



# СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

До: Елен Герджиков  
Председател на Столичния  
общински съвет

## ДОКЛАД ОТ БОРИС БОНЕВ - ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК, ЧЛЕН НА ПКТТ при СОС

**ОТНОСНО:** Поставяне на велобагажници за автобусите, обслужващи линии 63 и 66

### I ТЕКУЩО ПОЛОЖЕНИЕ

Планината Витоша безспорно е едно от най-големите природни богатства на София, чиято близост до града прави столицата ни уникална в европейски мащаб. Тази даденост не само е прекрасно място за разходки, почивка и разнообразни целогодишни спортове за софиянци, но и дава възможност за развиване на скъпоплатен туризъм от световен ранг, който да носи многомилionни приходи за столичната икономика.

Въпреки този потенциал, според Актуализация на плана за управление на природен парк „Витоша“ за периода 2015-2024 г. достъпността до планината става все по-трудна. **В документа е посочено, че достъпът с обществен транспорт до планината остава дълбоко проблематичен и неадресиран.** В Актуализацията изрично е посочено, че повишеното използване на лични автомобили за достъп до планината води до „прекомерно струпване в ТЦ и по основните пътни артерии, навлизане в горските пътища и алеи, по поляните и местата за почивка и последствията – [до] шумо и газо замърсяване, натоварване на движението и не на

последно място увеличаване на риска от произшествия (на територията на парка не се осъществява контрол по пътищата)".<sup>1</sup>

Макар че Столичната община частично адресира проблема чрез осигуряване на обществен транспорт до планината и през делничните дни, което е стъпка в добра посока, тази мярка все още е неизползваема за една от най-големите групи хора, които посещават парка - практикуващите различни велоспортове. За тях практически няма осигурен транспортен достъп, тъй като велосипедите не могат да се пренасят с градския транспорт, а използването на единствения работещ лифт - кабинков лифт „Симеоново” - за тази цел не представлява удобен метод за пренос. Кабинките не са пригодени за велосипеди, регламентираните трасета се намират далеч от крайната станция и достигането до тях често пъти предизвиква конфликт на пътищата за велосипедисти и пешеходци. Поради спецификата на спорта, предполагащи многократно качване и слизане на планината, както и високите цени за ползване на лифта, възженият транспорт към момента не е алтернатива и е непосилен за голяма група граждани.

Кампанията на частната фирма „LIDL” „Зелена линия „ВелоВитоша“, която е осигурявала безплатен превоз на любители на велоспортовете и техните велосипеди до планината през уикендите на лятото, показва, че между 2010 и 2015 г. над 36 000 души са ползвали безплатните линии до Витоша. Още повече, че практикуването на определен тип велоспортове включва само спускане с велосипед от планината, което принуждава практикуващите многократно в рамките на ден да превозват велосипедите си до високите части на планината с автомобил (тъй като велосипедите за спускане не позволяват на каращите да стигнат до върха на собствен ход), което значително увеличава шумовото и въздушното замърсяване. За тях превоз с кабинковия лифт не е вариант именно заради гореспоменатите характеристики на кабината, високи цени и липсата на адекватни тарифни планове от страна на „Витоша Ски”.

В допълнение критерий „значително намаляване на използването на автомобили” е сред изискванията в конкурса на ЕК „Европейска Зелена столица” - кандидатура, към която София се стреми чрез проект и екип, инициран от кмета на Столичната община още през 2016 г. Към настоящия момент София постигна едва 7-мо място в конкурса, като журито, съставено от международни експерти и учени, препоръчва надграждане на постигнатото именно в сферата „Устойчива градска мобилност”, както и усилената работа по „Устойчиво земеползване”.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Източник: „Актуализация на Плана за управление на Природен парк „Витоша“ за периода 2015 – 2024 г., стр.: 347 - 348.

<sup>2</sup> Източник: „European Green Capital Award, 2023, Guidance Note”. 05.2020 г.

