



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

## СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

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

### ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

#### ПРОТОКОЛ 108

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт

и пътна безопасност

проведено на 15 май 2023 г.

Днес, 15 май 2023 г. от 14.30 часа, присъствено и излъчвано във Фейсбук страницата на СОС се проведе редовното заседание на Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност.

Заседанието беше открито от председателя на комисията – г-н Карлос Контрера, в 14:30 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че от 13 членове на комисията в залата присъстват 6 общински съветници, така че е налице кворум. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, откривам заседанието на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност с падащ кворум. Шест

от членовете на комисията са налице, което ни дава възможност 15 минути след първоначално обявения час да започне своята работа.

Имаме проект за дневен ред, който се състои от шест точки.

Имате ли бележки по дневния ред?

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Моят въпрос е има ли представители на МВР тук във връзка с точката за предложение на МВР-СДВР за подобряване на пътната безопасност, защото ако ги няма да си говорим само между нас неща, които ги знаем отдавна не виждам смисъл.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, очевидно няма, както знаете официално ги поканих на заданието на 12 май за понеделник в 14.30 часа. Поемам ангажимент за следващо заседание писмено да ги уведоим.

Да считам ли, че това ваше изказване е предложение да се отложи точката?

БОРИС БОНЕВ: По-скоро да.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добре, в такъв случай колеги, ако до приключване на заседанието няма представители на СДВР ще отложим за другото заседание.

Има ли други? Не виждам.

Подлагам проекта за дневен ред на гласуване.

Моля, който подкрепя дневният ред, да гласува.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	-
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	-
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	-
8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	-

9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	-
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	6
<b>За</b>	6
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

**Дневният ред се приема.**

По точка 1 и точка 2 от дневния ред съм съвносител, както и господин Зарков ще помоля господин Калоян Паргов да води заседанието.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Пристъпваме към точка 1 от дневния ред.

**По т. 1 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-132/2/04.05.2023г., относно проект на Наредба за изменение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на СО.

Вносителите: Карлос Контрера, Зафир Зарков и Радослав Влахов-общински съветник

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Давам думата на вносителите по така предложените проекти изменения в Наредбата.

Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Уважаеми колеги, след приемане на промените през месец юли 2022 година беше предвидено считано от 1 юни 2023 година да отпадне възможността

„Метрополитен“ да разпространява билетите за еднократно пътуване. След разговори основно разбира се с проф. Братоев – изпълнителният директор на „Метрополитен“ с колегите вносители предлагаме този текст да бъде заличен и възможността „Метрополитен“ да продължи и след 1 юни 2023 година да продава въпросните еднократни билети, да бъде запазена.

Аргументите на дружеството са, по-голямо удобство за гражданите, както и по-голяма оперативност на „Метрополитен“ защото ако текста, който сме приели остане това означава, че реално възможността долу в станциите на метрото ще бъде на т.нар. автомати. Тук има и представители на „Метрополитен“, на Центъра за градска мобилност, ако желаят да изкажат становище. Разбира се, предлагам да чуем и тях, но предложението е направено с краткия срок за обществено обсъждане, тъй като идеята е да бъде разгледано преди първи, тази ревизия в наредбата.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Благодаря Ви, господин Контрера.

Господин Бонев, имате думата за изказване.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Моето изказване е в посока на това, че с хилядите допълнителни корекции, които бяха направени в наредбата след първоначалното ѝ приемане на практика една част от първоначалната логика на цялата тарифна политика изчезна.

Искам да кажа за незапознатите, че идеята в Метрото и в наземния градски транспорт да се продава билет хартиен за еднократно пътуване беше подкрепена на работната група, която изработваше тарифната политика само и единствено при условие, че това е на практика наказателен билет за онези, които не са се снабдили с такъв преди да се качат в превозното средство и предложението беше цената му да е по-висока, за да може и в наземния транспорт и в Метрото, хората да се научат да пътуват с дългосрочни превозни документи и да използват билетите 30+ и 60+.

Заради политическия личен PR на председателя на Общинския съвет цената, която трябваше да бъде по-висока от стандартната 1,60 лева беше

намалена от 2 лева на 1,60 лева, тоест на практика хората особено в наземния градски транспорт имаха избор дали да си купят билет 30+, който да им дава възможност за неограничен брой прекачвания или да си купят билет отново на същата цена, който обаче не им дава възможност за прекачване, което на практика уби цялата идея за това да дестимулираме използването на хартиени билети и всъщност с днешния доклад се прави последната стъпка, за да може хартиения билет, който трябваше отдавна да остане в историята да продължи да съществува. За мен лично това е грешна политика. Това е отстъпление от целите, които си беше поставил Комитетът за наблюдение на тарифната политика при изработването на тази тарифна политика. Лично аз ще се въздържа от подкрепа на този доклад, тъй като поради всичко казано до този момент и факта, че искрено вярвам, че след като казахме – довиждане на перфораторите на билети, трябва да кажем довиждане въобще на хартиените билети.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Иска ли някой друг да вземе думата от експертите или от „Метрополитен“ заповядайте.

ПРЕДСТАВИТЕЛ НА „МЕТРОПОЛИТЕН“: Това, което искам да поясня относно тези билети е, че и за нас ще е изненада, те се купуват много. Дневно около 35 000 средно билета се купуват в работни дни. Това на базата на един месец, като имаме и събота и неделя, прави приход за нас от 1 милион 200 хиляди до 1 милион 500 хиляди лева. Вярно, че е малко по-ниска цената, но тя е за само едно превозно средство и това случая е метрото. Това е било икономическото съображение. Ние имаме касиерки, имаме касови апарати и имаме автомати за продажба на билети.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Други искат ли да вземат думата?

Не виждам.

Подлагам доклада на гласуване.

Колеги, тъй като виждам, че изчерпахме дискусията, ще подложам настоящият доклад на гласуване.

Който, подкрепя доклада с така приложения проект на решение за изменение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, моля да гласува.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	-
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	-
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	-
8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	-
9.	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	-
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	Въздържал се
12.	АЛЪОША ДАКОВ	-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	6
<b>За</b>	5
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	1

**Комисията подкрепя доклада с приложения проект за решение.**

Колеги, притеснението ми е, че все пак сме с падащ кворум, от гледна точка на легитимността на решението. Има и други колеги, без да надценявам или да подценявам техният потенциал и участие в комисията.

Добре, така или иначе по правилата доклада е приет, просто го казах като съображение.

Преминаваме към точка 2 от дневния ред.

**По т. 2 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-4486/05.05.2023г., относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба за организация на движението на територията на СО

Вносителите: Карлос Контрера, Зафир Зарков, Борис Петров, Лорита Радева и Симеон Колев- общински съветници

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Двама от вносителите са тук, ще вземете ли отношение като встъпление по доклада.

Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Уважаеми колеги, заедно с останалите вносителите предлагаме едно допълнение в текстовете на Наредбата за организация на движението свързано с движението най-грубо казано на строителната техника в рамките на града.

Знаете, че едно предходно нормативно решение претърпя съдебен контрол в резултат, на което част от текстовете, ако не ме лъже паметта бяха обявени за нищожни, което всъщност създава проблем с контрола на тези и всички тежкотоварни моторни превозни средства, които се използват доставяне на строителни материали до съответните обекти строителни площадки и за извозване първо на земни маси и второ на т.нар. строителен отпадък, който в много от случаите има смесен характер.

Тъй като в същото време от страна и на контролните органи в лицето на Столичния инспекторат и на гражданите има бележки за това, че съществува правен вакуум, ние предлагаме Наредбата за организация на движението да бъде

допълнена със съответните текстове в глава II, създаването на нов Раздел, който определя правилата и по-скоро забраните за движение на МПС извозващи строителни материали.

Опитали сме се да обхванем по-голямата част от случаите свързани с извозването или на земни маси или на строителни материали с цел да не допускаме на първо място, замърсяване на пътните платна, тротоарите със земни маси и строителни отпадъци не само от тежкотоварните превозни средства, но и от страна на техния товар. Да регламентираме ясно и точно правилото, че когато се извозват земни маси и строителни отпадъци трябва да бъдат покрити в каросерията на превозното средство, както и текстове, които са свързани със замърсяването от страна на дейности по строителните площадки от строителна техника и увеличаването на праховите частици.

Предложението ни е контролът да бъде ясно регламентиран и разписан в Столичен инспекторат, сектор „Общинска полиция“ – СДВР и „Аварийна помощ и превенция“ в зависимост от компетенциите, които имат съгласно наредбата.

Това е като резюме на предложението, което е насочено към запълването на един правен вакуум свързан с дейността на строителните фирми. Ако имате някакви въпроси, можем да дискутираме, благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Благодаря Ви, господин Контрера.

Иска ли някой да вземе думата? Не виждам.

Подлагам настоящият доклад също на гласуване.

Тук водеща Комисия отново е нормативна уредба, въпреки че не е изтекъл срокът за публично обсъждане. При така изказаните съображения, виждам че няма желаещи да вземат други отношения освен вносителите.

При така падащият кворум по правилата подлагам настоящия доклад на гласуване.

Който, подкрепя доклада, моля да гласува.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
----	-----------------	----



2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	-
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	-
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	-
8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	-
9.	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	-
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	6
<b>За</b>	6
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

**Комисията подкрепя доклада с приложения проект за решение.**

Господин Контрера, заповядайте да водите заседанието на комисията.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Паргов.

Преминаваме към доп. точка , от дневния ред.

**По доп. т. 1 от дневния ред:** Писмо с вх. № СФИ 23-ТД26-365/2/, относно отговор от изпълнителния директор и председателя на Съвета на директорите на "Метрополитен" ЕАД относно дължими суми от дружеството по

договор за охрана, сключен с Министерство на вътрешните работи и становище по въпроса.

Вносител: Дончо Барбалов- зам. кмет на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще кажа встъпителни думи от моя страна, става дума за задълженията свързани с охраната, осъществявана от т.нар. „Метро полиция“. След обявяване на извънредното положение на 13 март 2020 година нашето дружество Общинско „Метрополитен“ ЕАД поради спада в приходите, а след това и във връзка с увеличените цени на електроенергията за тях основно изпадна в невъзможност изцяло и точно да обслужва задълженията по договора със СДВР за „Метро полиция“.

Това доведе до поетапното натрупване на задължения, които ако не ме лъже паметта в момента са около 11 милиона лева към датата на внасяне на писмото. Продължава натрупването на нови задължения, тъй като в рамката, по която работи дружеството и за 2022 година по аналогия прилагана и за настоящата 2023 година ние не сме провизирали заплащането на тези просрочени разходи. Това създава една особена ситуация между община и държава в лицето на СДВР – Министерството на вътрешните работи, в която е включено и дружеството „Метрополитен“, което макар и търговско дружество получава основното си финансиране от изпълнението на транспортната задача, която се определя от Столична община.

Предполагам, че настоящата дискусия би трябвало да ни отведе към някакви варианти, с които да се опитаме да предоговорим това задължение. Това е накратко като предистория.

Господин Барбалов, заповядайте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря Ви много, господин председател.

Ситуацията е изключително интересна, защото на практика Министерството на вътрешните работи определя кои обекти са от национална сигурност. Те определят кой, кога и на какъв график да ги пази, броят служители.

Те определят заплатите на служителите от „Столичен Метрополитен“ се изисква да плати сметката.

Това, което ние многократно сме поставяли пред държавата, надявам се да имаме в скоро време и редовно правителство, е че според нас е редно държавата да поеме тези разходи, които на практика се изискват от държавни органи, осъществяват се от държавни органи и режима за тяхното осъществяване като охранителна дейност също е определен от държавни органи. Иначе задължението към сключения към момента договор е това, което господин председателя на комисията каза. Правени са предложения за разсрочване към Министерството на вътрешните работи и засега отклик оттам положителен няма.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Барбалов.

Господин Бонев, заповядайте за изказване.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, наистина ситуацията е доста интересна, господин Барбалов, когато повдигнах темата за тези според мен прекомерни разходи, които „Метрополитен“ плаща на МВР за охрана на метростанциите, включително в часови диапазони на денонощието, в които метростанциите са физически затворени с ограда и решетки, и председателя на Общинския съвет и други представители на управляващата партия решиха да се подиграват с това предложение вместо да го подкрепят и да се намери правният механизъм, ако се налага, но явно се налага за промяна в законодателството. Така че, да се допусне поне през нощта метростанциите да бъдат охранявани от общинската фирма „Егида“ или друг частен субект, но не от МВР, ако въобще такава нужда има за физическа охрана на място в самите метростанции. За мен също е доста странно, че институциите си прехвърлят топката и горе долу общественият ресурс се прехвърля от един обществен джоб в друг обществен джоб, странно е това нещо, но ще цитирам част от писмото, което господин Братоев е изпратил към Вас в качеството Ви на заместник-кмет по финансите, там е написано, че „Метрополитен“ ЕАД не разполага с финансови възможности за ритмично и редовно ежемесечно изплащане в пълен размер на дължимите суми по договора със СДВР за охрана на метрото. Това в крайна сметка хипотетично може да

доведе до предявяване на съответните искове срещу дружеството ни. Ние обаче не сме в състояние да предотвратим подобна опция, тъй като не получаваме регулярно и редовно в необходимия размер съответните суми от Столична община чрез Центъра за градска мобилност. Всички тези дружества и финансите по стечение на обстоятелствата са във вашия ресор, моля да кажете как възнамерявате да се справите първо с нередовните плащания от страна на Центъра за градска мобилност към „Метрополитен“, така че да не изпаднем в ситуация, в която държавата чрез МВР да предяви хипотетично искове срещу „Метрополитен“, което е общинско дружество.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТЕРА: Благодаря, господин Бонев.

Първата реплика е моя, след това господин Зарков и предлагам да дадем възможност, ако няма други изказвания на господин Барбалов да отговори на въпроса.

По отношение на статута на обекта, това е обект със стратегическо значение, който е определен с решение на Министерския съвет, съвсем правилно, това е по преценка на службите за сигурност, включително МВР, включително ДАНС.

Така че, не може да бъде предмет на спор, необходимостта от подобно ниво на охрана според мен частна охранителна фирма много трудно би отговаряла на изискванията приети в инструкциите и наредбите на МВР и на ДАНС за подобни стратегически обекти за начина, по който те трябва да се охраняват, тоест тази идея донякъде ми се струва практически неприложима.

По отношение на това дали обекта в цялост трябва да се охранява само в активната част или в денонощието моята теза е, че той трябва да се охранява 24/7, 365 дни в годината защото нерегламентирани действия могат да се извършват, както когато по пероните и станциите има пътници, така и когато фактически не се осъществява дейност и не е разрешен достъпа на хора до тази инфраструктура.

Според мен, това което задавате като логичен въпрос, трябва да бъде формулирано в следното – редно ли е, транспортният оператор и общината

всъщност да дофинансират скрито държавна дейност, тъй като по закон тези обекти така или иначе трябва да се охраняват по начина, по който се прави и с язовир „Искър“ и с други обекти, например Рилския водопровод, тоест тук по-скоро според мен държава и община трябва да се разберат тези т.нар. договори за охрана да бъдат трансформирани в едни споразумения и всъщност финансовата тежест да се носи от държавата като това е обект от стратегическо значение, тоест важен за националната сигурност.

Бих предложил и нещо друго в крайна сметка независимо какво ще се реши занаяпред тези задължения трябва по някакъв начин да бъдат изпълнени. Дали да поискаме опрощаване от Министерския съвет, дали да поискаме разсрочено плащане или нещо подобно, бих препоръчал всички тези варианти да бъдат оформени в едно писмо, дали от „Метрополитен“ или от направление „Транспорт“ и да поканим МВР на конкретен разговор по тази тема, за да чуем и тяхното становище, но в крайна сметка това задължение по някакъв начин трябва да бъде изпълнено.

Благодаря.

Господин Зарков, заповядайте.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** В интерес на истината не е толкова реплика, и напълно съгласявайки се с това, че тези функции възложени от държавата на практика особено в тази ситуация не че от години не се задава въпросът и не се търси решение на казуса с Министерството на вътрешните работи, защото много добре знаете колеги, че сумите, които се изискват от Министерството на вътрешните работи се определят изцяло от тях и правилно отбеляза и заместник-кмета от „Метрополитен“ се дължи единствено заплащането им като те са далеч над нивата на трудовите възнаграждения, ако искате, които полицаите получават. Нещо, което говори, че едва ли не дори се формират и някакви да не кажа и печалба от тази дейност в Министерството на вътрешните работи, но нека да не влизаме в тези подробности. Така или иначе и аз съм на становището, че тези определени с решението на Министерския съвет и наистина важни за стратегическата сигурност на страната обекти под такъв режим трябва да се охраняват именно от Министерството на вътрешните работи.

Тук има обаче един по-сериозен проблем и това е, че хубаво „Метрополитен“ ни сезира с писмо, но аз съм сигурен, че и „Метрополитен“ сте напълно наясно, че общината на дали има възможността да задели такъв финансов ресурс в момент, в който поне на тази маса се надявам сме наясно, че транспортът не е осигурен финансово до края на тази година. Транспортът на град София.

Обективно с оглед на натрупалата се ситуация и някои решения, които взехме и в последно време, ако не се лъжа Центърът за градска мобилност, ако е актуализирал нещо може да даде допълнителна информация, но все пак и миналата година и тази вървим с изоставане относно осигуряване на необходимия финансов ресурс по причини, които всички поне тук знаем.

Така че, важно е наистина да се оформят някакви текстове, доколкото знам дори част от администрацията и господин Барбалов, може да каже има провеждани някакви разговори. Съвсем естествено е министерството като удобна позиция просто да казва, че трябва да му се платят тези суми, но приоритетно в случая е осигуряването за мен на транспорта на гражданите на София пред задълженията пред МВР и не веднъж съм споделял тази позиция, колкото и да ви се иска на Вас да изплащате такива задължения. Знаете, че ситуацията е доста по-сложна.

Така че, това писмо трябва да търси някакво решение, което поне аз към момента не виждам, какво може да е то.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, за дублика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Не случайно споменах общинската фирма „Егида“. Мисля, че тя би могла да отговори на изискванията, ако въобще такъв разговор бъде проведен. Но като цяло съм съгласен, че намирам за по принцип лоша практика общината да заплаща за решения на друг тип институции, в които тя не е имала право на избор на практика, защото Министерският съвет е взел това решение и е наложил изведнъж едни 13 – 14 милиона лева на година допълнително, които трябва да бъдат заплащани от Столична община без да осигури необходимият бюджет за това нещо. Така че, за мен със сигурност едно от нещата, които следва да бъдат

направени е да се извикат СДВР-МВР на среща и да се проведат преговори за това тези средства как могат да бъдат не платени разсрочено, а опростени и мога веднага дори да дам една идея конкретно на МВР, как би могла тази институция да компенсира тези 13 милиона лева пропуснат приход годишно от страна на „Метрополитен“ например, да започне да глобява всички нарушители на Закона за движение по пътищата на територията на Столична община или например всички 10 хиляди записани нарушители на бус лентите от миналата година да получат своята глоба от 50 лева, или например, паркиращите по тротоарите, също да получат своите глоби и така можем много, много да продължим да си говорим.

Смятам, че това са едни чудесни източници на приходи за МВР, но разбира се, както и на заседанието в петък никога не само една страна е виновна, със сигурност затрудненото финансово състояние на градския транспорт, което най-вероятно ще се задълбочи, когато трябва в пълен размер годишен да се заплащат новите по-високи заплати в сектора, не беше подобро това финансово състояние с поредицата от абсолютно популистки решения, които бяха взети отново за промяна на Наредбата за тарифната политика, за която господин Зафир Зарков спомена, но пропусна да спомене, че основен източник на този популизъм беше именно партията, която той представлява и някои от лидерите, включително председателя на Общинския съвет, грозно, тъпо и безотговорно към града.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев.

Заповядайте, господин Барбалов.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря, господин Бонев ме подсети на тема паркиране, въпреки че не е директно по темата, която сега дискутираме, но наистина трябва да благодарим на общината, на Общинския съвет, че подкрепи Центърът за градска мобилност и Общинска полиция да могат да налагат санкции по Закона за движение по пътищата за неправилно паркиране, защото това наистина промени нещата в нашия град. От началото на годината около 39 хиляди фиша е издал само Центърът за градска мобилност, Общинска полиция

също работят активно за неправилно паркиране и за санкциониране на нарушителите. Друг не знам да работи по тази тема.

Що се отнася до градския транспорт и заплащането. Това, което искам да кажа е, че има, както знаете три източника за финансиране на градския транспорт в София.

Първият източник е държавният бюджет, не по големина, но все пак е важен източник. Миналата година благодарение на финансиране, което беше осигурено чрез корекцията в държавния бюджет и там госпожа Фандъкова, господин Георгиев много активно работеха, бяха завишени тези средства.

Вторият източник е общинският бюджет, който вие одобрявате всяка година. Мога да ви кажа, че в последните няколко години до стотинка се изплащат всички суми, които Вие сте гласували в общинския бюджет.

Третият източник, това са средствата от продажба на превозни документи, където се работи по нормативната база, която е приета от Общинския съвет.

Така, че иначе как се разпределят средствата, малкото недостигащи средства мисля, че господин Дилчев би могъл да даде повече детайли от мен.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Самарджиев, заповядайте.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин Контраера.

Тук сме набелязали от името на дирекцията, извинявам се, че директорът го няма, но е в друга комисия. Жалко, че тук няма служители на МВР, много държим като експерти да изчистим някои неща, които се изказаха в извънредното заседание. Свързано е с МВР и с плащанията, тъй като...

ЗАФИР ЗАРКОВ: Има такава точка.

САМАРДЖИЕВ: Доколкото разбрах отпадна точката.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Нека да приключим с тази точка.

ПРЕДСТАВИТЕЛ НА „МЕТРОПОЛИТЕН“: Понеже ние плащаме добри пари на полицията искам да Ви информирам, че сме направили всички възможни проучвания, включително и опит да решим охраната на метрото с



частни фирми. Такава възможност не ни беше дадена от Държавна агенция „Национална сигурност“, тъй като това е обект на националната сигурност. Това сме го опитвали няколко пъти.

По отношение на плащането на държавата, мисля че и господин Барбалов и кмета на София и проф. Братоев имаха среща с СДВР, но те изобщо не са склонни, даже с министъра на вътрешните работи, но те не са склонни на никакви отстъпки даже и за разсрочване не са се съгласили. Така че, не знам как ще стане, да отложим плащането, тоест да не го плащаме, тъй като имаме съответните техни писма и ще си търсят и лихвите.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, това не пречи Столичният общински съвет и Столична община като търговския термин „Добри стопани“ все пак да предприемат мерки поне да поискаме предоговаряне под някаква формула на тези задължения.

Ще помоля и мисля, че това е общото становище в момента, да бъде изготвено едно писмо за среща с представители на МВР тук в Общинския съвет, с представители на Столична община за да коментираме този казус, който реално се развива между община и държава.

Има ли други предложения? Няма.

В такъв случай очакваме направлението на господин Барбалов да върне обратна информация свързана с разговора за метро охраната.

Преминаваме към доп. точка 2 от дневния ред.

**По доп. т. 2 от дневния ред:** Писмо с вх. № СОА23-ГР94-2125/3/20.04.23г. относно сигнал от граждани, касаещ ул. „Шумако“, район „Витоша“, кв. „Симеоново“

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Сигнал на граждани касаещ ул. „Шумако“ район „Витоша“, кв. „Симеоново“ относно техни възражения свързани с експлоатацията на улица.

Заповядайте, да запознаете членовете на комисията накратко със ситуацията.

СВЕТЛА АЛЕКСАНДРОВА: Представител съм на жилищен комплекс „Невен Резиденс“ във връзка с отварянето на път или посипване на пътя от Околовръстното в посока „Симеоново“, тъй като отварянето на новия участък е без разрешение и ползване на улица „Шумако“ за достъп до Околовръстното, нямаше и пътни знаци, вече има. Затруднено е движението на хората и транспортните средства по ул. „Шумако“ в посока „Мария Магдалена“, на територията на улицата се намират три детски градини, детски площадки, пред които се получава струпване на автомобили. Няма разминаване на ул. „Шумако“ пред редовите къщи, не могат да се разминат два автомобила. Също така новото изградено, не е и пътно трасе, ние не знаем какво е, просто е посипано и се води за пътно трасе, което го използва абсолютно всеки, който го е научил. И в двете посоки автомобилите, които минават разнасят кал от черния път, замърсяват съществуващите улици в посока „Симеоново“. Няма дори от локалното, просто е посипано с камъни. Няма вход – изход, преди време на 30 ноември стана тежка катастрофа в локалното и търсим съдействие, че това не е урегулиран по никакъв закон път, а оттам преминават на ден абсолютно много автомобили и трафика е ужасен. Налага се портиерът, който е на комплекса сутрин да е като регулировчик, коя кола да излезе, да застанат за да могат да се разминат. Пешеходци не могат да вървят вече по тази улица. Трафикът сутрин е нещо страшно.

Искаме постигане на максимална безопасност и сигурност на всички участници в движението. Също така имаме и доста често пътни инциденти при не разминаването се удрят, закачат се автомобили.

СЛАВЕНА УЗУНОВА: Живуца съм в комплекс „Невен Резиденс“, цялата драма започна с пускането на тази улица, когато започна ремонта на Драгалевско шосе и тогава се пренасочи един адски голям трафик и всеки ден стават скандали защото тази улица първо е много тясна там и изобщо два автомобила не могат да се разминат, ако влизаш от Околовръстното в посока „Симеоново“ има и знак, че ние сме с предимство. Всеки втори ден ми отнемат предимството и не пират на Стоп, разправят се с мен, че могат да се разминат две коли, а там дори две коли не могат да се разминат, съжалявам, че не взех снимки,

защото едни от потърпевшите, които са в тази ситуация, аз не знам изобщо тази улица как е пусната, защото така наречените редови къщи платното е ето така, как да ви обясня, все едно например както са тези блокчета за тротоарите, там за да има подход към гаражите са поставени перпендикулярно на самото шосе, влизат навътре около 50 см. и там платното е ето така. Така че, дори и да няма трафик, там две коли е абсолютно невъзможно да се разминат, и аз като живуц там много бих искала някой, който е отговорен да погледне как това изобщо съществува.

Според мен, това е основното, а да не говорим, че наистина тя по принцип не може да поеме този трафик и тези, които ние когато преди да отворят незаконно тази улица, тази част, защото фактически работеше до „Шумако“ където е комплекс „Невен Резиденс“, а сега като пуснаха този пробив преди ние живущите знаехме и си бяхме толерантни, винаги се изчакахме, а те първо карат с висока скорост, те дори не спират и на Стоп, един ден едната дама ми обясни, че не била спряла, защото няма откъде да минат, но това, че ти няма откъде да минеш не означава, че няма да спазваш пътните знаци и Закона за движение.

СВЕТЛА АЛЕКСАНДРОВА: Пътни знаци имаме от един месец.

СЛАВЕНА УЗУНОВА: Да, заради това, но те пак не спират.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

СВЕТЛА АЛЕКСАНДРОВА: Ние ако излизаме от Околовръстното нагоре ние изобщо не можем да минем, защото ние се падаме точно от тази страна, където са тези бобуни. Тези, които се движат от Околовръстното в посока нагоре към „Симеоново“ те ни вземат непрекъснат отгоре предимството и ние или трябва да се върнем плътно до долу или да си счупим колите, защото се падаме точно от тази страна, където са тези вълни по шосето.

Благодаря.

АНИТА ГРАМАТИКОВА: Живея във въпросните редови къщи, за които госпожата спомена на ул. „Шумако“ в участъка 55 – 64 движението е абсолютно невъзможно. Това, което искам да поставя като акцент е въпросът с опасността за живота на хората. В крайна сметка този изграден участък към Околовръстното той е факт, законен или незаконен, има институции, които ще

преценят това. Но последиците от този нов път водят до изключителни затруднения на движението на свободно преминаващи хора, на хора с автомобили. Ние в гаражите като излизаме нито можем да излезем с колите си, нито с главите си във всеки един момент сме подложени на риск от ПТП, от физически инцидент. Постоянно има вербални заплахи, стига се и до физически саморазправи. Водачите са агресивни. Знаците не се спазват. Също така улицата има своите предпоставки за да не може да поеме този огромен трафик, който в момента се явява алтернатива на Симеоновско шосе. Тази улица, участъка, за който говорим той е един проблемен участък и в него има S-съобразен завой от него няма видимост нито в едната, нито в другата посока. Улицата е силно стеснена тя е под наклон, стръмна е, госпожата която спомена за тези вълнообразни участъци, точно до къщите, буквално на педи от входните ни врати преминават автомобилите. Ние не можем да излезем, защото рискуваме да бъдем прегазени. Тези вълнообразни участъци са направени във връзка с наклона на улицата и подхода към съответните гаражи и от тази страна дори липсва пешеходен тротоар.

Така че, апелът ни е към всички, които са отговорни за тези неща да се вземат необходимите мерки, защото в крайна сметка всички милеем за човешкия живот.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви.

Колеги, изискал съм от главния архитект и от инженер Джоргов като заместник-кмет на управление „Обществено строителство“ информацията относно визираната в сигнала улица.

Господин Джоргов изрази готовност на следващо заседание да ни предостави такава информация, тъй като в момента е служебно ангажиран. Има писмо от направление „Архитектура и градоустройство“, което е изпратено до Столичен район „Витоша“ за извършване на проверка във връзка с изграждането на улицата.

Ще си позволя преди да дам думата на общинските съветници тук е заместник-кмета на район „Витоша“ да ни запознае с информацията.

КЪНЧО КЪНЕВ: Става въпрос за ул. „Шумако“ под „Невен Резиденс“ това е тази част от улицата до Околовръстния път, съвсем скоро влезе в регулация по чл. 16, тъй като аз съм пряко отговорен там тази улица да се случи, хората ме познават, комуникираме си и аз съм поел определени ангажименти към тях, като търся, не търся, а съм намерил и почти съм направил алтернативно трасе, което ще бъде значително по-привлекателно за трафика, който излиза от Симеоново. Отделно и това съм водил разговори с господин Джоргов и господин Начевски, алтернативното трасе да бъде реализирано, така както трябва, а не както е в момента насипаната част на „Шумако“.

Искам да кажа всъщност откъде идва проблема в тясната част е, че има една ограда реализирана в улична регулация, където терена просто не е отчужден, което се е случило преди много години, както знаете на много места и не само в район „Витоша“, но и в София има подобни проблеми.

Друго, което мога да кажа е, че от следващата седмица другият пробив, който вярвам, че ще създава по-малко проблеми на живущите в район на квартала ще е готов и ще започнем да го насипваме, но вече зависи от инж. Джоргов, дали ще ни помогне с финансирането той да се асфалтира. Това е ангажимент, който той почти е поел към мен.

Обещаното не е като даденото. Малко предистория все пак Симеоново се разраства, а не само Симеоново, по този път минават коли от Бистрица, не толкова от Драгалевци, тъй като двата обходни маршрута, които са във връзка с канализацията работят доста добре.

Огромен брой автомобили излизат и се прибират в Симеоново. Всяка сутрин държа връзка с дирекция „Анализ на трафика“, светофара да може да пропуска повече коли, което създава проблеми в другите направления, но към момента горе долу така се угажда на това нещо, и както с госпожа Граматикова говорихме преди около десетина дни направил съм пробива по МОЛ-а, и съм с Ваша помощ с малко финансови средства да асфалтираме улица № 82 от ул. „Мария Магдалена“, която излиза директно на кръговото на МОЛ-а, ще дава възможност за излизане от двете посоки, тъй като в момента излизането по „Шумако“ им дава само възможност с направление „Младост“.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Няколко уточняващи въпроса, докато сте взел думата. Не открих проект или план за организацията на движението, което е притеснително и на това, което ми обърнаха внимание, че всъщност имаме вход – изход от републиканска пътна мрежа, което ни е сигнализирано.

За мен с оглед на темата, която имахме в петък, свързана с пътната безопасност, докато не се уредят тези въпроси според мен, не бива да се допуска автомобилно движение там, не за друго, не ми се иска да станем причина за някоя човешка жертва или за тежък пътен травматизъм.

Има ли План за организация на движение? Сигнализиран ли е участъкът?

КЪНЧО КЪНЕВ: Както казах и преди трафикът е огромен. От Симеоново излизат хиляди коли на ден.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ние това го знаем, но не дай си Боже някой да...

КЪНЧО КЪНЕВ: Абсолютно съм съгласен.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще ни питат защо не сме взели мерки?

КЪНЧО КЪНЕВ: Нека тогава да поемем някакви ангажименти. В момента е насипано точно там с чакъл.

Тъй като забиваме в тази посока искам да ви кажа, че има достатъчно удобни излази в Околовръстния път не от страната на район „Витоша“, а от страната на район „Студентски“ и мога да ви кажа, че са около двадесет между кръговото на Бистришко шосе и Симеоновско шосе.

За конкретния случай искам да ви кажа, че влизаме в разговора, кое е законно и кое е незаконно, улица „Шумако“ във вашата част е абсолютно толкова незаконна, колкото и този излаз, абсолютно.

Не мисля, че тя е направена по някакви нивелетни планове. Не мисля, че тя е направена с проект и т.н., както ви казах когато говорихме по телефона...

ОК, след като ще влизаме в този детайл ще търсим за всяко нещо кое е законно и кое незаконно. Кой подход е законен...

СВЕТЛАНА АЛЕКСАНДРОВА: Става въпрос за човешкия живот.

КЪНЧО КЪНЕВ: Абсолютно съм съгласен и при разговора...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Моля да не влизате в диалог. Отговорете ни има ли План за организацията на движението, ако няма – няма, ако има – има.

КЪНЧО КЪНЕВ: Към момента няма одобрен план.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Вие казахте, че има възможност за изпълнение на публично мероприятие в съседство, ул. № 82, която да бъде използвана за отливане на трафика, така че той да не засяга жилищната зона, правилно ли съм разбрал?

КЪНЧО КЪНЕВ: Той е на 90 % изпълнен.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, след това ще предоставя думата на господин Бонев, заместник-кмета на район „Витоша“ доколкото разбирам прави предложение за алтернативно трасе, което съществува, така че на следващо заседание, когато господин Джоргов е тук, да го дискутираме този проблем.

Честно казано така, като ви слушам, ако действително няма План за организация на движение моят съвет е настойчив да преосмислите ползването в момента на този участък, защото един Господ знае на какво ще се нагледаме, това е моят съвет.

Ще предложа точката да я гледаме на другото заседание, когато и господин Джоргов е тук, ще поканим господин Иван Николов – председателя на Комисията по организация на движението да докладва. Това са ми предложенията.

Господин Бонев, Вие поискахте думата, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Молбата ми е на следващото заседание да бъде поканен и представител на направление „Архитектура и градоустройство“, тъй като всъщност една от причините за това безумие, което се случва там, е фактът че бордюрите линии съвпадат с уличните регулационни линии. На практика по регулация няма бордюри, тоест ерго няма тротоар от страната на № 55.

Разбира се, най-вероятно нещата са законни, въпреки че изглеждат напълно абсурдни на терен, това което поне се вижда и трябва от НАГ да се

изисква информация възможно ли е там да бъде отчуждено, след като това наскоро е минало по чл. 16, вероятността да се правят нови корекции и неща...

КЪНЧО КЪНЕВ: Под двете последни нанесени къщи, които се виждат там е надолу.

БОРИС БОНЕВ: Добре, тогава просто от НАГ да кажат какво може да се направи, за да може да се изгради нормален тротоар и улицата да бъде в допустим габарит, като до тогава аз също много съветвам този вход – изход от Околовръстното независимо, че вероятността да е посипан с гладък асфалт и маркировка ми се струва невъзможно, само използвайки думата „посипан“ за мен е ясно с какво е посипан.

Не смятам, че е редно наистина от Околовръстния път да има подобен тип вход – изход, особено които не са сигнализирани. Така моят съвет е в кратки срокове алтернативното трасе да бъде реализирано така, че хем да няма този проблем, за който хората сигнализират, хем да не се вкараме цялата община и Общинския съвет в много неприятен казус в случай на инцидент, който може да е както долу на Околовръстното, така и както споменаха хората на практика там където те живеят, защото очевидно има конфликти ежедневни при преминаването.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Кънев, заповядайте.

КЪНЧО КЪНЕВ: Отново казвам, ако има воля от страна на голямата община и финансиране улица № 82 е изкопана по регулация. Трябва само да се насипе, да се сложат два пласта асфалт и тя е значително по-широка, не минава през такива тесни участъци, излиза на кръгово кръстовище, което дава алтернатива за шофьорите, който иска да бъде в направление „Бъкстон“, който иска да бъде в направление „Младост“.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това ще го разгледаме на следващо заседание.

Ще изразите ли становище по това предложение, защото очевидно трябва да търсим някакво решение?

СЛЕТЛА АЛЕКСАНДРОВА: След като има улица, ул. „Шумако“ ще бъде ли затворена, както е нашето желание?



КЪНЧО КЪНЕВ: Не мисля, че някоя улица просто, защото някой има желание трябва да бъде затваряна, както коментирахме....Защо не я затворим от „Мария Магдалена“ надолу, например? Казвам ви го просто като разговор. На мен не ми е удобно там, че някой минава просто ви го казвам като пример.

СВЕТЛА АЛЕКСАНДРОВА: Не, че не ми е удобно, казах ви, че тук има риск за човешкия живот.

КЪНЧО КЪНЕВ: Това, което коментирахме и с вас по телефона, ще направим организация на движение, която предварително ще бъде обсъдена с вас, както коментирахме по телефона, която да устройва и Вас и все пак Симеоново има още четири хиляди човека, които живеят там, нали така?

Спомняте си много добре, какво говорихме, за мен са важни 20, 200 и 2000, и когато поема ангажимент към един човек, ангажимента е със същата тежест, както към 1000 човека. Мисля, че досега каквото сме направили съм казал и горе долу съм го изпълнил.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Доколкото разбирам претенцията на гражданите е до реализацията в цялост на регулационния план, уличния, да не се пуска движението. Това разбирам от претенциите им, иначе по отношение на ул. № 82 ще го изясним на следващото заседание в присъствието на инж. Джоргов, но доколкото разбирам в момента се ползва публична общинска собственост без проект за организация на движението, това е абсурдно, нали разбирате? Това е невъзможно да се случва. Да не говорим за прословутите изходи към републиканска пътна мрежа, аз ви благодаря, че вдигнахте и вие завесата, ние разбира се като Комисия по транспорт ще искаме проверка и да се докладва и всички тези изходи да бъдат запушени, ако няма съгласуван проект, защото знаете как се излиза на републиканска пътна мрежа, част „Строителна“, част „Пътна“, знаково стопанство. Не може всеки, който му хрумне да си избива изход към Околовръстното и да си излиза там, в предната точка говорихме за камионите и калта.

Ще ви предоставя думата и колеги за следващото заседание в присъствието на инж. Джоргов по всички поставени въпроси заедно с представител на НАГ.

Заповядайте, по точката за „Шумако“.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин председател, моето изказване няма да бъде във връзка с казуса на хората и организацията на движение, със сигурност не бихме взели решение по тази тема към момента, но това което бихме искали да кажем е, че се старая дирекцията да осигури безконфликтно влизане през Симеоновско, но е невъзможно габарита на този път да поеме толкова жители, което всъщност е проблемът на Симеоновско, но не само, тъй като там минава основна довозвеща линия и за Студентски град и за „Витоша ВЕЦ Симеоново“, това е и най-натоварената линия № 67, така че със сигурност подходи към Околовръстното са необходими и алтернатива. Не коментирам това, а просто казвам, че е много трудно за изпълнение да се осигури безпрепятственото излизане на гражданите независимо дали ползват обществен транспорт или личните си автомобили.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: С всичко съм съгласен, но нали сме се обединили поне около това, че нещата трябва да се случват според правилата.

Добре, за следващо заседание ще разгледаме точката.

Преминаваме към доп. точка 3 от дневния ред.

**По доп. т. 3 от дневния ред:** Предложения от СДВР и Пътна полиция-СДВР за мерки за пътна безопасност

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: По точката трябваше да бъдат представители на СДВР и Пътна полиция, въпреки официалната ми покана на сесията такива не присъстват.

Господин Самарджиев от дирекция „Транспорт“ във връзка с поне наши предложения за пътна безопасност, заповядайте.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин Контрера.

Първо, за да можем да направим коректни предложения основно за следене за нарушители и за начина, по който се обработват все пак трябва да изясним някои фактически неща от предходното заседание на Общинския съвет,

на което беше казано, че всъщност са изпратени от дирекцията ДУАТ, която отговаря за снемане на глоби за нарушители в БУС лентите триста глоби. Причината обаче за да бъдат изпратени 300 глоби през настоящата година е, че към настоящият момент Министерството на вътрешните работи няма софтуер и не разполага с такъв, който да може да обработва такъв десетохиляден, а може би и стохиляден брой нарушители. По тази тема се говори от 2021 година и аз ви предлагам в някакъв доста спешен порядък Транспортната комисия и Столична община да изиска от Министерството на вътрешните работи да завърши изработването на този софтуер и бих искал да припомня на общинските съветници и на комисията, че на изградена БУС лента с пет камери с повдигната пешеходна пътека преди спирката беше сгазено миналата година друго момиче от нарушител, който е извършил негламентирано изпреварване във въпросната БУС лента на бул. „Гоце Делчев“.

Тук не е идеята да си прехвърляме отговорността, кой за какво отговаря, дали трябва да имаме острови и полуострови и какви ли не други ограничители, точно в тази отсечка дали трябва или не трябва аз не искам да го коментирам, искам да коментирам, че настоящата организация в момента, която категорично си показва, че това е БУС лента се нарушава и няма инструментариум, с който да се вкара някаква дисциплина в това нещо.

Не е сериозно да изпращаме към месец май 300 глоби, а да не сме получили отговор дали трябва да изпращаме други 300, защото просто нямат този софтуер и тази безконечна смяна на служебни правителства и какви ли не правителства не може да спира такива ключови дейности и Столична община да носи отговорност за пълната вакханалия, прощавайте за израза, по пътищата ни.

Освен това, което предлагаме е този софтуер в най-спешни и кратки срокове да се изготви с координация между двете дирекции и МВР, за да може да бъде удобно и за служителите на КАТ, и за служителите на Столична община, да можем да обработваме поне над 80 % от нарушителите заснети вече от камерите.

Второто нещо е промяна в закона, която да не налага да сваляме записи от преминаването на нарушители, което отнема изключително много време, дали

на Министерството на вътрешните работи, дали на нас, това е нещо, което спъва работата.

Третото нещо е свързано с доста добрите резултати, които постига господин Дилчев с налагането на неприсъствени глоби и глоби за нередовни пътници. За съжаление в Министерството на вътрешните работи нямат такъв инструментариум, в който да стимулират на терен служителите на реда да налагат такива глоби. Виждаме, че в отчетите има заплати по-високи отколкото на общинските съветници даже в пъти, което показва, че това мотивира хората и подобни изказвания, че трябва да се промени Законът на МВР, а това няма как да стане, достатъчно сме слушали за две години доста неща, които нямаше как да станат, но те впоследствие станаха.

Другото нещо, което е хубаво да се направи, от Министерството на вътрешните работи, тъй като съвместно с нашата дирекция се извършват акции на място с патрул на КАТ, за което изключително благодарим, както на настоящото ръководство на отделите на МВР, така и на господин Тенчо Тенев, който лично се ангажира и пое ангажимент и до този момент стриктно се изпълнява. Да бъдат оборудвани господата от КАТ, които извършват глобите за неправилно паркиране и преминаване да бъдат интегрирани 50 лева за глоба на БУС лентата, абсолютно електронно и да не се налага да се пишат на ръка фишове, нали разбирате за каква ефективност става въпрос.

Това е по темата за МВР и ако може господин Контрера още една тема, тъй като имаше друга невярна информация, която беше представена в публичното пространство, която значително затруднява живота и придвижването на многохилядни населени места на територията на Столична община, а именно ремонта на участъка от гара Владая до уширението и отбивката за кв. Драгичево.

Представителят на АПИ не знам дали е директори или е от пресцентъра, изрази следната теза, която е дълбоко невярна и можем да я докажем с конкретни данни.

В първия ден от ремонта, когато беше въведена тази организация имаше реверсивно движение. Закъснение имаше на едно единствено превозно

средство с четири минути и това закъснение беше генерирано извън отсечката между Владая и Княжево.

На следващия ден при същата организация и стеснен участък между гара Владая и „Лук Ойл“ подчертавам, че в тази отсечка не върви обществен транспорт и тя не ни засяга, но премахването на реверсивното движение в следващия ден, при същата организация от предходния ден, доведе до неизпълнение на цели обиколки на линиите, които обслужват кварталите. Закъсненията са между 30 и 40 минути, като според мен, като гражданин, в качеството си на гражданин ще кажа това, а не като общински служител, би следвало след като служители на Агенция „Пътна инфраструктура“ предлагат обходни маршрути нека да ни дадат възможност тогава за всички жители, които населяват Владая и Марчаево, които са в територията на Столична община да ползват без винетни стикери обходните маршрути, които КАТ предлагат и също така да могат да осигурят превозни средства от Владая и Марчаево по магистрала „Люлин“ директно до Метростанция „Люлин“ като за това да заплатят, като искам да направя и паралел. Създаденото неудобство на жителите в кв. Михайлово във връзка с ремонта на канализационната мрежа и допълнителния пробег, който се генерира от довозващата линия се заплаща от изпълнителя. Не може да разкопаеш път, да спреш реверсивно движение, да направиш пътуването четирикратно по-дълго, да предлагаш някаква алтернатива без да осигуриш обществен транспорт, да заплатиш за този ремонт, защото ако те заплатят за този ремонт на дали 250 метров участък ще се ремонтира половин година. И естествено за живущите във Владая и Драгичево и Марчаево, които са в абсолютен капан и специално за жителите на Владая и Марчаево, подчертавам, че тези жители не използват винетни стикери, защото са жители на Столична община, след като това е алтернативният маршрут, да се направи и да се покани представител на АПИ и да се урегулира по какъв начин ще могат да се движат тези граждани без винетни стикери и автобусната линия, която трябва да е за сметка на държавата в случая АПИ, която да осигури алтернативния достъп, защото съгласете се, че внасяхте като вносител доклад на линия № 59, генерирахме изключително добри постижения в ускорението, не може просто

така с някаква лека ръка без да се консултира с кметовете на населените места да се вземат подобни решения. И пак подчертавам тезата, че задръстванията са започнали заради ремонта е дълбоко погрешна. И на последно място да кажа, когато се прави такава организация на движение трябва да се взема предвид целият участък. Защото светофара на разклона за Драгичево държи повече от минута и бълва стотици коли на всеки цикъл, които всъщност превръщат Марчаево и Владая в едни магистрали. И аз искам да ви попитам, има ли възможност да се поканят кметовете на тези две населени места, както и представител на АПИ и да се поеме ангажимент да се рехабилитират тези пътни настилки, защото това е третият път, в който тези населени места се превръщат в магистрала. Не говорим изобщо за пътна безопасност, за спазване на пешеходни пътеки, там има и две училища и детска градина, общини, това е безкрайно несериозно и безотговорно, извинявам се за острия тон, но преминавам през тази отсечка и ми настръхва косата всеки път, като преминавам оттам.

Искам да отбележа, че причината да се превръщат в магистрала за последните осемнадесет месеца е, че държавата изведнъж беше спряла до средата ремонта си на основното трасе между Драгичево и гара Владая, стоеше без мантинели рехабилитиран път с асфалт и никой не даде и една стотинка на тези населени места да си оправят пътните настилки, които не са проектирани за подобно интензивно движение от цяла Югозападна България.

Благодаря Ви, за предоставената дума.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Колеги, предлагам във връзка с това, което господин Самарджиев каза, да поканим представители на АПИ и „Пътно управление – София“ защото в техния участък е ремонтът за следващо заседание. Да поканим и двамата кметове, действително според мен ще се получи проблем със състоянието на пътната настилка и двете населени места. И разбира се, тогава да коментираме и възможността да бъде върнато реверсивното движение в участъка от Княжево – Александров мост до гара Владая, където ремонтни дейности има някакви.

Ако се обединим, че го предлагаме това, можем да го изпратим и като становище.

От тази част на квартала имаме предложение за БУС лента по „Цар Борис III“ временна.

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, просто исках да помоля ако случайно от дирекцията имате конкретни предложения за промени на текстове на националното законодателство, за които споменахте, че имат нужда да бъдат променени, за да се осъществява по-ефективен контрол, да ги изпратите към комисията и може би да ги насочим към Парламента като становище на Общинския съвет, чрез нашата комисия, има все пак достатъчно парламентарно представени партии тук и там, надявам се, че това ще бъде достатъчен аргумент, за да се нормализира ситуацията и наистина да се осъществява контрол, защото нещо, което съм споменавал многократно, включително и към Вашата дирекция съм се обръщал, БУС лентата например на бул. „Васил Левски“ в района на площад „Патриарх Евтимий“, но е ни само, на практика във всеки един момент на денонощието там има нарушители. И очевидно, ако се глобяваше 100 % при всяко нарушение щеше отдавна да се е разчуло това и нямаше никой да спира, за сметка на това, непрекъснато навсякъде там се паркира въпреки наличието на камери, и изпращането на глоби към КАТ, така че очевидно имаме много сериозен проблем, не само там, но там е може би най-често нарушаваната БУС лента въпреки важността ѝ за градския транспорт. Това исках само да кажа.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря.

Господин Бонев, това са предложения в относително суров вариант, който нахвърляхме с директора. Разбира се, бихме желали да се направи в среща с представители от КАТ и по-скоро представители на МВР и на Общинска полиция, за да можем адекватно да направим предложенията така, че да бъдат приети и най-вече да е ефективно използването.

Що се касае до това само не си спомням дали споменах, или би следвало да го допълня сега, редно е когато изпращаме материали за нарушители

за глобяване от КАТ да получаваме и ежемесечна обратна връзка, каква част от тези глоби реално са обработени първо и второ връчени, и съответно евентуално, ако Столична община чрез някакви възможности например, за плащане на данък на автомобил Столична община да излизат като неплатени глоби това да намали времето, в което тече давност в тези нарушения, тъй като те имат давност, и ако хипотетично не отидеш в определен период от време до КАТ тези глоби просто отпадат, докато ако трябва да е обвързано с плащане на някакъв вид данък за улеснение на това нещо, на практика автомобила още на следващия технически преглед не би могъл да премине тъй като това би излязло като неплатена глоба.

Благодаря ви за думата.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Искам да ви разочаровам, но за целта първо трябва да бъде връчен акта или фиша, след това да се премине към предварително изпълнение включително и събиране заедно с данъчните задължения.

Моля, господин Самарджиев да ни предостави информация по отношение на това, което искаме от дирекция „ДУАТ“ към МВР във връзка със софтуера, за да можем да поискаме среща с тях за да разберем как да автоматизираме системата.

По тази точка има ли други предложения?

Моля да бъде изготвен и проект за становище на Комисията по транспорт свързан с връщането на реверсивното движение в участъка, за който говорихме с аргумента, да гарантираме нормално обслужване с обществен транспорт на Княжево, Владая и Марчаево.

Други предложения има ли? Не виждам.

**По точка 3 от дневния ред: Разни.**

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, ще вземете ли думата в точка „Разни“?

Колеги, изчерпахме дневният ред.



Благодаря Ви, за участието в заседанието.

Следващото заседание ще бъде другата седмица в понеделник от 14.30 часа.

Благодаря Ви.

Закривам заседанието.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15.45 часа.)

<b>Изготвил:</b>	<b>ЙОАННА ЦАНКОВА -</b> старши експерт п
<b>Председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>КАРЛОС КОНТРЕРА</b> п
<b>Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>ЗАФИР ЗАРКОВ</b> п
<b>Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>КАЛЮЯН ПАРГОВ</b> п