



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 110

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 22 май 2023 г.

Днес, 22 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 8 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 четири точки.

Имате ли бележки по дневния ред?

БОРИС БОНЕВ: Предлагам да включим и точка „Разни“.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Включваме в дневният ред и точка „Разни“.

Има ли обратно предложение? 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	-
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	-
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
9.	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	-
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

Общо гласували: в т.ч.:	8
За	8
Против	няма
Въздържали се	няма

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Комисията приема предложения дневен ред.

Пристъпваме към точка 1 от дневния ред.

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-1849/2/16.05.23г., относно разчети за финансиране на капиталови разходи за срока до приемане на бюджета на Столична община за 2023 г. съобразно Закона за прилагане на разпоредби на Закона за държавния бюджет на Република България за 2022г., Закона за бюджета на държавното обществено осигуряване за 2022 г. и Закона за бюджета на Националната здравноосигурителна каса за 2022г. от 30.12.2022 г., ПМС №7/19.01.2023г. за уреждане на бюджетните взаимоотношения през 2023 година, ФО-1/20.01.2023г. и ФО-2/20.01.2023 г. на Министерство на финансите и завишение на ангажиментите за разходи.

Вносител: Йорданка Фандъкова- кмет на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: От името на кмета, от дирекция „Финанси“ и заместник-кмета Джоргов, моля да се съсредоточите в частта, която има отношение към работата на Комисията по транспорт и пътна безопасност.

Имате думата.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Благодаря Ви, господин председател.

Уважаеми дами и господа общински съветници, колеги, става въпрос за обекти и в моето направление, както и на останалите направления на Столична община, които дори не са фигурирали в бюджет 2022 г., или са с изчерпани лимити, за да може все пак през 2023 година да върви строителство и да не спира е направен този списък, като в него са само и единствено обекти, които имат

пълна готовност да започнат и да се работят или такива, които са започнали, но както казах са с изчерпани лимити. Приложен е списък с обектите. От няколко седмици и да кажа месеци се работи по този списък между отделните направления и направлението на господин Барбалов, така че това ще ни улесни до приемане на бюджета да има възможност Столична община да работи и да разплаща.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли въпроси? Не виждам.

Колеги, докладвам становище на Комисията по инженерна инфраструктура и енергийно планиране, която подкрепя доклада и прави следните предложения за изменение.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Може ли да прочета становището.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Благодаря Ви.

Колеги, тъй като сме направили един пропуск и всъщност в таблицата не фигурира изграждането на моста на „Бакърена фабрика“, за който имаме сключен Договор за проектиране и строителство, за това правим следното предложение за промяна, а именно: В приложение № 1 на стр. 8, дейност 606 „Изграждане, ремонт и поддържане на уличната мрежа“ сумата за обект „Проектиране и изграждане на източна тангента от бул. „Ботевградско шосе“ до Северна скоростна тангента – етап 1 от бул. „Владимир Вазов“ до Северна скоростна тангента в район „Подуяне“ от 4 милиона 30 хиляди лева да стане 333 хиляди 402 лева, като разликата от 3 милиона 696 хиляди 598 лева се пренасочва за обект „Проектиране и изграждане на Източния надлез над жп линията на „Бакърена фабрика“ в район „Връбница“ .

Второ, в приложение № 1 дейност 606 „Изграждане, ремонт и поддържане на уличната мрежа“ да се добави нов обект, а именно: „Проектиране и изграждане на Източния надлез над жп линията на „Бакърена фабрика“, район „Връбница“ със стойност 3 милиона 696 хиляди 598 лева.

Причината, поради която можем да вземем сумата от Източната тангента, там сме проектирали строителство знаете, имаме готов проект и

всъщност разликата от тези 333 402 лева са необходими да разплатим проекта. Най-вероятно изграждането няма да започне поради несъгласие на изпълнителя да работи на въпросните 15 %, а и двата обекта са с финансиране по линия на заема. Ще финансираме проектирането и аванса на моста на „Бакърена фабрика“, което започва.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, това е като предложение за изменение и допълнение на проекта за решение.

Има ли въпроси?

Заповядайте, господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря Ви.

Всъщност бих коментирал по-скоро дейност 606, която е в правомощията на тази комисия или изграждане, ремонт и поддържане на уличната мрежа. Тук чета Капиталова програма от 2020 година, в която са изброени всички обекти, за които и тогава имаше финансиране и 2021 година и 2022 година и сега отново се искат пари за същите тези обекти, като огромна част от тях не са нито започнати. През 2020 година също така, но в края се взе заем за уж десет стратегически инфраструктурни обекта, за които трябваше да има проект на обезпеченост, но нито един от тях досега не е започнат, камо ли да е завършен. Прочитам просто част от тях – Южно платно от „Тодор Каблешков“ до „Черни връх“. Обслужват и Скоростна тангента – локални платна. Разширение на „Филип Кутев“, истината е, че се започна сега. Местност „Кърво“ – „Йордан Венедиков“, велоалеи на територията на Столична община, нещо което се прехвърля без някакъв видим резултат. „Емилиян Станев“, наистина десетки са обектите, „Опълченска“, „Копенхаген“, „Рожен“, ул. „Трета“, трамвайно трасе, тоест паркинг на мястото на трамвайното трасе в „Надежда“ и т.н.

Трябва да си гледате капиталовата програма в какви години сте ги обещавали, защото има година на започване и на завършване. Нещо, което в приложението от кмета Фандъкова сега даже го няма. Това, което искам да кажа е, че имаме системен проблем с изграждането на инфраструктурата в града и не

е въпрос на пари, както сега се опитват управляващите да кажат да се амнистира спрямо липсата на държавен бюджет, което е факт, че затруднява нещата, но не виждам какво ги затрудни – 90 % от обектите в капиталовите програми от предишните години още да ги пишем в тази квази Капиталова програма за 2023 година.

Колеги, като резултат на това управление, че бяха пропуснати тези ключови години и не бяха изпълнени тези инфраструктурни проекти вкарайте града в ситуация, в която всички обекти сега са индексирани с голямата инфлация и са сериозно оскъпени. Имаме суми от половин милиард лева, 15 % на половин милиард лева са много десетки милиони левове, с които можеше да се реконструират още редица други булеварди, ако беше работата свършена навреме.

Това, на което искам да обърна внимание, че имаме системен тежък проблем с организацията на строителството на инфраструктурни обекти в София във всички нейни етапи от проектиране, до избор на изпълнители, до последващ контрол и до гаранции, които никой след това не следи и не налага.

Така, че както никога не беше въпрос на финансови средства и го доказах току що прочитайки едни и същи обекти, за които уж имаше пари през годините така това не е случаят сега и само заради това не смятам, че тази Капиталова програма трябва да бъде подкрепена поне от съветниците на опозицията.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зографски.

Преминаваме към гласуване, тъй като нямаше обратно предложение, ведно с проекта за решение гласуваме и предложението за изменение и допълнение от името на вносителя направено устно в зала от заместник-кмета Джоргов.

Моля, който подкрепя доклада да гласува.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за

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

Общо гласували: в т.ч.:	9
За	7
Против	няма
Въздържали се	2

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

ПК по Транспорт и пътна безопасност подкрепя Доклада с приложения проект на решение и предлага следното допълнение и изменение в проекта за решение:

- В Приложение № 1 на страница 8, Дейност 606 " Изграждане, ремонт и поддържане на уличната мрежа" , вместо текста „... сумата за обект „Проектиране и изграждане на източна тангента от бул. „Ботевградско шосе“ до ССТ- етап 1 от бул. „Владимир Вазов“ до ССТ, район „Подуяне“ от 4 030 000лв...” , да се чете : “... сумата**

за обект „Проектиране и изграждане на източна тангента от бул. „Ботевградско шосе“ до ССТ- етап 1 от бул. „Владимир Вазов“ до ССТ, район „Подуяне“ от 333 402 лв., като разликата 3 696 598 лв. се пренасочва за обект: „ Проектиране и изграждане на източния надлез над ж. п. линията при Бакърена фабрика“, район „Връбница“.

2. Добавя се нов обект в Приложение 1, страница 8, дейност 606 " Изграждане, ремонт и поддържане на уличната мрежа": 24 позиция „ Проектиране и изграждане на източния надлез над ж. п. линията при Бакърена фабрика“, район „Връбница“ със стойност 3 696 598 лв.

Господин Джоргов, бихте ли останал Вие или представител на Вашия екип във връзка с третата точка за улица „Шумако“ на миналото заседание имаше въпроси в тази връзка.

Преминаваме към точка 2 от дневния ред.

По т. 2 от дневния ред: Писмо с вх. № СОА22-ВК66-6323/1/10.05.23г., относно процедура за предоставяне на концесия за Управление и поддържане на система за отдаване под наем на велосипеди и рекламни елементи, разположени върху части от улици, булеварди и площади на град София, представляващи имоти-публична общинска собственост

Вносител: Дончо Барбалов- зам. Кмет на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: От името на вносителя, господин Стоевски, заповядайте.

СТОЕВСКИ: Уважаеми господин председател, уважаеми дами и господа общински съветници, уважаеми колеги.

Предполагам, че сте се запознали накратко с писмото и по-важната част от него приложенията, които са две писма от арх. Здравков, в които писма се обяснява какво се е случило. Ще ви запозная накратко с историята на тази

концесия във връзка с прието решение на Столичния общински съвет, беше проведена такава концесионна процедура. Избрахме след дълъг процес и на обжалване най-накрая се стигна до решение за избор на концесионер. След което беше възложено на главния архитект да изготви актуална схема за поставяне на тези велостоянки, както и т.нар. сити лайтове, на които да се монтират реклами от съответния концесионер. За това временно докато се случи това, избора на концесионер имам предвид, се случиха и нормативни промени, за които ни уведоми арх. Здравков в резултат, на което реализацията на тази концесия към момента почти е невъзможна с оглед на това, че тя ще противоречи на наредбата, която беше изменена, както и на визията, която искаме да постигнем в София по отношение на рекламни елементи, насищането на столицата и прочие, с оглед на което ви беше изпратено това писмо да се запознаете с детайлите и да се предприемат конкретни действия в посока на това да се продължава или да се изменят условията на тази концесионна процедура или тя да се прекратява, като трябва да се преработва и да се обявява отново. Това е накратко.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Стоевски.

