



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 111

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт

и пътна безопасност

проведено на 12 юни 2023 г.

Днес, 12 юни 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 7 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. Седем 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.

Преди началото на комисията беше насочен към нас доклад от съветниците Ставрев, Димитров и Бонев, касаещ забрана общинските търговски дружества да рекламират хазарт пряко и през трети страни относим към нашата комисия и с оглед на рекламните площи, които се отдават от „Метрополитен“ от Столичен автотранспорт и Столичен електротранспорт.

Колеги, необходимо е да обсъдим по какъв начин да разгледаме точката, тъй като очевидно не може да влезе и като извънредна.

Точката няма как да влезе, защото докладвам на Комисията, че е дошъл такъв доклад и може да се наложи извънредно заседание на комисията.

Имате ли бележки по дневния ред? Не виждам.

Подлагам проекта за дневен ред на гласуване.

Моля, който подкрепя дневният ред, да гласува.

„За“ – 7.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

Приема се единодушно.

Колеги, тъй като съм вносител по точка 1 и точка 2, заедно с господин Зарков, господин Прошков бихте ли водил заседанието.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Здравейте колеги, благодаря господин Контрера.

Пристъпваме към точка 1 от дневния ред.

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-5396/02.06.23г., относно въвеждане на довозващ транспорт на територията на Столична община в квартали „Витоша“, „Малинова долина“ и „Горна Баня“.

Становище с вх. № СОА23-ВК66-5396/2/ във връзка с горесцитирания доклад, с вносител Ангел Стефанов- районен кмет на „Овча купел“

Вносител: Карлос Контрера и Зафир Зарков- общински съветници и Дончо Барбалов - зам.-кмет на Столична община

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Колеги, заповядайте да докладвате.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Има постъпило становище от днес от район „Лозенец“ относно въвеждане на нови автобусни линии с маршрут, подкрепям предложението маршрут на автобусна линия в частта му от Студентски град до бул. „Симеоновско шосе“, като кмет на район „Лозенец“ смятам, че за целта на подобряване на транспортното обслужване за гражданите на Лозенец, особено за живеещите в кв. „Витоша ВЕЦ – Симеонов“ е необходимо да бъде въведен довеждащ транспорт, който да направи връзка с близката Метростанция „Витоша“ от бул. „Симеоновско шосе“ по изграждащия се в момента бул. „Филип Кутев“.

Въвеждането на нова автобусна линия ще допринесе за развитието на кварталите като „Витоша“ и „Малинова долина“, ще допринесе за свързването на Южните квартали на града по ос Изток – Запад и ще прекъсне изолацията между кварталите намиращи се от двете страни на бул. „Симеоновско шосе“.

По своята същност подкрепящо становище, пристигнало днес към доклада.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Само една бележка получи се междуременно предложение от господин Бонев, ако нямаме против комисията точки 1 и 2, включително дори точка 3 и 4, по които вносител е господин Бонев да разгледаме в обща дискусия, тъй като имат сходен предмет на дейност. Може би господин председател да ги прочета, за публичността на заседанието, четирите точки, след което след обща дискусия да има индивидуално гласуване.

По т. 2 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-5397/02.06.23г., относно подобряване на транспортното обслужване , чрез промяна на маршрутните разписания на електробусна линия № 73 и обособяване на група номера за експресни автобусни линии. Писмо с вх. №СОА23-ВК66-5155, с вносител Марио Евстатиев- външен експерт към ПКТПБ.

По т. 3 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-5400/05.06.23г., относно въвеждане на нова довеждаща до метрото автобусна

линия № 167 с маршрут ж.к. "Студентски град" - ж.к. "Малинова долина" - кв. "Витоша" - МС "Витоша", с вносител: Борис Бонев.

По т. 4 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-5401/05.06.23г., относно въвеждане на нови довеждащи до метрото автобусни линии № 210 с маршрут ж.к. "Люлин 5" - МС "Западен парк" - МС "Сливница" - ж.к. "Люлин 1" и № 261 с маршрут "Кантона" - в.з. "Горна баня" - кв. "Горна баня" - МС "Горна баня", с вносител: Борис Бонев и Симеон Ставрев.

Колеги, това са докладите, които касаят въвеждане на довеждащи линии и променяне на разписания, така че в случая давам думата за дискусия, ако някой от вносителите желае или в какъвто ред прецените, тъй като всъщност част от докладите вносителите са различни.

Заповядайте.

Господин Николов, ще вземе отношение по предложението на господин Контрера, има и подготвена презентация.

Заповядайте.

ИВАН НИКОЛОВ: Уважаеми господин председател, уважаеми общински съветници, тъй като докладите са за доста голям част от линиите, както и въвеждането на допълнителните линии смятам, че няма нужда да прочитаме докладите подробно, а директно по предложенията.

Това е предложението, с което удължаваме вече съществуващата линия Д1 в „Манастирски ливади“ и „Павлово“, като правим връзка с Метростанцията в „Красно село“. Даваме възможност със същия брой автобуси и възможността да ускорим разписанието, тъй като видяхме, че при пускането на автобусите има голям резерв от време пътуване между спирките и имаме много голяма възможност да ускорим като това ускорение по никакъв начин да не рефлектира върху интервала на движение. Реално нямаме нищо, което да пречи това удължаване, говоря инфраструктурно или като организация на движение също може да се случи и съвсем скоро.

Това е относно допълнителната линия и удължаването на Д1.

Има възможност като е прекъснатата линията на „Трам кар“. На „Трам кар“ е прекъснатата, а там има и светофар заради прибирането на трамваите, който управляват от „Електротранспорт“.

Второто предложение е предложението в „Симеоново“ тоест в кв. „Витоша“ и „Малинова долина“, това е предложение разглеждано от няколко години, като е предлагано и на Инициативните комитети, няколко пъти е обсъждано с възможност автобусчетата да влизат вътре в самия квартал. Реално това са възможните улици, през които може да мине автобусчето, аз говоря в частта, която е между „Асен Разцветников“ и ул. „Могилата“.

В доклада е записано ясно, че за да може да се въведе тази организация на движение и движението на автобусчетата вътре е необходимо, посочва се движението на тези две улици, като едната е „Асен Разцветников“, а другата за съжаление не я помня наизуст. Необходимо е да има посочено движението, като освен посочване на движение на всеки един от завоите, който виждате там има проблем с паркирането, за същото сме предвидили вече имаме проекти за организация на движения с поставянето на ограничител на самото пътно платно, за да може да се осигури преминаването на автобусчетата.

Както при допълнителна линия № 1 – „Манастирски ливади“ в кв. „Павлово“ оттук по същия начин тези автобусчета ще могат да влизат и да правят най-удобните връзки в самия квартал с места за слизване и качване. Тоест няма да бъдат точно спирки, а на принципа на допълнителните линии ще бъдат обособени места за слизване и качване. Това ще позволи на много по-малко разстояние едно от друго да се сложат такива места и да се обозначат, както са допълнителната линия с табели, което даже показва и възможността за ползване на приложението.

За кв. „Горна баня“ това са маршрутите, които сме обхождали заедно с колегите от „Автотранспорт“ така и с Инициативния комитет и със сдружението са обсъдени, това е кръговата линия с възможност за преминаване през улици „Лотос“, „Граничие“, както и ул. 646-та.

Движението ще е с движение от метрото към ул. 646 и обратно през центъра към ул. „Лотос“. Това е за едно автобусче.

Това е следващата линия, която прави връзката(не се разбира ясно за протокола), реално връзката, която в момента я имат с линия 107, както виждате в същия доклад е предложено скъсяването на линия 107 и връщането на маршрута обратно до спирка „Буря“...

И последната връзка, която се предлага към момента само че тук за съжаление господин Барбалов, това е старата презентация, тук липсва последната връзка, която е по същия маршрут, както е маршрута от „Никола Петков“ по ул. „Обзор“ до спирка „Кантона“, като сме предвидили и се е показало удължаването с възможност от три до пет курса на ден да правим връзка и с вилна зона „Люлин“, тоест да се удължи линията до вилна зона „Люлин“, с което да обслужим вилната зона и през делничните дни, освен както 103-та само събота и неделя.

Това са трите предложения.

Последното предложение, което е в следващия доклад, е удължаването на линия 73 до „Младост 1“.

Това е съвсем накратко предполагам, че в дискусиата, ако разгледаме и другите доклади ще започнем дискусиата.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря Ви, господин Николов.

Господин Бонев, желаете ли да представите и Вашите доклада накратко, за да обединим дискусиата.

Заповядайте по точка 3 за линия № 167.

Колеги, изчакваме господин Бонев, който ще използва презентационния екран да прехвърли файловете си на флаш памет с оглед на по-добра визуализация за гледащи заседанието онлайн на комисията.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, докато свалям схемите, така че да ги демонстрирам и покажа пред всички, това което за мен е малко неясно, всъщност откъде идват идеите за номерирането на тези допълнителни линии?

Защото от Д1 станахме Д21, Д 23 и т.н. По принцип за мен е редно да се помисли за възможността да се раздели София на отделни зони и номерацията

на линиите да има отношение към зоната или посоката, но да кажем, че това е твърде много, което искам.

Това, което предлагаме с колегата Симеон Ставрев са три довозващи линии, едната с № 167 на практика до голяма степен прекрива и предложеното от Вас за довозване от „Студентски град“ до Метростанция „Витоша“ с основната разлика, че ние предлагаме автобуса да мине по „Симеоновско шосе“, с което и скоростта му на движение ще бъде доста по-висока първо. Второ, ние предложихме на живущите в квартала двете опции, които всъщност днес се различават, едната е дали ще мине през малките улички или по „Симеоновско шосе“ и в най-голямата група на квартала там където всъщност ще бъдат и бъдещите ползватели на тази линия, абсолютно категорично повечето гласуваха линията да минава по „Симеоновско шосе“, а не по малките улички.

Господин Николов спомена колко е проблемно там, ще трябва да се въвежда реформи на посочност на улиците, трябва да се слагат колчета, което по принцип е хубаво да се направи накрая.

По същество, както виждате няма никакви разминавания в тези части от маршрута единствено в тази част тук има разминаване отново нашето мнение е, че по „Симеоновско шосе“ ще бъде по-добре, защото движението ще бъде по-лесно и защото тук има доста необходимост от организация на движението, която трябва някой после и да контролира, защото виждаме, особено в тези квартали като „Витоша“, „ВЕЦ Симеоново“, „Манастирски ливади“ и другите дори при сложени жълти колчета почти ежедневно в групите има снимки на хора паркирали върху жълтите колчета. Така че, от гледна точка чисто на ефективност и оперативност смятаме, че това е по-подходящо.

Следващото е за линия № 210, това е предложение за довозваща линия в кв. „Люлин“ като отново базата, на която е направено това предложение е свързано с анкетни карти, които са попълвани от гражданите в района. Анализ на съществуващите линии и връзките, които могат да бъдат направени, като една подобна линия освен, че прави връзки с двете основни метростанции на квартала „Сливница“ и „Западен парк“ всъщност довежда квартали, в които в момента или имат нередовен или нямат довозване до метрото.