В същото време продължават ангажиментите на София като Европейска столица на спорта, където акцентът е Витоша и възможностите за отдих и спорт за всички в планината. Специално място в събитията, съпътстващи ЕСС 2018, имат колоездачните дисциплини, популяризиращи спорта в планината.<sup>3</sup>

От друга страна, посещаването на ПП „Витоша” с личен автомобил е забранено в определен часови диапазон в неработни дни. В чл. 28, ал. 1, т. 4 от Наредбата за организация на движението на територията на Столична община се посочва: „(1) Забранява се: 4. (изм. - Решение № 522 по Протокол № 23 от 12.11.2020 г.) *Влизането на МПС и ППС с животинска тяга, с изключение на електрическите велосипеди, в неработни дни от 10.00 до 15.00 часа по пътищата в парк „Витоша” в следните участъци: от кв. „Бояна” до „Златните мостове” и от кв. „Драгалевци” до „Щастливеца”.* Макар и абсолютно необходима, тази забрана няма да е достатъчна за намаляването на автомобилния трафик в планината, защото за да работи, успоредно с рестриктивния си характер трябва да се предлагат и възможности за посещение на планината за всички видове туристи, вкл. и на велосипедистите, без това да представлява нарушение на закона.

Визия за София, стратегическият документ на Столичната община, гласуван от Столичния общински съвет, също третира проблематичния достъп до ПП „Витоша” и неизползвания потенциал на планината в три свои ключови части:

1) Направление Икономика

Устойчив и иновативен туризъм

стр. 37, Стъпка 04: Витоша е достъпна и предпочитана дестинация

„Витоша е активно комуникирана като едно от основните туристически предимства на София. **Публичният транспорт до планината е значително по-чест, удобен и визуално обозначен.** Ремонтна е инфраструктурата на основните входни точки в планината, както и планинските пътеки. Изоставени хижи са отдадени на концесия. **Контролът върху достъпа с автомобили в планината е строг и ефективен.** Възстановени са изоставените лифтове и ски писти. Туристическите обекти в планината са с високи изисквания и контрол за устойчиви практики, естетично оформление, нетърпимост към замърсяване. Информационната инфраструктура е обновена, разработени и активно популяризирани са ключови маршрути, обхващащи проходимите части от планината. Антропогенният натиск се управлява устойчиво.”

---

<sup>3</sup> Източник: „European Sports Capital”, 2017, <http://aceseeurope.eu/wp-content/uploads/2017/08/sofiabidfile.pdf>

- 2) стр. 46, Мярка 03: Съвременни туристически услуги: маршрути, карти за комбинирано преживяване, информация;
- 3) стр.47, Мярка 04: Подобряване на транспортен достъп и места за нощувка във Витоша: „Подобряване на свързаността с обществен градски транспорт до различните входни точки на планината. Възстановяване на възжените линии за достъп до Витоша. Обновяване на екопътеки и маршрути, както и визуална сигнализация. Реновация, модернизация и популяризация на хижите и заслоните, които са общинска и държавна собственост.”<sup>4</sup>

## II ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ПРОМЯНА

За да подобри транспортното обслужване на практикуващите различни велоспортове в ПП „Витоша“, да ограничи сериозния автомобилен трафик и да намали шумовото и прахово замърсяване на въздуха в планината и природния парк, „Център за градска мобилност“ ЕАД следва да закупи и монтира велобагажници на 6 от автобусите Mercedes Intouro<sup>5</sup>, обслужващи излетните автобусни линии 63 и 66. Тези две линии ще превозват туристите до най-често използваните регламентирани веломаршрути, одобрени в Плана за управление на Природен парк „Витоша“, което е причината именно тези автобуси да бъдат оборудвани с такава възможност. Монтирането на велобагажници на 6 автобуса ще осигури възможност за превоз на велосипеди с масов градски транспорт за по три коли за всяка линия (63 и 66) и с това ще се постигне възможност за превоз на велосипеди на всеки втори курс към Витоша. По този начин ще се постигне балансиран от гледна точка на разходи резултат, който ще осигури добро начално транспортно обслужване за велосипедистите, но същевременно ще донесе ефективни резултати и ще послужи като база за бъдещо развитие.

