



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, e-mail: info@sofiacouncil.bg, http://www.sofiacouncil.bg

ДО
СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДОКЛАД

ОТ

ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ

Председател на Столичен общински съвет

д-р КРИСТИАН КРЪСТЕВ

заместник-кмет на Столична община,

Направление „Транспорт и градска мобилност“

ЗАФИР ЗАРКОВ

общински съветник

ОТНОСНО: Приемане на пакет от мерки, целящи подобряване на пътната безопасност на територията на Столична община

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Безопасността на движението по пътищата е ключов индикатор за развитието на обществото. Именно поради това пътнотранспортните произшествия са съществен проблем, за справянето с който се полагат значителни усилия на глобално, национално, регионално и местно ниво.

Със средно 1.35 млн. загинали годишно пътнотранспортния травматизъм в световен мащаб остава неприемливо висок. През последните десетилетия безопасността на пътя в Европейския съюз (ЕС) се подобри значително като ЕС е първенец в класацията за най-сигурни пътища със средно 49 загинали на един милион души.

Докладът се издава в (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.



Столична община

Входящ №

СОА22-ВК66-11286

Регистриран на 29.09.2022

За проверка: <https://sofia.bg/registry-report>



Въпреки това, съгласно доклади на Европейската комисия пътнотранспортния травматизъм на територията на ЕС продължава да поддържа прекалено високи стойности. В резултат на това и в условията на тясно сътрудничество с държавите членки ЕС приема директиви, подпомага кампании, насърчава обмена и осигурява финансиране.

На национално ниво бяха предприети редица действия и мерки, свързани с безопасността на движението по пътищата. Така с Решение № 16 на Министерския съвет на Република България от 17.01.2019 г. бе приет интегриран подход „Безопасна система с визия нула загинали и тежко ранени“, имащ предимно информационен характер с фокус върху личната безопасност, опазване здравето и живота на децата и останалите участници в движението както и предотвратяване смъртните случаи. Следва да бъде обърнато внимание и на законодателните инициативи за изменение на Закона за движението по пътищата и Наказателния кодекс.

Интензивността на движението влияе силно върху настъпването на пътнотранспортни произшествия. Нарастването на броя преминали превозни средства по пътната и уличната мрежа за даден период от време, при равни други условия, води до повишаване на риска от настъпване на ПТП. В тази връзка, през последните няколко години, се наблюдава тенденция населението на София да става все по-моторизирано. Към края на 2021 г. броят на регистрираните моторни превозни средства на територията на Столична община е 825 065 бр. По данни от Нивото на моторизация през 2020 г. на 1 000 жители се следват 663 автомобила, което е с 29% по-високо от нивото през 2016 г., когато съотношението е било 515 автомобила към 1 000 души. За сравнение на изложените данни следва да бъде посочено, че жителите на други големи европейски градове имат ниво на използване на автомобили под 450 на 1 000 души.

В допълнение към представената тенденция следва да бъде отразено и обстоятелството, че средната възраст на автомобилите в София е 18 години, а половината от всички автомобили в София са над 16 години. За сравнение средната възраст на автомобилния парк в ЕС е 11.5 г. Напредналата възраст на пътните превозни средства, управлявани на територията на Столична община, предполага вероятността от техническа неизправност на спирачната система на управлявания автомобил, което сериозно увеличава риска от ПТП.

Поради високата интензивност и плътност на пешеходното движение в София са настъпили най-много произшествия, при които са пострадали пешеходци. По данни на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ при тези ПТП са загинали

Докладът се издава в (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

7 и са ранени 135 пешеходци (56 леко и 79 тежко ранени). Друг важен факт, касаещ пътнотранспортния травматизъм в Столична община, е броят загинали и ранени мотоциклетисти и велосипедисти. При реализирани 36 ПТП с мотоциклетисти са загинали 3-ма водачи, ранени са 20 водачи, от които 16 тежко ранени и 7 души са без наранявания. Внимание следва да бъде обърнато и на обстоятелството, че сред пострадалите от ПТП са и пътници в обществения транспорт като ранени са 31 души и 2 (двама) са загинали. На база представената статистика за нарушенията на Закона за движение по пътищата като вид и брой се очертава ясна тенденция, че най-масовите нарушения, водещи до тежки пътнотранспортни произшествия (ТПТП) са отнемане на предимство на ППС на кръстовище и неспазване на дистанция. Основните предпоставки за ТПТП с участието на пешеходци се явяват движението с несъобразена скорост на МПС, както и използването на мобилен телефон по време на управлението на ППС.

Голяма част от произшествията на пътя са предотвратими. Намаляването на пострадалите и загубите е функция от регулаторната база, поведенческите модели на участниците в движението по пътищата, контролната дейност, пътната инфраструктура, автомобилния парк и спешната медицинска помощ. Въздействието върху тези определящи фактори не би могло да бъде ефективно, ако се подхожда фрагментарно.

Следвайки това разбиране Столичният общински съвет обсъди и прие редица решения, пряко свързана с отделните елементи, влияещи в различна степен върху вероятността от настъпване на ПТП. Така с Решение № 808 от 16.12.2021 г. Столичният общински съвет прие изменения в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, с което се разреши придвижването на училищните автобуси в лентите, сигнализирани за движение само на превозни средства от редовни линии за обществен превоз на пътници (BUS ленти). Като основна цел на тази инициатива следва да се отличи именно „гарантиране на безопасността на придвижването и намаляване на рисковите ситуации“. В резултат на тази мярка вече 150 бр. училищни автобуси могат да се движат в BUS лентите, с което се спестява много време за придвижване от и до училище както на децата, така и на техните родители. Това споделеното придвижване на училищните автобуси неминуемо доведе до намаляване на автомобилния трафик в най-интензивните часове от денонощието, което, както бе посочено, е пряко свързано с намаляване на вероятността от настъпване на ПТП.

Безопасността на движението на територията на СО е споделена отговорност между всички страни – пешеходци, собствениците и ползвателите на пътни превозни средства и Столична община. Сигурността на движението по пътищата на всички зависи

Докладът се издава в (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

от личния принос и неговата отговорност. Възприемайки се част от една по-висша цел, всеки гражданин е в състояние за нейното осъществяване. Съвкупността от добронамереност, самодисциплина и толерантност към другия би осигурило една по-здравословна и безопасна градска среда.

Работата с хора и моделиране на поведението на участниците в движението има най-съществен принос за постигане на висока степен на пътна безопасност и ограничаване в максимална степен на пътнотранспортния травматизъм. Съзнавайки, че темата следва да бъде разглеждана като сбор от логически свързани елементи, които само в съвкупност водят до позитивно изменение следва да бъде отчетено, че именно субективната преценка на всеки един от участниците в движението в градска среда е водеща за настъпването или избягването на ПТП. Именно от тях обществото изисква да познават правилата за поведение, да познават общите и конкретни предизвикателства при придвижването в градска среда и да съобразяват поведението си с вече изброените.

Давайки си сметка за необходимостта от навременна интервенция и с цел повишаване на пътната безопасност на територията на Столична община предлагаме следния пакет от мерки:

- увеличаване ефективността и насърчаване провеждането на информационни кампании в детските градини и училищата за безопасно придвижване в градска среда, както и разработването на информационната брошура, одобрена от Съвета за пътна безопасност, както и образователни видеоклипове и тяхното разпространение и популяризиране относно пътната безопасност, вкл. аудио-визуална кампания, както и кампания с външна реклама (напр. „Намали скоростта-спаси живот“, „Шофирай внимателно-спаси детето“ и др.);
- разработването на мобилно приложение за учениците, предвиждащо награди;
- теоретично и практическо обучение за подобряване на квалификация за настоящи млади шофьори от 18 г. до 28 г. с не повече от 10 г. опит в управлението на МПС;
- ежегодно закупуване на светлоотразителни гривни за всички първокласници на територията на Столична община. По този начин ще създадем допълнителна гаранция за безопасността на децата, правейки ги „видими“ за останалите участници в движението;
- през летните месеци, обособяване в парк „Цар Борисова градина“ на зона за пътна безопасност:

- експериментално поставяне на нови видове ограничители за намаляване на скоростта на движение на МПС – полусфери („бъмperi“) на пешеходните пътеки, на местата където използването на конвенционалните изкуствени неравности за намаляване на скоростта са неприложими, монтаж на физически ограничители в зоните преди пешеходните пътеки и кръстовищата с оглед на множеството констатирани нарушители, паркиращи в зоните на пешеходните пътеки, намаляващи видимостта на водачите към пресичащите пешеходци и др.;
- поставяне на модулни пешеходни острови в средата на пътното платно на големи булеварди, така че да се обособи „защитено“ място за изчакване и оглеждане на пешеходците в рамките на пътното платно, като същевременно се намали широчината на лентите, чрез което се намалява и скоростта на движение на превозните средства;
- допълнително осветяване на пешеходните пътеки в града, до които има изградено улично осветление и/или подходяща инфраструктура, в 6-месечен срок от приемането на настоящия Доклад, с цел гарантиране на безопасност за пешеходците, както и по-добра видимост на пътната сигнализация и маркировка в тъмната част от денонощието, давайки на водачите на МПС повече време за своєвременна реакция. На територията на Столична община има 1 389 бр. пешеходни пътеки тип „зебра“, като 435 броя от тях са повдигнати, а над 500 бр. са допълнително осветени.
- закупуване и монтаж на допълнителни интелигентни радарни табла, които визуализират моментната скорост на движение на превозните средства, чрез което от една страна да се даде възможност за извършване на самоконтрол от страна на водачите, а от друга страна таблата съхраняват статистическа информация за засечените превозни средства и тяхната скорост на движение, която информация ще се използва за идентифициране на места с концентрация на нарушители. Предвиждаме радарните табла да бъдат поставени на различни локации в София, а събраната от тях информация да бъде предоставена на СДВР, с цел засилване на контрола в определените локации с концентрация на нарушители и/или монтажа на стационарни автоматизирани технически средства за контрол на скоростта. В тази връзка следва да се посочи, че през лятото на 2022 г. пилотно бяха монтирани закупени от Столична община радарни табла по бул.

Докладът се издава в (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресати.

На адресата се насочва чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

- „Черни връх“ от кръстовището с бул. „Арсеналски“ до кръстовището с бул. „Джеймс Баучер“, с които за периода 01.09.2022 г. – 15.09.2022 г. бяха установени 2 358 бр. преминавания на МПС със скорост над 70 km/h, 306 бр. преминали МПС с над 90 km/h и 102 бр. МПС с над 100 km/h. Следва да се посочи, че най-високата скорост на движение в посочения период е 150 km/h.:
- създаване на комуникационен механизъм за обмяна на информация между отдел „Пътна полиция“ към СДВР, Столична община, районните администрации, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ и ПК по „Транспорт и пътна безопасност“ към Столичния общински съвет, включително предоставяне на статистическите данни от радарните табла за скорост с цел проучване на възможността за монтаж на допълнителни стационарни автоматизирани средства за контрол върху скоростните режими и/или засилване на контрола в изследваните пътни участъци с оглед недопускане на тежки ПТП;
 - закупуване на тестове за установяване на употреба на наркотични вещества или техни аналози, които впоследствие да бъдат дарени на Министерството на вътрешните работи – отдел „Пътна полиция“;
 - възлагане на обследване на пътната безопасност на натоварени 3 бр. кръстовищата, респ. извършване на одит за пътната безопасност от страна на Държавна Агенция „Безопасност на движението по пътищата“, впоследствие разработването на методология от тяхна страна за последващо обследване на пътната инфраструктура, собственост на Столична община;
 - полагането на специална маркировка с повишен коефициент на сцепление, преди пешеходни пътеки и в зоната на спиране, така че да се намали спирачния път при екстрени условия – предвижда се този тип мярка да се използва масово в рамките на кръстовищата и подходите към пешеходните пресичания и/или пешеходните пътеки;
 - разработване и реализация на типови проекти за обезопасяване на спирки на градския транспорт, чрез специализирани защитни елементи, които обаче същевременно да се вписват и в градската среда – така наречените “Trief Kerbs”. Този тип елементи са на практика бордюри със специална форма и състав, които при удар от МПС действат, като предпазните елементи тип „Ню Джърси“ – променят траекторията на движение на МПС, така че то да бъде върнато в

Докладът се издава в (два) екземпляра – 1 (един) за клисиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се скатират.

рамките на пътното платно и да се предотврати навлизане в тротоарните площи, като същевременно се нанасят минимални щети на МПС:

- разработване и реализация на типови проекти, които имат за цел обезопасяване на пешеходните пресичания на големите булеварди, по които имаме движение и на трамвайни мотриси, чрез промяна в организацията на движение и използването на модулни острови, които се монтират много по-бързо и лесно и не изискват преминаването през целия дълъг и времеемък процес по изграждането на бордюри и други елементи. Чрез мярката, ще се постигне не само наличието на защитените места за изчакване на пешеходци в рамките на пътното платно и извън трамвайното трасе, а и намаляване на скоростта на движение на автомобилите, поради „задължителната“ промяна в траекторията им на движение (ще бъде невъзможно движението в права линия в дълги отсечки и в района на пешеходните пресичания);
- нови решетъчно-тръбни парапети – тяхното възстановяване на местата, където липсват, както и поставяне на същите на натоварени булеварди и кръстовища. От години Столична Община обезопасява тротоарите в района на детски заведения, паркове и районите около детски площадки и/или места с концентрация на хора, чрез монтажа на тръбно решетъчен парапет. Чрез него се предотвратява изненадващото изкачане на деца и/или пешеходци на пътното платно, което често води до сериозни инциденти. Само за последните 2 години е монтиран нов парапет и/или е подменен амортизиран такъв с обща дължина от над 10 000 метра. В някои случаи, в зависимост от конкретната геометрия на кръстовища в района, на които се използва и монтира предпазен парапет, наличието му води до намаляване на видимостта на водачите на МПС, които излизат от перпендикулярни улици. Такъв беше случая по цялото протежение на бул. "Черни връх" в участъка от бул."Т. Каблешков" до Софийския околоръстен път. За да се предотвратят инциденти, породени от намалената видимост, Столична Община разработи нов тип предпазен парапет, чийто предпазни вертикални елементи са разположени под ъгъл, спрямо видимото поле на водачите на МПС, така че да се подобри видимостта на излизащите от перпендикулярните улици. Проектът беше изключително успешен, като се намалиха значително конфликтните ситуации и инцидентите с МПС включващи се в движението по бул. "Черни връх". Новоразработеният тип парапет, ще бъде използван на всички

Докладът се издава в (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се скапират.

локации, където имаме подобни характеристики на пътните платна, докато стандартните тръбно решетъчни пана, ще бъдат използвани в рамките на прави участъци и на места, където не водят до намаляване на видимостта.

По този начин ще се създадат условия темата за пътна безопасност да бъде все по-често обсъждана и това неминуемо ще окаже положително влияние върху обществото. Разбира се, отчетено е и обстоятелството, че представянето на темата за пътната безопасност следва да бъде разгледана и представена съобразно предизвикателствата на различните възрастови групи.

В допълнение към тях предлагаме мерки, насочени към водачите на ППС. Те са насочени към ограничаване на скоростта при придвижване в градска среда, като включват обособяване на модулни пешеходни острови и полусфери – бъмперни. Заслужава внимание предложението ни, свързано със светофарната инфраструктура в столицата. По същността си, то се изразява в пренастройката на 150 светофарни уредби, на най-натоварените кръстовища в Столична община, така че в часовия диапазон от 00:00 до 04:00 да подават светлинните сигнали, така че да се редуцира движението на превозни средства с превишена скорост. Това се постига, чрез залагането и програмирането на функционалности и алгоритми в светофарните контролери, чрез които светофарните уредби ще подават червен сигнал на водачите управляващи автомобилите си със скорост над позволената, така че те да бъдат принудени да спрат на стоп линията на съответното кръстовище, но същевременно ще има възможност да се подава зелен сигнал за водачите движещи се със скорост в рамките на позволената такава, така че да не се нарушава хармонизацията на движение на транспортните потоци.

УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

С оглед на гореизложеното и на основание чл. 21, ал. 1, т. 12 вр. с и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация предлагаме на Столичния общински съвет проект на решение.

ПРИЛОЖЕНИЕ: 1. проект на решение на Столичния общински съвет с приложение.

С УВАЖЕНИЕ,

1.....

/ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ/
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СОС

2.....

/д-р КРИСТИАН КРЪСТЕВ/
ЗАМЕСТИНИК-КМЕТ НА СО

3.....

/ЗАФИР ЗАРКОВ/
ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК





СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 02/93 77 591. <https://council.sofia.bg>

РЕШЕНИЕ №...

на Столичния общински съвет

от ...

За Приемане на пакет от мерки, целящи подобряване на пътната безопасност на територията на Столична община.

На основание чл.21, ал. 1, т. 12, вр. с ал.2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация.

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

РЕШИ:

I. Приема пакет от мерки, целящи подобряване на пътната безопасност на територията на Столична община, както следва:

1. Увеличаване ефективността и насърчаване провеждане на информационни кампании в детските градини и училищата за безопасно придвижване в градска среда, както и разработването на информационната брошура, одобрена от Съвета за пътна безопасност, относно основните правила за движение на пешеходците, вкл. аудио-визуална кампания, както и кампания с външна реклама (напр. „Намали скоростта-спаси живот“, „Шофирай внимателно-спаси детето“ и др.).

2. Разработването на мобилно приложение за учениците, предвиждаща награди.

3. Теоретично и практическо обучение за подобряване на квалификация за настоящи млади шофьори от 18 г. до 28 г. с не повече от 10 г. опит в управлението на МПС.

4. Ежегодно закупуване на светоотразителни гривни за всички първокласници на територията на Столична община. По този начин ще създадем допълнителна гаранция за безопасността на децата, правейки ги „видими“ за останалите участници в движението.

5. През летните месеци, обособяване в парк „Цар Борисова градина“ на зона за пътна безопасност.

6. Експериментално поставяне на нови видове ограничители за намаляване на скоростта на движение на МПС – полусфери („бъмпер“) на пешеходните пътеки, на местата където използването на конвенционалните изкуствени неравности за намаляване на скоростта са неприложими, монтаж на физически ограничители в зоните преди пешеходните пътеки и кръстовищата с оглед на множеството констатирани нарушители, паркиращи в зоните на пешеходните пътеки, намаляващи видимостта на водачите към пресичащите пешеходци и др.

7. Поставяне на модулни пешеходни острови в средата на пътното платно на големи булеварди, така че да се обособи „защитено“ място за изчакване и оглеждане на

Докладът се издава в (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

пешеходците в рамките на пътното платно, като същевременно се намали широчината на лентите, чрез което се намалява и скоростта на движение на превозните средства.

8. Допълнително осветяване на пешеходните пътеки в града, до които има изградено улично осветление и/или подходяща инфраструктура, в 6-месечен срок от приемането на настоящия Доклад, с цел гарантиране на безопасност за пешеходците, както и по-добра видимост на пътната сигнализация и маркировка в тъмната част от денонощието, давайки на водачите на МПС повече време за своевременна реакция.

9. Закупуване и монтаж на допълнителни интелигентни радарни табла, които визуализират моментната скорост на движение на превозните средства, чрез което от една страна да се даде възможност за извършване на самоконтрол от страна на водачите, а от друга страна таблата съхраняват статистическа информация за засечените превозни средства и тяхната скорост на движение, която информация ще се използва за идентифициране на места с концентрация на нарушители. Предвиждаме радарните табла да бъдат поставени на различни локации в София, а събраната от тях информация да бъде предоставена на СДВР, с цел засилване на контрола в определените локации с концентрация на нарушители и/или монтажа на стационарни автоматизирани технически средства за контрол на скоростта.

10. Създаване на комуникационен механизъм за обмяна на информация между отдел „Пътна полиция“ към СДВР, Столична община, районните администрации, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ и ПК по „Транспорт и пътна безопасност“ към Столичния общински съвет, включително предоставяне на статистическите данни от радарните табла за скорост с цел проучване на възможността за монтаж на допълнителни стационарни автоматизирани средства за контрол върху скоростните режими и/или засилване на контрола в изследваните пътни участъци с оглед недопускане на тежки ПТП;

11. Закупуване на тестове за установяване на употреба на наркотични вещества или техни аналози, които впоследствие да бъдат дарени на Министерството на вътрешните работи – отдел „Пътна полиция“.

12. Възлагане на обследване на пътната безопасност на натоварени 3 бр. кръстовищата, респ. извършване на одит за пътната безопасност от страна на Държавна Агенция „Безопасност на движението по пътищата“, впоследствие разработването на методология от тяхна страна за последващо обследване на пътната инфраструктура, собственост на Столична община.

13. Полагането на специална маркировка с повишен коефициент на сцепление, преди пешеходни пътеки и в зоната на спиране, така че да се намали спиращия път при екстрени условия – предвижда се този тип мярка да се използва масово в рамките на кръстовищата и подходите към пешеходните пресичания и/или пешеходните пътеки.

14. Разработване и реализация на типови проекти за обезопасяване на спирки на градския транспорт, чрез специализирани защитни елементи, които обаче същевременно да се вписват и в градската среда – така наречените “Trief Kerbs”. Този тип елементи са на практика бордюри със специална форма и състав, които при удар от МПС действат, като предпазните елементи тип „Ню Джърси“ – променят траекторията на движение на МПС, така че то да бъде върнато в рамките на пътното платно и да се предотврати навлизане в тротоарните площи, като същевременно се нанасят минимални щети на МПС.

15. Разработване и реализация на типови проекти, които имат за цел обезопасяване на пешеходните пресичания на големите булеварди, по които имаме движение и на трамвайни мотриси, чрез промяна в организацията на движение и използването на

Докладът се издава в (два) екземпляра – 1 (един) за класиране в УАСО и 1 (един) за адресата.

На адресата се насочва чрез АИССО/АИССОС.

Приложенията се сканират.

модулни острови, които се монтират много по-бързо и лесно и не изискват преминаването през целия дълг и времеемък процес по изграждането на бордюри и други елементи. Чрез мярката, ще се постигне не само наличието на защитените места за изчакване на пешеходци в рамките на пътното платно и извън трамвайното трасе, а и намаляване на скоростта на движение на автомобилите, поради „задължителната“ промяна в траекторията им на движение (ще бъде невъзможно движението в права линия в дълги отсечки и в района на пешеходните пресичания).

16. Мярка за нови решетъчно-гръбни паранети – тяхното възстановяване на местата, където липсват, както и поставяне на същите на натоварени булеварди и кръстовища.

II. Възлага на заместник-кмета на Столична община по Направление „Транспорт и градска мобилност“ да отчита пред Столичния общински съвет на всеки 3 (три) месеца изпълнението на мерките съгласно т. I.

III. Възлага на заместник-кмета на Столична община по Направление „Транспорт и градска мобилност“ ежемесечно да изисква данни от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ включително, но не само относно:

1. брой на ПТП на територията на Столична община;
2. информация относно пътния травматизъм на територията на Столична община;
3. статистическите данни от радарните табла, собственост на Столична община;
4. брой на закупени и дарени на органите на МВР тестове за установяване на употреба на наркотични вещества и техни аналози.

IV. Възлага на всички районни кметове ежемесечно да предоставят данни на Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“ относно информацията по пункт III, т. 1-4 от настоящото решение.

V. Възлага на заместник-кмета на Столична община по Направление „Транспорт и градска мобилност“, респ. на кметовете на районни, ежемесечно да предоставят за сведение информацията по т. III и IV на ПК по „Транспорт и пътна безопасност“ на Столичния общински съвет.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на ... г., Протокол № точка ... от дневния ред, по доклад № и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет:

Георги Георгиев