В доклада става въпрос за общо 33 броя курсове в делничен ден, 22 броя в празничен, като годишната прогнозна стойност нещо, което във Вашите доклади, тоест във Вашето представяне пропуснахте да кажете е около 840 хиляди лева с годишен пробег от 165 хиляди километра.

Последната линия е линия № 261, става въпрос за довозваща линия в кв. „Горна баня“ тръгваща от Метростанция „Горна баня“ до Зона „Кантона“, като идеята на този маршрут спрямо други предложения, които видяхме е, че по този начин всъщност се обслужва вилната зона на Горна баня, която иначе във всяко едно друго предложение до момента не е обслужвана, като при анализ на място включително преминаване по предложени маршрути са установени няколко проблемни зони, за които сме изчислили необходимост от около 300 – 350 хиляди лева необходимост за ремонт на улици, закърпване на дупки, поставяне на асфалт и т.н., като също така е факт, че част от улиците не са по регулация, но това реално няма как да ни спре предвид, че половин София не е в регулация, така или иначе и това е казус по принцип. Повечето от новите квартали.

Така че, това е нашето предложение и смятам, че по-добре би обслужвало нуждите на кв. „Горна баня“ и на вилна зона „Горна баня“ за достъп до метрото.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря Ви, господин Бонев.

Уточнявам за протокола колеги, че и господин Ставрев е съвносител на докладите.

Имате думата за дискусия, мнения и становища?

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, виждаме, че има известно единомислие в тази комисия, както често се е случвало, по някои теми особено свързани с транспортното обслужване на гражданите на София.

Имам един конкретен въпрос, тъй като смятам, че първата презентация ми се струва тази, която ще подкрепя не само като вносител, но какво се имаше предвид в „Люлин“ наистина ми стана интересно, в смисъл не е шега, кои са

кварталите, по-скоро имате предвид сигурно микрорайоните в „Люлин“, които са не транспортно обслужени в кой участък имате предвид, че няма добро транспортно обслужване или в кой микрорайон, защото с изключение може би частично на 9-ти където все пак минават и доста тролеи, от горната страна в 5-ти са и трамвай № 8, и № 310 началните спирки.

Кой участък се визира като лошо транспортно обслужен в „Люлин“?

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Заповядайте за отговор.

БОРИС БОНЕВ: Да, това което както може би и в доклада е дадено като аргументация е, че всъщност с подобна линия минаваща на практика полукръгова през микрорайоните на „Люлин“ се осигурява както бърза връзка между тях, така и с двете натоварени метростанции. Със сигурност по този начин се улеснява и достъпа на хората до метрото и всъщност там където нямат необходимия друг транспорт го създават, а където го има го допълват, така че всъщност да има по-добро обслужване в най-големият район на София, какъвто е „Люлин“ и където със сигурност всяко едно подобрене на градския транспорт ще бъде в плюс на 140 хиляди живущи там.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Господин Николов, заповядайте.

ИВАН НИКОЛОВ: Благодаря Ви, господин председател.

Относно предложенията, които представи господин Бонев, ако може едно по едно, както и за „Люлин“ имаме също какво да кажем за линия № 210.

Започва по линия № 167 все пак по реда, по който се представиха самите линии. За линия № 167 – да, в района 90 да не кажа 95 % абсолютно една и съща е линията. Разликата, която има в линията е това как преминава по „Симеоновско шосе“ и влиза връзката с улица „Могилата“ през доста по-широка улица и това, което е да мине през квартала. Това, което ние представяме е възможността да мине този транспорт вътре през самия квартал, като това нещо е обсъждано пак казвам поне две или три години с живущите там и тези карти бяха предоставени и те са ги разглеждали също в групите и имяхме тяхното одобрение, че те искат точно това нещо да влезне автобуса в най-натовареното,

тоест в тези натоварени и гъсто населени райони. Със сигурност преминаването през улица първата част на „Могилата“ не знам колко по-лесно ще е тъй като там също няма посочност на движението. Улицата не е в пълния си габарит. Изключително проблем е също с паркирането така, че същите проблеми, които има и във вътрешно кварталните улици ще ги имаме и по тази улица.

Относно линия № 261 в „Горна баня“ има много хубаво становище, което е представено от район „Овча купел“, с което те ни казват, че виждайки възможността за пускането на линията предложението, което има Столична община и вносителите на доклада е адекватно предложение за да може да влезе максимално бързо и да има довеждаща линия в самия квартал.

В тази част особено, която беше първата линия Д2, която е с кръгово движение, това обслужване ще даде възможност с някакъв малък интервал, който също и вие предлагате около 12 до 15 минути ще е интервалът за да обслужва тази част. Другите линии, говорим особено за тази, която стига до кантона със сигурност по-добре е с обслужването на вилната зона на Горна баня, като за да обслужва все пак вилната зона е необходимо да имаме изградена инфраструктура, да помислим за варианта, в който поне да има улици, които да са изградени в габарит. Това, което направихме след като се появи Вашето предложение е реално да се направи обход от Столичен автотранспорт в началото тръгнахме да го правим с автобусче, отказахме се, беше направено с лека кола, мога да представя и снимков материал, за съжаление не е нещо хубаво, което трябва да се види са дупките и възможностите за преминаване. Има и колега в момента от „Автотранспорт“ тук, който също може да изрази мнението си, тъй като не съм бил на място, колегата е бил и може да изрази мнение дали има възможност да преминават там автобуси.

Относно разширяването и това, което е говорено, както с Инициативния комитет, така и със Сдружението за Горна баня е възможно най-бързо тези улици, които и господин Бонев спомена, както и други улици да бъдат изградени в пълния си габарит, за да може наистина тази линия да влезе и пълноценно да обслужва вилната зона.

Благодаря ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря, господин Николов.

Преди да предоставя думата на експертите има заявка от господин Контрера.

Заповядайте, за кратка реплика, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Тоест от Вашето изказване господин Николов, да разбирам, че вие по принцип сте съгласни, че нашето предложение за обслужване на вилната зона в Горна баня и въобще за довозващата линия към Горна баня е по-добро, но поради чисто инфраструктурни проблеми на този етап по-трудно може да бъде реализирано. В такъв случай очаквам наистина, както и Вие споменахте в най-кратки срокове тези инфраструктурни проблеми да бъдат изчистени, тъй като смисъл от тези довозващи линии наистина има тогава, когато те ще обслужват максимално много хора и няма да има цели зони, които остават без обслужване каквото в случая ще бъде вилната зона на Горна баня.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: За дуплика, господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Само едно кратко допълнение и ще ползвам тази форма, мисля че още от Д1 безспорно основен приоритет е да се използва от възможно най-много хора за да се осмисли изобщо съществуването на такива довозващи линии и тук е добре това, което се случи на първо място комуникацията, която всички направиха по един или друг начин и по свой път с гражданите, които живеят в тези райони, но според мен е важно да стартират във вида, в който предлагаме именно защото някъде части от инфраструктурата не позволява да бъдат осъществени веднага такива решения, които се предлагат и на следващо място показателен е примерът с Д1, където има на базата на обратна връзка господин Николов, колко бяха 200 граждани, които са отбелязали, че е необходима връзка и би било много добре за тази линия за да се развива правилно да се направи връзка с Метростанция „Красно село“.

Безспорно това е начинът, по който смятам, че във времето, ако трябва да се налагат някакви корекции това ще се случва за това и господин Бонев, господин Ставрев мисля, че трябва да подкрепите сега докладите, а когато се

направят някои корекции разбира се винаги може да бъдат променени първоначалните маршрути.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Господин Николов, ще вземете ли отношение за да завършим дискусиата преди да предоставя думата на господин Контрера, заповядайте.

ИВАН НИКОЛОВ: Единственото нещо, което исках да допълня е това, което каза господин Бонев, за да може да се изразя правилно да се разбере и правилно, започнах със становището на „Овча купел“ според мен това е правилното. Да вилна зона „Люлин“ трябва да се обсъжда. Да има проблеми инфраструктурни и трябва да се работи по този процес. Въпросът е, че представеният маршрут, който представи господин Бонев със сигурност може да се развие, като и в района и въобще Инициативния комитет имат и друго предложение за маршрут, който също сега в момента, както казахме последващото действие е да може да обходи и да се заложат улиците, по които да минава този транспорт и те да бъдат възстановени. Какво означава възстановени? След като трябва да се приложи регулацията.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Колеги, началото на тази дискусия със сигурност е ползотворно, всъщност по двата доклада, които сме внесли заедно с господин Зарков и господин Барбалов, удължаването безспорно на първата довозваща линия, която е в експлоатация от 12 май, така че имали сме възможност да натрупаме минимално количество данни за пътничепотока и връзката с Метростанция „Красно село“ със сигурност ще привлече още повече пътници. Тук обръщам внимание, господин Симеон Ставрев, не говоря на себе си, благодаря Ви.

Натрупването на данните със сигурност ще покаже, особено след 15 септември с това удължаване и връзката с третата метролиния със сигурност ще бъдат привлечени повече пътници каквато всъщност е и целта на довозващия транспорт. Обръщам внимание на това, че е необходимо като институции и

Столичния общински съвет, Столична община и Центъра за градска мобилност да развием добра информационна кампания, защото има още какво да се желае по отношение на информираността на гражданите и възможностите да ползват довозващия транспорт, най-малкото че той може да се ползва с абсолютно всички превозни документи и не е необходимо допълнително заплащане.

Относно „Горна баня“ предложението за три довозващи линии в три лъча се взе на база на това, че все пак трябва да се постигне някакъв баланс по отношение на цялата територия. Не случайно е предложена е връзката с „Карпузица“ нещо, което липсва в момента и смятам, че тази територия също не трябва да бъде забравена и подценявана. Именно за това доклада всъщност съдържа възможност и предложение за разкриване на три линии, разбира се в хода на експлоатацията и натрупването на данни маршрутите могат да бъдат коригирани, както и интервалите в движение, но е добре да започнем смятам за „Горна баня“ с този подход и данните за пътничопотока ще покажат кое е било по-удачното решение и къде са необходими проблеми.

Разглеждайте доклада свързан с довозващите линии за „Горна баня“ с промяната, която предлагаме за маршрута на автобусна линия № 107.

Знаете, че нейното удължаване мисля, че се прие миналата година приблизително по това време на годината, беше свързано и с множество възражения последвани от съдебно дело и обжалване на решението на Общинския съвет.

В тази връзка и с оглед пътничопотока се указа, че гражданите не припознават удължения маршрут през ул. „Хрелков“ в посока „Суходол“ и фактически както може би не малко от членовете на комисията са се убеждавали лично в този участък автобусите пътуват и пътуваха празни.

Целта на това предложение заедно с довозващите линии и връщането реално на № 107 към стария ѝ маршрут до улица и спирка „Буря“ мисля, че беше е от една страна да спестим километри, за да могат те да се ползват за довозващите линии. От друга страна е задължително за оптимизация, тъй като да се плаща пробег за автобуси, които пътуват празни особено на тази финансова ситуация е кошунство.

По отношение на експресните линии, видели сте, че в доклада има предложения за обособяване на отделна номерация, няма по-подходящ момент от гледна точка на това когато развиваме довозващите линии под № Д1, Д2, Д3 и Д4 да тръгнем и към реформата преномериране на експресните линии в редица европейски градове те са обозначени по подобен или по различен начин от основните линии, това е за удобство.

Предложенията имат за цел от една страна да започнем развитието на довозващия транспорт, от друга страна да подобрим там където имаме разбира се готовност с обслужването, както беше показано в началото на презентацията на господин Иван Николов удължаваме и линия № 73 до обръщателното колело на „Младост 1“, с което всъщност даваме още една възможност за обслужване на този район, ако не ме лъже паметта в момента обслужва само тролейбус № 5. Зарядната станция е готова, всъщност това ѝ беше причината това предложение да се забави до въвеждането на съоръжението в експлоатация. По този начин осигуряваме възможност, разбира се електробусите да зареждат на обръщателното колело, а не както досега на „Тех парка“ и разбира се водачите да ползват по нормален начин почивката си, нещо което не е маловажно.

Това е, което исках да кажа.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря Ви, господин Контрера.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, искам да репликирам частта с автобус № 107 и според данните доклада с Консорциума, който обслужва „Тикет системата“ има поне 20 други автобусни линии, които возят по-малко пътници отколкото линия № 107 и имат по-малък среден брой пътници километри за ден за периода, така че за мен никога аргумента не вози достатъчно пътници не е бил достатъчен за да се вземат такива решения тогава, когато имаме и други фактори, които трябва да бъдат взети предвид, например дали през маршрута, който се обслужва от конкретната линия има други опции, дали има алтернативи, дали една от

причините да няма достатъчно пътничопоток е свързана с нуждата от инфраструктурни промени или е свързана с организацията на движението и много други такива фактори, които първо трябва да бъдат взети предвид преди да се правят подобен тип резки движения. Лично аз заради именно това желание за съкращаване на маршрута на линия № 107 няма как да подкрепя тази част от доклада въпреки, че за другите неща по-скоро бях склонен да се съглася.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря Ви.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Съвсем накратко може би господин Контрера пропусна все пак да спомене, че дори се правиха и наблюдения, естествено ние няма да правим предложението само базирайки се не на данни, но при направено обследване в два последователни дни хората, които се возят в този участък са от нула до седем, което трябва да се каже.

От нула до седем означава, че често се е случвало, че шофьорите, които са ангажирани по тази линия са повече отколкото самите пътници. Именно поради тази причина и поради това, че бе споменато включително финансовата ситуация трябва да се правят понякога или по-скоро винаги да се търси възможността за по-правилните решения и в случая

Може и там да се наложи, току що говорихме и господин Ставрев ще предложи и триста осемдесет и не знам колко също да бъде закрыта, така че предстои, това ни е част от задачата и работата в тази комисия, които са достатъчно ангажирани с тази дейност.

Именно в този ред на мисли все пак това до някаква степен осигурява и финансирането на останалата част, защото колеги не бива да забравяме, че финансовата сметка много е хубаво навсякъде, и да има всякакъв транспорт и да е през петнадесет минути, но цялото това упражнение е свързано с осигуряването на финанси това нещо да се случва, а ние знаем, че първо финансите на градския транспорт на София не са на 100 % обезпечени за тази година. Второ, да видим и националните приоритети относно държавния бюджет, 3 % дефицит и т.н.,

дали няма да ни изненадате с някои финансови параметри да бъдат променени от предварителните разчети.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря Ви.

Заповядайте за дуплика господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

По повод обструкциите на господин Бонев за линия № 107, господин Бонев ние ви гласувахме кредит на доверие когато приехме Вашият доклад с този маршрут и с тези показатели. Знаете, че тогава се наложи да обсъдим възражение на гражданин и ние застанахме на Вашата позиция защото тогава Вие твърдахте, че този маршрут предложения от Вас, ще даде връзка „Горна баня“ в посока „Суходол“, очевидно обаче експеримента е неуспешен, в което няма нищо страшно. Това не е нито първата, нито последната линия, която ще трябва да бъде променяна с оглед на това, че пътниците не я припознават.

Не виждам в това нищо драматично, включително и в ревизирането на маршрута и връщането към стария вариант, така или иначе сте абсолютно прав за това, че със сигурност поне 10, 20 от наземните линии имат необходимост да бъдат реорганизирани и както виждате от работата на тази комисия това се случва. Може би не се случва толкова бързо колкото ви се иска на Вас, но виждате, че когато вземаме прибързани решения после се налага да връщаме старото положение.

Така че, според мен приемоте го това като съвсем приятелска забележка, присъствието на ревизията на линия № 107 не бива да ви тревожи, защото в крайна сметка това е на база данни и наблюдения на терен. Така, че това не променя фактът, че и останали автобусни, а и не само линии могат да бъдат реорганизирани така, че да привличат повече пътници.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря Ви.

Господин Самарджиев, заповядайте.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря Ви, господин Прошков, тъй като е дискусия за това ще се изкажа по няколкото обследвания и обсъждания.

Първо, за линия № 210 действително в участъка между „Пастьор“ и ул. „Търново“ има необходимост да се помисли за довозване въпреки, че там пътниците си припознават като алтернатива тролейбус № 7, но има място за работа. Отделно разработваме вариант свързан с маршрута на линия № 42, която доста детайлно наблюдаваме след промяна в маршрута. Както знаят общинските съветници след удължаването до Михайлово привлякохме голям брой пътници от Михайлово, отделно с ускорението на разписанието и хората от Баня продължават да я припознават като тяхна линия, и съответно се наложи през зимата да увеличим колите по линия № 42, направихме динамично разписание в сутрешен пик, за което сме наблюдавали курс по курс и там всъщност тази отсечка между „Райко Даскалов“ и „Добринова скала“ е мястото, където трябва по-скоро да помислим и да доразвием разбира се довозващата функция.

Що се касае до линия № 107, данните от запълването са за отсечки и за цели линии. Действително социалната функция е изключително важна, точно заради това и не сме предложили част от другите двадесет линии, тъй като там наистина нямат алтернатива. Това, което показаха наблюденията ни е, че по-скоро хората от „Суходол“ използват линия № 111 като довозваща, тъй като тя е в по-голяма близост на пешеходно разстояние от Метростанция „Горна баня“.

Що се касае до линия № 73 само да отбележим, че това предложение и във вида, в който е с електрическите превозни се оказа изключително удачно. Направихме на два етапа ускорение на линията в определени часови зони. Хората я припознават, доказателство за това, че не интервалът на линията е показател скоростта на движение, а това, че въпреки, че на по-голям интервал линията е натоварена, което означава, че когато ние имаме една скорост на движение на една линия дори да не е на най-малкият интервал това не отблъсква по никакъв начин хората.

Чисто технически, тъй като е по-голям бюджетът за линия № 73 с удължаването всъщност тази функция, която ще изпълнява от една страна ще допълва тролейбусна линия № 5, която ще има по-експресен характер от х-л „Плиска“ до кварталите „Младост 1“, а също така и при възможност за

диспечирание когато има по-сериозни протести, както знаете често се случва това на „Орлов мост“ и се натоварва бул. „Пейо Яворов“ както и бул. „Черни връх“ като алтернативни и радиални булеварди. При натрупване на закъснения ще сведем до минимум ефекта за пътниците, като ще можем част от колите да ги скъсяваме аварийно до „София тех парк“ до обръщалото.

Не на последно място да отбележим, че с бюджета, който се разработи с икономията на линиите в „Овча купел“ по първоначалното предложение с линия № 173 се откриха и двете експресни линии, които показват доста разпознаваемост от пътниците.

В пиковите зони дори имаме правостоящи хора, което показва, че решението, което беше и доста смело от Ваша страна да прокарваме линии с доста малък брой спирки е успешно. Разбира се, необходимостта от това да бъдат по различен начин обозначени в сайта и също така да бъдат рекламирани като експресни линии, което ще допринесе за олекотяването на движението по направление Изток – Запад.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря Ви, за становището.

Господин Барбалов, заповядайте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря Ви, господин председателстващ.

Обсъдих нашия доклад за довеждащ транспорт с госпожа Фандъкова и по нейно предложение бих искал да предложа да променим срока за въвеждане на довеждащите линии. В нашия доклад ние сме предложили 30 септември, с оглед на това, че учебната година започва около 15 септември, предлагам срока да бъде променен до 11 септември 2023 година да бъдат пуснати довеждащите линии.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря Ви, господин Барбалов, ако няма възражения това ще бъде предложено съвместно с гласуването на проекта за решение на доклада, ако няма възражения.

Господин Николов, още веднъж за вас думата за становище, след което господин Евстатиев вие искате ли думата?

Заповядайте, господин Николов.

ИВАН НИКОЛОВ: Относно предложението на господин Барбалов, което беше направено, ще изпратя след малко и самото предложение подготвено, за да може да се прочете с датите на стартирането, като това за всички, както и за 73 така и за всички довозващи. Нещо важно, което се пропусна в доклада за 73 има няколко важни аспекта и това е с проблема на самата линия, тъй като е доста дълга самата линия с доста голяма обиколка, тоест времепътуването на линията е доста голям и има много места, на които ние наблюдаваме закъснение. Говорим, че всекидневно се наблюдават закъснения и места, на които може това нещо да бъде преодоляно с промяна в организацията на движението. Тук много може да говори колегата Самарджиев, дори както се казва в малкото си свободно време работи на камерите за приоритизация на градския транспорт.

Имаме две конкретни предложения в самия доклад. В самия доклад сме предложили едно разширяване и с една допълнителна лента на улица „Йерусалим“, както и затварянето на единия от входовете при „Била“ на бул. „Каблешков“, тъй като виждаме, че оттам с неправилно пресичане на самия булевард се получават задръжки.

Третото предложение е, като отделна точка от доклада, което ще бъде представено в края на комисията, господин Контрера мисля, че е вкарал точката, с което предлагаме и третото предложение, което е свързано основно с движението на градския транспорт по ул. „Сребърна“ при мол „Парадайс“.

Другото, което исках да кажа е относно № 107, тъй като доста информация се даде, цитира се аналитичната система и леганите, които се получават от самия тип и предполагам, че господин Бонев точно това цитира шестмесечните доклади. Това е от системата реалното натоварване на линията, която имаме и се вижда, че самата линия в стария маршрут има натоварване, но всичко след нея е почти празно, даже тук и цветово се вижда, че е абсолютно празен, това мога да ви го покажа, това е от аналитичната система, която е надградена на това, което в момента от ТИК-ета се дава само шестмесечието, но

това както и друг път сме го показвали е възможността да се виждат почти постоянно исторически данни. Отворил съм за месец май.

Така че, да линията със сигурност в старата си отсечка е по-натоварена от други тридесет, но в новата отсечка се показва, че е почти празен.

Благодаря ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря Ви, господин Николов за становището.

Давам думата на господин Евстатиев, заповядайте. Предполагам, че ще вземете становище по точка 2 от общата дискусия, където е и Вашето писмено становище.

Заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Благодаря много господин председателстващ, всъщност становището е и самото предложение, с което се предлага обособяването на нова номерна група за експресните линии, като е базирано на европейския опит на градове като Мюнхен, Берлин, Прага, част от големите италиански градове и част от големите австрийски градове, където експресните линии, които се обслужва като част от единната транспортна система на обществения транспорт, тоест с превозните документи, които са за обществения транспорт, се обозначават с индекса X, обяснявам това, тъй като преди заседанието имаше становища от господин Бонев, че на някои места тези линии се обозначават с E, това е така, но това е по-непопулярно от общоприетия международен символ X, както за нощните линии е символ N.

В предложението са включени следните линии: 505 линия, която по същество е излетна линия, да стане X50, 109 линия, която е една от двете експресни линии, които господин Самарджиев засегна да стане X9 и линия 110 да стане X10, като тук на база на дискусии в публичното пространство бих искал да направя следното уточнение. С цел този преход да стане по-плавен и тези линии да станат лесно разпознаваеми, бих искал да предложа за 505 линия това да стане от 24 юни, тоест от по-следващата събота, тази линия да се движи само в уикенди да уточня, а за X9 и X10 предложението да влезе в сила от 1 септември,

като от 1 август да започне информационна кампания чрез системите за оповестяване и чрез публичните платформи в Интернет за това преномериране.

Експресните излетни линии с тази нова номерна група X, освен че ще станат по-лесно разпознаваеми ще улеснят и ориентирането на туристите в София, което трябва да бъде също една от нашите общи цели да улесним града за нашите чуждестранни гости.

Също така това ще отвори вратата за в бъдеще да се разкриват нови такива линии, които да предложат атрактивни и най-вече изгодни алтернативи на придвижването с личен автомобил, което мисля, че също е една от общите стратегии на тази комисия да намалим пътуванията с личен автомобил за сметка на използването на обществения транспорт. Ето защо предлагам това, което е внесено в становището да бъде подкрепено, като единствено уточнението да бъде, че за X50 решението влиза в сила от 24 юни, а за останалите две линии от 1 септември, със съответната информационна кампания, която ще разработим, която да стартира от 1 август.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Само да уточним господин Евстатиев, тъй като не е пред мен писмото Ви това са предложения, които правите в момента в комисия за промяна на дата или така са заложили в писмото?

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Правя предложение само за промяна на датите.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Като вносител подкрепям в точка 6 от проекта за решение на доклад с вх. № СОА23-ВК66-5397/02.06.23г., в точка 6 да стане следното изменение: „Линия № 505 се преномерираща на X50 – считано от 24 юни 2023 година, линия № 109 да се преномерираща на X9 - считано от 1 септември 2023 година и линия № 110 да се преномерираща на X10 – считано от 1 септември 2023 година“ и това да се отрази в становището.

Има логика за линия № 109 и линия № 110 да дадем по-голям срок.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Разбрах ви, господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, виждате че с нашия доклад се прави предложение за въвеждането на още един индекс така да се каже при номерата,

разсъждавайки по темата по принцип личното ми мнение, тук не искам изобщо да намесвам ген. Мечков, който ако чуем, че говорим за линии с Х и ще ни вдигне на ура, защото ще каже къде се намираме и какъв Х.

От друга страна, имаме една номерация от Е, която на времето може би да е прозвучала и модерно в нашите глави, за да се сложат на електробусните линии, което лично за мен отдавна вече е изживяло своята роля и Е-тата по никакъв начин не би трябвало дори да присъстват в номерацията на автобусите, защото в крайна сметка електробусните линии за пътника са такива, каквито са всички останали. Не, че тролейбусите не са електробуси по своята същност, но това не означава, че са номерирани с индекс Е в случая.

От пътническа гледна точка индекса с Е не носи никаква допълнителна полезност на потребителя защото потребителя слабо го интересува дали се качва на електробус или на автобус. За това си мисля, че трябва да помислим още веднъж, тъй като това е важен момент, тук и експертите трябва да си кажете мнението, защото отгук насетне въведем ли веднъж нещо ново, много по-сложно ще стане в бъдеще това да бъде коригирано и редактирано.

За това от друга страна поставям въпроса към всички да дадат мнения и становище, дали не е по-добре Е-тата да приключат с тези електробусни линии и да върнем практиката и традицията в София, такава каквато е от доста десетилетия е имало, а именно експресните линии да бъдат с буквата Е, такава каквато ще се разбере най-лесно от всички български граждани, което е основен приоритет. Да, туристите са важни, не знам колко туриста ще ползват експресните линии, но би следвало да се съобразяват с маршрутите такива каквито са и както ги търсят.

В този ред на мисли наистина поставям по този начин въпроса да помислим още веднъж преди да се въвеждат нови индекси.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Присъединявам се към казаното от господин Зарков, за мен също въвеждането на нови индекси просто така може по-скоро да предизвика допълнително объркване. От самото начало на въвеждането на Е-тата пред

номера на електробусните линии или изписването им в зелен цвят на таблата също за мен това е проблем, защото в София имаше изключително добре организирана традиция за цветово изобразяване на градския транспорт, визирайки червено за автобуси, синьо за тролейбуси и оранжево за трамваи и това е особено важно тогава, когато макар и да не са толкова много случаите на една и съща спирка спират линии с еднакъв номер, но от различен тип превозно средство. Въвеждайки всички тези различни цветови схеми, номерации, букви, индекси и какво ли още не, това просто може би в някоя наистина както и господин Зарков каза глава в нашите дружества или в нашите сами изглежда логично и правилно, но за пътниците е просто объркващо и ненужно като информация.

Освен това, на български експрес е Е, експресна линия. Практиката особено в държави, в които има двуезичност не и двуазбучност или искаме да можем използването на градския транспорт да бъде добре оценено и разбрано и от хората, които не говорят български или не могат да четат кирилица, е да се използват букви, които едновременно са и на български, тоест и на кирилица и на латиница еднакви и не случайно регистрационните номера на автомобилите в България по този принцип са направени.

В тази връзка за мен също Д на допълнителните е проблемно и можеше да бъде помислено за нещо друго, като индекс който да бъде използван, но да кажем, че това е по-малкият проблем в случая смятам, че е много по-логично и за българската публика, която е основен ползвател, но и за малкото чуждестранна публика, която ползва градския транспорт на София е по-логично експресните линии да бъдат с индекс Е, съответно петнадесетте Е линии в момента, които не са експресни, а са електробусни да станат просто номера, който бяха преди това, а на Центъра за градска мобилност да бъде указано да продължи досегашното визуално цветово кодиране на градския транспорт без зелени и без всякакви други, а с оранжево за трамвай, червено за автобуси и синьо за тролейбуси, каквото е било буквално от 60 години в София и каквото е традицията и каквото е най-важното хората са свикнали да виждат и да разпознават.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Господин Евстатиев, заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Първо, по становището на господин Зарков, действително тези допълнителни обозначения на електробусните линии самият аз като експерт няколкократно внасях предложения да се премахнат, но искам да обърна внимание, че те никога не са изписвани на електронните табели на превозните средства по-скоро електробусите, като електробусни линии трябва Е-то да остане като тип подвижен състав, тоест вместо ТБ-Е на таблата да се изписва само Е и номера на линията да бъде без допълнителен индекс, а относно Х символа, всъщност той е практика, която не е просто измислена от някой, тази практика я има в над две трети от Европа, да господин Бонев е добре подготвен, че в Будапеща експресните линии са с Е, но все пак нека да имаме предвид, че Будапеща е винаги така да се каже на противоположната страна.

Искам да припомня на всички, които в момента заставят срещу предложението, че ние подобна европейска практика въведохме през 2018 година с нощните линии или може би на някой му е къса паметта, господин Бонев.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Господин Бонев, ще ви дам думата, но ви моля да се полимизираме този въпрос до степен, до която да се забравя основната тема, по която всъщност има консенсус.

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Първо на унгарски експрес е експрес и за това най-вероятно там е с Е, но все едно, въпроса е не къде и какво правят и кой как си означава, а за българската публика и за българската традиция какво е правилното и в случая Е-то звучи доста по-правилно от гледна точка на желанието да бъдат обозначени някои линии като експресни линии. Отново за пътниците няма абсолютно никакво значение дали се качват на тролейбус, на електробус, на автобус или на какъвто и да било друг бус, те искат просто да се качат на линия Х, която ги води до място У.

За това всякакво объркване, всякакво удължаване на списъците, Вие знаете по-добре от мен Е, Т, Б, 7 и т.н., това са абсурдни номерации, които са строго вътрешно организационни на градския транспорт, но не са за потребителя, а тук целим потребители. И за това моето предложение в контекста и на това, което господин Зарков каза е да се премахне обозначението Е от всички електробусни линии и те да станат просто линии на градския транспорт. Експресните линии да бъдат с Е и понеже все пак бях леко провокиран държа да отбележа, че предложението на „Спаси София“ от самото начало когато беше направено за нощните линии беше обозначававането им да бъде с българската буква Н, която и на латиница е разпознаваем символ, какъвто например е Я, Ю или друга подобна няма да бъде.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: По отношение на номерацията на електробусните линии този въпрос стои от доста време, но очевидно няма как в това заседание с допълване на решението просто да ги изтриете. Ако някой разсъждава в тази посока нека да бъде внесен доклад, ще го обсъдим, ще го приемем и разбира се с разумен срок за комуникация, точно по темата с възможното объркване.

Навиците на хората са интересно нещо, те се изграждат с времето, и понякога противоречат на експертната логика, а друг път се препокриват с нея, така че дискусиата, колкото и да ни е интересна предлагам Ви все пак да подкрепим този проект за решение, ако колегите преценят да внесат доклад и въпросните електробусни линии да ги преименуваме и да си останат само с номерацията.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Колеги, единственото, което трябва да уточним казвам го от гледна точка на водещ и не съм запознат, ако все пак имаме и други линии, които се приеме предложението на господин Бонев индекса Е да отпадне, което по принцип нямам против, на прима виста, това

трябва да е може би отделно и да не касае само 73-та линия, но и генерално, тоест това по-скоро чисто технически трябва наистина може би да е обект на отделен доклад, си представям господин Контрера, в който принцип въвеждаме за обозначаване на електрическите автобуси, вероятно същото ще важи и за експресните такива.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Не е ясно дали ще се съберем да отпадне.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Казвам само, че отпадането на подобно Е или например преименуването на експресните от Х на според мен може би ще бъде универсално решено през допълнителен доклад, който унифицира и тогава вече може по принцип да дискутираме смисъла на едното, на другото, навиците, но в момента ще бъде грешка според мен да отложим въвеждането все пак на линии заради такава формална причина.

Заповядайте, господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Прошков.

Принципно личното ми мнение се разминава с това на господин Контрера относно това, че е необходим отделен доклад за премахването на индекс Е от електробусните линии, тъй като все пак касае наистина един индекс, който е напълно излишен вече в настоящия момент, но тук има по-голям проблем дори да е така склонен съм да го приема. За мен обаче е проблем в контекста на премахването на Е и на предложението, което подложих на коментар и от колегите, а именно това, че с приемането вече на тези три експресни линии с Х ние ще поставим налагането на друг термин, а в последващо решение това може да се случи, че всъщност трябва отново да правим промяна на промяната.

Това е предложение в доклада. Проектът на решение е коректно изписан точно да се обособят тези, които са с нов индекс Х50, Х9, Х 10.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Бих искал също да призова да се подкрепи нещо все пак, това е една практика, която сме обсъждали доста сериозно, и която ще даде нещо друго полезно. Линия, за която в момента много хора ме питат въобще коя е и къде се движи, ще получи някаква разпознаваемост. Паралелно с въвеждането на тестовите на двуетажните автобуси точно до парк „Враня“ точно

по Х50 ние от една страна ще промотираме и услугата и номерацията. Пак казвам Е-тата абсолютно съм за да бъдат премахнати дори съм внасял няколко становища по темата за ТБЕ, 20ТМ и последния да затвори вратата. Съжалявам, че го няма колегата Дилиан Машмов да ви покаже как изглежда ТБЕ 20 ТМ, следващия път ще се подготвя да ви го покажа.

Х-овете, за които се коментира това отново казвам, че е международна практика, която ще улесни от една страна нашите гости и от друга страна ще даде една разпознаваемост на тези линии. Все пак става дума за три линии, а не за десет, които ще се обособят в една отделна група, ще станат със своята идентичност и ще се даде възможност в бъдеще пак казвам в бъдеще при едни по-добри обстоятелства да се разкрият и други експресни линии без да се прави генерална промяна в номерацията, без да се правят неща, които действително биха внесли объркване.

Когато става дума за една линия, която е 505-та линия световно неизвестната 505-та, не мисля, че би имало проблем само защото вносител на предложението е Марио Евстотиев или както ме наричат от опозицията Табелкаджията.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Предлагам господин Бонев да направи предложения, колеги след като става дума само за тези линии, става въпрос за друго, ще трябва евентуално да се направи предложение за преформулиране въобще на проекта за решение от типа отпадане на Е и въвеждането на Е като индекс вместо въпросния Х.

Тук само едно нещо, колеги ще си позволя съвсем кратко становище, господин Евстатиев, на мен от гледна точка на това като бивш програмист ние съкращавахме Е, винаги с Х, но се опасявам, че от гледна точка на гражданите може би колегите имат определено право защото Е, е универсален символ за експрес на латински, на български и т.н.

Моят проблем с това е, че всъщност нямаме унифициран подход и Д-тата ще останат наистина на кирилица, теоретично трябва да станат А, но това ще ни обърка с друго и няма да означава за българския потребител много буквата А.

Господин Евстатиев, ако ме оставите да довърша изказването си вероятно ще ви дам възможност и за отговор.

В тази връзка нека да направим така, че да чуем предложението за промяна, ще ви дам разбира се още веднъж да аргументирате последно, но колеги, наистина не мога да разбера не би трябвало това да е нещото, което е най-голямата победа или загуба в случая при едно полемизиране на темата, за мен най-позитивното от днешната дискусия е, че има съглашателство, че и четиримата вносителите на доклади днес предлагат полезни решения. Не може да ни спъне такава дребна семантична подробност.

Заповядайте, господин Евстатиев за да направите предложенията накрая, ще ги подлагаме на гласуване.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Единственото ми опасение по отношение на Е.то, заради което всъщност не го промотирах в самото начало като идея за експресните линии е това, че в не малко градове в Европа такива експресни линии се означават с Е, но те не са част от общата система за таксуване и това може да доведе до объркване пак казвам сред туристите. Не възразявам действително, че на кирилица Х се чете Х, но след като в голяма част от Европа е Х нека да го направим, нека да видим как ще работи, винаги може да се направи една цялостна методика да се предложи за нова номерация каквато методика би имало резон да се направи, но при положение, че в момента електробусните линии се означават като Е нека експресните да бъдат като Х и да видим как ще се припознаят най-вече от хората, защото хората са тези, които са барометъра дали едно решение е правилно или търпи корекция.

След като отново казвам в редица европейски градове има комбинация от Х и Е това исках да обърна внимание, има линии, които са част от общата система за таксуване и те са с Х, има линии които са извън общата система за таксуване и те се таксуват с отделни превозни документи те са обозначени с Е.

За това искам да остане решението в този вариант за да може да се даде възможност първо, на хората да припознаят тези линии и да се види резултата от тяхното припознаване, да се види най-вече и ефекта от това дали когато една

линия бъде обозначена като експресна тя ще придобие по-голяма популярност, защото това е все пак основата на това становище, което е внесено.

Не мисля, че трябва да има обструкции по тази тема.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря ви.

Личното ми мнение е, че това което ще доведе полза на линията е нейната чистота и надеждност, а не дотам надписа, но все пак да вървим към някаква сходимост на дискусиата, има и гражданин, на който трябва да дам думата.

Господин Бонев, направете Вашето предложение формално, което ще бъде свързано с доклада по точка 2, доколкото разбирам и няма да касае точка 1.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, всъщност моето предложение е по отношение на доклад относно подобряване на транспортното обслужване чрез промяна на маршрутните разписания на електробусна линия Е73.

В проекта за решение точка 5 и 6 да отпаднат, които касаят въвеждането на отделна номерна група за експресните автобуси с буква Х, като просто много кратка обосновка. За мен лично правилния аргумент е експресните линии да бъдат с буква Е, тъй като целта всъщност тук и аз съм съгласен с господин Евстатиев, той правилно е обърнал внимание нужно е да има ограничение на линиите, които са обективно по-бързи експресни, както са се наричали и преди, като обаче трябва това нещо информацията, която се заключава в номера на линията да носи всъщност информация за пътниците, а не да носи информация за дружеството, каквото в случая Е-то текущо носи отново в контекста на това, че хората не се интересуват дали се качват на електробуси или на някакъв друг бус.

За това не съм сигурен, че трябва и специален доклад за преименуването на останалите линии и отпадането на Е-тата, ако трябва мисля, че много бързо това нещо може да бъде направено и може всъщност това да бъде един общ доклад каквото и мога да предложа на господин Евстатиев доклад, в който Е-тата от всички електробусни линии да отпаднат и да станат най-обикновени линии каквито по принцип са и тогава когато с този акт се освободи

Е за експресните в същия доклад 505, 109 и 110 да получат тази нова индексация, но с Е, а не с Х.

Това е моето предложение.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Само едно уточнение, казвате да отпаднат точка 5 и 6 или по-скоро да се промени индекс Х на индекс Е?

БОРИС БОНЕВ: Не може в момента...(говори без включен микрофон няма чуваемост за протокола).

КАРЛОС КОНТРЕРА: Правя обратното предложение, тъй като тази тема се дискутира мисля достатъчно и с доклада.

Въпросът е, че тук виждам и господин Зарков и господин Бонев имат друго виждане, което могат да изразят с гласуване. Ако в крайна сметка Комисията реши да отпаднат тези точки това ще бъде общата воля, но да отлагаме вземането на това решение ми се струва безсмислено.

Така че, правя обратно предложение. Не казвам дали е спешно или не, но не видях воля

Господин Прошков, правя обратно предложение, за да го подложим на гласуване.

ЗАМ.-ПРЕДС.ПРОШКО ПРОШКОВ: Колеги мисля, че достатъчно прекарахме в полемика, господин Контрера трябва да подложи формално предложението на колегата Бонев, Вие правите обратно предложение да не се променя проекта за решение, а според мен чисто процедурно, ако предложението на колегата Бонев не бъде прието гласуваме оригиналният текст на решението, ако бъде прието предложението на господин Бонев, ще гласуваме коригиран вариант на проекта за решение.

Преди да пристъпим към тези гласувания, защото мисля, че в някакъв смисъл изчерпахме по същество дискусиата и всъщност в същината си нямаме противоречия.

Заповядайте, госпожо представител на район „Овча купел“, моля ви да се представите и да дадете Вашето становище.

ДАРИНА ЛУЧАНСКА: Заместник-кмет съм на район „Овча купел“.

Исках да кажа няколко думи по отношение на докладите, които бяха за маршрутите довеждащия транспорт, който касае район „Овча купел“, като цяло сме дали две положителни становища и на двата доклада. Важно е да се уточнят, това са наистина важни неща.

В общи линии това, което като район искаме и настояваме да се случи е довеждащият транспорт, за който инициативните комитети са се борили повече от шест, седем години и накрая да стартира максимално бързо с оглед на това наистина предложението, което бяха за линиите Д2 и Д3 и донякъде Д4, което касае малка част от квартала са удачни.

Искам да обърна внимание, че т.нар. вилна зона „Горна баня“ много отдавна не е вилна зона, а по същество е една жилищна зона, там хората живеят целогодишно и тя наистина е изключително откъсната и отделена откъм транспорт, доста недостъпна е. На практика има около три, четири километра къщи, в които се живее целогодишно, които са без абсолютно никакъв достъп дори и до мизерния 260, който се движи в квартала. Метрото е доста по-далеч.

Това е, което искам да кажа, така че ще помоля общинските съветници да обърнат внимание на това и да бъдат осигурени и средства, защото довеждащия транспорт да влезе и в така наречената вилна зона.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря за становището.

Колеги, предлагам преди да преминем по същество по становищата на господин Бонев по втора точка, първо да гласуваме точка първа по първия доклад, за да спазим някакъв ред, след което ще дискутираме по точка 2 становището на господин Бонев.

Припомням, че решението по начина, по който беше предложено да се промени от представителите на дирекцията е следното, така както е записано в момента.

Първо, дава съгласи не по-късно от 11 септември 2023 година вместо 30 септември, да се промени маршрутното разписание на довозваща линия Д1, както следва и текста остава в същия вид.

Искам да отбележа, че важи и за точка 2, където е посочен срок 30 септември 2023 година, тоест дава съгласие в точка 2 не по-късно от 11 септември 2023 година.

Същото се отнася и за точка 3, точка 4, точка 5, точка 6, тоест можем да формулираме навсякъде датата 30 септември 2023 година да се чете 11 септември 2023 година.

С тази промяна подлагам точката на гласуване.

В момента заседаваме с кворум от 8 общински съветници.

Има ли колеги, които са „против“? Няма.

„Въздържали се“ – Няма.

Предложението и проекта за решение се приемат.

По точка втора, поправете ме ако бъркам господин Бонев, вашето предложение е формулирано чисто формално точка 5 и точка 6 да отпаднат напълно в настоящия вариант на решението и при по-следващ доклад да се формулират.

Има ли „против“ направеното от господин Бонев предложение?

- „За“ – 3.

- „Против“ – 1.

- „Въздържали се“ – 4.

Не се приема предложението на господин Бонев.

В тази връзка ще предложа за гласуване оригиналния проект на решение с промените предложени в рамките на комисията свързани със сроковете, а именно в точка 6 – възлага на Центъра за градска мобилност да преномериращ съществуващите експресни линии, както следва:

Линия № 505 да се преномериращ на линия X50, считано от 24 юни 2023 година.

Линия № 109 да се преномериращ на линия X9, считано от 1 септември 2023 година.

Линия № 110 да се преномерираща на линия Х10, считано от 1 септември 2023 година.

Подлагам така предложния проект за решение на гласуване.

Има ли колеги, които са „против“.

- „Против“ – Няма.
- „Въздържали се“ – Няма.

Приема се доклада и проекта за решение.

Господин председател по останалите точки, според мен след като не сте вносител е редно да водите самото гласуване, заповядайте.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Уважаеми колеги, преминаваме към гласуване на доклада по точка 3.

По т. 3 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-5400/05.06.23г., относно въвеждане на нова довеждаща до метрото автобусна линия № 167 с маршрут ж.к. "Студентски град" - ж.к. "Малинова долина" - кв. "Витоша" - МС "Витоша", с вносител Борис Бонев и Симеон Ставрев – общински съветници.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Моля, който е подкрепя доклада да гласува.

- „За“ – 3.
- „Против“ – Няма.
- „Въздържали се“ – 5.

Не се приема.

Преминаваме към гласуване на точка 4 от дневния ред.

По т. 4 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-5401/05.06.23г., относно въвеждане на нови довеждащи до метрото автобусни линии № 210 с маршрут ж.к. "Люлин 5" - МС "Западен парк" - МС "Сливница" - ж.к. "Люлин 1" и № 261 с маршрут "Кантона" - в.з. "Горна баня" - кв. "Горна баня" - МС "Горна баня", с вносител: Борис Бонев и Симеон Ставрев - общински съветници.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Моля, който е подкрепя доклада да гласува.

- „За“ – 3.
- „Против“ – 1.
- „Въздържали се“ – 4.

Докладът не се приема.

Преминаваме към точка 5 от дневния ред.

По т. 5 от дневния ред: Предложение за нова организация на движението на кръстовището на бул."Черни връх" и ул."Сребърна", с вносител „Дирекция Транспорт“ към Столична община.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това е точката, за която се уточнихме, традиционно да присъства в заседанията на комисията по предложение за подобряване на пътната безопасност.

Има постъпило предложение от дирекция „Транспорт“ във връзка с реорганизация на кръстовището на бул. „Черни връх“ и ул. „Сребърна“.

След разглеждането бих искал да поставя друг въпрос, който е свързан с бул. „Осми декември“ и Студентски град.

Имате ли техническа готовност господин Николов.

Заповядайте, да представите предложението на вашия екип.

ИВАН НИКОЛОВ: Благодаря, господин председател.

Това е предложение, както казах и в самия доклад за линия 73 удължаването. При не малко огледи на място, системи и където и да е констатираме, че линия 73, както и 83 имат на почти еднакви места големи проблеми за дръжки. Едно от тези места е точно мол „Парадайс“.

Идеята, която в момента разработваме с премахването на едно пешеходно пресичане от четирите само едно, даже са пет на самото кръстовище, от петте пресичания само едното отвежда пешеходни пресичания да бъде премахнато, като се осъществява или през другите направления или да бъде през

подлеза, като подлеза това, което го имаше преди, че подлезът се затваряше в 22 – 23 часа, когато спираше да работи метрото вече го няма, работи денонощно самия подлез. Идеята, която имаме в момента е да ви представим и самото предложение, което се направи визуализация, с която се симулира движението с и без реално забраната на пресичането на ниво терен и вече тук е и колегата Димитър Петров, който много по-подробно може да обясни и за самото пресичане и за самите ползи от премахването на това пешеходно, като говоря ползи основно за градския транспорт. Закъсненията, които трупаме на самото кръстовище са между 10 и 20 минути и зависи от часовия диапазон.

При реализирането на тази организация на движение с премахването на пешеходното движение ще постигнем до 60 % по-добра пропускливост на най-дясната лента където стоят и превозните средства на градския транспорт изцяло. Ако е интересно и за самите общински съветници можем да пуснем, визуализацията. Това реално е самото кръстовище, както виждате южно това е „Сребърна“ вече северно е „Люба Величкова“ и „Черни връх“, която в момента следим и се осъществява движението.

Има още една презентация, реално това е преброяването на пресичанията за един час, записано е горе, че това е на 29 май между 17.30 часа и 18.30 часа, реално в пикови часове къде имаме пресичанията.

Пресичанията от спирката на 83, която е срещу мола, това е най-натовареното кръстовище като пресичане пешеходно и другото пешеходците идват реално от спирката на 120 и на трамвая, там е 420, а това е пресичане на обособения десен завой при „Сребърна“ към „Черни връх“.

Това, което се предлага е това пресичане реално да бъде забранено, и да се осъществява или през подлеза или тъй като не се спира пресичането изцяло на ниво терен да бъде през другите три пресичания да се осъществява връзката с автобусната спирка на 120 и това, което отново казвам е като наблюдение, това и колегата Самарджиев може да каже, тъй като всеки ден виждат на камерата, там има забавяне в пиковите часове, на около 20, случвало се е събота и неделя да имаме около 30 минути закъснения само на това кръстовище.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Бих обърнал внимание по отношение на частта, която е „Хенри Гибсън“ и острова, за съжаление продължава да има хора, които пресичат между автомобилите независимо, че от страната на мола има решетъчно тръбен парапет пресичат едното платно, качват се на острова, преминават и започват между автомобилите да се движат до достигане на пешеходната пътека. Ако е технически разбира се възможно според мен е добре на острова да се поставят някакъв тип преграждения, давам го като тема за размисъл, защото се допуска пешеходно движение там където въобще не му е мястото.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: За острова има проект, целия този участък да бъде реконструиран, но не съм сигурен кога точно ще могат да започнат колегите.

Проектът е за цялостна промяна на улицата в тази част и би трябвало острова да изчезне в този вид.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Много благодаря, надявах се, че сме приключили с етапа, в който хората ще ги тикаме в подлезите отново с цел да облекчаваме автомобилното движение. Категорично съм против подобен тип организация на движението точно обратното трябва където е възможно подлезите да бъдат премахвани и да се осигурява наземно пресичане за хората, защото това е естествения по-лесен и хуманен начин за придвижване в града.

Натикването по подлези, по пасарелки и т.н. извън случаите, в които разбира се трябва да се пресичат улици от първостепенната и първокласна улична мрежа буквално противоречи на всичко, което и Столична община е приемала като стратегии и като доклади град за хората и всякакви подобни неща, които очевидно остават само и единствено на хартия. За мен лично при толкова други неща, които могат да бъдат направени за подобряване движението на градския транспорт в района решението да бъде да премахнем възможността на пешеходците да пресекат на ниво терен е сбъркано на твърде много нива.

След като толкова се забавя там транспорта да се направи бус лента по „Хенри Гибсън“, да се направи бус лента по „Сребърна“ да се сложат камери, да

се контролира преминаването, да се направи споделено движение на автобусите и трамваите по „Черни връх“ с трамвайни ограничители само, че знаете ли какво ще стане тогава, ще станат някакви задръствания временно докато хората се ориентират в новата ситуация, а Вие от това се притеснявате, да не би да не разсърдим хората с автомобили. Ако през цялото време всичко, което Столична община прави е в посока да направим максимално лесно и удобно движението на автомобили разбира се, че всеки ще бъде с автомобил, което ще направи така, че градският транспорт да трупва задръжки по 30 – 40 и не знам колко минути, а хората да бъдат тикани по подлезите.

Категорично съм против това решение и смятам, че е вредно, грешно и не трябва по този начин да се прави, и мога само да се надявам, че ако го направите само след няколко месеца ще бъде върнато в старото положение и подобрено с фокус удобството на пътниците, на градския транспорт и пешеходците, а не всичко да бъде само автомобилно движение и това го казвам противно на намеците и внушенията, които една част включително от присъстващите правят за моята лична омраза към автомобилите, казвам го в качеството си на шофьор от 2006 година, обичаш да караш, имаш собствен автомобил и с любим спорт Формула 1.

Фен на автомобилните спортове, фен на автомобилното движение, фен на шофирането в лично качество, но си давам сметка, че това не е начинът да се управлява град тогава, когато целта ни е да го направим град за хората, а не град за автомобилите.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Ставрев, заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Първо, да кажа, че доколкото разбирам не е взето мнението на район Лозенец, което е хубаво да стане.

Второ, като родител с дете на мен ми е изключително трудно да си бутам детето с колелото и тротинетката по съществуващата тротоарна мрежа т.нар. защото велоалеи няма и преди това, че липсват скосявания, пълно е с разбити тротоари, самия факт да ме карате да влизам в подлези за да мога да

пресека с детето на едното място и на другото общо взето ще ме откажете да минавам въобще през това кръстовище.

Не мисля, че е удачно да бутаме хората в подлезите. Напомням, че в съседство в южната част на това кръстовище в момента се изгражда пробива на „Филип Кутев“ откъм „Симеоновско шосе“ , северното платно е направено, южното платно доколкото разбрах от Джоргов съвсем скоро ще бъде започнато строителство по него. Надяваме се да се реши казусът с отчуждаването на „Черни връх“ междуи мола, и по този начин ще имаме една много по-пропусклива пътна артерия малко по на юг, така че лично аз ако ме питате бих запазил сегашното положение и не бих бутал хората в подлезите.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Ставрев, вие като излизате от метрото не минавате ли през подлеза или директно се телепортирате на пътното платно?

Господин Бонев, като слезете от метрото как се озовавате на кота нула?

Тези от метрото не ходят ли в подлезите?

БОРИС БОНЕВ: ...говори без включен микрофон няма чуваемост за протокола.

Ще ви видя като станете на 60 или на 70 дали пак с такъв ентузиазъм ще защитавате подлези особено където няма асансьори навсякъде.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Как да няма асансьори, ето тук се вижда един. Освен това сега ми се налага да се ориентирам в системата на „Метрополитен“ с детската количка и няма табелки за асансьори.

БОРИС БОНЕВ: Говорете с господин Братоев, който

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: С вас говоря вие сте ги правили.

БОРИС БОНЕВ: Ние не сме казвали къде да бъдат.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Нали правихте анализ.

БОРИС БОНЕВ: Направили сме много.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Освен това понеже говорите за автомобилното движение нали видяхте колко хора се събират на събитието за ретро автомобилите, бяхте наблизко в съседство. Очевидно за всеки един има място в този град. Не знам как извадихте генералният извод, че набутваме хора

в подлези, които и сега се ползват. За сметка на това с лека ръка отхвърляте едно предложение подчертавам да се увеличи пропускливостта в този участък за да преминават автобусите.

Господин Самарджиев.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин председател.

Доста неща бяха казани, първото което искам да помоля всички експерти и общински съветници е да разглеждаме в частност всяко едно предложение и мисля, че ако някой в тази зала твърди, че дирекция „Транспорт“ не дава предложения за подобряване на обществения транспорт меко казано не е честен.

Що се касае до това конкретно кръстовище, ако тезата, че е хубаво да се правят удобни пешеходни пресичания в участъци където минават големи групи с туристи или пътничкопоток, който се движи например пешеходно, случая с това пресичане не е такъв. Непосредствено след това кръстовище се намират две автобусни спирки, които генерират може би над 95 % от пресичането, като обследванията, които сме направили е, че всъщност това пресичане е изключително опасно особено в зимните месеци, тъй като се получава транспорт задръжка на следващото кръстовище поради обстоятелството, че от центъра се вливат две ленти плюс две ленти за ляв завой и съответно трите ленти плюс спирка за градския транспорт образуват на моменти задръстване на дясната и лявата лента в посока Драгалевци и част от автомобилите преминават с газ буквално в лявата лента, бил съм свидетел на потресаващи сцени. Всички идеи са много добри, но е много важно и да бъдат адаптирани към нашата действителност.

Благодаря на господин Бонев, че подсети за БУС лентите и за камерите и молбата ми към всички Вас общински съветници да поканим отново естествено господин председателя господин Контрера, да поканим отново колегата от КАТ и от МВР за да видим по нашите предложения какво се е свършило защото има доста наболели въпроси свързани със събираемостта и глобите, но не за това е точката всъщност.

Във връзка със споменатото разширяване на „Хенри Хидсън“ успоредно с това разширение се наблюдава и голямо застрояване, там няма обособен градски транспорт, който да обслужва хората до метрото и в най-скоро време ще представим предложения за промяна на маршрута на една от линиите, която генерира може би над 70 % от потока на това пресичане, който ще бъде пренасочен към спирката, която е в посока изход на Драгалевци, да точно така, линия № 120, която би направила бърза връзка с Метростанция „Витоша“ и в двете посоки при изход от Зоологическата градина линия № 120 няма да преминава през кръстовището на бул. „Сребърна“, което се смесва с потока, който идва от бул. „Пејо Яворов“ ще излиза с десен завой, който работи в две фази и фактически ще подобрим и движението на линията, но естествено се изчаква да се завърши финално с изработването на светофарната уредба, която в момента не работи.

Що се касае до задръжките на обществения транспорт и за БУС лентата, която евентуално би могла да се изгради там, ние имаме опит, наблюдаваме ежедневно БУС лентите и всъщност най-успешната БУС лента е тази, която е отделена на бул. „Константин Величков“, която елиминира пресичането на други автомобили и възможността за навлизането им, ако хипотетично на мол „Парадайс“ тази ситуация на „Черни връх“ сложим БУС лента тя ще бъде пресичана от две изходни точки от мола, а когато има пренасищане от посетители на мола фактически ние ще усложним излизането на тези хора, както и ще създадем предпоставки за пътно-транспортни произшествия и отново апела ми е действително ние работим за това да бъде достъпен градския транспорт, който в крайна сметка води пътниците, защото пешеходците идват с градския транспорт и естествено, че приоритетът ни е бил в тази ситуация, а не страха от това, че ще създадем дискомфорт на хората с автомобили, а напротив, че двете радиални линии, които се радват на голям успех, които преминават през най-голям брой метростанции ще бъдат значително облекчени откъм закъснения.

Благодаря за думата господин председател.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря на въпроса, за това, че за всеки трябвало да има и с това ви правя реплика на Вас господин Контрера, така като гледам има 21 на брой ленти за автомобили в това кръстовище и 1400 квадрата асфалтово море по средата само за автомобили. Мисля, че това е доста сериозно пространство, което е отделено за автомобилите в рамките на това кръстовище. За да говорим, че точно автомобилите са с нарушени права шофьорите в автомобилите са с нарушени права, ако случайно едно пешеходно пресичане на ниво терен се запази.

Лично аз очаквах, че тук вие ще дойдете от дирекцията и ще кажете, че предстои реконструкция на кръстовището така, че да повишите пътната безопасност изграждайки разделителни острови между лентите за движение и по „Черни връх“ и разширяване на острова на „Хенри Хибсън“ и „Сребърна“ така, че да има защитен участък при пресичането, а не както в момента да няма никакъв такъв, вместо това решението е премахваме пешеходното пресичане и натикваме хората в подлеза не смятам, че това е редно. Също така при цялото ми уважение много добре съм наясно какви са драмите, които се получават с трафика в района особено в предпразнични дни заради Търговския център, търговски център, който беше построен там докато тук в тази комисия се кълняха хора, че няма да предизвикват абсолютно никакво транспортно нарушение в района, а този търговски център и посетителите успяват да направят да постигнат транспортно нарушение на цялата южна част на София на практика, като една взаимосвързана реакция, когато тези кръстовища наоколо се задръстят. В крайна сметка там имаме една трамвайна линия № 10 на двуминутен интервал напоследък. Един куп автобусни линии и най-важното метростанция, аз честно казано не виждам причина защо хората посещаващи мола да твърдят, че нямат алтернатива за достигането на този Търговски център и да трябва задължително и на всяка цена те да са с автомобили и тук възниква въпроса, а дали те не посещават мола с автомобил просто, защото цялата инфраструктура наоколо говори „Елате, каним ви да дойдете с автомобил“, с едни огромни булеварди с по три, четири ленти в посока и премахнати пешеходни пресичания, за да може да направим фазите на светофара така, че за автомобилите да бъде по-удобно.

Честно казано и аз с голямо удоволствие ще отида там с автомобил като знам, че с кола ще ми е по-бързо например отколкото с градския транспорт, защото не са направени необходимите мерки градския транспорт да бъде по-бърз, редовен и независим в тази част и този участък от зоната.

Така че, отново смятам, че тук се демонстрират сбъркани приоритети, на задничев начин на мислене, грешен, вреден начин на мислене, и ви моля да преосмислите Вашата позиция и да направите мерки, които касаят пътната безопасност, а не още и още и още автомобили в и без това твърде натоварена с автомобили зона.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, под формата дублика всъщност вие се изказвате против предложението, което ускори обществения транспорт и това е очевидно.

Господин Бонев, не викайте върху мен и аз също мога да викам върху вас, не мисля, че е необходимо. Не е необходимо.

Става дума за предложението, което се прави от дирекция „Транспорт“ въз основа на техните наблюдения, което би довело до намаляване на закъсненията в случая на прословутата Е 73, която дискутирахме преди малко. И тук въпросът е следният, ние като Комисия по транспорт кредитираме ли това решение с идеята да намалим задръжките в този участък и да увеличим пропускливостта, така че да се движи линия № 73 с по-малко закъснение или не го правим. Генералните разсъждения разбира се са хубави, но те не носят конкретни решения.

Така че, общо взето така стои въпросът. Даваме кредит на доверие на предложението на дирекция „Транспорт“ и правим по-удобна електробусната линия или не го правим.

Господин Николов, вие поискахте думата.

ИВАН НИКОЛОВ: Благодаря Ви, господин председател.

Много важно е, тъй като явно не сме разбрали въобще правилно, идеята на цялото това предложението и за това идва от дирекция „Транспорт“ не гледаме движението на автомобилите, ние гледаме движението на градския транспорт.

Да се каже, че не са превени мерки тук, това също е изключително може би незнание, но си е чиста лъжа. Истината е, че в това кръстовище не малко мерки са приложени особено при светофарната уредба. С колегите от Центъра за управление на трафика се реорганизира цялото кръстовище като преминаване, както и фазите на всички светофари за да може точно тези линии на градския транспорт да правят по-малко закъснения, говоря с приоретизиране на „Хенри Хибсън“ и на „Сребърна“ защото там основно минават и там правят най-големите задръствания, линия № 83 и № 73 не говорим само за линия № 73, говорим и за другата голяма линия, която е доста по-силна от линия № 73.

Това е само предложение и за това влиза и тук на комисия, за да може да се обсъди. Ако има проблеми или предложения да можем да надградим това предложение, дали ще е с острови, дали ще е с нещо друго. Но въпроса е да можем да покажем, че това е може би единственият вариант тъй като самото кръстовище е изчерпало своя капацитет, а възможността за поставяне, тъй като се каза това нещо с БУС лента и разглеждали сме варианта за БУС лента между „Черни връх“, по „Хибсън“ и между „Черни връх“ и „Козяк“, но там имаме както каза и колегата имаме вход - изход към мола.

Другото нещо е, че самите закъснения, ние можем да покажем кадри съжалявам, че не ги нося, кадри с които можем да покажем че „Хибсън“ не се запушва оттук, той се запушва почти до „Луийер“, тоест идеята е да направим БУС лента и тя няма да носи нищо. Ще бъде за някакви последни двадесет метра, които няма да докарат повече от две до три минути да ускорим разписанието на автобуса, тоест да не закъснява въобще там в тази отсечка.

Така че, отново казвам, грешно разбрана е цялата концепция. Ние не премахваме цялото пешеходно движение на ниво терен, маха се само едното пешеходно движение, което показва, че от всички тези направления има най-малко пешеходци, които преминават на час.

Всеки ще може отново да достигне до своята точка, но просто ще прави пресичане от другите три локации.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, от Управление „Анализ на трафика“, заповядайте.

.....: Благодаря Ви, нека да внесе малко повече яснота в нещата, които са направени и защо това пешеходно пресичане не е толкова важно за живущите или поне по оценката, която може да се изведе от геометрията на кръстовищата и изобщо разположението на жилищните сгради в района.

Само на петдесет метра след кръстовището в посока центъра на „Черни връх“ има една пешеходна пътека, която беше временна по време на строителството на метрото и по време на разширението на булеварда. Тази пешеходна пътека не отговаря на никакви норми за местоположението си, но е оставена тъй като тя прави много лесна и използвана връзка между спирката от едната страна и квартала от другата страна. След това по „Черни връх“ имаме буквално през да не казвам голяма дума, но почти на всяка пряка където имаме пешеходен поток имаме пешеходни пътеки, така че да могат да се направят връзките през „Черни връх“ от съответно източна и от западна страна. Ако погледнем в другата част на мола там където се прави разширението там се запазват пешеходните пресичания на „Филип Кутев“, които отново водят до задръжки в трафика, но там нямаме градски транспорт и там не предлагаме премахването им. Ако погледнете картата малко по-обзорно ще видите, че всъщност тези 280 пресичащи пешеходци са основно над 90 % генерирани от мола отиващи към дадена спирка, което означава, че реално излизайки от входа на мола няма да им се удължи с повече от 50 метра цялото нещо, ако минат през подлеза. Кварталите за хората там където живеят не се променя нищо за тяхната организация на движението. Относно градския транспорт и подобряването господин Николов лека вметка направи, но всъщност ние направихме много големи промени на кръстовището на „Вапцаров“ и на „Дуков“ пробива, там с доста усилия се преборихме с един комплекс, който леко му се затрудни вход – изхода, но това отново го направихме заради градския транспорт. Освен това на самото кръстовище всички фази бяха преправени, тъй като работи в координация с „Филип Кутев“, така че задръстването, което всяка вечер имаше по „Сребърна“ под „Дуков“ и „Сребърна“ беше над 300 метра опашката всяка божа вечер, а в момента е от порядъка на 50 – 60 при нормални ситуации.

Молът като управление на мол и изобщо като обслужване има много грешки в цялата му организация и те имат много различни искания, които ние господин Николов е свидетел колко пъти сме отказвали на комисия точно за да не затрудняваме движението, както на пешеходците, така и на градския транспорт, защото съответно мола не мисли за тях.

Така че, от тази гледна точка мисля, че наистина приоритетите са градския ни транспорт, в случая не се нарушава пешеходната достъпност на живущите в района, единственото нещо, което се усложнява е ето сега много хубаво се вижда на снимката вместо да продължите направо по площада за да стигнете до пешеходното пресичане от изхода на мола трябва директно да влезете в метрото, което може би ви се пада и по-близо до самия вход.

Това живущите по никакъв начин няма да ги засегне. Отново казвам тази пешеходна пътека, която е на 50 метра е много по-опасна, ето тази пешеходна пътека на ѝ е там мястото по никакви норми на българската нормативна уредба към момента, но тя прави връзка. Норми за отстояние от кръстовища и други такива изисквания, които имаме. Тя ѝ прави задръствания, но пак казвам ние не я премахваме, защото дава връзка между квартала и спирките на градския транспорт и колелото, което е показателно, че всъщност не правим никакви умишлени затруднения на пешеходците, а напротив гледаме го в цялост. Реално имаме десетки искания предимно разбира се от хора каращи автомобили, тъй като движейки се по „Черни връх“ буквално ги кара да остават в кръстовището тъй като пешеходци пресичайки в т.нар. индианска нишка разговорно наистина блокират кръстовището, но отново казвам такова предложение беше отказано няколко пъти на комисия да се премахне, тъй като хората я ползват и това е връзката на квартала с градския транспорт. Удобната пешеходна връзка.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНРЕРА: Заповядайте, господин Самарджиев.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин председател.

Допълнително уточнение ще дам за общинските съветници, в отсечката, която се вижда по ул. „Сребърна“ от завоя на зоопарка до непосредствено преди кръстовището има изградена БУС лента така, че това е

другата организация, която въведохме и тя значително облекчава движението на почти всички линии, които се движат до Природен парк „Витоша“ - № 64, № 66, № 68 новооткритата и линия № 98.

Тази БУС лента, която даде своят резултат, както и други също организации на движение са следствие на нашата изключително интензивна комуникация с водачи и с директорите на трите поделения, както и с господин Ганчев. Така че, нашите десетки хиляди очи, които са на терен също са дали рационални предложения, с които работим заедно и действително подкрепям всичко казано дотук свързано с това, че всички предложения, които сме направили за тази отсечка от бул. „Люба Величкова“, „Хенри Хибсън“ и „Черни връх“ са в полза на градския транспорт, който води пешеходци за това призовавам общинските съветници да подкрепят този доклад и съответно ние ще внесем предложението след като бъде завършено от светофарната уредба и тръгне на новоразширената отсечка на „Хенри Хибсън“ за промяна в маршрута на 120, която ще намали до 70 % евентуално хората, които би било необходимо да ползват подлеза, тъй като ще използват спирката, която се намира в непосредствена близост до мола, което и от гледна точка на пътната безопасност и удобството на пешеходците и на гражданите ще бъде значително по-добра, а защо не заедно в този доклад и не обособим една спирка на линия № 88, която да осигури по-бърза връзка при прекачване на линия № 83 без да е необходимо пресичане, което също е мярка за пътна безопасност и удобство на пешеходците в крайна сметка.

Благодаря за предоставената дума.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, за реплика господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Не получих отговор на въпроса на кои нормативни изисквания не отговаря пешеходната пътека, която беше визирана и в случая държа да получа отговор наредба, член, алинея.

Предполагам, че ще визирате Наредбата за маркировката, чл. 24, ал. 3, в която се коментира, че разстоянието между пешеходни пътеки много ключово се препоръчва да не бъде по-малко от 250 метра, но разполагането на пешеходни

пътеки на по-малки разстояния се обосновава с проект разработен въз основа на ГПОД какъвто Столична община няма от доста години или с проект за организация на движението извън границите на населените места, тоест очевидно отговаря на нормативните изисквания. Това, че не сте обезопасили по начина, по който може да бъде обезопасена е съвсем друга тема. Разбира се, ако снимката все още е актуална, ако има нещо за което тази пътека не отговаря, но и на „Раковски“ не отговарят е, червената боя, която не трябва да я има въпреки, че моето лично убеждение е, че трябва да има, но едно становище на Сотир Цацаров докато беше главен прокурор това нещо се промени.

Ако аз нещо не откривам като нарушение, ще се радвам да го чуя, защото в противен случай би било много проблемно, ако вие знаете, че има нещо незаконно го толерирате, нали така?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли други изказвания?

Заповядайте, господин Прошков.

ПРОШКО ПРОШКОВ: Колеги, проточи се дискусиата, извинявам се, че и аз вземам думата по нея, но ми се струва, че тук отново влизаме в дълбока полемика, а няма особен порок в становищата и от двете страни на този дебат, бих казал, просто визират според мен първо различно реалистично бъдещо време по отношение на определени градски политики, които могат да се сбъднат. За мен е успокоително въпреки, че както споменах това остава като пешеходна пътека на „Кишинев“ тя е опасна, опасна е, но трябва да се вземат мерки наистина към по-добро обезопасяване. И по принцип големият въпрос колеги, за да обединя точките и на господин Бонев и на дирекцията, адмираiram усилията да се направи по-добра пропускливост от гледна точка на градския транспорт поради споделеното движение на него с автомобилите. Също така реалността показва, че колкото и да ни се иска, защото наистина въпроса за сваляне на хората от автомобилите и качването им в градския транспорт не може да се случи единствено и само със стимули вероятно трябва и ограничения, но аз съм уверен например, че и господин Ставрев с порастването на детето му, с повечето ангажименти около това дете няколко вида уроци, спортове, училище и т.н., иска

не иска ще ползва автомобил вероятно по-често в настоящата ситуация в София, отколкото в момента го прави.

Един от големите проблеми засяган от господин Контрера не веднъж всъщност с трафика е свързан с отглеждането и вземането на децата от училище и от техните ежедневни дейности. Това не може да бъде за жалост, така добре покрито в момента от системата на градския транспорт, но колеги, това е въпрос на компромис. Безопасността е единият параметър, който е изключително важен, особено в град като София, в който напоследък движението наистина прилича на брауново движение на надрусани едноклетъчни, моето впечатление е такова и все по-тежко става и по-тежко става. Застрашени са както шофьори, така и пешеходци.

Същевременно имаме нивото на комфорт, за което говори господин Бонев и склонността на пешеходците да ползват градски транспорт или да вървят пеша, което силно намалява, ако на пътя им са пасарелки и подлеци и се принуждават да минават към алтернативни методи, това което визира господин Бонев, наистина е засегнал в трудовете на Енгел, в стратегически документи на общината и т.н., но това в крайна сметка по-скоро е като някаква цел, която трябва да гоним постоянно, а иначе оптимизацията на една подобна целева функция, защото така бих я описал където претегляме безопасността, нивото на комфорт, трафика, обема, пиков трафик, среден трафик на съответното кръстовище при преференциални маршрути, които гражданите използват, които се установяват също чрез допитвания и т.н., това преброяване, което е направено на пешеходци и автомобили това, ако го сложим в една голяма функция сложим различни тегла в зависимост от това какво целим да оптимизираме като в случая вие оптимизирате основно пропускливост, а параметрите защото представете си оптимизиране при ограничения параметрите по отношение на сигурност, по отношение на комфортно ниво и т.н., ако сигурността остава на този етап същата нивото на комфорт леко намалява всичко е въпрос на т.нар. трейд оф, на някакъв баланс между противоречащи си параметри.

Това, което бих казал е следното, в момента според мен е разумно предложение от гледна точка на краткосрочно бъдеще, с отпушването на

„Каблешков“ промяната на навиците, движението на автомобили в целия район вероятно ще има нужда от ревизия и тогава може да се помисли за нивото на облекчаване, така поне си мисля аз, но можем да помислим и за формализиране на някакъв тип методика за подобни ситуации, която да отчита всички тези параметри. Съзнавам, че не е толкова универсално и не може универсално да бъде разписано, но да имаме някакъв тип подобни гайд лайнс по такова нещо между другото бих работил и това не е тема на тази комисия, но можем да направим една отделна среща и да поговорим включително и с колегата Бонев и всички колеги.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, всъщност от дирекция „Транспорт“ вие сте внесли предложението за становище от Комисията по транспорт и пътна безопасност.

Мисля, че чухме достатъчно мнения. Така че, с оглед сезирането ни като комисия моля, който подкрепя предложението на дирекция „Транспорт“ да гласува.

- „За“ – 5.
- „Против“ – Няма.
- „Въздържали се“ – 2.

Приема се направеното предложение от дирекция „Транспорт“ и следва да се предприемат действия за промяна на организация на движението.

Има ли други въпроси?

Колеги, искате ли да гледаме точката хазарта в четвъртък от 9.30 часа?

Мисля, че не е включена на сесия.

Господин Бонев, вие като вносител какво предлагате?

БОРИС БОНЕВ: Предлагам, ако се включи в дневния ред предлагам да се разгледа на извънредно заседание в четвъртък сутринта, не мисля, че ще има големи драми по този доклад, предвид и сериозната обществена подкрепа, който получи, ако не е включен, тогава на редовно заседание на комисията.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: На следващото заседание.

БОРИС БОНЕВ: Да, ако не е включена.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добре, ние трябва да свикаме заседание в такъв случай най-късно в сряда сутринта.

В такъв случай сме в готовност да проведем извънредно заседание.

Исках да поставя един въпрос и към дирекция „Транспорт“ и към Управление „Анализ на трафика“, който е свързан с движението на автобус № 280 в участъка където бул. „Осми декември“ е стеснен, бихме ли могли да разсъждаваме за някаква нова организация на движението, ясно е, че този трап от само себе си няма да се запълни, но поне по някакъв начин да приоритизиране обществения транспорт.

Господин Самарджиев.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря ви за думата господин председател, както споменах и в предходното изказване, поради изключително добрата ни комуникация с гаражите бяхме сезирани, както са ви сезирали и Вас, водачите от линия № 280, с които направихме редица подобрения и направихме линията използвана и една от най-атраktivните в момента. Буквално след два дни, след като обсъдих това с господин Николов, той се срещна с господин Петров от „Анализ и управление на трафика“ и беше изградено съответно бяха поставени знаци, които оказват предимство действително при движението от посока център се получаваше конфликт, с който автобусите навлизат в основното си трасе и колите излизащи от там се явяват дясно стоящи, което фактически намалява им видимостта и създава предпоставки за пътно-транспортно произшествие и за задръжки на линията, която е изключително важна за нас. И съответно още след два дни беше коригирано това нещо в проект и са поставени необходимите знаци. Получихме и благодарности разбира се от водачите, с които винаги сме работили през последните две години, както за техните по-добри условия на труд, така и за регулярността на линия № 280, което смея да твърдя, че постигнахме най-после след толкова години, в които снимките в балканските групи във Фейсбук показват каква е най-голямата радост за студента и това са два 280, които чакат на кръстовището на „Орлов мост“, слава Богу вече не виждаме такива картинки или те са изключително редки.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря ви, приемаме, че този въпрос засега е решен поне докато не се премахнат преградите.

Уважаеми колеги, поради изчерпване на дневния ред закривам заседанието.

Благодаря за участието.

Закривам заседанието.

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

Изготвил:	ЙОАННА ЦАНКОВА - главен 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	КАЛОЯН ПАРГОВ П