За да се осигури безпроблемно и точно изпълнение на разписанията на горепосочените линии и с цел недопускане на допълнително забавяне на тези две линии, товаренето и разтоварването на велосипеди от велобагажници на автобусите следва да е позволено само на определени спирки, които представляват интерес за практикуващите велоспортове в планината и генерират значителен пътничкопоток. Тъй като линия 66 обслужва само 7 спирки, липсва необходимост за въвеждане на определени спирки за товарене и разтоварване на велосипеди. Линия 63 обаче включва доста повече спирки и поради тази причина

---

<sup>4</sup> Източник: „ДЪЛГОСРОЧНА СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА СОФИЯ И КРАЙГРАДСКИТЕ ТЕРИТОРИИ ДО 2050 г.“, 06.2020. <https://vizia.sofia.bg/wp-content/uploads/2019/12/VISION-SOFIA-GOALS-FINAL.pdf>

<sup>5</sup> В този доклад Mercedes Intouro се отнася и за двата варианта, обслужващи линии 63 и 66 - М и МЕ, произведени до 2018 г.

следва да бъдат обособени следните спирки, на които товаренето и разтоварването на велосипеди е позволено:

- *бул. Цар Борис III*
- *ж.к. Красно село (двупосочно)*
- *НИМ (двупосочно)*
- *Резиденция Бояна (двупосочно)*
- *Тихия кът (двупосочно)*
- *Златни мостове*

Разбира се, с цел по-добър анализ на нуждите, списъкът със спирки може да се коригира или допълни, като се ползват данните на „Център за градска мобилност” ЕАД, който е единственият субект, натоварен с отговорността да събира и анализира данните за качеството на транспортната услуга.

За по-голямо удобство и с цел насърчаване на използването на обществения транспорт в планината „Център за градска мобилност” ЕАД следва да осигури информационни табели на всички спирки по двете линии, показващи че те позволяват товарене и разтоварване на велосипеди, както и онлайн индикация на уебсайта си (в секцията „Виртуални табла”) за всеки курс и автобус, на която има монтиран велобагажник. Също така непосредствено след приключване на монтажните дейности „Център за градска мобилност” ЕАД следва да проведе инструктаж на шофьорите по горепосочените линии, за да ги запознае с експлоатационните характеристики и безопасната работа с оборудването.

### **Ориентировъчна цена на инвестицията и примерни технически характеристики**

С цел получаване на максимално достоверна, макар и ориентировъчна информация, екипът ми се свърза с официалния производител на автобусите, Mercedes, за търговска и техническа информация относно монтирането на велобагажници на автобуси Mercedes Intouro. Получих официален отговор от компанията, че тя не произвежда подобно оборудване, но насочва към сертифициран производител (*Приложение 2*) на подобни компоненти. Оттам подадох следните параметри за велобагажници, съвместими с Mercedes Intouro:

- Примерна цена за един велобагажник: 3 150 евро без ДДС;
- Примерна цена за боядисването на един велобагажник: 280 евро без ДДС;
- Технически параметри:
  - височина: ок. 1950 mm;

- ширина: ок. 2200 mm (ок. 2550 mm със светлини);
- дължина: ок. 350 mm;
- маса (без велосипеди): ок. 66 kg.
- Други параметри:
  - носеща рамка, изработена от висококачествени алуминиеви профили;
  - лагерни или заключващи скоби, адаптирани към съответния автобус;
  - 4 предпазни тапи  $d = 20$  mm или 18 mm;
  - рамката може да се върти от двете страни;
  - 5 носача за велосипед = около 450 mm;
  - 1 мост за осветление в ALU конструкция, анодизиран;
  - електрическа система във версия 24 V, съгласно указанията на ЕС;
  - кабели, включително свързващ кабел и 15-пинов щепсел;
  - хоризонтално вградено осветление;
  - светлина на регистрационния номер, 2 светлини за просвет бяло / червено;
  - носеща рамка от естествен алуминий;
  - горна кука със защитно покритие.

Въпреки че това е само ориентировъчна оферта и е една от възможностите, при следването на тези примерни параметри инвестицията за оборудване на 6 автобуса би струвала струва приблизително 18 900 евро без ДДС или 20 580 евро без ДДС с включено боядисване.

### **Нормативна уредба**

В § 6, т. 23 от Закона за движение по пътищата се посочва, че: „(Изм. - ДВ, бр. 43 от 2002 г.) "Извънгабаритно пътно превозно средство" е пътно превозно средство (или състав от пътни превозни средства), което с товар или без товар надвишава допустимите размери или маса, определени по реда на чл. 139, ал. 1, т. 2.". В чл. 139, ал. 1, т. 2 е посочено: „(1) Движещите се по пътя пътни превозни средства трябва да бъдат: 2. (изм. - ДВ, бр. 68 от 2013 г., в сила от 2.08.2013 г., бр. 14 от 2015 г.) с размери, маса и натоварване на ос, които не надвишават нормите, установени от министъра на регионалното развитие и благоустройството, и с товари, които не представляват опасност за участниците в движението”.