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Тази тема с велоконцесията е актуална за София и сигурно вече станаха десет години въпреки, че мисля, че ще се съгласим всички, поставянето й изграждането на система за велосипеди под наем, което буквално градчета с 15 – 10 хиляди души успяха да направят през последните 15 години и тук да не може да се направи за десет години, абсолютно за пореден път показва не просто не може, а е някакво безмозъчване, буквално е безмозъчие, разбрахте ме какво имам предвид, защото не мога да си представя какво трябва да се случи в тази община, нещо толкова елементарно, да бъде на практика реализирано. И лошото е, че нещата, за които още преди години ги споменахме, че не са ОК продължават да бъдат актуални. Например, как за Бога ще има велостойка за велосипеди под наем на бул. „Витоша“, като на бул. „Витоша“ се налагат глоби на всички велосипедисти защото е зона забранена за велосипедисти. В одобрените схеми продължава да има в рамките на тази концесия. Това го

коментирахме по време на дискусиите и на разискванията 2020 година от умрял писмо никой не обърна внимание.

Също така сега е имало промени в Наредбата за градските стандарти, нови сити лайтове, не знам си какво – първо, от самото начало стана ясно, че това е много повече концесия на рекламни площи отколкото концесия за велосипеди по начина, по който беше направена. Но след като вие от ГЕРБ много държахте това да продължава и да продължава, ОК имахте предостатъчно време това нещо да се случи, за да не изпадаме в глупави ситуации новите наредби да спират вече взети решения на Общинския съвет, сключени договори и т.н., защото много се съмнявам, някой от тук присъстващите или кмета Фандъкова, или председателя на Общинския съвет, под който целия ни живот вече е под патронажа му, да платят евентуалните неустойки, които фирмата спечелила и подписала концесионния договор най-вероятно ще предяви към Столична община заради всички тези години абсолютно нищоправене.

В писмото ясно се казва, пълно недоумение буди двегодишното забавяне от Ваша страна да положите дължимата грижа за сключване на договори най-малко за подобряване качеството на живот и средата в столицата на България, да наистина буди пълно недоумение, но всъщност не буди никакво недоумение, защото това е напълно очаквания резултат от начина, по който се управлява Столична община през всички тези години.

И за капак получаваме едно писмо от зам.-кмета по транспорт, който го няма в залата, явно има по-важна среща, получаваме писмо от зам.-кмета по транспорт, който не казва: „Ето какво предлагам“, а казва: „Понеже това го е взел Общинският съвет като решение, на ви кореспонденцията с писмата, решете какво да правите“ – какво е това? Къде е конкретното предложение и какви са идеите на заместник-кмета по транспорта? Онзи същия, който той и предишните трябваше да реализират по 150 километра велоалеи на мандат. Реализираха 30 опасни, я ги има, я не.

Абсолютно безобразие е това нещо, намирам за излишно да го обсъждаме в момента, няма предложение за решение какво ще направи тази комисия, какво ще каже и върху какво ще вземе решение.

Така че, докато няма конкретно предложение от заместник-кмета по транспорт какво точно предлага ние да вземем като решение общинските съветници, и какво най-важното предлага да правим с тази концесия и въобще с идеята за велосипеди под наем в София, аз лично правя предложение доклада да бъде отложен до получаване на подобно становище.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Бонев, емоционално изказване от Ваша страна.

По отношение на постъпилото писмо ние разбира се, го включваме за разглеждане, защото сме сезирани с тази информация.

Моето предложение е, с оглед на това е изложено като фактология в писмото е, на следващо заседание да поканим главният архитект, що се касае и до въпроса, който повдигнахте за точки, които е невъзможно да бъдат разположение например, в рамките на пешеходната бул. „Витоша“, за да можем от първа ръка да почерпим информация.

По отношение на участника в откритата процедура, с който не е сключен договор, аз смятам, че трябва да чуем най-малко и тяхното становище тук в комисия, така че според мен трябва да ги поканим, за да видим и тяхното виждане, защото общо взето съществуват два варианта. Единият е те да са се дезинтересирали от сключването на договор, което ние трябва да установим. Другото е те да продължават да имат валидна воля за сключване на договор, за което трябва разбира се ние да установим дали биха били склонни предмета на този договор да се промени с оглед на влязлата в сила Наредба за градската среда, това е като следваща стъпка.

Според мен, ако въобще се разсъждава в посока предприемане на действия от Общинския съвет за отмяна на решение и т.н., ние не можем да го направим на база на две писма за това нещо трябва да има някакъв правен анализ, който би могъл да бъде възложен, както обърнахте внимание господин Бонев, от заместник-кмета по транспорт за да можем ние като общински съветници и като комисия да знаме следното:

Вариант 1 – не предприемаме действия.

Вариант 2 – предприемат се тези и тези действия. Какви са ползите от правна гледна точка. Какви са рисковете и разбира се какъв е пътят за прекратяване на тази процедура, която все пак има избран изпълнител, аз като юрист не се наемам да кажа в момента какъв е правният способ за това и какви факти и доказателства трябва да се приведат без дирекцията на господин Стоевски разбира се, да ми се обижда за това. Също считам, че точката трябва да бъде отложена и да поискаме от направление „Транспорт и градска мобилност“ да се възложи правен анализ на възможните решение за сключване или за прекратяване на процедурата. Да поканим разбира се главният архитект в частта касаеща точки, схеми за разполагане на велостоянки, гардероби и т.н. и разбира се да изслушаеме дружеството „София байкс“ АД, които са определени за концесионер съгласно решение на Общинския съвет.

Това са моите предложения част, от които разбира се препокриват и казаното от господин Бонев.

Благодаря.

Колеги, има ли някой реплики към мен? Не виждам.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, съвсем накратко по повод наистина все пак дълго процедирана концесия. Всъщност задавам си въпроса, ако беше реализирана в самото начало ние сега щяхме да говорим какво можем да надграждаме и тя да е към края си, ако не се лъжа осем години беше.

Поправете ме ако греша виждам, че има представител на направлението, всъщност решението на СОС не беше ли именно в посока да се прецизират тези места, които не би следвало да са поставят такива велостоянки и именно този дефект, който беше изразен от колегата Бонев да бъде изчистен дори с предлагането на нова схема, поне доколкото си спомням това беше решението на СОС, макар че беше преди две години все пак.

Иначе наистина цяла концесионна процедура, тук смея да кажа с доста усилия от страна на дирекцията и мои включително трябва да има наистина нещо като конкретика. С две писма решение не се взема.

Смятам, за меродавно това, което казаха колегите и ако ще се прави нещо трябва да е базирано наистина на анализ. В крайна сметка мисля, че най-важното беше да има велосипеди в нашия град, в който все още няма.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

От общинските съветници, не виждам заявки.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря Ви, всъщност тук с господин Зарков се пошегувахме, защото веднага намерих една статия от 2015 година, в която колегата Зарков анонсира същата тази концесия буквално преди два пълни мандата, преди осем години и тогава тя не беше с добри параметри, но за съжаление времето я прегази и сега има много други типове на концесия за мобилността, които нямат нужда да бъдат обвързвани с още повече визуално замърсяване в града или просто казано с каквато й да е реклама всичко върви през апове и „Доклес“ станции в повечето градове. Ако не е свързано със система „Доклес“, а всъщност система, която е наистина със станции, тогава тази концесия спрямо обемът и спрямо годината, в която се намираме е много малка, защото една Любляна, която е под 300 хиляди има с няколко хиляди велосипеда система и триста станции, а ние в София предлагаме 33 станции.

Така, че тази система я прегази времето, единственото нещо, господин Зарков ми подхвърля плюс 15 е като опция, но това не е за хвалба. Наистина в десетки пъти системата е по-малка от такива на сродни на София градове като Прага или Варшава.

И тук трябва да се търси международен концесионер, който има наистина голям опит с такива мрежи, тоест тази концесия е мъртво родена. Но виждате ли, всъщност господин Контраера, бих казал, че има една трета опция, в която концесионерът всъщност се отказва от намерението, от инвестицията, тоест оставаме без велосипеди, но и предявява претенции към общината, тоест се оказваме с дела и неустойки. Това е най-лошият вариант, но сами виждате как всъщност се получава през Вашето управление, през необмислените действия се получават бомби, които сами ги залагат без никакъв ефект. С НДК беше същото, правен анализ, който допълнително ще платим на някакво трето дружество.

После ще се притесняваме дали фирмата, която и да е тя няма да заведе дело, дали няма да го спечели и т.н.

Така че, и предишният доклад и това писмо даже не е доклад, първо е несериозно София да няма заместник-кмет по транспорт, първо това е несериозно. Много уважаваният от мен господин Барбалов, който цялата администрация му говори зад гърба как е Шива всъщност не е никакъв Шива, защото транспортната сфера е абсолютно игнорирана и оставена на самотек вече години наред с тези импровизации управленски, които се правят.

Тази комисия е много показателна за нивото, на което транспорта в София се третира от сегашните управляващи.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Ако няма противно предложение отлагаме точката с формулираните от господин Бонев и от мен три задачи, които да свършим преди да я разгледаме по същество.

Няма обратно предложение.

Отлагаме точката за следващо заседание.

Преминаваме към точка 3, от дневния ред.

По т. 3 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: Припомням Ви, че на миналото заседание изслушахме заместник-кмета на района господин Кънчо Кънчев, а днес съм поканил и инж. Джоргов, тъй като беше поставен въпроса за спешната нужда да се изгради една допълнителна връзка между „Симеоново“ и „РИНГ мол“.

Иска ми се да чуя повече информация и в момента относно статута на това прословуто удължение на тази ул. „Шумако“ до Околовръстното шосе, след което да коментираме и за ул. „82-ра“, тъй като разглеждаме и капиталовата

програма паралелно, тя ще бъде гледана на 25-ти, ако имаме готовност, бихме могли да решим един подобен въпрос в движение.

Господин Кънчев, заповядайте.

КЪНЧО КЪНЧЕВ: Както коментирахме и миналият път, улицата е изградена, така да се каже от районната администрация“ със собствена техника и ресурс. Няма разрешително, ние фактически не сме извършили строителни дейности, ние просто сме прокарали една траншея, не сме строили.

Това, което коментирахме и предния път за ул. „82-ра“ тя вече е напълно прокопана до мола, тази седмица, ако не вали ще валираме, преди да започне комисията още от сутринта съм разговарял с господин Джоргов и той ще направи всичко възможно в месец юни ул. „82-ра“ да я приведем в нормален вид за използване, което пак казвам, ще намали драстично желанието на който и да било да се движи по ул. „Шумако“ защото ул. „Шумако“ в момента дава само едно направление в посока „Младост“. Когато се справим с „РИНГ мол“, там ще имаме две направления в посока „Младост“ и посока „Овча купел“ и там нямаме този конфликт, който имаме на ул. „Шумако“ със стесняването. Изобщо зоната на ул. „82-ра“ към „РИНГ мол“, все още не е урбанизирана, толкова колкото ул. „Шумако“ в горната си част.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Инж. Джоргов, заповядайте.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Благодаря Ви, господин Контрера.

