
1	сем. Баракови			
2	АГ център "Димитров"			домът е необитаем от около три години
3	сем. Палазови			
4	сем. Стойкови			незак. мнение, използва собствен гараж нелегално в района
5	сем. Теофилови			
6	сем. Шишманови			Домът е необитаем от няколко месеца
7	сем. Бешкови			
8	сем. Николови			
9	сем. Кисьови			Собствениците са на работа в чужбина
10	сем. Маринови	потв. От Ас. Маринов по телефона на 15.11.17		
11	сем. Милеви			Собственикът е в дом за възрастни от няколко месеца и домът е необитаем
12	сем. Нисимов/Давидова			

Office@kranoselo.net

СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Район "Красно село"

бул. "Цар Борис III" № 124

РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА

ЮРСИЧ - ГР 94 - 2878 / 17 /

21.11.17

**From:** m.ivanova@bojinova-ivanov.eu  
**Sent:** 20 ноември 2017 г. 18:20  
**To:** office@kranoselo.net  
**Сс:** atanas@bojinova-ivanov.eu  
**Subject:** продължение за въвеждане на Зелена зона в м. Крива река  
**Attachments:** Letter\_Apostolov\_Krasno selo-signed.pdf; PROTOKOL OS - Zelena Zona-signed.pdf; Spisak\_1.jpeg; Spisak\_2.jpeg

Здравейте,

Приложено Ви изпращам писмо и сканирани документи, във връзка с взето решение на собствениците на етажна собственост на ул. "Св. Георги Софийски" 24 относно предложението за въвеждане на зелена зона в м. "Крива река"

Поздрави,  
адв. Мила Иванова

*M. Ivanova*  
*20/11/17*  
*Г-н Ю. Георгиев*  
*28.11.2017*

ДО КМЕТА НА РАЙОН КРАСНО СЕЛО

гр. София, 1612  
бул. "Цар Борис III" № 124

ОТНОСНО: Взето решение "ЗА" разширяване на зелена зона в м. „Крива Река“ от общото събрание на етажна собственост на ул. „Св. Георги Софийски“ 24

Уважаеми г-н Апостолов,

Предвид отправено от Ваша страна обръщение до управителите на етажни собственици в м. "Крива река", във връзка с проведеното обществено обсъждане на предложението за въвеждане на "зелена зона" в м. "Крива река", Ви предоставяме копие от проведено на 18/11/2017г събрание на собствениците на самостоятелни обекти в жилищна сграда в гр. София, район „Красно село“, ул. „Георги Софийски“ № 24, на което бе одобрено предложението за въвеждане на "зелена зона" в м. "Крива река" чрез разширяването на зелена зона за почасово паркиране в границите между бул. „Акад. Ив. Евст. Гешов“, бул. „Пенчо Славейков“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“ и ул. „Св. Георги Софийски“.

Приложено, Ви предоставяме сканирани екземпляри от протокола на проведеното събрание и списък на гласувалите.

Приложение: съгласно текста.

Дата: 20.11.2017 г.

С Уважение: .....  
(Атанас Иванов- Управител)

## ПРОТОКОЛ

от проведено Общо събрание на собствениците на самостоятелни обекти в жилищна сграда, находяща се в гр. София, район „Красно село“, ул. „Георги Софийски“ №24

Днес, 18.11.2017 г., при условията на спадане кворум се проведе Общо събрание на собствениците на самостоятелни обекти в жилищна сграда, находяща се в гр. София, район „Красно село“, ул. „Георги Софийски“ №24.

Общото събрание бе насрочено по повод обръщение на кмета на район Красно село- г-н Апостолов до управителите на етажни собственици в м. "Крива река", във връзка с проведеното на 9 ноември обществено обсъждане на предложението за въвеждане на "зелена зона" в м. "Крива река". В обръщението си г-н Апостолов призова в срок до 20 ноември т.г. да бъдат предоставени в районната администрация копие на протокол от проведено общо събрание на съответната етажна собственост, на което е взето решение "ЗА" или "ПРОТИВ" въвеждането на зелена зона.

В тази връзка дневния ред на насроченото събрание е единствена, а именно гласуване „за“ или „против“ на предложението за въвеждане на "зелена зона" в м. "Крива река" чрез разширяването на зелена зона за почасово паркиране в границите между бул. „Акад. Ив. Евст. Гешов“, бул. „Пенчо Славейков“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“ и ул. „Св. Георги Софийски“.

Общото събрание пристъпи към гласуване на точка единствена по дневния ред (гласуване, съгласно приложен списък):

Гласували „ЗА“ – 37, 69 % идеални части (собствениците на 7 апартамента)

Гласували „ПРОТИВ“ – 11, 06 % идеални части (собствениците на 2 апартамента).

Предвид изискванията на чл. 17, ал. 3 от Закона за управление на етажната собственост, а именно че в случая решение се взима с мнозинство, повече от 50 на сто от представените идеални части от общите части на етажната собственост, решението се ПРИЕМА.

Поради изчерпване на дневния ред заседанието на Общото събрание бе закрито

УПРАВИТЕЛ НА ЕТАЖНАТА СОБСТВЕНОСТ: \_\_\_\_\_

Атанас Иванов

ПРЕБРОИТЕЛ НА ОБЩОТО СЪБРАНИЕ: \_\_\_\_\_

Мила Иванова

Списък на собствениците на самостоятелни обекти в жилищна сграда, находяща се в гр. София, район „Красно село“, ул. „Георги Софийски“ №24, гласували на предложението за въвеждане на "зелена зона" в м. "Крива река" на проведеното Общо събрание на 18.11.2017 г.

	За	Против
1. Апартамент № 1 (Стоилко Кръстев)	- 4.82 %	
2. Апартамент № 2 (Ханифа Станчева)	- 4.96 %	против
3. Апартамент № 3 (Янко Янков)	- 4.76 %	против
4. Апартамент № 4 (Люdmил и Гергана Коюмджиеви)	- 6.23 %	
5. Апартамент № 5 (Венцислав Иванов)	- 4.96 %	
6. Апартамент № 6 (Иля Иванов)	- 5.07 %	за
7. Апартамент № 7 (Лидия Василева)	- 4.97 %	
8. Апартамент № 8 (Лидия Василева)	- 6.51 %	
9. Апартамент № 9 (Емилia Мицева)	- 4.88 %	
10. Апартамент № 10 (Евелина Пирева)	- 4.80 %	
11. Апартамент № 11 (Геофана Костова)	- 4.97 %	
12. Апартамент № 12 (Красимир и Румен Бончеви)	- 6.30 %	против
13. Апартамент № 13 (Василка Ангелова)	- 4.57 %	
14. Апартамент № 14 (Василка Ангелова)	- 4.50 %	

Прегледана



15. Апартамент № 15 (Владислав Янков)

16. Апартамент № 16 (Атанас и Мила Иванови)

17. Помещение на КТБ АД

18. Магазин (Валка-93 ЕООД)

19. Магазин за хранителни стоки (Димитър Топалов)

За

Против

- 4.45 % .....

- 5.89 % .....

- 11.00 % .....

- 7.00 % .....

- 2.59 % .....

Исполнитель: Мухомов Александр  
*[Signature]*

СТОЛИЧНА ОБЩИНА  
Район "Красно село"  
бул. "Цар Борис III" №124

РЕГИСТРАЦИОНЕН ДЕКС И ДАТА  
PKC17-TP94-2778-14

22.11.17г.

*Мариана Савова*  
*[Signature]*

Г-н Ю. Георгиев  
*[Signature]*

До Кмет на район "Красно село"  
гр. София, 1612  
бул. "Цар Борис III" № 124

Уведомление

От Велизар Стефанов Шиваров, домоуправител на етажна собственост на бул. „Е. Тотлебен“ 43, тел. 0887881766, e-mail: vshivarov@abv.bg

Уважаеми г-н Апостолов,

Във връзка с Ваше писмо PKC17TP94-2778/14.11.2017 бих искал да Ви уведомя, че представителите на етажната собственост на „Е. Тотлебен“ 43, 1606 София проведоха общо събрание, на което беше взето решение, че се подкрепя предложението на общината за въвеждане на зелена зона в посочения във Вашето писмо район.

Прилагам копие от протокола на заседанието и списък с изразеното „ЗА“ и „ПРОТИВ“ предложението на общината.

С уважение,

*[Signature]*

Велизар Шиваров

17.11.2017 г.

гр. София

## ПРОТОКОЛ

от

Общо събрание на съсобствениците на Сграда намираща се на адрес :

Бул. "Ген. Е. Тотлебен" 43, гр. София

Днес, 15.11.2017г. от 19.30 часа се състоя заседание на Общото събрание на собствениците в Етажната собственост на сградата находяща се на „Тотлебен“ 43, гр. София.

Присъствието и законово определенният кворум ( 67%) за провеждане на Общо събрание на етажните собственици.

Събранието бе открито от домоуправителя Велизар Шиваров, който констатира, че на Общото събрание е налице необходимият кворум и няма законови пречки то да заседава и да вземе валидни решения по предварително обявения Дневния ред.