В Наредба № 11 от 3.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, тези размери, маса и натоварване на ос са посочени. Тъй като монтирането на велобагажници ще окаже ефект единствено върху дължината на автобусите, само тези величини са посочени. В чл. 5, ал. 1, т. 3, подточка е) се

посочва: „(1) (Предишен текст на чл. 5, изм. - ДВ, бр. 67 от 2007 г.) “Допустимите максимални размери на ППС за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, са за: 3. дължина на: е) автобус с две оси - 13,50 m.”

Според чл. 5, ал. 9 на същата Наредба: „(Нова - ДВ, бр. 67 от 2007 г.) Когато автобусът е неподвижен, чрез маркиране на линия на земята се определя вертикална равнина, допирателна към тази страна на ППС, която е насочена към външната страна на окръжността. В случай на съчленен автобус двете секции се подравняват спрямо тази вертикална равнина. Когато автобусът, движейки се по права линия, навлиза в окръжността, описана в ал. 11, нито една част от него не може да излиза извън тази вертикална равнина с повече от 0,60 m.”, а според ал. 11 на същия член: „(Нова - ДВ, бр. 67 от 2007 г.) Всяко движещо се моторно превозно средство или състав от ППС трябва да може да завие в обсега на кръгов пръстен с външен радиус 12,50 m и вътрешен радиус 5,30 m”.

Също така в чл. 5, ал. 8 на същата Наредба е посочено: „(Нова - ДВ, бр. 67 от 2007 г.) Когато сменяеми приспособления като багажник за ски са прикрепени към автобус, неговата дължина, включително приспособленията, не трябва да надвишава максималната дължина, указана в чл. 5, ал. 1, т. 3.”

В *Приложение 1* са дадени техническите характеристики на автобусите Mercedes Intouro ME и M (С633.252) (С633.052), които обслужват линии 63 и 66. Дължината на тези автобуси е 12,980 mm, а минималния кръг на завиване е 23,120 mm, което прави външен радиус от 11, 560 mm и вътрешен радиус от 4, 230 mm.

В горепосочената примерната оферта, получена в отговор на запитване от екипа на „Спаси София”, са посочени следните размери на примерен велобагажник:

1. Височина - 1950 mm;
2. Ширина - 2200 mm (2550 mm със светлини);
3. Дължина - 350 mm.

При монтиране дължината на автобусите ще стане 13,330 mm, като ширината и височината няма да се променят. Външният и вътрешният радиуси на кръговия пръстен също ще останат непроменени. Дължината, вътрешният и външният радиуси отговарят на горепосочената законова рамка.

След монтиране и без натоварени велосипеди автобусът няма да влиза в определението за извънгабаритно пътно превозно средство, тъй като ще е със 170 mm по-къс от посочената в нормативната уредба горна граница. След монтиране и

с натоварени велосипеди автобусът със сигурност ще бъде по-дълъг от 13,500 mm, тъй като велосипедите ще увеличат дължината с повече от 170 mm, което ще класифицира автобусите като извънгабаритни пътни превозни средства.

В горепосочената Наредба № 11 от 3.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства, издадена от Министъра на регионалното развитие и благоустройството, се посочват следните нормативни изисквания, засягащи автобусите, които ще са извънгабаритни пътни превозни средства:

