

СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ НА ПАРКИНГОВОТО СТОПАНСТВО В ГОЛЕМИТЕ ГРАДОВЕ (НА ПРИМЕРА НА ГРАД СОФИЯ)

Стоян Тагарев, Мирослав Кръстев, Полина Асенова-Костова

CONDITIONS AND TRENDS OF PARKING ECONOMY IN THE MAJOR CITIES (ON THE BASIS OF SOFIA CITY)

Stoyan Tagarev, Miroslav Krastev, Polina Asenova - Kostova

Abstract: *One of the clearly outlined problems that urban planning has faced over the last two decades is the significant imbalance between available and necessary parking spaces in major cities and a significant difficulty to urban mobility. Allocation of existing parking spaces and creating new ones are associated with large and time - consuming changes in approaches to their construction and operation by the municipalities, business and citizens. The focus of the present research is aimed at the possibilities for improving the parking management and the optimal use of urban areas to provide cost effective and social fair use of parking spaces.*

Key words: parking economy; parking; management systems

Въведение

През втората половина на ХХ век в световен мащаб протича успешен процес на глобализация. Глобализацията е феномен на индустриалното общество и една от най-важните характеристики на съвременната цивилизация. Естествен резултат от развитието на глобалната икономика е повишаването на относителния дял на урбанизираните територии по света.

Урбанизацията е многостранен процес, свързан с нарастване на значението на градовете за живота на хората и обществото. Същността на този процес се изразява в концентрацията на население, на производствени и обслужващи дейности в урбанизираните територии, появата на нови селищни форми, териториално разрастване на градовете чрез застрояване на крайградски територии и т.н.

Важен фактор, който допринася за развитието на урбанизацията е нарастването на транспортните, административните, търговските, културно - просветните, образователните и други функции на градовете. Тяхната много функционалност дава възможност за привличане на голям брой хора.

След кардиналната трансформация на националната ни икономика през 1990 г. София е най-бързо развиващият се град в България. Бързината на развитието и многообразието от възможности за реализация в Столицата я превръщат в едно от най-атраktivните места за живот и работа в страната. През последните 16 години населението ѝ е нараснало с над 150 хиляди души и в края на 2019 г., по официални данни на НСИ (2020), наброява 1 270 328 души.

Непрекъснатият растеж и развитие на града обаче, оказва съществен натиск върху транспортната инфраструктура, и влияе негативно на околната среда на града.

Едно от основните условия за по-нататъшен растеж и развитие на София е достъпността и свързаността на града. Жителите имат потребност от лесен и сигурен достъп до работни места, обществени сгради, паркове, здравни заведения, места за развлечения, независимо от пола, здравословното състояние и доходите си.

Транспортната мрежа е тази подсистема на големия град, която свързва общности, предоставя възможности за развитието на различните стопански дейности и създава условие за процъфтяването на градската икономика. В следствие на това транспортната система влияе до голяма степен върху ежедневието на жителите на всеки град – колко време са загубили за придвижване от дома до работата, колко приятно, удобно и безопасно е било пътуването им и т.н.

Въпреки направените през последните години инвестиции за подобряването на транспортна система на София проблемите на задръстванията по улиците, чистотата на атмосферния въздух и др. продължават да се задълбочават. Един от важните елементи на транспортната система е паркирането.

Обект на изследването са паркингите и гаражите частна, общинска и държавна собственост, които взети заедно образуват паркинговото стопанство на Столична община.

Предмет на изследването е актуалната роля на паркингите и гаражите в транспортната система на столицата.

Целта на проучването е въз основа на комплексен анализ да се установи състоянието на паркинговото стопанство на града и на тази основа да се направят конкретни изводи и препоръки за неговото усъвършенстване и повишаване ефективността на неговото функциониране.

1. Същност и видове паркинги

Паркингът е началото и края на веригата на преместване на дадено превозно средство от едно място на друго. Думата паркинг има английски произход /parking/ и семантичното ѝ значение (Речник на чуждите думи в българския език, 1970:537) е „*място за спиране на моторни превозни средства /леки коли, камиони, автобуси и др./ за определен период от време*“.

Установено е, че в денонощието на дадено населено място превозните средства са в движение 5% от времето, а през останалото време са оставени на паркинг.

Увеличаването на населението на София, което довежда до значително увеличаване на броя на автомобилите, все-повече изостря проблема с паркирането. Това безспорно налага намирането на съвременни и иновативни решения за решаването на проблема с недостатъчния брой паркоместа в големите градове. Общо известно е, че на доста места свободни площи около жилищните сгради в столицата, а също така и в другите големи градове, на практика липсват. Там където все още ги има, са предмет на ожесточени спорове. Не са редки и случаите на жестоко злосторничество чрез увреждане на „неподходящо паркирало“ чуждо превозно средство.

Паркирането на превозните средства, независимо от обстоятелството в какъв вид паркинг се извършва е изключително важен аспект в стопанския живот на всеки град. То е сложен многостранен проблем, чието влияние се простира върху различните аспекти на придвижване на населението в населените места. Паркирането оказва влияние върху градското, местното и регионално придвижване, мобилността на населението, достъпността до определени обекти, развитието и използването на урбанизираните поземлени площи и т.н.

Затрудненото паркиране най-вече на леките автомобили е проблем на всички големи градове в Европа. Големото увеличаване на броя на автомобилите притежавани от населението предизвиква значителни задръствания особено в пиковите часове и намаляване на средната ско-

рост на придвижване. Сериозен отрицателен ефект от намалената скорост на придвижване на автомобилите е замърсяването на атмосферния въздух, което оказва лошо влияние върху здравето на хората.

Движението на голям брой транспортни средства в уличната градска мрежа довежда и до намаляване на средната скорост на обществения транспорт. Намалява и делът на градския транспорт като цяло в разпределението на пътуванията в София. Увеличаването на пътуващите с метро не успява да компенсира спада при останалите видове градски транспорт. Маршрутната мрежа на масовия градски транспорт в София има достатъчна плътност, която е съпоставима с развити европейски градове, например гр. Прага, който е близък по територия и население. Ниската скорост на придвижване на обществения градски транспорт у нас обаче го прави не достатъчно добра алтернатива на леките автомобили.

През последните 25 години делът на автомобилното движение в София постоянно нараства. Причините за това са многобройни, но основната между тях е рязкото нарастване на броя на личните автомобили. Нарасналият брой на лични автомобили води до редица проблеми, но главният от тях е проблема с паркирането им. Други проблеми са свързани с повишеното им използване, които довеждат до засилен трафик, влошаване на пътната безопасност и др.

По данни на отдел „Пътна полиция“ към СДВР броя на регистрираните автомобили се е увеличил от 518 333 при население от 1 234 757 през 2006 г. на 724 883 бр. превозни средства и население от 1 321 721 души през 2016 г. Към 31.12.2019 г. в столицата са регистрирани общо 825 758 броя автомобили.

Внимателния анализ на приведените данни показва, че през първите три години степента на моторизация е по-бърза. През следващите години се наблюдава тенденция на намаляване темпа на нарастване. Докато в началото на изследвания период моторизацията на населението нараства с 16%, но в последствие темпа плавно се забавя и през последните години е около 2 % годишно.

Когато се разглеждат регистрираните коли на територията на София не бива да се забравят и трябва да се има предвид, че по нейната улична мрежа се движат и автомобили регистрирани в други областни центрове и създават допълнителни проблеми, както на организацията на

движението така също и на паркирането им.

В началото на XXI век ръководството на Столична община си постави задачата да разработи стратегия за намаляване използването на личните автомобили в града (особено централната му част) чрез предприемане на различни административни мерки и политики. Те включват такси за преминаване, определяне на повисоки такси за паркиране в централната градска зона, физическото ограничаване на влизането на автомобили в определени части на града и др. Независимо от положените усилия, както от Столична община така също и от бизнеса и неправителствените организации, проблемите с мобилността на населението и паркирането не са разрешени на нужното равнище. Една от основните причини тук е лошото състояние на уличната мрежа на София.

За постигане целите на настоящето проучване е необходимо да се направи надеждна класификация на местата за паркиране по видова принадлежност - Таблица 1.

Въз основа на критерия собственост паркингите се обособяват в три основни групи – държавни, общински и частни. Също така не са редки случаите на комбинация между тези основни групи и в стопанската практика съществуват и паркинги със съсобственост, която е в най-различна комбинация.

На територията на Столична община доминират паркингите, които са общинска собственост. Добре обезпечени към настоящия момент с гаражи и депа са тролейбусите и автобусите. Столичния тролейбусен парк разполага с две депа:

- Депо Искър с площ от 51 дка и обслужва 4 маршрута на обществения градски транспорт с обща дължина над 74 км.;

- Депо Надежда с площ от 16 дка, което обслужва 5 маршрута на градския транспорт с обща дължина над 120 км.

Двете паркингови площадки са с трайно покритие, разполагат с денонощна охрана, сервизни комплекси за извършване, както на текущ ремонт, така също и планови основни ремонти. На територията на двата паркинга са направени автомивки. Управлението на дейността на тролейбусното паркингово стопанство е така организирано, че всяко от тях може да работи самостоятелно по изпълнението на транспортната дейност на общината и гарантиране на доброто техническо състояние на тролейбусния парк.

Таблица 1.

Класификация на местата за паркиране

№	Критерии за класификация	Видове паркинги
1	Форма на собственост	<ul style="list-style-type: none"> • Държавни • Общински • Частни • Смесени
2	Начин на изграждане	<ul style="list-style-type: none"> • Самостоятелно изградени • Изградени в сграда с различно предназначение • В самостоятелна сграда на допълващото застрояване
3	Капацитет	<ul style="list-style-type: none"> • I-ва категория: над 100 места • II-ра категория: 51-100 места • III-та категория: 26-50 места • IV-та категория: 11-25 места • V-та категория: 3-10 места
4	Разположение спрямо терена	<ul style="list-style-type: none"> • Надземни • Подземни • Полу-подземни

Автобусният транспорт на столицата разполага с три гаража разположени на различни терени на територията на София. Най-големият автобусен паркинг е гараж „Малашевци“, който обслужва 27 маршрута на масовия градски транспорт с обща дължина над 400 км. Следващият по големина автобусен паркинг е гараж „Земляне“, който обслужва 26 маршрута с обща дължина над 310 км. И най-малкият засега паркинг е гараж „Дружба“, който обслужва само 12 маршрута с обща дължина 150 км.

И трите автобусни паркинга разполагат с достатъчни за текущите нужди покрити пространства, сервизни комплекси за извършване на планови, периодични обслужвания и текущ ремонт, автомивки за автобуси, монтажни отделения за ремонт на автомобилни гуми, нафтови и маслени стопанства. На територията и на трите паркинга съществуват лицензирани пунктове за периодични технически прегледи лицензирани и сертифицирани по ISO 9001:2008 за периодични технически прегледи и други дейности по обслужването на автобусния парк.

Управлението и на трите паркингови стопанства се осъществява от самостоятелно общинско търговско дружество „Столичен автотранспорт“ ЕАД създадено през 1999 г.

За осъществяване на дейността на така обособените паркинги към едноличното акционерно дружество са създадени самостоятелни организационно управленчески звена :

- АП „Земляне“
- АП „Малашевци“
- АП „Дружба“

Тези поделения на „Столичен автотранспорт“ ЕАД имат относителна организационна и финансова самостоятелност, но тъй като са в структурата на дружеството имат възможност лесно да си взаимодействат и при нужда да се взаимно подпомагат при изпълнението на поставените им стопански задачи.

Друг критерий въз основа на който могат да се класифицират паркингите и гаражите е начина на изграждане. На базата на този критерий те биват:

а) Самостоятелно изградени в урегулиран поземлен имот с предназначени за паркиране на моторни превозни средства;

б) Към сграда с различно предназначение /жилищна, обществена, търговска, административна, вилна и др./;

в) В самостоятелна сграда на допълващото застрояване в утвърден поземлен имот.

Въз основа на критерия капацитет паркингите се обособяват в следните категории (Ковачев, 2003:153):

- I-ва категория – повече от 100 места
- II-ра категория - 51-100 места
- III-та категория – 26-50 места
- IV-та категория – 11-25 места
- V-та категория 3-10 места

В зависимост от разположението на паркинга спрямо терена те биват:

- надземни;
- подземни;
- полу-подземни.

Паркингите са надземни, когато равнището на техния под е изравнено или над нивото на прилежащия терен. В доста случаи, особено на търговски обекти, като например супермаркети паркингите са разположени на покрива на сградите.

Полу-подземни са тези паркинги, които са разположени под и над прилежащия терен. Такива паркинги се изграждат когато терените не позволяват да се изградят друг вид паркинги.

Подземно разположение на паркингите има в тези случаи когато техният под е изцяло под прилежащия терен. Подземните паркинги могат да се изградят на много нива. Такива подземни паркинги в столицата има в някои от новопостроените МОЛ-ове, както и в новопостроени високи жилищни сгради.

2. Правна уредба на паркингите, паркоместата и гаражите

В стопанската практика често понятията паркинг и гараж се използват като синоними, което е погрешно. Между паркинг и гараж съществуват значителни и съществени разлики. Същността на паркинга е разгледана по-горе.

Думата „гараж“ има френски произход /garage/ и означава място, където се държат, приготвят за път и поправят моторни превозни средства. Той може да е част от сграда или да е самостоятелна постройка. Съвременните гаражи може да се оборудват с автоматични врати, контролирани дистанционно. Гаражът като допълнение към даден имот подобрява цялостната му функция и е ценен актив, който осигурява сигурност, място за ремонти и хоби дейности, място за складиране на вещи и материали и т.н.

Проучване за нормите на възвръщаемост от инвестиции в недвижима собственост на територията на София показва, че възвръщаемостта от инвестицията в гараж, в повечето квартали на столицата, е сравнима с възвръщаемостта от инвестицията в жилищен имот (Стоенчева, 2017: р 647).

Сигурността на гаража се изразява в надеждно съхранение и защита от чуждо посегателство на автомобила. Затвореното пространство на гаража защитава моторното средство от негативното влияние на атмосферните фактори, като слънце, дъжд, сняг, падане на клони и други предмети по време на бури, защита от палежи и др. подобни.

В гаража е възможно за разлика от паркинга, като обособено помещение да се извършват ремонтни дейности и текуща техническа поддръжка и подготовката му за път на превозното средство. При подходящи размери гаражът може да се използва за съхранение на различни вещи на домакинството, като инструменти, малки дървообработващи машини или други предмети свързани с упражняване на различни хоби занимания.

До 2018 г. в Закона за устройство и застрояване на Столична община в чл. 18, ал.3 съществуваше забрана за територията на София да се променя статута на гараж в съществуващи сгради. С направените изменения и допълнения през април 2018 г. /обн. ДВ, бр.31 от 10.04.2018 г./ тази забрана отпадна и от тази дата до сега за столичани съществува възможността при нужда да променят статута на притежаваните от тях гаражи.

Една от най-съществените разлики между гараж и паркинг е, че гаражът е самостоятелен обект на собственост, по проект има стени и врата, има отделна партида за ток и вода и може самостоятелно и независимо от нищо да бъде предмет на правни сделки.

Правната уредба на гаражите, паркингите и паркоместата е разписана в значителен брой закони и нормативни административни актове. Един от основните закони в които са регламентирани правните норми е Закон за устройство на територията, в сила от 31.03.2001 г. и обн. ДВ бр. 1 от 02.01.2001 г.

В направените по-късно изменения и допълнения на този закон /ДВ бр. 101 от 2015 г./ в чл. 37 е създадена нова алинея 4, според която в сграда в режим на етажна собственост необходимите места за паркиране се осигуряват с инвестиционния проект във:

- Паркинг - гараж със самостоятелен статут в сградата;
- Паркинг - гараж със статут на обща част на сградата;
- Отделни места за паркиране със статут на принадлежност към съответните самостоятелни обекти в сградата.

С инвестиционните проекти по точка първа на чл.37, ал.4 от ЗУТ следва задължително да е предвиден гараж и помещението да е ясно разграничено като такова с определена площ и другите необходими характеристики по Наредба №4 от 21.05.2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционни проекти. В този случай гаража следва да се нанесе като самостоятелен обект в кадастралната карта.

Друг важен за стопанската практика закон който третира нормативната уредба на паркинга и паркоместата е Закон за собствеността /Обн. ДВ бр. 92 от 16 ноември 1951 г., с последно допълнение обн. ДВ бр. 18 от 28 Фев. 2020 г./.

В чл. 32 от Закона за собствеността е разписана нормата, че собственици на дворно място или на самостоятелни обекти в сграда в режим на етажна собственост могат да разпределят помежду си ползването на реални части от поземления имот или от общите части на етажната собственост, които са обособени като паркоместа. Паркоместото обаче, не е самостоятелен обект на правото на собственост, а представлява необособена и несамостоятелна реална част от такъв обект – поземлен имот, сграда или отделен обект в нея и поради това не може да бъде

обект на прехвърлителна сделка, съответно не може да се нанася в кадастралната карта като самостоятелен обект в сграда или съоръжение на техническата инфраструктура.

Паркоместото, независимо от това къде се намира не може да се определи и като поземлен сервитут – защото няма служещ и господстващ имот. Върху него обаче може да се учредява вещно право на ползване (единственият уреден в действащото право личен сервитут), тъй като в този случай няма изискване за реалното му обособяване като самостоятелен обект. Съгласно чл. 56 и чл. 59 от Закон за собствеността така учреденото вещно право е непродаваемо и не може да се наследява. Това право се прекратява със смъртта или прекратяването на юридическата личност на приобретателя. Върху него обаче, може да се учредява вещно право на ползване (Белчева, 2018), тъй като в този случай няма изрично изискване за реалното му обособяване като самостоятелен обект.

Нормативното регулиране на проблемите свързани с паркингите, паркирането, гаражите и паркоместата се среща в редица други закони като Закон за общинската собственост, Закон за държавната собственост, Закон за устройството и застрояването на Столична община, Закон за местното самоуправление и местната администрация, Закон за движение по пътищата, Закон за опазване на околната среда и др.

Правната уредба на паркингите и гаражите е регламентирана в редица подзаконови и административни актове. Във всички приети правилници за прилагане на законите имащи отношение към паркингите, гаражите и паркоместата подробно са разписани как да се прилагат в практиката приетите правни норми.

Важно значение за стопанската практика на паркинговото стопанство имат и действащите наредби приети от различни административни институции. Така например в Наредба №РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии на МРРБ /обн., ДВ бр.7 от 2018 г., попр. Бр. 15 от 2018 г., изм. и доп. бр. 98 от 2018 г./ подробно са посочени задължителните нормативни изисквания за:

- основните размери на паркоместата;
- начина на позициониране на транспортните средства на паркинга;
- прецизността на паркиране в зависимост от разстоянието;

- сигурност при самото паркиране и др.

Разстоянието между паркоместата и странични стационарни препятствия трябва да е не по-малко от 0,75 м.

В раздел V на тази наредба подробно се разглеждат местата за паркиране в уличното пространство. В този раздел в чл. 120, ал.3 е посочено, че леките товарни автомобили трябва да паркират по дължина в уличните пространства върху широки не по малко от 2,30 м. до 2,50 м паркоместа / в зависимост от оразмереното превозно средство/ а за тежкотоварните автомобили нормативната ширина е най-малко от 3,00 м.

Важно е, че в чл. 123 е разрешено при недостатъчни възможности за осигуряване на необходимите паркоместа в изградени градски части и наличие на теренни възможности, могат да се предвиждат механизирани, подземни или надземни, паркинг-гаражи. Тази норма дава възможност за разрешаване на проблемите с паркирането особено в централните градски зони.

С тази наредба в нашето законодателство се въвеждат разпоредбите на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщане на инфраструктура на алтернативни горива.

Друг подзаконов нормативен документ, който урежда правилата и нормите на паркингите и гаражите за леки моторни средства е Наредба № 5 за правила и норми по териториални и селищно устройство, издадена от министъра на строежите и архитектурата, обн. ДВ, бр.69 от 02.09.1977 г. и бр.70 от 06.09.1977 г. Последното изменение на тази наредба е направено в ДВ бр. 48 от 26.05.1995 г., в сила от 26.07.1995 г. Основната задача на тази наредба е да се определят изискванията за изграждането и устройството на селищата и извън жилищните територии. Застрояването на селищата в извън жилищните територии се осъществява съобразно утвърдени и приети териториално-устройствени, общи и подробни градоустройствени планове.

В глава пета на тази наредба озаглавена „Паркинги и гаражи за леки моторни превозни средства“ е посочено, че необходимия брой открити или покрити места за паркиране и гариране на леки моторни превозни средства към различните видове обекти се определят съгласно Нормите за планиране и проектиране на транспортно-комуникационните системи на населените места а за новите сгради необходимите места за

гариране и паркиране задължително се осигуряват в границите на парцела.

В чл. 95 на наредбата е посочено, че съобразно разположението им спрямо улично регулационната им линия паркингите и гаражите се изграждат както следва:

1. На улично регулационната линия – когато улицата е с второстепенно значение или с ограничено движение по нея или когато поради особености на терена или разположението на съществуващи сгради достъпа в двора не е възможен или е значително затруднен.

2. На външната строителна линия – когато в жилищната сграда в същия парцел респективно външната строителна линия е на определено разстояние от улично регулационната линия и не са налице условията по предходната точка.

Също така в тази наредба е създадена и правна норма за изграждане на паркинги и гаражи освен за леки превозни средства, но и за превозни средства от всякакъв вид. Налице е изискването, че паркингите и гаражите за други превозни средства могат да се изграждат от държавата, кооперациите, обществените организации и от гражданите в първия надземен, в полу-подземния и подземните етажи на сгради, които не служат за живеене. Внимателния анализ тук разкрива, че не са включени бизнеса и дружествата с международно участие.

Един актуален и навременен нормативен документ е Наредба № РД-02 за условията и реда за внедряване на интелигентни транспортни системи и за интерфейси с останалите видове транспорт приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г. обн. ДВ бр.8 от 29.01.2013 г., доп. Р. 80 от 16.10.201 г. и в сила от 01.01.2016 г.

Непрекъснато повишаващата се мобилност на хора и товари, води до повишаване на изискванията, свързани с качествата на транспортните услуги. За да откликне на надеждите на хората и да повиши качеството на живота на населението Европейския съюз започна подготовката за създаване на необходимите политически, социално-икономически и законови условия за предоставяне на качествени транспортни услуги за оптимизиране на времето за пътуване чрез внедряването в стопанската практика нови иновативни решения. Едно от новите иновативни технологични решения е приложението на информационни и комуникационни технологии за изграждане на интелигентни транспортни системи /ИТС/. Според анализите на Министерство

на транспорта, информационните технологии и съобщенията (2010) тези системи допринасят в най-голяма степен за подобряване на безопасността и сигурността както на товарните превози, така също и на пътниците, увеличаване на мобилността на населението, намаляване на отрицателното въздействие върху околната среда и климата, повишаване на енергийната ефективност и увеличаване равнището на конкурентоспособност и заетост.

Използването на интелигентни транспортни системи води до разрешаването на редица проблеми свързани с транспортната дейност, като задръстванията, с управлението на трафика, увеличаване пропускателната способност на уличната мрежа, намаляване на времето на пътуване, паркирането и др. Използването на ИТС оказват важно положително въздействие за подобряване и опазване както на околната среда, така също и на здравето на населението.

Важен израз за хуманното отношение на българското общество към хората в неравностойно положение е приетата от МРРБ Наредба № 4 от 1 юли /обн. ДВ, бр. 54 от 2009 г., доп. бр. 54 от 2011 г./ за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда на населението включително за хората с увреждания.

С тази наредба се определят изискванията при проектирането, изпълнението и поддържане на строежите за осигуряване на достъпна архитектурна средна за цялото население, като се отчитат специфичните нужди на хората с намалена подвижност, в т.ч. на хората с увреждания. Един от основните елементи на достъпната среда в урбанизираните територии е достъпната среда за паркиране. Глава пета на тази наредба озаглавена „Достъпни места за паркиране“ е посветена на проблемите с които се сблъскват хора с увреждания. В чл. 19/1/ се определя задължителния брой на достъпните места за паркиране на автомобили на хора с увреждане пред сгради за обществено обслужване и жилищни сгради както следва:

1. Най-малко три места за паркиране се предвиждат в паркингите с до 50 места;

2. Най-малко 4 % от общия брой на местата за паркиране се предвиждат в паркингите с повече от 50 места;

3. Най-малко 10% от местата за паркиране се предвиждат в паркингите към сгради, предназначени за лечебни, социални, рехабилитацион-

ни, спортни и производствени дейности и приемни сгради на транспорта.

В тази наредба е въведено изискването достъпните места за паркиране да се разполагат в непосредствена близост до входа за пешеходци на паркинга, местата за паркиране и подходите към тях да са направени от нехлъзгава настилка и наклон не повече от 3% и широчината на едно място за паркиране да е 3,60 м. Когато местата за паркиране са в подземни паркинги, достъпните паркоместа се разполагат в непосредствена близост до асансьора или до входа/изхода. Тези подземни паркинги трябва да са с височина не по-малко от 2,40 м. За съществуващите паркинги с височина по-малка от 240 см. се предвиждат достъпни места за паркиране извън подземния паркинг при условия на тази наредба.

3. Паркингово стопанство на Столична община

Транспортът е стратегически сектор на икономиката на ЕС, който засяга пряко ежедневието на всички граждани, а транспортните услуги осигуряват приблизително 11 млн. работни места. Той е крайъгълен камък на европейската интеграция, тъй като напълно свързаните и устойчиви транспортни мрежи са необходимо условие за изграждането и правилното функциониране на европейския единен пазар.

В Договора за функционирането на ЕС (ДФЕС) се определя основанието за транс европейската транспортна мрежа (TEN-T) – интегрирана мултимодална мрежа, която дава възможност както за бързо и лесно придвижване на хора и стоки така също и за значително намаляване на транспортните разходи в ЕС.

Общият брой на населението на столицата, като се включат нерегистрираните и временно пребиваващите, студентите, сезонните работници и постоянно работещи в града лица живеещи в прилежащите населени места, надхвърля 1,5 млн. души. Това нарастване на населението е обяснимо с факта, че столицата е привлекателно място за живеене заради предлаганите се големи възможности за работа, по-добро възнаграждение за положения труд, образование, здравеопазване, култура, развлечения и др. в сравнение с другите населени места в страната. Столична община има ключова роля в икономическото развитие на страната. В София е концентрирана 1/4 от работната сила и 1/6 от индустриалното производство в България. Произ-

веденият брутен вътрешен продукт (БВП) е около 40 % от общия за страната. Положителните тенденции в демографското и икономическото развитие на столицата ще продължат и в бъдеще, което ще задълбочи транспортните проблеми, в това число и паркирането.

Приблизително всеки жител на столицата прекарва в пътуване 64 минути на ден, като средният брой пътувания на ден е 2,67. От проведено анкетно проучване е установено, че над 38% от пътуващите с автомобили отговарят, че не биха ползвали никога градски транспорт (План за устойчива градска мобилност на град София, 2017). Това на практика означава, че каквито и мерки да се вземат за поощряването на ползването на градски транспорт, то един доста голям процент от хората предпочитат да използват за придвижване собствен или служебен лек автомобил. Необходимо е да посочим че, за някои видове придвижвания, лекият автомобил остава без алтернатива. Такива например са: транспортиране на ученик до училище или до детска градина, посещение на лечебно заведение, някои бизнес пътувания и др.

Съществуват различни фактори, които влияят върху териториалното устройство на столична община. Те могат да се обособят в няколко групи: икономически, политически, географски и социални. Като комплексна дейност териториалното устройство на общината обхваща развитието на цялото столично общество и има разнообразни характеристики:

1. Икономическата характеристика дава представа за икономическите условия, при които се развива тази дейност и за икономическите аспекти на собствеността;

2. Политическата характеристика показва каква е политиката на общината в областта на териториалното устройство;

3. Юридическата характеристика показва какво представлява нормативната регламентация на тази дейност. Тук са уредени правните проблеми на собствеността, правомощията на системата от държавни и общински органи, правомощията по планиране, строителство и контрол върху строителството.

Действащият в момента общ устройствен план на Столична община /ОУП/ е одобрен през 2007 г. и е надграден и допълнен по отношение на зелената и транспортна системи с изменението от 2009 г. и с трасето на трети метро диаметър от 2014 г., в сила от 2017 го-

дина е стратегически дългосрочен план с хоризонт 2030 г., който определя:

- цели и подцели на устройственото и регионално развитие;
- прогнози за социално-икономическо и пространствено развитие;
- насоки за развитие и устройство на функционалните системи - обитаване, труд, центрове система и планово-пространствена структура, транспорт и комуникации, инженерно-техническа инфраструктура, културно-историческо наследство, отдих, зелена система и екология;
- общи правила за обемно-пространствено изграждане и макро-естетическа концепция;
- детайлни проучвания на зони със стратегическо значение и повишена инвестиционна активност;
- програма за спешни действия и етапен план за прилагане.

Общият устройствен план е основа на Общински план за развитие (ОПР) и другите оперативни планове на общината. Принципите въз основа на които е разработено градоустройственото планиране и насоките за развитие и устройство на функционалните системи на градското стопанство се определят от преобладаващия подход за нововъведения на постиженията на съвременната наука, добрите производствени практики и от специфичната социално-икономическа среда. Идеята за постигане на добра функционалност определя и подхода към обществените пространства.

На моторизирания транспорт е даден приоритет за сметка на други аспекти и жизнеспособността на градската среда е поставена на заден план. На практика София е добър пример за това как големите градове в нашата страна бързо се трансформират, за да бъдат пригодени за пътуване с лек автомобил, без да се съобрази вредното въздействие върху гражданите и обществените пространства, които обитават.

С над 600 автомобили на 1000 жители, София е сред градовете с най-висока моторизация в цяла Европа. Въпреки че добре осъзнаваме, че здравословният и приятен град включва по-малко автомобили и повече пътувания с градския транспорт или велосипеди, проблемът с паркирането с всеки изминат ден става все по-тревожен. На много места в града тротоарите, зелените площи, спортните площадки, даже детските игрища са превърнати в кални и грозни паркинги, с което

не само се влошават визуалната среда и качеството на живот, но и са огромен източник на замърсяване на околната среда.

Съществена част от автомобилния трафик в града е резултат от пристигащите за работа или образование с личните си превозни средства от други населени места а също така и от работещите в столицата лица от съседните населени места, които ежедневно идват на работа с превозни средства.

За да регулира проблема с паркирането ръководството на Столична община прие редица административни мерки. Една от тези мерки е въвеждането на „синя зона“ в централната част на града. Създаването на „Синя зона“ е наложено от непрекъснато растящия трафик и ограничени брой паркоместа. Тя регулира паркирането, като ограничава продължителността му до два часа. Паркирането в „Синя зона“ се заплаща като в София цената е 2 лева за един час. С прилагането на тази административна мярка се получи няколко положителни ефекта - значително се облекчи паркирането в централната градска част, постъпиха не малко средства в общинския бюджет и др.

Изхождайки от положителните резултати получени с въвеждането на „синя зона“ на 20 юли 2017 г., Столичният общински съвет приема Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична Община. С разпоредбите на тази наредба значително се разширява площта на платеното паркиране чрез въвеждане в разширения градски център на „зелена зона“, като е удължено с един час /до 3 часа/ времето на престой на автомобила на паркинга а цената е 1 лев на час престой.

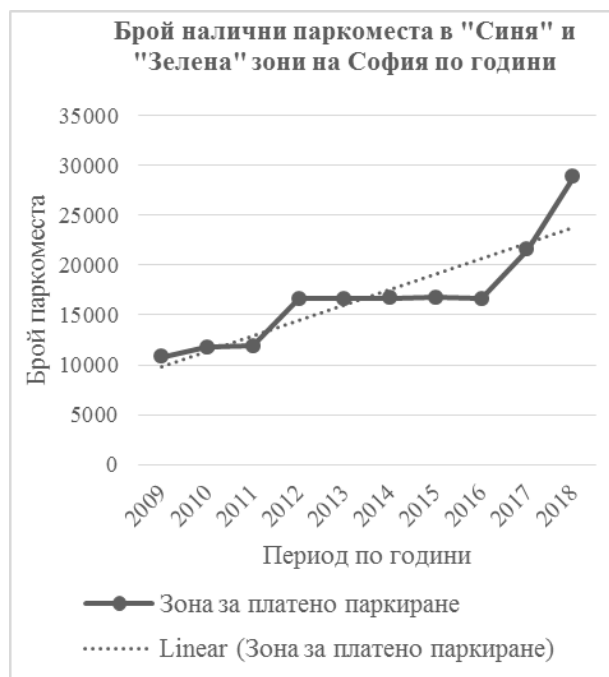
Зоните са за самотаксуване от водачите на ППС, като заплащането за паркиране се извършва веднага при заемане на място в същите и се различават по граници на обхват и условия за престой и паркиране. За това начинание общината определя еднократна инвестиция от около 2,5 млн. лева, предимно за възнаграждения на ново назначени около 90 човека и се очаква да постъпят приходи от 4,6 млн. лв. С практическото прилагане на наредбата броя на увеличените паркоместа в „зелена зона“ е 4600.

Към началото на 2009г., по данни на Център за градска мобилност ЕАД, техният общ брой е 10 780. Към края на разглеждания период, месец Декември 2018г., паркоместата в синя и зелена зона са вече 28 884, което е близо три пъти повече.

Въз основа на приетите стратегически документи за развитие на транспортната система в София можем да очакваме нарастване на техният брой в бъдеще.

Тази устойчива тенденция на увеличаване броя на платените места за паркиране в централните градски части на столицата през последното десетилетие е представена графично на Фигура 1.

За преодоляване на увеличения трафик и увеличаването на пропускателните възможности на софийската улична мрежа и проблема с паркирането е целесъобразно край входните пътни артерии, възлови спирки на метрото ЖП гари и интермодални спирки да се построят достатъчно буферни паркинги, които да поемат значителна част от пристигащите транспортни средства. Паркингите е наложително да предлагат добри връзки на различните видове обществен (метро, автобус, тролей, трамваи и др) транспорт и споделения транспорт, което стимулира пристигащите с автомобил да се прехвърлят на друг, по-устойчив начин на придвижване. С изграждането на буферни паркинги косвено ще се ограничава навлизането в центъра на града на автомобили, като се дадат възможности за придвижване с по-устойчиви видове транспорт.



Фиг. 1. Динамика в капацитета на зоните за платено паркиране в София 2009-2018 г.

Източник: ЦГМ ЕАД

В началото на 2020 в столицата има изградени и функционират следните буферни паркинги, разположени в непосредствена близост до метростанции на основни входно-изходни пътни артерии:

- Буферен паркинг „Цариградско шосе” е построен на две нива с общ капацитет 1350 паркоместа. Всекидневно в делнични дни там паркират от 350 до 550 автомобила, а в почивни дни – от 30 до 90. Заетостта се увеличава значително при организиране на изложения и на други национални и международни мероприятия съгласно годишния изложбен план на Интер Експо Център. В тези случаи дневно паркират между 650 до 800 автомобила.

- В буферен паркинг „Бизнес парк” който също има две нива, но със значително по малък общ капацитет - 86 паркоместа. Правилно избраната локация на този буферен паркинг го прави желан за голям брой хора и ежедневно в работни дни до 9.00 ч. там се заемат всички паркоместа, а в празнични дни – от 15 до 30 броя.

- Буферен паркинг „Бели Дунав” е обособен в два самостоятелни паркинга. Разположени от северната част има две нива с общ капацитет 128 броя паркоместа, който е напълно зает в делничните дни, а в неработни дни се ползва средно от 15 до 40 броя. Паркинга разположен в южната част също е построен на две нива и разполага с общо 350 броя паркоместа като всекидневно се заемат от 90 до 130 броя в делничните дни, а в неработни дни – от 20 до 50 броя. От приведените данни е видно, че капацитета на този паркинг не се използва пълноценно и е необходимо да се направи допълнително проучване за да се разкрият причините за това състояние.

- Буферен паркинг „Джеймс Баучер” е построен на четири нива с общ брой от 500 паркоместа. През цялата 2016 г. са паркирали 21 105 броя автомобили, или средно дневно 58 броя. За полугодieto на 2017 г. са паркирали общо 12 173 броя автомобили, което е значително повече от предишната година (Визия за София, 2020). Едно от обясненията да не се запълва пълния капацитет е, че извършваните строителни работи през този период значително затруднява шофьорите и те избягват да паркират на този паркинг.

През месец октомври 2019 г. столичното паркингово стопанство придоби нов буферен паркинг разположен до националния стадион „В

Левски“. Паркингът разполага със 193 паркоместа, разположени на три нива. На 1 ниво са построени и работят и 4 зарядни станции за електромобили и е обособена специална зала за автомобили с газови уредби. Има две пешеходни стълбища за връзка с метростанцията и едно евакуационно, което позволява да се излиза от всяко ниво на терена. Оборудван е с асансьор, който свързва всяко подземно ниво с терена. Инвестицията в изграждането на подземното съоръжение е в размер на 2.2 млн. лв.

Основната идея при изграждането на буферни паркинги, построени по линията на метрото в София е да се улеснят жителите в намирането на места за паркиране в града.

Първите два часа престой на тези паркинги е безплатен, а след това се заплаща по 0,5 лв. на час. С цел да се насърчи посещаемостта им се обмисля варианта за увеличение на времето за безплатен престой.

Един от начините за разрешаване на проблема с паркирането в столицата е да се продължи изграждането на буферни паркинги, така че да бъдат обхванати всичките входно-изходни пътни артерии. В тази насока са и намеренията на ръководството на Столична община. В най-близко бъдеще се предвижда да се изградят няколко буферни паркинга. Вече е изготвен проект и документация за изграждането на надземен буферен паркинг в район „Надежда“ (с площ от 4 315 кв. м. - 151 паркоместа).

В процес на изготвяне е проектната документация за построяване на подземен паркинг на „Централна гара“(площ от 3870 кв. м. - 76 бр. паркоместа). Също така се предвижда да се построи голям подземен паркинг на бул. „Сливница“, район „Люлин“, който ще заема площ от 9685 кв. м. - 262 паркоместа.

Заедно с изграждането на третия лъч на метрото се предвижда до края на настоящата 2020 година да бъдат построени три буферни паркинга с общо 700 паркоместа. Предвидено е буферните паркинги да са разположени в районите на:

- метростанция №16 на бул. „Монтевидео“;
- метростанция № 17 на ул. „Централна“;
- метростанция № 18 на околновръстното шосе.

Всеки от тях ще бъде с капацитет от 200-240 паркоместа.

За да се повиши използваемостта на построе-

ните буферни паркинги е полезно да се извърши комплексно изследване за нагласите на жителите към техния капацитет, функционалност и т.н.

Сигурен способ за разрешаване на проблема с паркирането е използването на съвременни подходи, методи и модерни технологии на управление на паркинговото стопанство. В стопанската практика на държавите с развита икономика се използват продуктите на интелигентните системи за паркиране, които заемат все по-важна роля в модерното управление на паркингите.

Съвременните, модерни паркинг системи се отличават с прилагане на иновативни комуникационни технологии. С развитието на науката и технологиите системата за управление на паркинги също се променя бързо и се адаптира към настъпилите промени.

В практиката вече са въведени интелигентни системи които разполагат със сървър, в който се съхраняват абонатите (регистрирани потребители – автомобили), като всеки от тях има собствен акаунт със известна сума пари на разположение за заплащане ползването на паркинг. Достатъчно е да си оставиш автомобила в определен район оборудван с определени устройства и автоматично започва таксуването. Оборудването е с камери (разположени на три нива), които автоматично отчитат наличието на паркирал автомобил.

Заклучение

Устойчивото развитие на градовете и общностите насърчава развитието на компактни, добре свързани градове, предоставящи лесен достъп до работни места, административни и търговски сгради, образователни институции, многообразие от услуги и др. Успешното координирано внедряване на интелигентни системи за управление на транспорта, което се извършва в момента от страните членки на ЕС, е от основно значение за постигането на общоевропейска, интермодална и действително интегрирана транспортна система. Освен това автоматизацията, цифровизацията и споделената мобилност са бързо разрастващи се тенденции, които имат потенциала да направят по-ефективни транспортните системи, особено при паркирането на превозните средства. Новите технологии и модели на мобилност обаче пораждаат и предизвикателства, свързани с пригодността на законодателната рамка, защитата на личните данни и др.

Извършения анализ на нормативната уредба показва, че има съществени пропуски, които пречат за стриктно и точно прилагане на многобройните закони уреждащи проблемите на паркинговото стопанство.

След икономическата криза през 2008 г. малените инвестиции в транспортна инфраструктура забавиха модернизацията на транспортната мрежа на ЕС и средното равнище на инвестициите беше значително по-ниско от необходимото. Освен това е очевидно, че след преминаването на кризата породена от „корона вируса“, средствата за развитието на транспортната мрежа ще бъдат намалени чувствително. Това от своя страна налага да се потърсят и други източници за финансиране.

Въз основа на извършеното проучване се установи, че за развитието на транспортната мрежа на Столична община не е използван ресурс от частния сектор. За разлика от нашата страна в други съседни страни успешно е използван финансовия ресурс на частния сектор. Успешна форма за съчетаване на обществените средства с тези на частния сектор е публично-частно партньорство. С оглед на ограничената наличност на публични средства, по-големите инвестиции на частния сектор привлечени в стратегическа транспортна инфраструктура, и особено в изграждането на съвременни високотехнологични паркинги са от съществена важност.

Литература

Речник на чуждите думи в българския език, (1970), Изд. „Наука и изкуство“ София

(Rechnik na chujdite dumi v bulgarskia ezik, (1970), izd. Nauka I izkustvo)

Белчева М., 2018, *Вещно правен режим на местата за паркиране в сгради и поземлени имоти*, Геомедия, София, достъпно на <http://www.geomedia.bg/geodezia/item/6451-veshtno-praven-rezhim-na-mestata-za-parkirane-v-sgradi-i-v-pozemleni-imoti>

(Belcheva M, (2018), *Veshtno praven rejim na mestata za parkirane v zgradi I pozemleni imoti*, Geomedia, Sofia)

Ковачев А., (2003), *Градоустройство. Част I. Основи на теорията и практиката на градоустройството*, София, Пенсофт

(Kovachev A.,(2003), *Gradoustroystvo. Chast I. Osnovi na teorijata i praktikata na gradoustroystvoto*, Sofia, Pensoft)

Министерство на транспорта, информацион-

ните технологии и съобщенията, (2010), Стратегия за развитие на транспортната система на Р. България до 2020г., [Online] Available at: https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/transport_strategy_2020_last_r.pdf

(Ministerstvo na transporta i informacionnite tehnologii i suobshteniata, (2010), Strategia za razvitiie na transportnata sistema na R Bulgaria)

Българо-Швейцарска програма за сътрудничество, (2019), *План за устойчива градска мобилност на град София 2019-2035*, [Online] Available at: <http://www.swiss-contribution.bg/uploads/manager/source/SUMP%2021-05-2019.pdf>

(Bulgaro-Shveicarska programa za sutrudnichestvo, (2019), *Plan za ustoychiva gradska mobilnost na grad Sofia 2019-2015*)

Визия за София, (2018), Стъпка 2. Доклад по направление транспорт, [Online] Available at: <https://vizia.sofia.bg/wp-content/uploads/2018/0182.pdf>

(Vizia za Sofia, (2018), Stupka 2. Doklad po napravlenie transport)

НСИ, (2020), *Демографска и социална статистика. Население по градове и пол*, [Online] Available at: <https://www.nsi.bg/bg/content/2981/>

(NSI, (2020), *Demografska i socialna statistika. Naselenie po gradove i pol*)

Stoeneheva, Y., (2017), Comparative Analysis of Return on Investment in the Bulgarian Real Estate Market, Sofia, Economic Alternatives, Issue 4, pp. 634-650, [Online] Available at: https://www.unwe.bg/uploads/Alternatives/9_EAlternativi_english_4_2017.pdf

Stoyan Tagarev, Assoc. Prof., Ph.D
E-mail: tagarini@abv.bg

Miroslav Krastev, Ph.D
University of Architecture, Civil Engineering and Geodesy, Sustainable land use and real estate management Department
Sofia 1046, „1, Hristo Smirnenski“ Blvd
E-mail: mirokrustev@abv.bg

Polina Asenova-Kostova, dipl. engineer
Chief sector: „Parking control“
Capital Inspectorate of Sofia Municipality
Sofia 1000, „5, Paris“ Str.
E-mail: polina.asenova@inspectorat-so.org