### ДНЕВЕН РЕД

на Общото събрание на Сградата проведено на 15.11.2017г.

1. Обсъждане на предложение от районния кмет за разширение на зелена зона за почасово паркиране в границите между бул. „акад. Ив. Евст. Гешов“, бул. „Пенчо Славейков“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“ и ул. „Св. Георги Софийски“

### РЕШЕНИЕ

на Общото събрание на Сградата проведено на 15.11.2017г.

По единствената точка за разглеждане на събранието, собствениците изразиха своето мнение с подпис „ЗА“ или „ПРОТИВ“ в присъствения лист, приложен към настоящия протокол. Въз основа на изразеното мнение от представителите на етажната собственост общото събрание взе решение, че ПОДКРЕПЯ решението за въвеждане на зелена зона в горепосочения район.

Управител на етажната собственост:

Велизар Шиваров

Също с оригинал

ЕТ.	АП.	АТ	ИМЕ И ФАМИЛИЯ	ЗА	ПРОТИВ
1	1		АНА ГАВРИЛОВА		
1	2		РАДОН КИРЕВ		
1	3		ГЕОРГИ СТАМБОЛИЕВ		
1	4		ГАБРИЕЛА КИРОВА		
1		1	ИРИНА ПЕЙТ		уписване
2		2	АНА ГАВРИЛОВА		
2	5		ИРИНА ПЕЙТ		уписване
2	6		КИРИЛ МАРКОВ		уписване
2	7		КИРИЛ МАРКОВ		уписване
2		3	ИЛИЯ АНГЕЛОВ		
3	8		КОНСТАНТИН МИКОВ		
3	9		ЕМИЛИЯ ЕЛИС		
3	10		ЮЛИЯ ДИМИТРОВА		
3	11		ТЕОДОРА ДАМЯНОВА		
3		4	ИЛИЯ АНГЕЛОВ		
4		5	ДИМИТРИОС КАСЛАС		
4	12		ЙОРДАНКА МОЛЛОВА		
4	13		АСЕН НЯГОЛОВ		уписване
4		6	ЙОАНИС ПАТАМОПОЛУС		уписване
5		7	ЕВГЕНИЯ ГАУБИЧ		
5	14		ГЕОРГИ ДЕЛИВЕРСКИ		
5	15		ЕВГЕНИЯ ГАУБИЧ		
5	16		ИВАН СЕРАФИМОВ		
5		8	ОРЛИН ГЪРКОВ		
6		9	СОНЯ МИКОВА		
6	17		АННА ЧОРБОВА		
6	18		АГНЕСА ПЕТРОВА		
6	19		МИХАЕЛЕНА ДАМЯНОВА		
6		10	РУМЯНА МИСКАНОВА		
7		11	АЛБЕНА ХАРАЛАМПИЕВА		
7	20		ВЕЛИЗАР ШИВАРОВ		
7	21		ЗДРАВКА БОГОСЛОВОВА		
7		12	БОРИСЛАВА ИВАКИМОВА		
гараж 4			ХРИСТО БРЪЧКОВ		уписване
гараж 6			ХРИСТО КАРАКАШЕВ		уписване
гараж 8			ВАНЯ ХАСАРА		
гараж 9			ХРИСТИЯН ГЕОРГИЕВ		
магазин 1			Ж. ГАВРИЛОВА / К. МИКОВ		
магазин 2			МИХАЕЛЕНА ДАМЯНОВА		
магазин 3			ХРИСТО АРСОВ		уписване

Редно с отгиване на Д

*Ген. Ед. Тотлебен*  
*[Signature]*

СТОЛИЧНА ОБЩИНА  
Район "Красно село"  
ул. "Цар Борис III" № 124  
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА  
РКС 17 ТР94-2278/8/  
20.11.17

## ПРОТОКОЛ

за проведено общо събрание на собствениците, ползвателите и обитателите на жилища и обекти в жилищна сграда, находяща се на бул. „Ген. Ед. Тотлебен“ № 69 с 20 бр. апартаменти и 19 бр. собственици.

Днес 16.11.2017 г. в 19:30 часа, се проведе общо събрание на собствениците, за което бе съобщено чрез устно уведомяване по реда на чл.13 от ЗУЕС /Закон за управление на етажната собственост/ по предварително обявения дневен ред.

На събранието присъстват лично и чрез представители 67 % ид. части от общите части на етажната собственост.

Събранието се счита за редовно.

Събранието протече при следният дневен ред:

1. Обсъждане на предложение за разширение на зелена зона за почасово паркиране в границите между бул. „Акад. Ив. Евст. Гешов, бул. „Пенчо Славейков“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“ и ул. „Св. Георги Софийски“.

Предложи се за гласуване следното

Да се разшири зелената зона за почасово паркиране в границите между бул. „Акад. Ив. Евст. Гешов, бул. „Пенчо Славейков“, бул. „Ген. Ед. Тотлебен“ и ул. „Св. Георги Софийски“

„За“ гласуваха 45% ид. части от общите части на етажната собственост.

„Против“ гласуваха 25% ид. части от общите части на етажната собственост.

Решението се приема.

След изчерпване на дневният ред Общото събрание на етажните собственици беше закрито!

Дата 16.11.2017

Протоколчик:

*[Signature]*  
.....  
/ Деница Добрева /

Председател:

*[Signature]*  
.....  
/ Ивайло Ковачев /

Г-н Н. Георгиев  
28.11.17.

Office@kranoselo.net

**From:** Vasil Takev <vasiltakev@gmail.com>  
**Sent:** 20 ноември 2017 г. 09:41  
**To:** office@kranoselo.net  
**Subject:** Обществено обсъждане, съгласно заповед №ПКС17-РД09-543/02.11.2017  
**Attachments:** Протокол ОС Виктор Григорович №20\_19.11.2017.pdf; ПКС17.pdf

Уважаеми Дами и Господа,

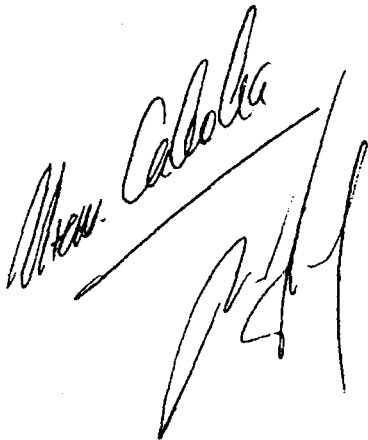
Приложено Ви изпращам протокол от общо събрание на етажната собственост с адрес ул. Виктор Григорович №20, проведено на 19.11.2017. Решението на общото събрание е, че сме съгласни и подкрепяме разширяването на зелена зона за почасово паркиране в границите между бул. "Акад. Иван Гешов", бул. "Пенчо Славейков", бул. "Ген. Тотлебен" и ул. "Св. Георги Софийски".

Моля, имайте предвид, че собствениците на ап. 4, 7, 17 и 19 са в чужбина и не могат да присъстват на събранието.

На разположение съм ако Ви е необходима допълнителна информация.

С уважение,  
Васил Такев

--  
Vasil Takev  
Phone: +359 88 920 30 81  
Skype: Vasil Takev



СТОЛИЧНА ОБЩИНА Район "Красно село" бул. "Цар Борис III" № 124
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА
ПКС17-ГР94-2878/19/

20.11.17.

## ПРОТОКОЛ

от проведено Общо събрание на собствениците на Етажна собственост с административен адрес: гр.София, ул. Виктор Григорович №20.

Днес, 19.11.2017 г. в 19.00 часа се проведе общо събрание на собствениците на основание чл. 12, ал. 5, за което беше съобщено чрез залепване на покана на външната врата на обекта по реда на чл. 13 от Закон за управление на етажната собственост (ЗУЕС) по предварително обявения дневен ред. В 19 часа се явиха собствениците (виж приложения Присъствен лист).

Присъстват лично и чрез представители <sup>54,93%</sup> % ид. части от общите части на етажната собственост /ЕС/, чл. 15, ал. 1 от ЗУЕС както е посочено в Присъствен лист в края на настоящия протокол.

Поради липса на кворум, събранието се отложи с един час за 20 часа.

В 20 часа се явиха собствениците описани в Присъствен лист. Присъстват лично и чрез представители над 33% ид. части от общите части на етажната собственост /ЕС/, чл. 15, ал. 2 от ЗУЕС и Събранието се счита за редовно.

### Обявен дневен ред:

1. Обсъждане на предложение за разширяване на зелена зона за почасово паркиране в границите между бул. "Акад. Иван Гешов", бул. "Пенчо Славейков", бул. "Ген. Тотлебен" и ул. "Св. Георги Софийски".

### По т. 1 от дневния ред:

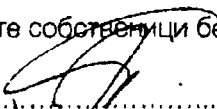
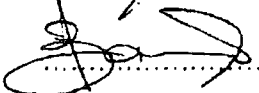
- Гласували **ЗА** разширяване на зелена зона за почасово паркиране в посочените граници. - <sup>100%</sup> %
- Гласували **ПРОТИВ** разширяване на зелена зона за почасово паркиране в посочените граници. - <sup>0%</sup> %

Собствениците на Етажна собственост с административен адрес: гр.София, ул. Виктор Григорович №20. са съгласни с / ~~са против~~ разширяване на зелена зона за почасово паркиране в посочените граници.

С тези решения Общото събрание на етажните собственици беше закрито.

Протоколчик

Председател на Управителния съвет:

 П. Ангелов  
 В. Тачев



**ПРИСЪСТВЕН ЛИСТ  
КЪМ ПРОТОКОЛ**

от проведено Общо събрание на собствениците на Етажна собственост с административен  
адрес: гр.София, ул. Виктор Григорович №20. от 19.11.2017

Ап. №	Име на собственика/ пълномощника	Коефициент (идеална част)	Подпис
1	Лиляна Зброская	4.01%	
2	Тони Краева	3.00%	<i>[Signature]</i> За
3	Димитър Петров	3.91%	<i>[Signature]</i> За
4	Владимир Василев	4.70%	
5	Апостол Николов	3.55%	<i>[Signature]</i> За
6	Василка Стоянова	4.69%	<i>[Signature]</i> За
7	Росен Вучинков	4.86%	
8	Иван Вуков	3.67%	
9	Антоанета Календерова	4.85%	<i>[Signature]</i> За
10	Евгени Николов	4.74%	<i>[Signature]</i> За
11	Стефан Станков	3.58%	
12	Петко Михайлов	4.73%	<i>[Signature]</i> За
13	Татяна Лазева	4.68%	<i>[Signature]</i> За
14	Кирил Нестеров	3.54%	
15	Вера Толева	4.67%	<i>[Signature]</i> За
16	Лиляна Алексиева	4.61%	<i>[Signature]</i> За
17	Мариана Тосунска	3.49%	
18	Евгения Вангелова	4.61%	
19	Оля Ганева	4.55%	
20	Цанка Лалева	3.43%	
21	Васил Василев	4.54%	
22	Мирослава Табакова	4.21%	<i>[Signature]</i> За
23	Александър Калинков	3.18%	<i>[Signature]</i> За
24	Петър Николов	4.20%	<i>[Signature]</i> За

54.93%

**Office Krasnoselo**

*29.03.17*  
*[Signature]*  
**From:** Menko Dachev <n.dachev@abv.bg>  
**Sent:** 29 март 2017 г. 09:51  
**To:** office@krasnoselo.net  
**Subject:** Анкета за зелена зона

СТОЛИЧНА ОБЩИНА Район "Красно село" бул. "Цар Борис III" № 124
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА <i>РКС IX EBDD-2871</i>

За въвеждането на зелена зона съм в квартал „Крива река” - ул. Яков Крайков

*29.03.17*

*св. М. Крайков*  
*28.03.*  
*[Signature]*

Handwritten notes at the top left, possibly including a name like "ASME" and some illegible scribbles.

Handwritten text at the top right, possibly "21 NOV 74" and "E.H."

A large, dense area of handwritten text covering most of the page, which is almost entirely obscured by heavy black ink scribbles and shading.

Handwritten text at the bottom center, possibly "1000" and "1000".

ПРОТОКОЛ №...7

Днес 14.11.2017г в 19:00 ч., в гр. София, се проведе ОБЩО СЪБРАНИЕ НА СОБСТВЕНИЦИТЕ на вход Б на сградата – жилищен блок с два входа в режим на етажна собственост, находяща се на адрес: гр.София, СО, р-н. "Кр.село", ул."Виктор Григорович" № 8

- Събранието се проведе на основание разпоредбите на Закона за собствеността и Закона за управление на етажната собственост (ЗУЕС).
- Събранието се свика от Управителя.
- Събранието се ръководи от Управителя Анета Борисова Божкова, ЕГН 4912136570, притежаващ л.к. №624526621, издадена на 14.11.2007 от МВР-гр.София, с постоянен адрес: гр. София, СО, р-н. "Кр.село", ул."Виктор Григорович" № 8 вх.Б ет.1 ап.34;
- За Протоколчик единодушно бе избран Божидар Костадинов Лесновски, ЕГН 450415661, притежаващ л.к. №626438561, издадена на 19.12.2009г от МВР-гр.София, с постоянен адрес: гр. София, СО, р-н. "Кр.село", ул."Виктор Григорович" № 8 вх.Б ет.1 ап.34
- Управителят провери законността на процедурата по свикването на Общото събрание и установи, че всички собственици са надлежно уведомени за датата, часа, мястото и дневния ред на провеждане на събранието.
- Управителят установи, че е налице кворум за провеждане на събранието. Имената на присъстващите собственици, упълномощени представители на собственици, както и идеалните части от етажната собственост, които те представляват бе установен със списък, представляващ неразделна част от настоящия протокол.

**Събранието протече при следния дневен ред:**

1.Обсъждане на предложение за въвеждане на "зелена зона" по писмо на СО-Район „Красно Село“ с изх.№РКС17-ГР94-2778/14.11.2017г.

**РЕШИ:**

**По т.1 от дневния ред:**

Да подложи на гласуване предложението за въвеждане на „зелена зона“. От проведеното гласуване /виж приложен списък/ е взето решение „ПРОТИВ“.

УПРАВИТЕЛ:

/Анета Божкова/

ПРОТОКОЛЧИК:

/Божидар Лесновски/

С подписите си в настоящия списък собствениците/ пълномощниците подписват протокола на проведено на 14.11.2017г. Общо събрание във връзка със гласуване предложение за въвеждане на „зелена зона“ и декларират, че имат право да участват с право на глас в Общото събрание, присъствали са на Общото събрание и са обсъдили и взели решение така, както е отразено в настоящия протокол;

ап.№	трите имена на собственика или пълномощника	за/ против	подпис
34	Божидар Костадинов Лесновски	против	
35	Мария Иванова Бакалова	против	
36	Радостина Атанасова Атанасова	против	
37	Керана Ганчева Савова		
38	Стефан Григоров Фурнаджиев	за	
39	Надежда Стефанова Фурнаджиева	за	
40	Антон Тихомиров Атанасов	против	
41	Филип Тихомиров Атанасов	ПРОТИВ	
42	Антония Иванова Лазарова		
43	Венелин Милков Йосифов	ПРОТИВ	
44	Любомир Ангелов Василев	ПРОТИВ	
45	Елена Иларионова Атанасова	ПРОТИВ	
46	Александър Димитров Антонов	ПРОТИВ	
47	Тодорка Христова Бояджиева	ПРОТИВ	
48	Тамара Пенева Тодорова		
49	Любомир Ангелов Василев	ПРОТИВ	
50	Деница Филипова Захариева		
51	Младен Иванов Марков	ПРОТИВ	
52	Димитрина Георгиева Василева	ПРОТИВ	
53	Руска Цветанова Йотова	ПРОТИВ	
54	Адриана Александрова Койкова	ПРОТИВ	
55	Михаил Динев Друмев		
56	Неда Стефанова Янкова	ПРОТИВ	
57	Людмил Манолов Врабчев	за	
58	Антоанета Борисова Славова		
59	Виктор Николов Паунов		
60	Райна Пенчева Димитрова	за	
61	Антоний Константинов Капанов	ПРОТИВ	

Office@kranoselo.net

From: Лазар Голев <l\_german@abv.bg>  
Sent: 17 ноември 2017 г. 11:50  
To: office@kranoselo.net  
Attachments: Scan0020.jpg

СТОЛИЧНА ОБЩИНА Район "Красно село" бул. "Цар Борис III" № 124
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА
РКСН-ГРГК-2728/3/

17.11.17-

Изпращам протокол от общото събрание на бл.2 на ул.Виктор Григорович №1, във връзка с обсъждането за "зелена зона" в нашият квартал.  
Л.Голев- домоуправител

*Стефан Сабов*  
*Михаил*  
27.11.17 Ю. Георгиев

# П Р О Т О К Л

за проведено общо събрание на собствениците на жилищна сграда  
в гр.София ул.Виктор Григорович №1 ,район Красно село/14бр.апарт./

Днес 16.11.2017г в 19 часа се проведе общо събрание на  
собствениците,за което беше съобщено чрез залепване на обяв на  
външната врата,по предварително обявен дневен ред.

В 19 часа се явиха собствениците :

- 1.Лазар Николов Голев- ап.7
- 2.Андреи Тодоров Бояджиев –ап5
- 3.Ина Александрова Балтаджиева-ап9
- 4.Лилия Владимирова Якимова-ап13
- 5.Лазарина Христов Етов- ап 3
- 6.Ивйло Радоев Балтаджиев–ап.9
- 7.Павлин Асенов Христов – ап.6
- 8.Александър Владимиров Станишев – ап.8
- 9.Минка Лукова Маркова –ап.11
- 10.Иван Николов Пецев – ап.2

Присъстват лично най малко 67% от собствениците.Събранието  
се счита за редовно.

Обявен дневен ред:

1.Вземане на решение „ЗА” или „ПРОТИВ” въвеждане на зелена  
зона в нашия квартал.

За протоколчик на събранието бе избрана г-жа Ина  
Александрова Балтаджиева.

По т.1 от дневния ред:

След станалите разисквания Александър Станишев, направи следното  
предложени за решение на общото събрание:

1.Да се приеме „ЗА” предложението за въвеждане на зелена зона  
в нашият квартал.

Резултатите от проведеното гласуване са следните:

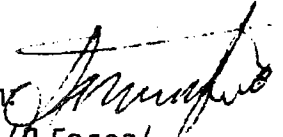
-от общо присъстващите 10 собст. „ЗА” гласуват 10 ,против  
ивъздържали се няма.

Предложението се приема.

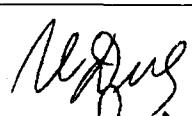
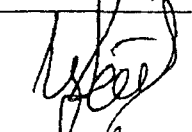
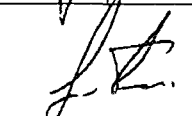
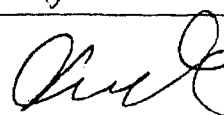
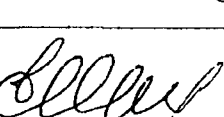
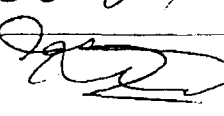
Протоколчик:

  
/И.Блатаджиева/

Управител:




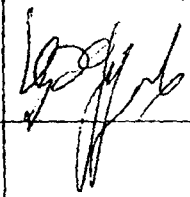
  
/Л.Голев/

**СПИСЪК НА ПРИСЪСТВАЛИТЕ НА ОБЩЕСТВЕННОТО ОБСЪЖДАНЕ НА 09.11.2017 г.  
ОТНОСНО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЗЕЛЕНА ЗОНА ЗА ПОЧАСОВО ПАРКИРАНЕ  
НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН „КРАСНО СЕЛО“ В М. „КРИВА РЕКА“**


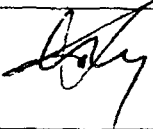

№	Име, фамилия	Адрес	Управител на ЕС /представителство/	Подпис
	Мира Дикова	ул. "Кокотанлии Прели" 16	представител на ЕС	
	Ивонка Иванова	ул. "Феликс Каню" - 34	представител	
	Орландия Георгиева	ул. Амч Буче 18	представител	
	Синеван Димитрова	ул. Кост. Керемек 22	предст.	
	Емилия Маренова	ул. В. Григорович - 8 Вр. А	представител	
	Жалин Керков	ул. В. Григорович № 8 Вр. А	представител	



**СПИСЪК НА ПРИСЪСТВАЛИТЕ НА ОБЩЕСТВЕННОТО ОБСЪЖДАНЕ НА 09.11.2017 г.  
ОТНОСНО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЗЕЛЕНА ЗОНА ЗА ПОЧАСОВО ПАРКИРАНЕ  
НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН „КРАСНО СЕЛО“ В М. „КРИВА РЕКА“**

№	Име, фамилия	Адрес	Управител на ЕС /представителство/	Подпис
	Николай Цоргов	Н.к. Вели Бреди Д. 34 вхад. 1. Дир. Гена Денчев		
	Илиян Калъков	Лабуга		
	Калин Йорданов	ул. Захар Кръста № 26		
	Цветко Пенев Хрулев	Бул. "Ив. Ев. Гешов" № 9		

**СПИСЪК НА ПРИСЪСТВАЛИТЕ НА ОБЩЕСТВЕННОТО ОБСЪЖДАНЕ НА 09.11.2017 Г.  
ОТНОСНО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЗЕЛЕНА ЗОНА ЗА ПОЧАСОВО ПАРКИРАНЕ  
НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН „КРАСНО СЕЛО“ В М. „КРИВА РЕКА“**

№	Име, фамилия	Адрес	Управител на ЕС /представителство/	Подпис
	Антон Иванов	ул. К. Крезем 22-вх Б	пречсетел	
	Стоян Стоянов	за Ами Буче № 1	Золотур.	
	Ренел Лозанов	бул. И. Гешов		

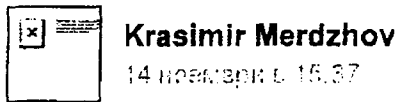
**From:** Facebook <update+zj4os4z0ao96@facebookmail.com>  
**Sent:** 14 ноември 2017 г. 15:37  
**To:** office@krasnoselo.net  
**Subject:** Krasimir Merdzhov коментира връзка на Район "Красно село" - Столична община.

СТОЛИЧНА ОБЩИНА Район "Красно село" бул. "Цар Борис III" № 124
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА РКЦИХ-Е.В.00-11.000/1/

15.11.17



Krasimir Merdzhov коментира връзка на Район "Красно село" - Столична община.



Поздравления за тази инициатива на общината. Карето на хотел Родина се намира в централната част на града и съвсем логично да стане зелена зона за паркиране.



Преглед във Facebook

office@krasnoselo.net

Отпишете се



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

за общ. "Красно село"

за общ. "Борис III" № 124

РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА

РК14-ГР94-3044/

ФЧ# 14011

до

Кмет на район

"Красно село"

СПИСЪК

05.12.14

на живущите на ул. Владайска № 99-101, вх.Б, дали мнение по

предложението на Община "Красно село" за въвеждането на "Зелена зона"

Апартамент №	Име и фамилия	Съгласен съм	Не съм съгласен	Подпис	Забележка
1					
2	Вioleta Стоянова	да		[Signature]	
3	Светослав Георгиев	ДА		[Signature]	
4					
5	Иван Георгиев	да		[Signature]	
6					
7	Анна Панайотова	да	-	[Signature]	
8	Диана Ванчева	да	-	[Signature]	
9	Любка Георгиева	да	-	[Signature]	
10	Десислава Иванова	да	-	[Signature]	
11	Анна Ванчева	да	-	[Signature]	
12	собственикът е в градината				старият мост - прозе
13	Георги Любчев	ДА	-	[Signature]	
14	Борис и Емилия Георгиеви	ДА		[Signature]	
15	Анна Ванчева	да		[Signature]	
16	собственикът - погрял				старият мост - прозе
17	Мила Сурова	да		[Signature]	
18	Снежана Савова	да	-	[Signature]	
19	собственикът е в градината				старият мост - прозе
20	Иван Георгиев	да	-	[Signature]	да се отрази ТРОТАРА
21	Иван Георгиев	да		[Signature]	
Магазин 1					
Магазин 2	Нестор Карагюзов	да		[Signature]	
Магазин 3					
Магазин 4	Анна Ванчева	да		[Signature]	

Има мнение: [Signature]

Анна Ванчева

Ванчева

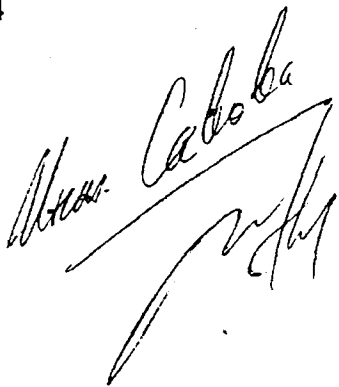
**From:** Aleksandar Kalinkov <akalinkov@yahoo.com>  
**Sent:** 04 декември 2017 г. 19:25  
**To:** office@kranoselo.net  
**Subject:** Подписка за зелена зона в район Красно село  
**Attachments:** Doc 04 Dec 2017, 19\_17.pdf

СТОЛИЧНА ОБЩИНА  
Район "Красно село"  
бул. "Цар Борис III" № 124  
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТА  
PKCM-ГРОМ-2778-12017  
05.12.2017

Здравейте,

искам да входирам подписка за зелена зона е район Красно село (зад хотел Родина). Мой съседни вече са входирали част от подписите и това са останалите.  
Благодаря!

С уважение,  
Александър Калинков  
тел: 0878956204





**Youlia Georgieva**

---

**От:** Office Krasnoselo <office@krasnoselo.net>  
**Изпратено:** 04 декември 2017 г. 09:15  
**До:** y.georgieva@krasnoselo.net  
**Относно:** FW: Подписка в подкрепа на разширяване на зелена зона за почасово паркиране в местност "Еврейски гробища", район "Красно село"

**From:** Nickolay Iltchev [mailto:nickolay2910@gmail.com]  
**Sent:** Friday, December 01, 2017 6:13 PM  
**To:** office@krasnoselo.net  
**Subject:** Подписка в подкрепа на разширяване на зелена зона за почасово паркиране в местност "Еврейски гробища", район "Красно село"

На внимание на г-н Христо Апостолов,

Кмет на Район "Красно село"

Уважаем г-н Апостолов,

Във връзка с проведеното на 16.11.2017 г. обществено обсъждане на предложението за разширяване на зелената зона за почасово паркиране на територията на район "Красно село", м. "Еврейски гробища" и в негова подкрепа прилагам списък с имена и адреси на собственици на имоти находящи се във въпросното каре. Подписите са основно на живущи в къщи с до 3 домакинства, поради което не са оформени като протоколи от събрания на етажна собственост.

Убеден съм, че останалите присъствали на общественото обсъждане също ще дадат своя принос под формата на протоколи или подписки.

С уважение,

Николай Илчев

ул. "Георги Данчов Зографина" №8, партер  
[nickolay2910@gmail.com](mailto:nickolay2910@gmail.com)  
0888 330 414

## Искане за въвеждане на "зелена зона" в района на хотел „Родина“

Тази подписка е за въвеждане на режим на паркиране "зелена зона" в района на улиците около хотел "Родина" (зоната оформена между ул. „Йоаким Кърчовски“, ул. „Добруджански край“, бул. „Скобелев“ и бул. „Тотлебен“).

Обединяваме се от разбирането, че това е мярка, която може да регулира режима на паркиране в квартала, а именно:

- да се осигури възможност за нормално паркиране на автомобилите на живущите в квартала
- да се прекрати практиката на паркиране върху тротоарите и тяхното разрушаване и да се осигури възможност за нормално преминаване на пешеходците по тях
- да се намалят извънредно интензивния трафик, шум и замърсяване, причинени от автомобили, които влизат в квартала, за да го използват като безплатен паркинг

№	Име	Адрес на местоживееене / собствен имот	Подпис
1	Иван С. Кочев	Бул. Тотлебен 10	[Подпис]
2	Иван С. Кочев	ул. „Йоаким Кърчовски“ 45	[Подпис]
3	Иван С. Кочев	Бул. Тотлебен 10	[Подпис]
4	Иван С. Кочев	ул. „Йоаким Кърчовски“ 45	[Подпис]
5	Иван С. Кочев	Бул. Тотлебен 10	[Подпис]
6	Иван С. Кочев	ул. „Йоаким Кърчовски“ 45	[Подпис]
7	Иван С. Кочев	Бул. Тотлебен 10	[Подпис]
8	Иван С. Кочев	ул. „Йоаким Кърчовски“ 45	[Подпис]
9	Иван С. Кочев	Бул. Тотлебен 10	[Подпис]
10	Иван С. Кочев	ул. „Йоаким Кърчовски“ 45	[Подпис]
11	Иван С. Кочев	Бул. Тотлебен 10	[Подпис]
12	Иван С. Кочев	ул. „Йоаким Кърчовски“ 45	[Подпис]
13	Иван С. Кочев	Бул. Тотлебен 10	[Подпис]
14	Иван С. Кочев	ул. „Йоаким Кърчовски“ 45	[Подпис]
15	Иван С. Кочев	Бул. Тотлебен 10	[Подпис]
16	Иван С. Кочев	ул. „Йоаким Кърчовски“ 45	[Подпис]
17	Иван С. Кочев	Бул. Тотлебен 10	[Подпис]





**Youlia Georgieva**

---

**От:** Office@krasnoselo.net  
**Изпратено:** 05 декември 2017 г. 09:00  
**До:** v.savova@krasnoselo.net; y.georgieva@krasnoselo.net  
**Относно:** FW: Подписка за зелена зона в район Красно Село  
**Прикачени файлове:** Doc 04 Dec 2017, 19\_17.pdf

Препращам още подписи за „зелена зона“...

**From:** Aleksandar Kalinkov [mailto:akalinkov@yahoo.com]  
**Sent:** Monday, December 04, 2017 7:25 PM  
**To:** office@krasnoselo.net  
**Subject:** Подписка за зелена зона в район Красно Село

Здравейте,

искам да входирам подписка за зелена зона е район Красно село (зад хотел Родина). Мой съседни вече са вхождали част от подписите и това са останалите.  
Благодаря!

С уважение,  
Александър Калинков  
тел: 0878956204



## Приложение 13

На 15.12.2022 година Столичния общински съвет взе Решение № 931

По Протокол №67 за приемане на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община. Наредбата ще влезе в сила от 01.12.2023 г.<sup>1</sup>

Решението е обжалвано. Образувано е адм. дело № 411/2023 г., XXV тричленен състав, по описа на Административен съд София-град. Защо дългоочакваната нормативна уредба за въвеждане на екологична зона в столицата бе веднага атакувана от гражданското общество в съда, преди още масилото по нея да бе засъхнало?

Съгласно чл. 9 и чл. 11 от посочената наредба, зоните с ниски емисии на вредни вещества, в които се ограничава движението на МПС, в зависимост от категоризацията им в съответните екологични групи, са както следва:

1. Зоната, оградена от: бул. „Васил Левски“, бул. „Патриарх

Евтимий“, бул. „Ген. Скобелев“, ул. „Опълченска“, бул. „Сливница“ -

- зона „Малък ринг“ считано от 01.12.2023 г. забраната за движение се въвежда

по отношение МПС от категории М1 и N1 с екологична група Първа, като считано от

01.12.2024 г. в същата зона се забранява движението и на МПС от категории М1 и N1 с

екологична група Втора, а считано от 01.12.2028 г. забраната за движение се въвежда и

по отношение на МПС от категории М1 и N1 с екологична група Трета.

2. Зоната, оградена от: бул. „Сливница“, бул. „Данаил

Николаев“, бул. „Ситняково“, бул. Михай Еминеску“, бул. „П. Яворов“, бул.

„Никола Й. Вапцаров“, ул. „Атанас Дуков“, ул. „Люба Величкова“, ул.

„Сребърна“, бул. „Х. Ибсен“, бул. „П. Ю. Тодоров“, бул. „И. Е. Гешов“, бул. „К.

Величков“ - зона „Голям ринг“, считано от 01.12.2025 г. забраната за движение се

въвежда по отношение МПС от категории М1 и N1 с екологична група Първа, а считано

от 01.12.2027 г. забраната за движение се въвежда и за МПС от категории М1 и N1 с

екологична група Втора.

---

<sup>1</sup> [https://council.sofia.bg/reshenia-2022?p\\_p\\_id=com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_3iGdCvC1tYEP&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&p\\_r\\_p\\_resetCur=false&\\_com\\_lifera\\_y\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_3iGdCvC1tYEP\\_redirect=%2Freshenia2022&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_3iGdCvC1tYEP\\_delta=20&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_3iGdCvC1tYEP\\_cur=5](https://council.sofia.bg/reshenia-2022?p_p_id=com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_3iGdCvC1tYEP&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_r_p_resetCur=false&_com_lifera_y_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_3iGdCvC1tYEP_redirect=%2Freshenia2022&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_3iGdCvC1tYEP_delta=20&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_3iGdCvC1tYEP_cur=5)

Ще задам следния на пръв поглед нелогичен въпрос: - А какво ще бъде времетраенето на така наречената еко зона?

Според чл. 11 от Наредбата за ниски емисии забраната за движение на МПС с категории М1 и N1 с определена екологична група първа, втора и трета, се въвежда само в периода от 01 декември на съответната календарна година до последния ден на месец февруари на следващата я календарна година !?

Целта на мярката „екологична зона“ би следвало да бъде ограничаване броя на циркулиращите автомобили в централна градска част и съответно намаляване на натиска за търсене на свободни паркоместа. Щом зоната с ниски емисии ще работи само 3 месеца от годината, то съответно нейният принос за решаване проблема с паркирането ще бъде нисък – само 25 процента полезно действие. Като имаме предвид, че наредбата освобождава и няколко групи граждани от задължението да спазват наредбата – това са живущите по постоянен адрес попадащи в зоните с ниски емисии, хората с трайни увреждания, МПС със специален режим на движение и МПС, предназначени за извършване на обществен превоз на пътници, то коефициента на полезно действие на еко зоната спада до незначителни на практика стойности.

Този извод се споделя и от и ищците (сдружение „За земята“ и засегнати граждани) обжалващи решението на СОС за приемане на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на град София

Цитат: „ставаме свидетели на наредба, която не гарантира прилагането на ефективни мерки за постигането на стандартите за качество на въздуха в най-кратък срок, при това без да се засягат прекомерно правата на гражданите.“, „Фалшива зона.“

<https://www.zazemiata.org/objalvane-zne-2023/>

N1 - моторните превозни средства, предназначени за превоз на товари, с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т;

M1 - моторните превозни средства за превоз на пътници, в които броят на местата за сядане, без мястото на водача, е не повече от 8;

## Приложение 14

Още преди „Център за градска мобилност“ да стане Служба за контрол, Пътна полиция при СДВР не е налагала санкции за неправилно паркиране на пътни превозни средства по Закона за движение по пътищата. Мотивират се с правната норма в чл. 167, ал. 2, т. 1., съгласно която служби за контрол определени от кметовете на общините контролират в населените места спазването на правилата за паркиране от водачите на пътните превозни средства. А СДВР не била определена за такава служба.

Както съм посочил вняколкократно в дисертационния труд, това обстоятелство спомага за задълбочаване на проблема с паркирането в столицата. Безнаказаността на водачите на превозните средства е стимул за масовизирането на това нарушение.

Наложило се е кмета на столична община да определи „Център за градска мобилност“ ЕАД за служба за контрол и от ноември 2020 г. започват да се налагат така наречените „неприсъствени фишове“. Съгласно чл. 186, ал. 3 от ЗДВП, фиш за неправилно паркирано МПС може да се издаде и в отсъствието на нарушителя. По данни от доклад №СОА18-ВК66-5461/4/06.04.2023 на председателя и зам. Председателя на постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност, за 2022 г. са наложени глоби с фиш на 73 027 собственици на неправилно паркирани ППС в отсъствие на нарушителите.

Тоест нововъдението е, че освен контрола по платеното паркиране в зоните за почасово платено паркиране, на ЦГМ е вменен и контрол по неправилно паркираните ППС по ЗДВП на територията на цялата столица. Това са например неправилно паркиране по пешеходни пътеки, тротоари и прочие.

Въпросът е каква е ефикасността от налаганите глоби с фиш за неправилно паркирани ППС на софиянци?

В посочения по-горе доклад се предлага на столичния общински съвет да пренасочи част от размера на събраните глоби към Службата по контрол към „Център за градска мобилност“ ЕАД. Това било необходимо поради обстоятелството, че налагането на глоби с фиш в отсъствието на водача било многообхватна дейност при която ЦГМ реализирала разходи като за издаването и обработката на един фиш те били в размер на, съгласно таблицата в приложение 15.

В тази връзка и с оглед осигуряване на частично обезпечаване на финансовите ресурси необходими за издръжката на службата по контрол, вносителите на доклада считат за целесъобразно „Център за градска мобилност“ ЕАД да получава по 16 лева за всеки издаден и платен фиш.

Според вестник „капитал“ това искане на ЦГМ е спорно, понеже 40 процента от наложените глоби в отсъствието на водача не били събрани. Цитат:

„Досега всички постъпления отиваха в общината, която пък имаше задължението да ги инвестира в по-добри пътни условия, паркинги и т.н. Това обаче така и не прави.“

В статията са изнесени данни за 1,48 милиона лева разходи на Службата за контрол за 2022 г., 1,9 милиона лева събрани глоби и 1 милион останали несъбрани.<sup>1</sup>

Равносметката от нововъдението-Служба за контрол на столична община е очевидна - работа на празен ход, кръгово движение без реален напредък. Бих казал, че това е принос към създаването на мечтания „перпетуум мобиле“, но не и за решаване на проблема с паркирането в София.

Ще подкрепя моя извод със цитат от същия коментиран доклад до столичните общински съветници:

„Ежедневно извършващите се многобройни нарушения при паркирането в гр. София налагат няколко основни извода: налице е формирано чувство за безнаказаност от страна на водачите на неправилно паркираните ППС. Ограничителните мерки на компетентните институции не са достатъчно ефективни, не е налице дисциплиниращ ефект от налаганите глоби.“

Искането на „Център за градска мобилност“ ЕАД за финансиране на дейността му по налагане на глоби с фиш за неправилно паркирани ППС на територията на столицата е удовлетворено от Столичния общински съвет с Решение № 292 от 27.04.2023 година.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>[https://www.capital.bg/politika\\_i\\_ikonomika/gradove/2023/04/25/4475934\\_sporno\\_iskane\\_na\\_cgm\\_chast\\_ot\\_globite\\_za\\_nepравilno/](https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/gradove/2023/04/25/4475934_sporno_iskane_na_cgm_chast_ot_globite_za_nepравilno/)

<sup>2</sup>[https://council.sofia.bg/reshenia-2023?p\\_p\\_id=com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS3&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&p\\_r\\_p\\_resetCur=false&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS3\\_redirect=%2Freshenia-2023&\\_com\\_liferay\\_asset\\_publisher\\_web\\_portlet\\_AssetPublisherPortlet\\_INSTANCE\\_SNIgbDPrEiS](https://council.sofia.bg/reshenia-2023?p_p_id=com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS3&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_r_p_resetCur=false&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS3_redirect=%2Freshenia-2023&_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_SNIgbDPrEiS)







# СТОЛИЧНА ОБЩИНА

## СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33. Тел. 93 77 591. <http://www.council.sofia.bg>

ДО  
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ



**Столична община**

Входящ №

СОА18-ВК66-5461-[4]

Регистриран на 06.04.2023

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



### ДОКЛАД

от

**ЗАФИР ЗАРКОВ** – заместник-председател на ПК по транспорт и пътна  
безопасност

**КАРЛОС КОНТЕРЕРА** – председател на ПК по транспорт и пътна безопасност

**д-р ДОНЧО БАРБАЛОВ** – заместник-кмет на Столична община по

**Направление „Финанси и здравеопазване“**

**ОТНОСНО:** Даване на съгласие за сключване на споразумение към договор № СОА18-ДГ56-832/21.09.2018г. между Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД

### УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

В Столична община е постъпило писмо с вх. № СОА18-ВК66-5461/13/04.04.2023 г. от изпълнителния директор и председателя на Съвета на директорите на „Център за градска мобилност“ ЕАД с предложение да бъде изменен сключения между Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД договор № СОА18-ДГ56-832/21.09.2018г., като се предвидят клаузи за получаване на част от събраните глоби в размер на 16.00 лв. за всеки издаден и надлежно заплатен фиш по реда на чл. 186 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП) с оглед издръжката на Службата за контрол при дружеството. Към писмото е приложена калкулация на реализираните разходи на Службата за контрол при „Център за градска мобилност“ ЕАД за 2022 г. В тази връзка следва да се отбележи следното:

Ежедневно на територията на Столична община стотици пътни превозни средства (ППС) паркират в нарушение на Закона за движение по пътищата /ЗДвП/. В Столична община и в „Център за градска мобилност“ ЕАД постъпват стотици сигнали за неправилно паркирани ППС. Ежедневно извършващите се многобройни нарушения при паркирането в гр. София налагат няколко основни извода: налице е формирано чувство за безнаказаност от страна на водачите на неправилно паркираните ППС, ограничителните мерки на компетентните институции не са достатъчно ефективни, не е налице дисциплиниращ ефект от налаганите глоби.

На основание чл. 167, ал. 2, чл. 168, ал.1, чл. 171, т. 5, букви а), б) и г) и чл. 189, ал. 1 от ЗДвП със заповед последно изменена с рег. № СОА22-РД95-

*Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.*

*На адресата се насочва чрез АИССО/АИССОС.*

*Приложенията се сканират.*

506/12.09.2022 г. на кмета на Столична община. „Център за градска мобилност“ ЕАД („ЦГМ ЕАД“) е определено за служба за контрол по смисъла на чл. 167, ал. 2 от ЗДвП, като административните органи, осъществяващи контрол, вкл. и чрез налагане на глоби с фиш съгласно чл. 186, ал. 1 и ал. 3 от ЗДвП са служителите от ЦГМ ЕАД на длъжност „инспектор контрол паркиране“, „контрольор автомобилен транспорт, той и инспектор“, „инспектор контрол паркиране и касиер охранител“, инспектор контрол паркиране, той и координатор“. До 2020 г. в гр. София неправилното паркиране се санкционираше предимно с прилагане на принудителна административна мярка /ПАМ/-принудително преместване. Въпреки прилаганите ПАМ-принудително преместване и поради голямата територия на Столична община, както и ограничения ресурс от специализирани автомобили за принудително преместване, огромен брой нарушения остават без санкция. С оглед констатираната и от Столична община остра необходимост от прилагане на по-ефективни мерки ЦГМ ЕАД започна да прилага една от най-ефикасните ограничителни мерки, широко използвани в Европа - налагане на глоба с фиш в отсъствието на водача. В т. 19.2 от заповед № СОА22-РД95-506/12.09.2022 г. на кмета на Столична община изрично е предвидено като правомощия на длъжностни лица от службата за контрол на ЦГМ ЕАД, да налагат глоби с фиш. Съставянето и връчването на фиш, издаден в отсъствието на водача, съгласно чл.186, ал.3 от ЗДвП, изисква наличието на данни за постоянен адрес и ЕГН на собственика на паркираното в нарушение пътно превозно средство (ППС). В тази връзка общинското дружество инициира процедурни за получаване на разрешение за предоставяне на данни чрез средата за междурегистров обмен (RegiX) от регистрите на МВР, МРРБ и Агенцията по вписванията.

След възлагане от страна на ЦГМ ЕАД бе проектирано специално приложение, което да улесни процеса по издаване на неприсъствени фишове и да предостави възможност за гъвкавост и мобилност на служителите, контролиращи паркирането. Считано от 4 ноември 2020г., общинското дружество стартира ограничителната мярка на нарушенията на ЗДвП чрез налагане на глоби с фиш в отсъствието на водача с 8 инспектора. С оглед очакванията на обществеността и необходимостта от засилване на контрола върху неправилно паркираните ППС, броят на инспекторите бе постепенно увеличен, като към настоящия момент техният брой е вече 121. За 2022 г. инспекторите са наложили глоби с фиш по реда на чл. 186, ал. 3 от ЗДвП на 95 757 собственици на неправилно паркирани ППС.

Налагането на глоби с фиш в отсъствието на водача е многообхватна дейност, включваща разглеждане и процедиране на възражения по реда на чл. 39, ал. 3 от ЗАНН, изпращане на екземпляри от фишовете на собствениците на санкционираните ППС по пощата, вкарване на информацията в специализирания софтуер МАТЕУС на Столична община. В тази връзка, ЦГМ ЕАД реализира разходи, като за издаването и обработката на един фиш, те са в размер, съгласно таблицата по-долу:



Възнаграждение служителите 2022	Инспектори	Контрольор - инспектори	Организатори	Общо
Брой служители	32	56	8	96
Разходи за възнаграждение, в т.ч. и осигуровки (лв.)	806 630	1 564 880	255 654	2 627 164
% от възнаграждението при длъжност включваща осъществяване на различни функции (алокирани за дейност по издаване на фишове)	100%	20%	100%	
<b>общо разходи в лв.:</b>	<b>806 630</b>	<b>312 976</b>	<b>255 654</b>	<b>1 375 260</b>
<b>Оборудване и други разходи (лв.)</b>				<b>110 000</b>
в това число: пощенски разходи, работно облекло, четки, принтери, таблети, канцеларски материали, МПС, застраховки, гориво, други консумативи)				
<i>Забележка: за целите на прогнозата тези разходи са фиксирани.</i>				
<b>Общо разходи за дейността по издаване на фишове</b>				<b>1 485 260</b>
<b>Резултати до края на 2022</b>		<b>% увел. спрямо 2021</b>		
Общо издадени фишове за годината (бр.)	95 757	28%		
присъствени (бр.)	22 730	21%		
неприсъствени (бр.)	73 027	31%		
Средномесечен брой фишове	7 980	28%		
Разход за издаване на фиш	16			

Съгласно чл. 167, ал. 4 от ЗДвП глобите, събирани при констатиране на нарушения във връзка с контрола по ал. 2, постъпват в бюджета на общината. В бюджета на общината се предвиждат средства за усъвършенстване на организацията и безопасността на движението, подпомагане издръжката на общинските органи, осъществяващи контрол по този закон и други дейности, свързани с изпълнението на този закон. От текста на чл. 167, ал. 4, т. 2 от ЗДвП следва, че законодателят е предвидил общината да осигурява издръжка на органите, осъществяващи дейностите за контрол по закона. Както Законът за публичните финанси, така и Наредбата за условията и реда за съставяне на бюджетната прогноза за местните дейности за следващите три години, за съставяне, приемане, изпълнение и отчитане на бюджета на Столична община, предвиждат сред разходите в общинския бюджет разходи за издръжка. Предвиждането на възможност приходите от събрани суми от наложени глоби да се предвиждат за издръжка на контролни органи се прилага и в други специални закони – Закон за комисията за финансов надзор и Закон за защита на конкуренцията.

Между Столична община и ЦГМ ЕАД има сключен Договор № СОА18-ДГ56-832/21.09.2018 г. за възлагане на контрол на организацията и реда за паркиране на пътни превозни средства на територията на Столична община. Общата воля на страните към датата на сключване на договора е била да уреди отношенията помежду им, възникнали в изпълнение на наредбите на Столичен общински съвет, включително и тази, касаеща организация на движението, както и всички други нормативни актове и индивидуални и общи административни актове, издадени от компетентните общински органи, с цел обезпечаване на контрол на паркирането на територията на Столична община. Предмет на договора са услуги по контрол на организацията и реда за паркирането на пътни превозни средства на територията на Столична община по реда на Наредба за организация на

*Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.*

*На адресата се насочва чрез АИССО/АИССОС.*

*Приложенията се сканират.*



движението на територията на Столична община, приета от Столичен общински съвет, както и въвеждането на зони за платено паркиране, определени от Столичен общински съвет. Съгласно чл. 5.1 и 6.2. от договора ЦГМ ЕАД има право и задължение да извършва всички и всякакви законосъобразни правни и фактически действия, касаещи контрол на организацията и реда за паркирането на пътни превозни средства на територията на Столична община по реда на Наредбата, както и въвеждането на зони за платено паркиране, определени от Столичен общински съвет, чрез предприемането на всички необходими правни и фактически действия за това – полагане на маркировка, пътни знаци, ограничители за паркиране, поддръжка на тротоарите и площи за паркиране, осъществяването на цялостен контрол върху паркирането, включително и извършване на всички дейности, предвидени в нормативната уредба за предоставяне на право на платено паркиране, преференциално паркиране, определяне на правоимащи лица, издаване на винетни стикери, тяхното анулиране в предвидените в наредбите на СОС случаи, обособяване на места за паркиране в специален режим – за лица с увреждания, за електромобили, за дипломатически представителства и други институции и органи и други. Възнаграждението по чл. 7.1 от договора обхваща всички цени от дейностите по паркирането на територията на Столична община, предвидено съгласно Наредбата и определени с репения на общинския съвет: цени за платено почасово паркиране.

Извън обсега на уредените отношения между Столична община и дружеството е дейността по налагане на глоби с фиш по реда на ЗДвП. В тази връзка и с оглед осигуряване на частично обезпечаване на финансовите ресурси, необходими за издръжката на Службата за контрол, считаме за целесъобразно ЦГМ ЕАД да получава част от събраните глоби в размер на 16 лв. за всеки издаден и надлежно платен фиш по реда на чл. 186 от ЗДвП.

#### **УВАЖАЕМИ ОБЩНСКИ СЪВЕТНИЦИ,**

С оглед на гореизложеното и на основание чл. 21, ал. 1, т. 8 и т. 23 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и чл. 2 и чл. 23, ал. 1, т. 22 от Наредбата за реда за учредяване и упражняване правата на общината в публични предприятия и търговски дружества с общинско участие в капитала, във връзка с чл. 167, ал. 2, т. 1 и ал. 4, т. 2 от Закона за движението по пътищата, предлагаме Столичният общински съвет да даде съгласие за сключване на споразумение към Договор № СОА18-ДГ56-832/21.09.2018г. между Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД за възлагане на контрол на организацията и реда за паркиране на пътни превозни средства на територията на Столична община, което прилагаме към настоящия доклад.

**ПРИЛОЖЕНИЯ:** 1. проект на решение на Столичния общински съвет с приложения.

2. писмо № СОА18-ВК66-5461/3/04.04.2023 г.

**ВНОСИТЕЛИ:** 

1. ....

/ЗАФИР ЗАРКОВ/

2. ....

/КАРЛОС КОНТРЕРА/

3. ....

/д-р ДОНЧО БАРБАЛОВ/



# СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, <http://www.council.sofia.bg>

**ПРОЕКТ!**

## **РЕШЕНИЕ №** на Столичния общински съвет от \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ г.

За даване на съгласие за сключва не на споразумение към договор № СОА18-ДГ56-832/21.09.2018г. между Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД

На основание чл. 21, ал. 1, т. 8 и т. 23 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и чл. 2 и чл. 23, ал. 1, т. 22 от Наредбата за реда за учредяване и упражняване правата на общината в публични предприятия и търговски дружества с общинско участие в капитала, във връзка с чл. 167, ал. 2, т. 1 и ал. 4, т. 2 от Закона за движение по пътищата

### **СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:**

1. Дава съгласие Столична община да сключи споразумение към Договор № СОА18-ДГ56-832/21.09.2018 г. с „Център за градска мобилност“ ЕАД при условия, определени в проекта на споразумение.

2. Одобрява проект на споразумение между Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД, съгласно Приложение № 1 – неразделна част от настоящото решение, както и Приложение № 2 – „Отчет за предоставяне на услуги съгласно Допълнително споразумение към Договор № СОА18-ДГ56-832/21.09.2018 г. между Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД“ и Приложение № 3 – „Приемо-предавателен протокол за приема на изпълнението на дейностите“ – приложения към проекта на Споразумение към Договор № СОА18-ДГ56-832/21.09.2018 г.

3. Възлага на кмета на Столична община, изпълнителния директор и председателя на Съвета на директорите на „Център за градска мобилност“ ЕАД да подпишат споразумението, съобразно одобрения с т. 2 от настоящото решение проект.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на \_\_\_\_\_, Протокол No \_\_\_\_\_, точка \_\_\_\_\_ от дневния ред, по доклад No \_\_\_\_\_ и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

**Председател на Столичния  
общински съвет:**

\_\_\_\_\_  
*Георги Георгиев*





## СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София 1000, ул. "Московска" 33, телефонен номер 9377xxx, факс 9810653

### ЗАПОВЕД

СОА21-РД95 – 506.1.18.09.2022г.  
(Регистрационен индекс, дата)  
София

На основание чл. 44, ал. 1, т. 1, т. 7 и т.8, и ал.2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и чл. 167, ал. 2, чл.168, ал.1, чл.171, т.5, букви а), б) и г) и чл.189, ал.1 от Закона за движение по пътищата,

### І. ОПРЕДЕЛЯМ:

1. „Център за градска мобилност“ ЕАД за служба за контрол по смисъла на чл.167, ал.2 от ЗДвП.
2. Административните органи, осъществяващи контрол чрез разпореждане на принудителни административни мярки, съгласно чл. чл.171, т.5, букви а), б) и г) от ЗДвП, съставяне на актове за установяване на административни нарушения, съгласно чл.189, ал.1 от ЗДвП и налагане на глоби с фиш, съгласно чл.186, ал.1 и ал.3 от ЗДвП са служителите от службата за контрол по т.1 на длъжност – „инспектор контрол паркиране“, „контрольор автомобилен транспорт, той и инспектор“, „инспектор контрол паркиране, той и касиер-охранител“ и „инспектор контрол паркиране, той и координатор“.

### ІІ. ОДОБРЯВАМ:

Ред и условия за контрол на неправилно паркирани пътни превозни средства на територията на Столична община, както следва:

1. Оперативната дейност по принудителното преместване на неправилно паркирани ППС на територията на Столична община се осъществява от общинското дружество „Център за градска мобилност“ (ЦГМ) ЕАД, чрез

Заповед за одобряване на ред и условия за принудително преместване на неправилно паркирани пътни превозни средства. Заповедта се издава в 1 екземпляр и се насочва изпраща, както е указано в документа.

дирекция "Паркиране и мобилност", определена за служба за контрол по чл. 167, ал. 2 от ЗДвП.

2. Екипът за принудително преместване на ППС се състои от двама служители на общинското дружество „Център за градска мобилност“, дирекция „Паркиране и мобилност“ – шофьор и оператор.

3. Принудителното преместване на ППС се осъществява само след констатиране на нарушението, както следва:

3.1 по ЗДвП или Наредбата за организация на движението на територията на Столична община – от полицаи в сектор „Общинска полиция“ при ООП – СДВР; отдел „Пътна полиция“ при СДВР;

3.2 по ЗДвП или Наредбата за организация на движението на територията на Столична община – от служител на „Център за градска мобилност“ ЕАД на длъжност инспектор контрол паркиране, контрольор автомобилен транспорт, той и инспектор, инспектор контрол паркиране, той и касиер-охранител или инспектор контрол паркиране, той и координатор;

3.3 от инспектори от Столичен инспекторат – за обекти на зелените системи на територията на Столична община.

4. Длъжностните лица по т.1 разпореждат принудителните административни мерки по чл. 171, т. 5, букви а), б) , г) и при неправомерно паркиране върху паркомясто в режим «Служебен абонамент», като изготвят констативен протокол, в който се описват:

- име и длъжност на разпореждащия принудителното преместване;
- марка и рег. № на принудителното премествано ППС;
- дата, час и място на установяване на нарушението;
- описание на нарушението и посочване на нарушената нормативна разпоредба.

5. Екипът по т. 2 трябва да е оборудван със специализиран автомобил, обозначен с надписи и светлини, пригоден да отстранява ППС от пътните платна и други площи и имоти.

6. Процесът на принудително преместване на ППС включва: натоварване (или прикачване) на ППС, транспортиране и разтоварване на ППС на специализиран паркинг.

7. Екипите по т.2 трябва да имат постоянна радиовръзка с координатор „Транспортни средства“ от общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД, регистриращ и координиращ дейността им, както и цифров апарат или PDA устройство за заснемане на ППС, паркирано в нарушение, и технически средства за видеозаснемане, заснемащи и предаващи изображение за нарушението в реално време.

8. Принудителното преместване на ППС се извършва по нареждане на лицата по т. 3 от настоящата заповед, след като същите установят нарушение на изискванията на ЗДвП или наредбите на Столична община по отношение на паркирането.

9. Веднага след установяване на нарушението се изготвя снимков материал, съдържащ най-малко 4 (четири) броя снимки на ППС, доказващи нарушението, както и такива констатиращи налични щети по ППС, след което служителят по т.1 се свързва по радиостанция или телефон с координатора Заповед за одобряване на ред и условия за принудително преместване на неправилно паркирани пътни превозни средства. Заповедта се издава в 1 екземпляр и се насочва изпраща, както е указано в документа.



„Транспортни средства“ и съобщава: регистрационния номер и марката на ППС, часа и минутите, мястото на нарушението, наименованието на специализирания паркинг, до който ще се транспортира ППС. Незабавно се съобщава на РУ-СДВР, на чиято територия е извършено нарушението.

10. ППС се транспортира със специализирания автомобил до специализиран паркинг с денонощен режим на работа, на който се осъществява отговорно пазене на ППС.

11. След влизането на ППС в специализирания паркинг, всички данни посочени в т. 9 се записват в базата данни на общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД.

12. Напускането на специализирания паркинг от ППС се разрешава от служителя на общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД, работещ на специализирания паркинг, само след като упълномощеният водач или собственикът на ППС представи регистрационен талон на автомобила, съответно пълномощно, и заплати предвидените суми, съгласно Решение на Столичния общински съвет. За заплатените суми се издава финансов документ – фискален бон от служител на общинското дружество „Център за градска мобилност“ ЕАД.

13. Към сумата за принудително преместване от „Синя зона“ или „Зелена зона“ и за отговорно пазене в специализирания паркинг за ППС се включват още сумата за принудителното задържане с техническо средство тип „скоба“ и сумата за престой в зоната за почасово платено паркиране до момента на принудителното преместване.

14. Длъжностните лица от сектор „Общинска полиция“ ООП-СДВР или от службата за контрол по т.1, работещи на специализирания паркинг, предприемат мерки по административен ред спрямо собствениците или упълномощени от тях водачи на ППС, нарушили нормите на ЗДвП или наредбите на Столична община по отношение на неправилното паркиране.

15. Информацията по т.8, т.9, т.10, т.11 и т.12 се съхранява и в електронен вид и в специални дневни отчети на координаторите транспортни средства на дружеството за срок не по-малък от 5 /пет/ години, считано от датата на установяване на нарушението.

16. Дейността на специализираните автомобили за принудително преместване на ППС и на специализираните паркинги се извършва под постоянно видеонаблюдение.

17. При принудителното преместване /съответно отговорно пазене/, в следствие на допуснатата техническа или човешка грешка, изпълнителният директор на „Център за градска мобилност“ ЕАД със заповед разпорежда възстановяване на получената сума или част от нея.

18. В случай на неправомерно увреждане на ППС при или по повод принудителното преместване, отговорността носи „Център за градска мобилност“ ЕАД.

19. Длъжностните лица по т.1 при изпълнение на своите контролни функции върху неправилното паркиране:

19.1. Съставят актове за установяване на нарушения, съгласно чл.189, ал.1 от ЗДвП;

Заповед за одобряване на ред и условия за принудително преместване на неправилно паркирани пътни превозни средства. Заповедта се издава в 1 екземпляр и се насочва/изпраща, както е указано в документа.



19.2. На основание чл.186, ал.1 и ал.3 от ЗДвП налагат глоби с фиш;

20. Съставените актове за установяване на административно нарушение се изпращат на кмета на Столична община или на упълномощено длъжностно лице за издаване на наказателни постановления, съгласно чл. 189, ал. 12 от Закона за движение по пътищата.

21. При констатиране на ППС, паркирано в нарушение на Закона за движение по пътищата, когато водачът му отсъства на мястото на нарушението, длъжностните лица по т.1 изготвят веднага най-малко три снимки, удостоверяващи мястото и вида на нарушението, след което издават уведомление за налагане на глоба с фиш по реда на чл.186, ал.3 от Закона за движение по пътищата, което закрепват на неправилно паркираното ППС.

22. Екземпляр от издадения по реда на чл.186, ал.3 от ЗДвП фиш, се изпраща по пощата на постоянният адрес на собственика на неправилно паркираното ППС, а в случаите когато собственика е юридическо лице - на адреса на неговото управление.

Чрез СЕОС с придружително писмо заповедта да се изпрати на изпълнителния директор на „Център за градска мобилност“ ЕАД, директора на Столичен инспекторат – за **сведение и изпълнение**, на директора на СДВР, началника на отдел „Пътна полиция“, началника на отдел „Охранителна полиция“ при СДВР - за **сведение**.

Чрез АИССО заповедта да се насочи на: началника на сектор „Общинска полиция“ – за **сведение и изпълнение**, директора на дирекция „Управление и анализ на трафика“ при СО и директора на дирекция „Транспорт“ при Столична община - за **сведение**, а на зам.-кмета по „Транспорт и градска мобилност “ на Столична община – за **контрол**.

С настоящата заповед се отменя Заповед №СОА21– РД95 – 62/11.03.2021г. на Столична община.

**ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА**  
**КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА**



Съгласувано с:

Зам.- кмет Кристиан Кръстев

Директор на дирекция „Транспорт“ Иван Николов

Началник-отдел „Правна координация“ Бисера Личева

Юрисконсулт при отдел „Правна координация“ Азрина Ганева

Изп. директор на ЦГМ ЕАД – Димитър Дилчев

Председател на съвета на директорите на ЦГМ ЕАД Иван Анто

Директор дирекция „Паркиране имобилност“ на ЦГМ ЕАД Румяна Милова

Изготвил: Б.Нелкова- р-л отдел „АДПОК“ ЦГМ ЕАД

Заповед за одобряване на ред и условия за принудително преместване на неправилно паркирани пътни превозни средства. Заповедта се издава в 1 екземпляр и се насочва изпраща, както е указано в документа.