- „Чл. 13. (Изм. – ДВ, бр. 97 от 2016 г., в сила от 1.01.2017 г.) Забранява се: 1. движението на извънгабаритни ППС при намалена видимост под 50 m поради мъгла, силен дъжд и снеговалеж; 2. движението на извънгабаритни ППС при поледица по пътищата; 3. движението на извънгабаритни ППС, с изключение на колесни трактори, тракторни ремаркета и друга колесна самоходна техника за земеделското стопанство, регистрирана за работа съгласно Закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника, през тъмната част на денонощието и в часовете с максимална интензивност на движението освен при превози, свързани с отстраняване на крупни аварии или последици от природни бедствия; ”Т. 4 не е цитирана, защото не засяга темата на този доклад;
- „Чл. 19. (1) (Изм. - ДВ, бр. 19 от 2010 г.) На предната и задната част на извънгабаритните ППС се поставят опознавателни знаци при условията на чл. 46, ал. 1, т. 7 от Наредба № I-45 от 2000 г. за регистрацията, отчета, пускането в движение и спирането от движение на моторните превозни средства и на ремаркетата, теглени от тях. (ДВ, бр. 31 от 2000 г.). (2) (Изм. - ДВ, бр. 19 от 2010 г.) Извънгабаритните ППС с дължина над 12 m се сигнализируют с опознавателни знаци при условията на чл. 46, ал. 3 от Наредба № I-45 от 2000 г. за регистрацията, отчета, пускането в движение и спирането от движение на моторните превозни средства и на ремаркетата, теглени от тях”. Ал. 3 не е цитирана, защото не засяга темата на този доклад.

В чл. 46, ал. 1, т. 7 от Наредба № I-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства, издадена от министъра на вътрешните работи, се посочва: „(1) За обозначаване превозните средства се комплектоват с опознавателни знаци и светлини, както следва: 7. "извънгабаритно пътно превозно средство" - поставя се отпред и отзад на превозното средство, което е извънгабаритно или превозва



извънгабаритен товар, както и отпред на съпровождащия го автомобил; представлява табела с правоъгълна форма, бял цвят и размери - широчина 600 мм и височина 300 мм, върху която са нанесени успоредни и наклонени под 45 градуса червени и бели светлоотразителни ленти с размери - височина 55 мм и широчина 33 мм; надписът "ИЗВЪНГАБАРИТЕН" е от черни букви с размери - височина 75 мм, широчина 45 мм и широчина на линията 15 мм; ", а в ал. 3 на същия член се казва: „(3) На превозни средства с дължина над 12 м на страничните и задните им повърхности се поставят непрекъснати или прекъснати жълти, бели или червени светлоотразителни ленти с широчина от 50 до 60 мм, така че да се обозначи не по-малко от 80 % от дължината и широчината на превозното средство, като: а) при използване на прекъснатата маркировка разстоянието между единичните елементи не трябва да е по-голямо от 250 мм; б) минималната височина на поставяне на светлоотразителната маркировка от повърхността на пътя е 250 мм, максималната - 1500 мм; в случаите, когато не може да бъде спазена указаната максимална височина, се допуска увеличаването ѝ до 2100 мм; в) не се допуска едновременното използване на непрекъснатата и прекъснатата маркировка на едно превозно средство или състав от пътни превозни средства.”

Горепосочените забрани няма да представляват пречка за автобусите с монтирани велобагажници по линии 63 и 66, защото по време на горепосочените метеорологични условия не се практикуват велоспортове в планината. Що се отнася до забраната за движение в тъмната част на денонощието, предполага се, че основният интерес за превоз на колела ще бъде от София към Витоша, така че колела няма да се качват през тъмните часове, с което автобусите нямат статут на извънгабаритно, а на нормалногабаритно ППС.

Що се отнася до ценообразуването на услугата за пренасяне на велосипед чрез предлаганите велобагажници, в чл. 13, ал. 1, т. 7 от настоящата Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община се посочва: „(1) Пътуващите с редовен превозен документ имат право да превозват в превозните средства на обществения градски транспорт: 7. безплатно - велосипед, превозван на велобагажник в автобус, трамвай, тролейбус или електробус, само когато са оборудвани за целта и не се замърсява превозното средство”.

Монтирането на велобагажници на 6 автобуса Mercedes Intouro не само ще се отрази положително на екологията в природния парк, но и ще позволи с малка инвестиция да се обезпечи транспортно немалка група посетители на планината, което съвпада с плановете на Столичната община за общото подобряване на транспортната услуга в ПП „Витоша“.

гр. София

С уважение,

X

---

02.03.2021 г.