Улица „Шумако“ по-скоро от долната страна връзката със Софийския околоръстен път, който както каза и колегата дава възможност да се тръгне единствено оттам пред локала в посока „Младост“ е без трайна настилка в една част е доста тясна и наистина, но тъй като от част от хората се вижда като някаква алтернатива използва се, натоварена е и самата конструкция, която няма и габарита към момента не позволява този сериозен трафик.

Единственият вариант към момента да падне там движението е да се реализира улицата, която е в посока „РИНГ мол“ и целия комплекс, който е към кабинковия лифт, който дава връзка с възела, който е със съоръжението над Околоръстния път и вече самата ул. „82-ра“, ще бъде с по-голям габарит и всъщност, по-голямата част от шофьорите и живеещите в района ще я

предпочитат като алтернатива на ул. „Шумако“. Честно казано не знам дали ще се справим за юни, тъй като ние сега проверяваме в момента собствености, начини на изграждане и т.н., но очевиден е проблемът на гражданите и ще направим всичко възможно да се отиде в посока ул. „82-ра“.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да уточним, първо има ли необходимост да залагаме прогнозно средства в Капиталовата програма?

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Не, господин председател, тъй като към момента не знаем колко би струвала и с оглед на това, че ние чакаме и бюджет към момента няма нужда, тоест няма смисъл да заменим едни средства, които както казах и в началото поне тези, които са по линия на моето направление средства са наистина така реалистични, по-скоро да направим някакви сметки и вече в бюджета да бъдат заложените въпросните средства за това не мога да се ангажирам за юни, но наистина и от района ни запознаха с проблема и като се обърнете към нас, отиваме към посока реализация на тази улица и след като имам конкретни сметки ние ще предложим в бюджета.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Моля в момента, в който сте готови да ги изпратите до комисията.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Разбира се.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Ще направя един коментар, който може би не трябва да бъде правен от политическо лице, обаче хората много неща могат да искат, но е работа на администрацията и на общината да отговаря на тези искания по законов начин и безопасен начин най-малко.

Със сигурност, ако някой друг вземе една Фадрома и разчисти да си направи път към Околовръстния път на София, защото ще му е по-удобно да си прави подобна връзка, ще стане голям скандал както се казва може би ще бъде и глобен, нищо чудно да има репортаж с Румен Бахов по „Нова телевизия“ или по „Би Ти Ви“ извънредни включвания, господин Джоргов, районния кмет и още някой да седи там и да обяснява как това е недопустимо, как никога не трябва да бъде допускано, как сега ще се затвори улицата, как ще се направи авария

ремонт, за да се възстанови разрушената настилка на Околовръстния път, как ще бъде глобен човека, който го е направил, защото пет камери са го заснели от всички страни, даже и регистрационния номер на Фадромата е записан.

Когато обаче това го прави общината – греда, незаконно, опасно, но направено, защото някой някъде го е поискал. Това не е ОК.

Всеки може много неща да иска, но е работа на общината да ги направи както трябва. Това е много сериозен неприятен казус, сериозен точно от гледна точка на механизма, по който се случват нещата и той не трябва да бъде допускан и занаят. За мен лично колкото по-бързо се реализира алтернативата, толкова по-добре, не само за мен, а за всички нас е ясно. Но не съм сигурен, че докато тази алтернатива се реализира, тази траншея, както беше назована трябва да остане във вида, в който е и въобще трябва да остане, защото на някой може да му е много удобно оттам да мине за да не заобикаля, но ако утре не дай си Боже стане инцидент там наистина, както и господин Контрера спомена на предишното заседание какво правим? Кой с каква съвест ще излезе и ще каже „Тук защото им беше по-удобно, че някъде правим канализация и оттук само могат да минат“. Просто не е сериозно това.

За мен лично там трябва да бъде затворен веднага достъпа и да с всички неудобства, които живущите в района ще изпитат от факта, че ще трябва евентуално да обиколят още малко, но никой никога не е гарантирал, че отвсякъде ще има улица и ще е направена, тя е планирана, но не е направена. За съжаление с начина, по който се изпълнява инфраструктурата в София сигурно и в следващите тридесет години няма да е готова цялата улична мрежа, но това не означава, че може по този начин да се правят нещата.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Николов, към Вас въпрос по отношение на организацията на движение, сигнализацията. Миналият път поставих тези въпроси. Въпросът е, че в момента се излиза на Околовръстния път, господин Зографски.

НИКОЛОВ: Благодаря, господин председател.

Уважаеми общински съветници, относно казуса с ул. „Шумако“ и въобще достъпа към околоръстния първо, ако тази улица бъде въведена както се казва и в експлоатация много пъти се чу, да тя може да бъде и да прави тази връзка с околоръстния, тъй като това е локал и локала е за това да се правят връзките както и вход – изходите от обектите, така и уличната мрежа да се включва към самото околоръстно.

За самата улица, казвам в конкретния случай, като документация не съм запознат да е минавало за маркировка или за каквато й да е сигнализация и такава наистина към момента не може да има. Ако в случая, както каза и инж. Джоргов се започне реализирането на другата улица, която не знам точно как се пада, дали е успоредна или перпендикулярна на улица „Шумако“ при някаква реализация с някаква временна организация да се урегулира самата улица, но преди това доколкото разбрах и самата пътна настилка не е трайна пътна настилка не смятам, че там може да бъде реализирана някаква организация на движение към момента, като обходен маршрут на нещо, което тепърва се прави може да се мисли такъв вариант като временна организация, но пак казвам към момента такава маркировка или сигнализация не може да бъде поставена.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

ХАРИЗАНОВА: Споменах, че съм представител на живущите не съм инициатор на подиската, но съм я подписала.

Благодаря за вниманието и за възможността да кажем какво се случва там. Първо, към господин Кънев, искам да кажа, че той е добър кмет, той е достъпен към гражданите, аз съм се възползвала от неговата експертиза не веднъж и му благодаря за това.

На „Шумако“ проблема е следният. Нито един човек от нас, това са представители на „Невен Резиденс“ комплекс, който е от три блока, ако не се лъжа. Проблемът е, че участъкът на № 55 е невъзможен за разминаване на две коли при никакви обстоятелства и никакво спазване на изкачващия се, слизация, просто място няма. Това доведе до буквално някаква микро гражданска война на адреса. Хората се карат, бият се, стига се няколко пъти до физическа саморазправа. Моят апел към Вас е, тъй като никой от нас не е против развитието

на града и на населените места, кварталите и урбанизацията не трябва да бъде спирана. Моят апел е отворете ул. 82-ра и затворете „Шумако“ там е опасно особено в зимния период. Тази улица е изведена от Плана за снегочистване преди десет години, нямаме и сметоизвозване. Как се очаква да поеме такъв трафик? Зимно време там е ледена пързалка. Вече на два пъти се случва в сухо време да имаме буквално саморазправа между хората, бой кой е отговорен? Коя е отговорната институция? Попитах и отговора беше „Търсете си правата“ – къде да ги търся, от кой? Никой, ничия земя.

Това е, което имам да кажа.

Имам подготовка по случая, защото не може да знаете всички подробности, ако някой има интерес мога да ги оставя, за да се запознае.

Заповядайте.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, ще ги изпратя до членовете на комисията.

Заповядайте.

СЛАВЕНА УЗУНОВА: Аз съм от комплекс „Шумако“ и тук в продължение на това, което сподели дамата, ето може да ги разгледате, сега ще ви обясня за снимките.

Миналият път точно за това споменах дори и да предположим, че този участък новия черната настилка се оправи, асфалтира и узакони и се сложат знаци проблемът е в този точно тесен участък. Можете да видите срещу редовите къщи, срещу всяка врата първо няма тротоар. След това тези блокчета, са на височина около 30 см, там две коли е невъзможно да се разминат или ако се разминат защото разстоянието е 3,60, ако се разминат те просто ще се сблъскат и може да погледнете цялата страна срещу редовите къщи колко е вълнообразно. Тази улица според мен, би трябвало по закон да бъде еднопосочна. Това е абсурдно, поставила съм и тези снимки на стоповете как няма и видимост и проблема идва оттук, дори и долната част да се оправи това не се ли оправи тук е абсурдно.

Ние като живущи понеже знаем и винаги сме толерантни и сме се изчаквали, но сега този трафик просто е опасно, дори тази сутрин пак снимах, не

знам ако имате желание на този монитор и време може да видите няколко клипчета какво се случва.

Мога да ги оставя после ако искате да гледате.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Самарджиев, заповядайте.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин Контрера.

Няма да коментирам начина на изграждане, траншеи и узаконявания, отново ще напомня, че след започване на ремонта в „Драгалевци“ изхода от „Симеоново“ беше абсолютно да не кажа невъзможен, както с обществен транспорт, така и за леки коли. Действително може би не съм в детайлите на това нещо, но това е вид алтернатива, която е може би продиктувана от това нещо и към момента имаме такива затруднения. Апелът ми е освен изграждането на ул. „82-ра“ да се потърси вариант поне за изход на тази улица, тъй като основният проблем, както на „Симеоново“ така и на останалите квартали, които са засегнати от този трафик по Симеоновски, поне да бъде като изход изграден и отново да отбележа, че данните, които виждаме от GPS на превозните средства, които са меродавни и за трафика по Симеоновско показват и облекчението, пак казвам, че не коментирам начинът и съобразността на решенията.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Ако искате и аз да поставя един въпрос.

Наистина малко районната администрация я обвиняваме, факт е, че не може да се строи така незаконно, но ето до какво води наистина липсата на влизане в кварталите. Отворих кадастъра и виждам, че всъщност тук самата ул. „82-ра“ пробива и по-скоро, е без проблеми със собствеността знаете, най-често това е нещото, което пречи на реализация на обекти от пътната инфраструктура. Тук нямаме този проблем. Малко ми стана странно, че господин Джоргов отхвърли предложението на господин Контрера за някакви средства заделени защото няма да е без пари изграждане на изцяло нова улица. Понеже нямаме проблем със собствеността тук, може ли господин Джоргов да кажете какво сте предприели като първи стъпки – проектиране, избор на изпълнител и т.н., за да можем да

видим, ако не е юни дали изобщо се действа в тази посока защото това е единственото възможно решение за този казус?

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Имате думата.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Благодаря Ви, не отхвърлих предложението на господин Контрера, по-скоро защото не мога да му кажа конкретна сума. Ние от миналата седмица буквално откакто се занимавахме с проблема възложили сме събиране на изходни данни и веднага възлагаме проектиране, след като дойдат изходните данни. Както и Вие казахте, улицата няма проблеми със собствеността, и тя и „Шумако“ всъщност са получили 16 сметки по регулация и съответно в момента, в който е влязъл в сила плана, и двете улици стават 100 % общинска собственост. „Шумако“ е предвидена за улица, разбира се най-вероятно ще бъде, както каза колегата с еднопосочно движение за изход на Околовръстното шосе.

Така че, ние ще я проектираме, ще остойностим и ще искаме пари от Общинския съвет за реализация и за това казах, че по-скоро юни месец няма да успеем.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, тъй като все пак сме сезирани от гражданите, всички се сещаме, че състоянието сега е висящо и по някакъв начин трябва да бъде уредено и господин Бонев го каза всъщност, че това което е в момента няма как да търпим ефекта от нещо направено не по правилата.

Според мен, тъй като все пак сме сезирани с искания от гражданите, по компетентност трябва да изпратим, и тук господин Николов да ми помогне, до дирекция „Управление и анализ на трафика“ и може би до Столичния инспекторат да се предприемат действия докато този участък не се сдобие с валидни документи той да не бъде ползван.

Искам да Ви обърна внимание, че се излиза, пак ще го кажа на Републиканска пътна мрежа. Не ми се иска тези упражнения да завършат с нечия тежка травма или смърт. Не случайно имаме след това точка предложение от СДВР и „Пътна полиция“ за пътна безопасност. Разбирам неудобството на част

от хората, които идват от „Симеоново“ или от минават от Бистрица, но всички сме съгласни, че поне базовите правила трябва да ги спазваме.

Предлагам, да излезем със становище и да поискаме да бъде преустановена експлоатацията на този участък до момента, в който не се представят изискуемите по закон документи това нещо да се ползва.

Има ли предложения в тази посока? Не виждам.

Заповядайте.

КЪНЧО КЪНЧЕВ: Моето предложение, искане и молба е да работата с инж. Джоргов да я ускорим максимално бързо, както и в предишни казуси, които сме имали относно изходни данни, проектиране и т.н., ще съдействам да се случат максимално бързо доколкото мога и да реализираме ул. „82-ра“.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да, мисля че имате гаранцията на всички членове на Комисията, че каквото е необходимо ще помогнем за тази връзка, но разберете нас и мен включително, моите опасения са, че от този да го наречем не уреден по статут пътен участък може да произтекат последици опасни за живота и здравето на мнозина.

И понеже сега е модерно да се говори за съдебната власт и Прокуратурата, аз ще ви обясня едно разсъждение в една малко по-различна посока от нашите компетенции, но при положение, че ние сме били сезирани с тези проблеми, от нас се очаква да изразим становище в кръга на нашата компетентност и да вървим към решение. Не искам да се явявам свидетел по наказателно дело, така искам да ме разберете свързано с някое ПТП там.

Така че, моето предложение колеги е да се обединим около становището и да поискаме от компетентния орган Столичният инспекторат или дирекция „Управления и анализ на трафика“ временно да бъде преустановено ползването на този пътен участък до изготвянето и снабдяването със съответните строителни книжа.

Имате ли нещо против това? Не виждам.

В такъв случай да го считаме за становище на комисията.

Благодаря Ви.

Преминаваме към точка 4 от дневния ред.

По т. 4 от дневния ред: Предложения от СДВР и Пътна полиция-СДВР за мерки за пътна безопасност

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, както коментирахме с директора на Столичната дирекция на вътрешните работи на сесията на 12 май 2023 година за всяко заседание на Комисията ние ще включваме точка свързана с предложения за пътната безопасност на територията на Столична община, като за целта каним представители на СДВР и „Пътна полиция“ защото казвам СДВР и „Пътна полиция“, тъй като част от районните управления също на база информация, която се събира основно от патрулите също изпращат сигнали и предложения за промени свързани с организация на движението и пътната безопасност.

На това заседание имаме представител на „Пътна полиция“, заповядайте.

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Заместник-началник на отдел „Пътна полиция“ при Столична дирекция на МВР.

Благодаря Ви, за поканата в днешното заседание. Ако ми дадете думата, искам да Ви кажа мерките, които сме предприели от отдела свързани с повишаване безопасността на движение и намаляване на предпоставките за ПТП. Беше извършен един сериозен анализ на местата с концентрация на ПТП, бяха анализирани броя на ранените, броя на загиналите, датата, часа, мястото на настъпване на пътно-транспортните произшествия във връзка с интензивността на движението. Също така бяха съпоставени местата с водачите допуснатите нарушения и наложените наказания, преобладаващите наказания.

Във връзка с това с ресурса, с който в момента разполага „Пътна полиция“ извършихме един анализ на наличния състав и успяхме, говоря за състава, който е пряко ангажиран с контрола в столицата. Успяхме да извадим още четири екипа, които ги пуснахме в движението на друг принцип. Създадохме един план за специализирана полицейска операция с начало 16 май до 4 юни като след завършване на тази специализирана полицейска операция ще

бъде направен един допълнителен анализ за резултатите от предприетите действия. Накратко ще Ви запозная каква е целта на тази специализирана полицейска операция. Екипите бяха внимателно подбрани от служители с по-голям опит, както казах четири екипа от първи два и от втори сектор – два. Районите с концентрация на ПТП най-общо ги обособихме в четири направления, които са по затворен контур и ще ви кажа направленията и всеки един екип участва в движението по тези направления на линеен принцип без стационарен. Другите екипи, които са по разстановки и имат ежедневни задачи са на места. Основната функция на тези екипи е ежечасно е ежеминутно да извършват линеен контрол, какво означава това? Те участват, сливат се с потока в движенията по булевардите и изваждат от булевардите нарушителите, съответно извършват превенция за различните видове нарушения и основно се следи за водачи употребили наркотици и алкохол с видимо поведение, които имат признаци и показват отклоняване, нарушаване например, престой, паркиране. Ще ви кажа набързо местата да ги знаете те не са тайна. Направления, като тук говорим само и единствено за линеен контрол по тези направления.

Първото направление е, бул. „Данаил Николаев“, бул. „Ботевградско шосе“, бул. „Владимир Вазов“ и ул. „Резбарска“.

Вторият екип, извършва линеен контрол по бул. „Сливница“, бул. „Добринова скала“, бул. „Царица Йоанна“, бул. „Тодор Александров“ и бул. „Мария Луиза“.

Третият екип е, по бул. „Александър Малинов“, бул. „Христофор Колумб“, бул. „Шипченски проход“, бул. „Пейо Яворов“, бул. „Драган Цанков“, бул. „Климент Охридски“ и бул. „Андрей Ляпчев“.

Четвъртият екип е по бул. „България“, Околовръстния път, бул. „Черни връх“, бул. „Никола Вапцаров“, бул. „Драган Цанков“ и бул. „Евлоги Георгиев“.

На тези екипи всеки ден се прави инструктаж от началниците на двата сектора и са на специален контрол на оперативния дежурен. Докладват му за всяко едно нарушение в ефир и съответно всяко едно съмнително поведение на участниците се докладва и се извеждат, ако има случаи, в които имаме неподчинение те ги докладват на екипите, които са стационарни по местата за

допълнителни мерки за спиране, както казах на 4-ти ще свърши СПО-то и ще направим допълнителен анализ, който е свързан дали ще има някакво намаляване свързано с пътно-транспортните произшествия в тези участъци.

Проблемът на тези участъци, ние го дискутирахме и ръководството на МВР го дискутира, искам с риск да се повтори само да кажа, това са дългосрочни мерки, но и в тази посока проведохме доста разговори с представители на Главната дирекция за закупуване на стационарните камери. Имаме някакво уверение, че в момента е задвижена обществена поръчка, доколкото знам неофициална информация за 15 стационарни камери, които са предвидени за нас. Тези камери ще бъдат насочени в тези места, които попадат в анализа. Този анализ ще бъде оттук нататък непрекъснат. Ние трябва участъците най-детайлно да ги сведем до най-тежките където стават най-много произшествия и съответно да се поставят там камерите. Имаме ресурс, говоря откъм личен състав, да се справим с монтажа на тези камери, но другото, което е като дългосрочни мерки, заявили сме пред ръководството на МВР сами знаете всички, че София доста нарасна и автомобилния парк и жителите и имаме нужда от служители, които да бъдат обучени и да има ефективен контрол на територията на столицата. Имаме уверение, че ръководството мисли в тази посока и ще ни дадат такива служители.

В момента гледаме да засилим контрола със системите на отдела. Две камери преносими от ОДМВР – Варна, миналата седмица са ни дадени, осигурили сме за тях два екипа и сме ги пуснали на територията, работят в момента и дават резултати.

Господин Контрера, каза за районните управления и за другите служби в МВР, „Охранителна полиция“, СПС те също имат служители, които извършват контрол до 10-то число на месеца се прави подробен анализ на местата с концентрация на произшествия и на нарушения. Този анализ се предоставя на съответните ръководители и началници на районни управления, на „Охранителна полиция“ на СПС, с цел да се прецизират маршрутите за движение на реалите и местата за осъществяване на контрол на пътното движение от техните служители, които извършват охранителна дейност, тоест да се засили и

превенцията точно на уязвимите места където стават най-много катастрофи и нарушения.

Също ще направим анализ и ще видим ще има ли някакъв ефект. Това е в краткосрочен план, което ние сме предприели със силите казвам и средствата, които имаме в момента отделът.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колко са екипите?

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: За видеоконтрола са седем, като в момента например имаме една камера, която е за ремонт и остават шест. Техника е, нямаме оборотни камери. Реално говоря за мобилни, стационарните са ясни. Мобилни камери ако се осигурят още трябва и ресурс някой да може, не е само да ги изкара, да заснеме и документира нарушенията, след това се прибира източват ги и това е процедура, която изисква време и трябва ресурс, но имаме уверението, че ще бъдат назначени служители, и съответно назначат ли ги, доставят ли техниката ние сме готови да ги пуснем в действие.

Ако имате някакви въпроси, готов съм да отговоря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, тъй като не само личното ми мнение, но мисля, че и световната практика го доказва, камерите за следене на скорост имат изключително сериозен и като превенция изключително сериозен ефект върху участниците в движението за спазването на правилата. Това е според мен и фундаменталния въпрос в София, че в момента сме с три, които за близо двумилионен град е ясно, че не отговарят на какъвто и да е било стандарт и не случайно и заради това залитаме в превръщането на София в града на повдигнатите неравности по пътно платно, защото сигурно сме рекордьор в Европа, ако преброим легналите полицаи т.нар. популярно така да се каже заявени нещо, което от инфраструктурна гледна точка не е най-доброто, но и ето тук скоро с интерес прочетох, че в Германия започва дори редуцирането им драстично, защото трябва да си кажем в тази комисия легналите полицаи генерират повече замърсяване на атмосферния въздух. Това на практика означава автомобилите, които преминават иначе на равномерен ход на двигателя

намаляват, а след това подават газ, подаването на газ знаем какво означава отделяне на повече вредни емисии.

В този ред на мисли, тъй като поръчката ви е за 170, ако не се лъжа броя камери, зададох и на сесията на вашите колеги въпроса дали не може да се помисли нещо по въпроса за удвояването на тази бройка, а именно непредвидените 15, които са по самата поръчка за София предвидени, а например този брой да бъде поне 30, защото смея да твърдя, че ако 100 такива камери в София, драстично ще спрем да си говорим за превишаване на скоростта и във връзка с това, което и тогава отбелязахте, че капацитетът чисто човешкия капацитет е недостатъчен смятам, че много е важно в тази поръчка да върви паралелно или с нея необходимия софтуер, който да автоматизира процеса на издаването на тези актове, защото ако разчитаме само и единствено на физическото присъствие на служители на СДВР за да може това да се случва за всеки един случай, а той да не е предварително подготвен от някакъв софтуер, според мен ще ви се облекчи много работата, ако има такъв.

Казвам го по повод на това, което и Столична община трябва да свърши по някои такива проекти или решения, които е взимала в миналото, а именно възможността такъв софтуер да извършва тази дейност, за която пак казвам не веднъж заявихте, че нямате и необходимия човешки ресурс. В смисъл може да имаме 30 камери, на практика ни казахте, че вие може да обслужите да кажем 15, ако правилно съм разбрал. Автоматични или е необходим софтуер, който да може този процес да го ...

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Искам само да уточня, стационарните камери по принцип са свързани с такъв софтуер в Главна дирекция „Национална полиция“ има сектор „ИЦОМ“, даже ако сте виждали такива фишове на тях е записано „Руболти цом“ там автоматично нарушението се предава и се издава даже електронния фиш. Електронен фиш не се издава автоматично той се издава и се пакетира пак от служители. Тук говорим, абсолютно сте прав, абсолютно съм съгласен, ако има 100 стационарни камери в София бъдете сигурни, че ефектът ще бъде невероятен. Ние не откриваме топлата вода. Много сериозни европейски държави са го приложили и в малки

градове, не говоря за големите градове и ефекта е сериозен. Няма да се впускате как се събират глобите въпроса е, че налагат наказанията. Документират нарушенията, но със стационарни камери. Ако са преносими наистина човешкият фактор тогава е свързан, но в момента с тези приложения, които са пуснати и си подсказват водачите ефекта на преносимите камери не е толкова голям, колкото на стационарните. Те са доста по-ефективни отколкото преносимите камери от всякаква гледна точка.

Отдел „Пътна полиция“ може да сме в Столична дирекция, но ние сме регионална структура на министерството. Броят на камерите и поръчката и самата процедура за доставката им повярвайте ми не зависи от нас, ние можем да кажем какви желания имаме, колко да ни доставят и 1000 да им поискаме, дали ще ми доставят две, или три, или пет, или десет, бях до преди четири месеца в ГД „Национална полиция“ там бях четири години и половина, ако ви кажа колко поръчки пускаха за камери по спомен не знам, да не казвам бройка, вие сами знаете за какво става въпрос. Не зависи от нас, ние не ги си доставяме. Ние не участваме в конкурсните процедури, а само ги заявяваме, а други ги доставят. Дадат ли ни ги използваме ги и работим.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Бонев, имахте реплика към господин Зарков.

БОРИС БОНЕВ: Да, налага се да направя реплика, защото ми се стори от изказването на господин Зарков, че за пореден път Столична община като стопанин на пътя се прави опит да бъде амнистирана от задължението си да изгражда инфраструктура, която физически да възпрепятства пътните инциденти и изцяло първо отговорността се прехвърля към полицията и второ се търси някакво универсално решение, което биха били камерите за скорост.

Между другото ще прочета един цитат, и след което ще ви поставя една гатанка, а именно от коя година е този цитат?

„Преди време доклад направен от експерти от Френската полиция и Световната банка препоръчва монтирането у нас на 400 камери за контрол на скоростта. Цената на една такава апаратура е около 25 хиляди евро. Статистиката на КАТ сочи, че само за една седмица камерата разположена малко преди „Орлов

мост“ е засичала по 1400 нарушения. Така че, предвид манталитетът на българските шофьори парите за останалите много лесно могат да бъдат събрани от глоби“.

Някой ще се опита ли да ми каже коя година според него е този цитат от статия в медиите?

БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: От 2009 година.

БОРИС БОНЕВ: Много близо господин Бориславов, от 2010 година и честно казано наистина не мога да си представя и в това, ако се върна и по казуса с концесията, колко години ще си говорим за нуждата от купуване на камери. Колко пъти ще се коментира колко бързо тези камери могат да бъдат изплатени от глоби и пак те да не се купуват. Тоест за мен потенциално може би има и друг тип аргументи, който е изцяло политически за не купуването и не монтирането на достатъчен брой камери, за не оправянето на законовата уредба така, че да не е с абсолютно сизифови усилия за да се губи един шофьор от документации и какво ли още не. Очевидно по-скоро е изцяло политическото решение да не цитирам „Разсърдваме електората“, защото електорат, който бива глобяван при всяко нарушение вероятността да гласува за теб не е достатъчно висока, защото това за мен е единственото оправдание защо толкова години при пълна власт на национално и на местно ниво и при положение, че МВР беше на практика осиновено от лидера на ГЕРБ още преди 25 години как е възможно толкова години това нещо да не доведе до някакви конкретни решения и до справяне с всички тези проблеми и да говорим за война по пътищата от 15 години.

Това е абсолютно несериозно и честно казано, и с това ще завърша, бих казал даже е сладко симпатично това изказване, че някъде в Германия, може би в Швейцария и в Норвегия, правили експерименти когато имало монтирани легнали полицаи това е увеличавало замърсяването, честно казано пожелавам си някога да стигнем до онзи момент в София, в който този тип замърсяване ще ни е ценното и важното, но при положение, че Вие буквално една съществена мярка за ограничаване на старите и замърсяващи автомобили не сте предприели. При положение, че една сериозна инвестиция за инфраструктурни мерки, които да направят движението в София по-безопасно не сте направили освен някакви ярко

жълти колчета, които монтирате наляво и надясно и незаконни бабунки, незаконни бабунки, защото тук има наредби и правила в тази държава които знам, че Вие не обичате да спазвате, ама трябва да се спазват, та нещо друго сериозно Вие не сте направили и жалко, че господин Джоргов си тръгна, защото той сигурно ще потвърди колкото и да му е неприятно да си признае, че няма нито един инфраструктурен проект, който в момента се изпълнява от Столична община, в който да има специализирани мерки за пътна безопасност – нито един, толкова за Вашата фалшива загриженост за безопасността на хората.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев, когато призоваваме правилата да се спазват, би трябвало да спазваме и собствените си правила така, че значително просрочихте правото на реплика, за което Ви правя бележка.

Искам нещо да уточня, идеята на тази точка и въобще идеята да поканим представители на СДВР и в частност разбира се на „Пътна полиция“ беше такава, както тръгна разговора, тоест обмен на информация между институциите, решаване на конкретни казуси с идеята да си помагаме доколкото е възможно и в тази ситуация и да се опитваме да решаваме проблема. За мен е контрапродуктивно воденето на подобни политически спорове, защото не е целта на точката това. Разбира се не очаквам представителите на СДВР да коментират изказвания, които се направиха, но все пак идеята на тази точка е да набелязваме конкретни проблеми и да се опитваме заедно да ги решаваме. За това ви призовавам поне, когато говорим по тези въпроси да се въздържаеме от политическите нападки.

Заповядайте, господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Съвсем накратко, абсолютно смятам, че когато обсъждаме такава тема по-скоро трябва прагматизма да е водещ, а не празните и търсенето на такива политически умно красиви заключения, защото в повечето случаи се оказва, че те не вършат работа особено доказваме в последните една, две години.

Тук по-конкретно не мисля, че трябва да има разминаване относно едно и това е, че наличието на камери може да реши този въпрос адекватно особено

по-забързаните участъци и големи булеварди на града, където всъщност са най-необходими и не е без значение, че представителят на МВР потвърди, защото това са все пак утвърдени вече практики в много градове по света.

Така че, другото го отдавам на голямото желание на господин Бонев за изява по всяка тема, която намери за удачно, че може да блесне макар и за миг.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Много Ви благодаря господин Зарков, по темите за блясъка и т.н., поне се опитвам заедно с екипа на „Спаси София“ да предлагаме конкретни решения, а не да си говорим общи приказки и да прехвърляме отговорността на друга институция.

В тази връзка и това беше една от темите, които исках в точка „Разни“ да обсъдим, за съжаление господин Барбалов дойде, тръгна си и явно нещо друго е по-важно от това да присъства на Комисията по транспорт, но разбрах днес, че в изблик на гениалност ваша поредна управленска вместо да направите инфраструктурни подобрения на кръстовището на „Руски паметник“ решението Ви там за да се избегнат катастрофите какво е – да се ограничи скоростта на трамваите до 10 километра в час, за да имали време да реагират за да спрат. А факта, че на заседание на Консултативния съвет по пътна безопасност, което се е провело на 22 октомври 2020 година, забележете 2020 година, са Ми дадени точно две конкретни предложени как да бъде обезопасено кръстовището така, че да не се стига до подобен тип инциденти, отново глас в пустиня.

Какво трябва да бъде направено там, говорите за конкретни неща, ето конкретно нещо ви давам – пешеходната пътека, заради която в момента, ето го и господин Барбалов радвам се да ви видя, обсъждахме гениалното транспортно решение да ограничите скоростта на трамваите на „Руски паметник“ до 10 километра в час, вместо просто да се възложи преместване на пешеходната пътека с пет метра встрани така, че колите, които спират за да изчакат пресичащите пешеходци или пресичащите велосипедисти на велоалеята да не запущат трамвайното движение и това е предложение, което ви е било направено от проектантите инженери на Консултативния съвет по пътна безопасност на 22 октомври 2020 година. От тогава нищо не е направено, никой

не си е мръднал пръста за да обезопаси кръстовището и да направи инфраструктурата така, че тя да е безопасна и да не създава условия за инциденти, вместо това решението е намаляваме скоростта на трамваите. Толкова се борихме да ги ускорим, онзи ден се хвалехте как сте ги ускорили и как имало приоритетно преминаване на светофарите по „Борис“ след реконструкцията за 70 милиона и сега намаляваме скоростта, защото някой не може да премести пешеходната пътека с три метра встрани. Това абсолютно не е сериозно, а това е конкретно предложение за подобряване на движението. И мога да ви дам още едно конкретно предложение понеже през цялото време тук се правят някакви абсолютно смешни намеци как само са говорили общи приказки, ул. „Шишман“ чийто ремонт продължава вече около петдесет години там също дори първоначалния проект предвиждаше шиканно движение, тоест между всяка една от преките движението да се променя съответно от лявата или от дясната страна, за да може по този начин трайно да се намалява скоростта на движение на автомобилите и да не може да си позволи някой да се засилва. Разбира се, че дори и това нещо не успяхте да го реализирате и инвестирахте милиони в реконструкция на една улица, която накрая си остана абсолютно същата, както беше и преди ремонта, а може би дори и по-зле защото поради липсата на колчета, но да не вземете сега да слагате такива, от тротоара на който преди не се паркираше сега вече и там се паркира, а липсата на контрол води до това, че всъщност наистина в момента там е дори по-зле отколкото преди, но са изхарчени едни милиони.

Така че, цялата Ви работа е такава, само глупости, общи приказки и срамни резултати за милионите, които инвестирате.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Заповядайте, господин Барбалов.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: За мен винаги е удоволствие да гледам шарените картинки на господин Бонев, които са обикновено далеч от действителността и живота, но конкретно за „Руски паметник“ елате и вижте къде пресичат пешеходците и си представете как точно ще преместите пешеходната пътека без

да може пешеходците да пресичат на друго място. Картинката е много хубаво нещо, животът е нещо различно, господин Бонев.

Наслаждавам се на Вашите много хубави художествени измислици на тема движение, но имате право общински съветник, внасяйте ще го разгледат експертите и ще го коментират. Да си разменяме шарени картинки във Фейсбук никой не е прокопсал, докато хората гинат по улиците господин Бонев. Приказките са сладко нещо, хората живеят в този град, а не рисуват във Фейсбук.

Що се отнася до темата, която ни е събрала днес за пътната безопасност, благодаря на представителя на МВР, който е тук с нас, на практика ние чухме за мрачното минало, за мрачното настояще и се надяваме за светлото бъдеще, но нека да помислим с ресурса, с който в момента се разполага какво може да се направи, защото част от мерките, по които се работи са уместни, да верни са, но това няма да стане днес, няма да стане утре, защото дори да се сключи договора за доставка на 100, 200 или все едно колко много камери стационарни самото им поставяне ще отнеме месеци. Така, че наистина трябва да се опитаме всички заедно на базата на ресурса, който всяка институция разполага да намалим напрежението, което в момента имаме по пътищата, ежедневните катастрофи и жертви, на които ставаме за съжаление свидетели и тук каквото можем сме готови да работим с МВР и имаме информация от нашите табла, които мисля, че дават добра индикация за зоните с често превишаване на скоростта, дори времевия диапазон, когато това е най-често. Имаме видеонаблюдението, което да не може да мери скорост, защото не е създадено за това, но дава една много полезна информация, която също сме готови да споделяме. Така че, мисля, че ако работим заедно ще можем да направим нещо добро за хората, а не само да им рисуваме картинки във Фейсбук.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това е дуплика.

Има ли други реплики към господин Бонев? Не виждам.

Заповядайте, за дуплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, господин Барбалов.

Много удобно Ви стана да говорите за картинки, но истината е, че това, което ви е било представено, тоест не на Вас, а на Вашия вече забравих предшественик или по-предшественик, доста често се сменяха тези заместник-кметове е на практика идеен проект с всички елементи на идейния проект, включително организация на движение и какво ли още не, което е всъщност много повече отколкото Вие като Столична община често успявате да свършите, ако се върна само една точка назад във времето за ул. „Шумако“, която беше траншея по думите на действащ заместник-районен кмет, да ми говорите на мен за картинки и кой какво е правил наистина е повече от смешно, защото тези картинки са направени от експерти, аз не съм ги чертал и нямам такива претенции. Чертали са ги и са ги правили транспортни инженери, архитекти, урбанисти, проектанти. Това са хората, които са го правили и аз се доверявам на тяхното експертно мнение, което на всичко отгоре съответства на добрите световни практики, които виждаме навсякъде в Европа, която се слави по принцип с това, че има високо ниво на инфраструктура, публична инфраструктура и изключително високо ниво на пътна безопасност нещо, от което София конкретно не просто изостава, тя е на едни от челните места в Европа, а и в света, по подобен тип инциденти и инфраструктурата, за която в момента и Вие и другите на масата отговарят не отговаря на тези изисквания световни за безопасност и води до инциденти. И тук не е картинка, тук е идеен проект за преместване на пешеходната пътека с няколко метра встрани в посока - „Петте къшета“, така че в момента като спре колата за да пусне пешеходеца половината автомобил да не оставя върху трамвайната релса. Да има място за един автомобил поне да мине там, но понеже когато правихте ремонта на „Руски паметник“ с онези да не казвам какви бетонови работи, които се извършваха отдолу, обещаваха някакви капацитети експерти от общината как няма проблем, въпреки че се напука новият асфалт на шестия месец, още тогава ви беше казано, това е грешка, дръпнете пешеходната пътека, за да има място поне една кола да застане между нея и трамвайната релса. Не го направихте, резултатите – ежедневни инциденти.

Какво е Вашето решение, не да дръпнете пешеходната пътека, а да намалите скоростта на трамваите. Наистина трябва да ви е срам, Вие сте професионалист разбирате тези неща, би трябвало да ви е срам дори, че говорите по тази тема и това са ви решенията.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Отново просрочихте времето.

БОРИС БОНЕВ: Много се извинявам.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Бориславов.

БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Благодаря, господин председател, ще се опитам да излезе от дискурса на предизборната кампания на господин Бонев.

Очевидно е, че се осланя на хора, които или не карат автомобил в София, никога не са минавали през „Руски паметник“ не знаят как пресичат пешеходците там, но това го оставям настрана и мисля, че стана достатъчно

Господин Бонев, изслушах досега т.нар. експертизи...

БОРИС БОНЕВ: Говоря по същество за проектите, не говоря кой е карал кола.

БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Помолих да излезем от дискурса на предизборната Ви кампания.

БОРИС БОНЕВ: Няма предизборна кампания...

БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Използвам случая, че има представител на полицията и господин Барбалов и ще се опитам да върна нещата на малко по-нормална основа за разговор. За всички е ясно, че има основно три елемента на проблема за налагане на някакъв ред и правила и това е регистрацията на съответните нарушения, начина по който се извършва това, санкцията и събирането на тази санкция от тези, които са нарушили правилата. Вълнува ме много повече въпросът, ясна е бройката камери и т.н. мисля, че общинските камери, ако се промени законът и получат такъв статут, че да може да се налага санкция през тях биха повишили в много голяма степен налагането на ред в града, като имам предвид не само скоростта, имам предвид минаването на червен светофар, което също е много често срещано. Със стационарните камери за скорост това няма как да бъде..., голям проблем е.

Друг голям проблем е отнемането на предимство, за което не знам въобще някой дали е санкциониран в София, защото това е масова практика отнемането на предимство на трамваите, което също е проблем, тъй като не всички трасета са обособени на трамваите.

Така че, за мен по-важно е, ако могат да се използват общинските камери, начина на налагане на тези електронни фишове и връзката с общината, госпожа Фандъкова на срещата с министъра на сесията заяви ясно в прав текст, че общината би се ангажирала в начина на събиране на глобите, на санкциите.

Има ли някакви разговори между Столична община и „Пътна полиция“ точно в този аспект, това ме интересува най-много, тъй като съм убеден, че това ще доведе до реален резултат.

Могат да се наложат 20 глоби, но 19 както се казва да бъдат реално събрани.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Бориславов. Това е наистина смисълът на законопроекта.

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Не съм бил на предишните срещи с нашия началник и с министъра, но по принцип тук трябва нещата да се съблюдават, кой ще събира глобите и кой ще налага наказанията, защото камерите са на общината, но мисля, че органите за контрол сме ние. Тук трябва да се направи една комисия от юристи и да видим точно юридически как ще са нещата, но такива разговори на мен не са ми известни да са водени и трябва да се водят на ниво или Главна дирекция, или министерство. Все пак на наше ниво „Пътна полиция“ ние може да имаме представители, ще участваме и двамата, ако ни поканят, но трябва да инициираме разговора и да видим на по-високо ниво да е междуведомствена среща с представители на общината и да видим чисто юридически дали е възможно.

Извинявайте, но не чух точно въпроса, вие говорите за самото събиране на глобите ли?

БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Не, говоря за това... (говори без включен микрофон няма чуваемост за протокола). Въпросът е, че има проблем след това с връчването..., със събираемостта.

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Този проблем не е само за тези камери на общината, ако бъдат използвани. Този проблем е абсолютно за събираемостта в момента в новия Закон за движение по пътищата са предвидени най-различни възможности, за да можем да разширим кръга за събиране на тези глоби, но чакаме съответно от Народното събрание да бъдат приети измененията.

БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Например, в Сърбия, ако нарушиш средната скорост (говори без включен микрофон няма чуваемост за протокола).

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Ние имаме доста предложения, но пак ви казвам, че те са в работни групи и комисии са обсъждани. Не знам последно какво от тях е прието и какво е залегнало. Не съм участвал във финалните разисквания. Преди това в началото участвах, но имаме доста такива конструктивни предложения за събираемостта, защото няма за какво да си кривя душата, в България добре се налагат, не се събират, повечето глоби изтичат по давност. Такова нещо на запад да изтичат по давност.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ние разбира се този разговор ще го продължим и в следващи заседания, но нека това да ни е поука, но и повече фокус в дискусиите, защото в момента прехвърлихме по доста теми.

Господин Барбалов за събираемостта, след това ще дам възможност на колегите.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Както знаете от известно време „Центъра за градска мобилност“ налага глоби за паркиране по улиците заедно с тези скоби, които налага „Общинска полиция“ пак за паркирането веднага се качват в данъчната система на Столична община и човек може веднага да ги плати, даже в рамките на часове и в рамките на следващия ден, абсолютно и когато отиде в общината за някаква услуга съответно тя го уведомява за това, което той дължи, но тук говорим за глоби по фиш до някакъв определен размер. Няма никакъв проблем наистина глобата излиза, проверих, може да се плати на следващия ден, дори може би в рамките на същия ден.

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Тук според мен ефекта на камерите на общината са в друго направление. Самите граждани на столицата, ако знаят,

че тези камери документират нарушенията и тези нарушения започват да се обработват в един административен процес превантивния ефект ще е много голям, защото в момента те знаят, че са само за статистика и за гледане, а те много бързо ще разберат. Повярвайте ми, че на първата седмица всички знаят, че тези камери работят. Това е огромна превенция там. Ако успеем по някакъв начин чисто юридически да се документира и целия административен процес законово да се довърши, събираемостта даже да не е на 100 % превенцията за нарушенията ще го усетят всички.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Съвсем накратко колеги, тъй като казахте, че не знаете дали са водени такива разговори, преди три години бяха водени такива разговори защото лично аз не смятам, че е коректно общината да инвестира в камери, но глобите да се събират от Министерството на вътрешните работи, защото от някаква гледна точка не изглежда най-малко справедливо.

Иначе такива разговори бяха водени, но Министерството на вътрешните работи имаше отрицателно становище по една такава идея да започнат и общините да налагат санкции по част от нарушенията по Закона за движение по пътищата. Това беше много предварителен разговор, но с това становище мисля, че почти всичко приключи и останаха нещата да висят.

Мисля, че сегашният момент и ежедневието налага някакъв прагматичен подход и да се намери работещ механизъм защото не мисля, че дори и да има два санкциониращи органа това ще се отрази зле на пътната безопасност по-скоро ще е обратното. Така че, ако може общината да налага санкции, както е в случая с неправилното паркиране и за някои нарушения, и съответно ако се увеличат контролните механизми, което отново ще потвърдят смятам за най-ефективния начин за справяне с нарушенията специално за скоростта на движение, превишаване скоростта на движение. Тук извън някои твърдения, че нещо си прехвърляме, но така или иначе към настоящия момент само и единствено Министерството на вътрешните работи може да има камера за скорост и да налага нарушения по съответния член от Закона за движение по пътищата. Иначе другото е огромният проблем, социализмът ни преследва със

страшна скорост, връчването не е само за фишовете, то е за всичко в България и юристите ме поправят в лицето на господин Контрера мисля, че той има Административно процесуален кодекс, в който са всички процедури за връчване, които правят и обслужват по-скоро това да избегнеш санкцията отколкото да бъде наложена, което е някакъв nonsens за съжаление отново нашенски. Това е другият проблем, който също трябва да бъде решен, за да имаме резултати относно това да се нарушават правилата за движение така да се каже.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Искам да дам думата на господин Самарджиев за конкретни предложения от дирекция „Транспорт“ заповядайте.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин Контрера.

Първо, да благодарим на колегата от КАТ, че е тук, да му благодарим, че от края на миналата година се осигуряват екипи за съвместни акции на БУС лентите където няма камери.

Ще се върна малко назад във Вашето изказване, тъй като министъра на вътрешните работи или някои от неговите заместници спомена и за травматизма в обществения транспорт във връзка с неспазване правилата за движение по пътищата. Молбата ни е като патрулират тези въпросни екипи да се вземе под внимание и травматизма в определени зони, тъй като смятаме, че той е концентриран точно в зони на БУС ленти където други участници в движението не спазват правилата.

Относно прословутия софтуер хубаво е да кажем в момента как се случват нещата във връзка с камери, които събират нарушители и съответно как се налагат тези санкции. През изминалата година колегите от дирекцията са изпратили може би над 10 хиляди нарушители. Това е изключително трудоемко към настоящия момент, тъй като МВР не е разработило за Вас софтуер, който да може да спомогне процеса. На практика не говорим за събираемост, говорим за обработване. Ние да ги обработим, а после ще ги съберем, според мен това е последователността на нещата. Ние ги записваме, съответно Вие трябва да настоявате и може би господин председател да се сформира една съвместна работна група между дирекция „Транспорт“, дирекция „Анализ и управление на

трафика“, КАТ, Министерството на вътрешните работи, може би пропускам някой, но трябва конкретно в специфика да се види детайла на работа, защото към настоящия момент колегите, които са трима на брой и управляват трафика в цяла София трябва да натиснат петдесет пъти бутона на клавиатурата, да свалят видеозапис, за да изпратят нещо и накрая, от тези 10 хиляди не искам и да казвам дори колко не са обработени, това е буквално един изразходен ресурс, който е отишъл на вятъра.

Относно предложенията, които ние имаме конкретни е да се направи тази работна група, да се види в какъв срок може да се стартира този софтуер, за да може с вече функциониращите нарушители да се налагат санкции, което ще даде и съответната превенция и впоследствие много лесно, когато започнат тези камери да заснемат нарушители на червено и преминаващи в насрещното движение да е ясно на хората, че бързо и ефективно могат да получават глобите си.

Друго нещо, което засегнахме управлението на трафика. Искам да Ви споделя, че от известно време и нашата дирекция спомага за движението във връзка с тежки ремонти в Центъра за анализ и управление на трафика и да ви кажа, че когато Вашият колега от КАТ присъства там работата върви много по-добре. Опитът, който има този човек управлявайки трафика и на терен и в камерите и начина, по който може да ни сътрудничи, както при ПТП, как да се изтегли движението от кръстовището, за да не се създаде предпоставка за ново, конкретната ни молба е, ако може да има на негово подчинение, не знам какъв му е рангът, може би е началник, защото

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Как се казва.

САМАРДЖИЕВ: Здравко, не знам фамилията. Той участва в изграждането на софтуера, много добре обяснява човека, изключителни умения има, безценно е да имаме поне още двама души, така че постоянно в управлението на трафика да присъства и представител, той не може да обхване 12 часовия работен ден на дирекцията, както и като нормален човек има и отпуска.

Предложението е да се увеличи бройката поне още двама души, така че или да са на подчинение на Здравко, добре е поне един да е за да може да имаме допълнителен персонал, разбирате ли, това е изключително важно, защото при едно пътно-транспортно произшествие например, миналата седмица се случи точно на бул. „България“ и бул. „Тодор Каблешков“ и благодарение на това, че Здравко беше там той успя да изтегли така движението, трафика и автобусите, за да не стане второ пътно-транспортно произшествие, защото беше на много ключово място. Слава Богу беше там, но в ситуация, в която той не е там да кажем от тези трима души и един е отпуск положението е страшно, не знам дали някой си дава сметка за това.

Другото нещо, конкретна мярка във връзка с акциите има ли възможност таблетите да вадят автоматично и глобите за 50 лева, тъй като когато правим акциите вадят глоби само за 20 лева фиш, за неправилно паркиране в БУС лентите. Да имат функцията от таблета, ясно е, че камерите са поели голяма част от тази функция, но това е много полезно и съответно за събираемостта ще бъде доста от полза. Така че, три са предложенията – работната група за софтуера. Някакъв допълнителен служител, който да ни помага и да ни учи как да се справяме по-добре с нещата, който има и опит на терен и това от таблета.

Благодаря Ви, за думата господин председател.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ако имате готовност, заповядайте.

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: По всички въпроси няма как веднага да отговоря, но мога да кажа само, колегата ясно ми е за какво става въпрос, кадровия проблем го има не само в отдел „Пътна полиция“, предполагам, че го има и в общината. Ние също имаме недостиг на много звена на качествени служители. Пазим ги, ползваме ги, ако не назначат още както обещаваат 20, 30 и ако си разширим щата на служителите за групата повярвайте ми, ще ви изпратя не трима, а петима, но в момента не искам да се оплаквам ние откъм качествен ресурс да не правя и аз анализ, защото аз съм деполизитиран, и мога да изпадна в някаква политическа ситуация, с времето много колеги като мен се смениха дали са началници или заместник-началници, повярвайте ми, че до началници на

групи смениха състава и ги смениха не кой какво може, а кой какъв е и кой откъде е, да ви го кажа на жаргон.

И в момента качеството на състава не е това, което беше преди години. Аз съм 26 години служител на „Пътна полиция“ на СДВР. Казвам ви го чисто откровено и в момента като видим качествени служители ги пазим. Това е по този въпрос.

За софтуера друго искам да ви кажа, това което обяснявате за софтуера, тази дискуссия я водим тук в тази зала на тази маса, но специално по тази тема трябва да се води с представители на министерството на друго ниво. Ние няма да откриваме пак топлата вода. Това, което Вие предлагате, това вече е разработено на други места в друга последователност, има го, въпрос на желание, на изпълнение, на дискусии, на работни групи и на правоприлагане. Този софтуер няма да се създава отново. Има го и работи само, че в други сфери, който трябва да се прехвърля вече, но самото предложение, което давате трябва в доста по-широка група да се вземе с други специалисти и на други нива, аз съм все пак един представител само на отдел „Пътна полиция“. Работил съм на другите нива и знам как се случват нещата, но там трябва да се разискват тези въпроси.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Искам да ви припомня един въпрос, който дискутирахме на миналото заседание свързан с липсата на реверсивно движение между гара Владая и Александров мост в района на кв. „Княжево“.

Господин Самарджиев е подготвил статистика до какво води това по отношение на градския транспорт. Мисля че, господин Бориславов тогава предложи на база на събраните данни да поискаме от АПИ все пак да вземе мерки. Поставям въпроса в тази точка, защото той има касателство и към управлението на трафика, опасността от ПТП и т.н.

Господин Самарджиев, заповядайте.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря ви и да благодаря на колегата от КАТ по точката за взетото отношение. Наистина ще бъде много полезно да имаме допълнителен човек, за да можем да работим още по-добре за града и за безопасността.

Господин Контрера, миналият път накратко да кажа, причината да съберем тази статистика беше една теза от АПИ, че поради ремонтът преди гара Владая няма нужда от реверсивно движение, точно за това извадихме тази статистика. Преди да изпаднем в конкретиката да кажем само следното нещо. Когато се взема подобно решение за намаляване на реверсивното движение не е взето под внимание цикъла на светофара, който е между Перник и Драгичево, който засичах с хронометър, че държи 56 секунди в две ленти и бълва огромен поток от коли, който прави населените места на територията на София, които не са част от Републиканската транспортна схема именно Марчево и Владая в магистрала, руши пътищата, създава рискове, предпоставки за ПТП, така че настоявам като експерт да се вземат спешни мерки за регулирането на светофара между Перник и Драгичево, ако няма да се реди реверсивно движение.

Що се касае за реверсивното движение има една теза, която е основателна, че пълно реверсивно движение от връзката с магистрала Струма до 10-ти километър на „Княжево“ действително би привлякло допълнителен брой превозни средства, но реверсивното движение в участъка от 10-ти километър, до „Черня кос“ служи за регулиране на движението при смесване на потоците, а именно потока от Драгичево – Рударци – Кладница и тези, които преминават през Перник и Южната дъга, и населените места от София. Липсата на такова движение води, тук съм подготвил деня, когато е било въведено като организация ремонтното движение преди гара Владая, и е имало реверсивно движение, набързо ще ви кажа от 6.27 до 9.40 потеглянията на превозните средства първите две са били абсолютно по график, следващите на станция „Княжево“ са били с две минути закъснение, в най-върховият период говорим в най-натоварения са били между 3 и 4 минути, като в 8.20 и 8.40 е бил по график в 9 часа автобуса е дошъл с 3 минути аванс, което е абсолютно невъзможно, ако огромен поток от автомобили има в „Княжево“ той да стигне с три минути аванс. Следващият автобус е дошъл с 4 минути закъснение, и следващия с 1 минута. На следващия ден при същата организация на движение с ремонта, но без реверсивно движение първото закъснение е 8 минути спрямо 0 минути в предходния ден, следващото е 13 минути, спрямо 0 минути, 20 минути спрямо 2

минути, 25 минути спрямо 2 минути, 29 минути спрямо 4 минути, 31 минути спрямо 3, 32 минути спрямо 3, 24 минути спрямо 0, 21 минути спрямо 0, 24 минути спрямо 3 аванс, 18 минути закъснение спрямо 4 закъснение и 16 минути закъснение спрямо 1 минута.

Тъй като проведох комуникация с хората в „Княжево“ едно от предложенията е за времето, в което се ремонтира трамвайното трасе на бул. „Цар Борис III“ да се потърси вариант в някакъв участък да има БУС лента, която да функционира от 6 до 10 сутринта, за да може да осигурим поне движението на обществения транспорт, тъй като действително заради ремонта на трамвайното трасе не биха могли да поемем пълният капацитет на трафика и не би трябвало.

Също така извадих и статистиката с пристигането със закъснение на Метростанция „Мизия“ пак във връзка с тезата, че реверсивното движение прави голям поток от коли. Действително увеличава потока на автомобили, но със сигурност виждаме, че отклонение от графика при реверсивно движение спрямо пристигане на Метростанция „Мизия“ е в рамките до 2 минути при минута – две компенсирани, което означава, че не повече от двата светофарни цикъла.

В общи линии това са предложенията, в момента, в който се прекрати с ремонта на трамвайното трасе в участъка от „Райска градина“ до Ухо „Княжево“ да се възстанови реверсивното движение, но само в отсечката от 10-ти километър до „Черния кос“ и това да бъде валидно до изграждането на Софийския околовръстен път, уширението, което да поеме транзитния трафик.

Благодаря Ви, за думата.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, моля господин Самарджиев в рамките на утрешния ден да го изпратите формулирано на електронната поща, за да го изпратим на компетентния орган в случая АПИ за реверсивното движение и за светофара, за БУС лентата има постъпило такова предложение през Контактния център. Изпратено е до Вашето направление, предлагам за следващо заседание на Комисията да внесете с писмо, защото е малко по-различно от това, което казахте. Ако желаете направете го като предложение за да го разгледаме на комисия.

Заповядайте.

ИВАН ПЕТРОВ: Моят въпрос е към представителят на отдел „Пътна полиция“ преди малко споделихте за няколко екипа и в обсега на кои булеварди ще функционират. Направи ми впечатление единият екип завършва на бул. „Пейо Яворов“, а друг екип завършва на бул. „Вапцаров“ и тъй като има една особеност тук в Столична община, че не познават улиците и от години се работи грешно, а и контрола по същия начин, искам ако може да ми кажете, ако имате готовност сега, каква е представата бул. „Яворов“ докъде е и бул. „Вапцаров“ докъде е, ако имате готовност, ако не ще потърся друг контакт.

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Бул. „Яворов“ е от „Шипченски проход“.

ИВАН ПЕТРОВ: Знам откъде е, до къде завършва?

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Екипът е кръгов. Откъде започва да ви кажа ли?

ИВАН ПЕТРОВ: Не откъде завършва?

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Бул. „Яворов“ движението е част по него, нашият екип който проверява идва от бул. „Шипченски проход“ завива по бул. „Яворов“, горе завива на кръговото на телевизионната кула по „Драган Цанков“, продължава по „Климент Охридски“ горе на Раковата болница.

Говоря за екипа, който се движи по бул. „Яворов“. По бул. „Яворов“ образно казано тръгва по „Малинов“, „Малинов“ където е с „Андрей Ляпчев“ ъгъла, карат колегите по „Малинов“ слизат от „Брюксел“ надолу, казва се „Христофор Колумб“, на „Христофор Колумб“ правят ляв по „Шипченски проход“ и излизат на „Яворов“, от „Яворов“ горе на телевизионната кула по „Драган Цанков“, Раковата болница горе, бул. „Климент Охридски“ се казва този булевард, „Ляпчев“ е от новото кръгово и се събира на „Малинов“. Те правят фактически обиколна на този маршрут. Всички участници в движението, които са съмнителни те ги проверяват на линеен контрол. В смисъл имат средства.

Кой друг маршрут ви интересува, за „Вапцаров“ ли?

ИВАН ПЕТРОВ: Да.

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Сега ще ви кажа за „Вапцаров“.

Става въпрос за този, който е по бул. „България“, между другото бул. „България“ в момента най-много нарушения статистиката показва че има на бул. „България“. Екипът е на бул. „България“, Околовръстен път, горе след „Тодор Каблешков“, Околовръстният път от „България“ излиза „Черни връх“ на „Драгалевци“ влиза, после влиза на „Вапцаров“ от „Черни връх“, бул. „Драган Цанков“ и бул. „Евлоги Георгиев“ и пак излиза на „България“ пак е един затворен маршрут. Нямаме например екипа да мине оттук и да спре ето там.

ИВАН ПЕТРОВ: Където ги няма покриват, това ме интересува?

КОМИСАР ЗЛАТКО ЗЛАТАНОВ: Всички тези булеварди и улици са съобразени с трафика, с нарушенията, с нарушителите и с ПТП-тата. Статистиката показва, че ние така сме я оградили, че там са най-много концентрирани произшествията. Тези екипи проверяват само на линеен контрол, тоест излиза и се слива в движението и тръгва да кара с тях.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Николов, поискайте думата по отношение на пешеходната пътека на „Руски паметник“ в посока „Петте къшета“.

НИКОЛОВ: Да, като допълнение, това което повдигна като въпрос господин Бонев с решението. Първо, искам да кажа и с няколко неща, които бяха констатирани сега за „Руски паметник“ точно този Консултативен съвет се взе решение да се сложи светлинна сигнализация за преминаването на трамваите. Ефектът от тази сигнализация е абсолютно доказуем с данни от електротранспорта при произшествията, които имат на това кръстовище. Намалели са в пъти.

Относно скоростта, реално това не влияе по никакъв начин ограничението в тази отсечка, която е за тридесет метра, по никакъв начин не влияе върху скоростта на движение на самия трамвай в отсечката. По отношение на пешеходната пътека това беше наистина една от най-дискутираните теми в Консултативния съвет, както каза господин Бонев, заради това, което не се прие преместването доколкото си спомням може да ме поправите, беше точно това, че самите пешеходци изкарвайки пешеходната на пет, десет, петнадесет метра пак

ще търсят същото място за пресичане. Имаме го на много други места и се доказва, че като сложиш пешеходната пътека не означава, че отива там и пешеходеца.

В случая искам да кажа, че пешеходната пътека и начина, по който наистина не остава място в кръстовището за автомобил е конфликтно и за това също на този Консултативен съвет се разглеждаше вариант, който и в момента искаме за доработване и до проектиране на самото кръстовище, защото както се доказва на 4-ти километър това нещо го имаше мисля, че още в ГПОДЕТО се доказва, че по-доброто кръстовище, предвид това ,че имаме две входящи и три ленти, които са вътре в самото кръстовище по-добрия вариант са светофарна уредба. По същия начин е и на „Руски паметник“. Ние имаме там три ленти вътре в самия кръг и две ленти, които са входящи. Така, че това може да е някаква допълнителна мярка, която според мен ще урегулира кръстовището като може да бъде абсолютно доказано, че това ще покачи пропускливостта на самото кръстовище.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Обръщам внимание, че първоначалното предложение на Консултативния съвет беше не просто да си поставим мигаща жълта светлина при приближаването на трамвай, примерът който тогава дадохме беше системата, която функционира във Франция за подобен тип ситуации, в които светва червен светофар спиращ движението, а не просто предупреждаващ движението. Това е едното.

Второто нещо е, че изместване на пешеходната пътека с пет или шест метра встрани така, че една кола поне да може да застане между трамвайното трасе и самата пешеходна пътека няма да доведе до неправилно пресичане на пешеходците поради спецификата на инфраструктурата там, а именно, че по средата има разделителен остров. Този разделителен остров ясно напътства накъде може да се мине, къде е пешеходната пътека и ако тя се премести това няма да се отрази на начина, по който пресичат хората, особено на толкова натоварен булевард какъвто е „Скобелев“ в този участък.

Така че, за мен лично евтиното бързо и лесно решение е тази пешеходна пътека да бъде преместена в посока „Петте кьошета“, след което да се анализира дали това ще спре инцидентите или ще има нужда и от някакви още допълнителни мерки, преди да се пристъпва към слагане на светофари в цялото кръгово, защото независимо от това кое как би се доказало надявам се да греша, но за мен лично е леко съмнително дали поставянето на светофар на кръговото на „Руски паметник“ ще доведе до намаляване на задръстванията и по-добър трафик или по-скоро обратното.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, след като направихме разбор в тази точка на най-различни теми изчерпахме дискусиата.

Господин Бонев, имаше нещо в точка „Разни“ казахте го.

Закривам заседанието.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 16.45 часа.)

Изготвил:	ЙОАННА ЦАНКОВА - старши експерт п
Председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност	КАРЛОС КОНТРЕРА п
Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност	ЗАФИР ЗАРКОВ п

Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност	КАЛЮЯН ПАРГОВ п
--	--------------------------------------