Борис Бонев  
Общински съветник



# СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,  
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

**ПРОЕКТ**

## **РЕШЕНИЕ № ....**

на Столичен общински съвет  
от ..... 2021 година

**ОТНОСНО:** Велобагажници за автобуси автобусите, обслужващи линии 63 и 66

Като взе предвид нуждата за подобряване на транспортния достъп и възможността за практикуване на различни велоспортове в ПП „Витоша“, сериозния автомобилен трафик и високото шумовото и въздушното замърсяване в планината,

във връзка с:

- чл. 28, ал. 1, т. 4 от Наредбата за организация на движението на територията на Столична община;
- чл. 13, ал. 1, т. 7 от Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община;
- чл. 139, ал. 1, т. 2 от Закона за движение по пътищата;
- §6, т. 23 от Закона за движение по пътищата;
- чл. 5, ал. 1, т. 3, подточка е) от Наредба № 11 от 3.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството;
- чл. 5, ал. 8 на Наредба № 11 от 3.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството;
- чл. 5, ал. 9 на Наредба № 11 от 3.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството;

- чл. 5, ал. 11 на Наредба № 11 от 3.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството;
- чл. 13, т. 1, 2 и 3 от Наредба № 11 от 3.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството;
- чл. 19, ал. 1 и 2 от Наредба № 11 от 3.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството;
- чл. 46, ал. 1, т. 7 от Наредба № I-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства, издадена от министъра на вътрешните работи;
- чл. 46, ал. 3 от Наредба № I-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства, издадена от министъра на вътрешните работи
- Визия за София

и на основание чл. 21, ал. 1, т. 8 и т. 23 от Закона за местното самоуправление и местната администрация:

## **СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

### **Р Е Ш И:**

1. Възлага на „Център за градска мобилност” ЕАД в тримесечен срок от приемането на това решение да осигури монтирането на велобагажници на 6 автобуса Mercedes Intouro ME и/или M, обслужващи линии 63 и 66. Тези велобагажници следва да предлагат необходимата безопасност срещу кражби и увреждане на монтираните велосипеди;
2. Възлага на „Център за градска мобилност” ЕАД в същия срок от т. 1 на това решение да организира растановките на линии 63 и 66 така, че най-малко всеки втори курс по линии 63 и 66 да предлага превоз на велосипед чрез монтиран велобагажник по т. 1 от това решение.
3. Възлага на „Център за градска мобилност” ЕАД в едномесечен срок от завършването на монтирането, посочено в т. 1 на това решение:

3.1. заедно с функцията за превоз на пътници да обособи следните спирки по линия 63 и за товарене и разтоварване на велосипеди:

- бул. Цар Борис III (2543)
- ж.к. Красно село (0638 и 0636)
- НИМ (1464 и 1465)
- Резиденция Бояна (1448 и 1439)
- Тихия кът (6431 и 6432)
- Златните мостове (6567);

3.2. заедно с функцията за превоз на пътници да обособи всички спирки (двупосочно) по линия 66 и за товарене и разтоварване на велосипеди;

3.3. да постави информационни табели на всички спирки по линия 63 и 66, на които ще се извършва товарене и разтоварване на велосипеди, които да информират на български и на английски език, че тези спирки позволяват товарене и разтоварване на велосипеди;

4. Възлага на „Център за градска мобилност” ЕАД в едномесечен срок от завършването на монтирането, посочено в т. 1 на това решение, да осигури визуална индикация на уебсайта си (в секцията „Виртуални табла”) за всяка кола, обслужваща линии 66 и 63, на която има монтиран велобагажник по т. 1 на това решение;
5. Възлага на „Център за градска мобилност” ЕАД до една седмица след завършване на монтажа на екипировката, посочен в т. 1, да проведе инструктаж на водачите, управляващи автобуси Mercedes Intouro ME и/или M, за експлоатационните характеристики на, безопасното боравене с и законовите изисквания за велобагажниците от т. 1 на това решение;
6. Възлага на „Център за градска мобилност” ЕАД в едномесечен срок от завършването на монтирането, посочено в т. 1 на това решение, да обозначи автобусите, на които са монтирани велобагажниците по т. 1 на това решение, по съответните начин и ред, регламентирани в чл. 46, ал. 1, т. 7 и чл. 46, ал. 3 от Наредба № I-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства, издадена от министъра на вътрешните работи.

Настоящото решение е прието на ..... заседание на Столичния общински съвет, проведено на ..... 2021 година, Протокол № ..... от ..... 2021 година и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет .....  
(ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ)