



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 № 114

от заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 10 юли 2023 г.

Днес, 10 юли 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, по проекта за дневен ред, имате ли предложения и бележки? Не виждам.

Подлагам проекта за дневен ред на гласуване.

Моля, който подкрепя дневният ред, да гласува.

„За“ – 7.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

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

Приема се единодушно.

Пристъпваме към точка 1 от дневния ред

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

По точка 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-4499/05.05.2023 г. относно приемане от Столичен общински съвет на проект за Наредба за проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване в Столична община.

Вносителите: Зафир Зарков, Борис Петров, Ивайло Петков, Лорита Радева и Симеон Колев – общински съветници, Дончо Барбалов – зам. кмет на Столична община и арх. Здравко Здравков – главен архитект на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: По точката давам думата на главния архитект да представи доклада, заповядайте.

ЗДРАВКО ЗДРАВКОВ: Благодаря, господин председател, към 2018 година с последното изменение в Закона за устройство и застрояване на Столична община се приеха текстове, които да ограничат достъпа до сгради, които са с височина над 75 метра и над 20 хиляди квадратни метра разгъната застроена площ.

Последствие и общо законодателство в Закона за устройство на територията и с Наредба № 2 за транспортно комуникационните норми въведоха подобри изисквания само, че там промениха текстовете за сгради, които изискват достъп до повече от 200 автомобила да се правят подобен тип анализи и да се правят транспортно комуникационни проучвания.

Подобен тип анализи се правят в множество европейски държави и не можехме да ползваме сламка от нашето законодателство. Ангажирахме екип от Университета по архитектура, строителство и геодезия, колегите от Транспортния факултет, тук сред нас са проф. Милчо Лепоев и инж. Тодор Анастасов, които ще направят една кратка презентация по отношение на принципите на тази наредба.

В този период Министерството на регионалното развитие и благоустройството въведе едно изискване, както споменах за сгради, които привличат над 200 паркоместа да се правят подобни транспортни проучвания. Отложиха с една година текста да влезе в сила и след изтичане на този текст ние трябваше да започнем да разглеждаме такива транспортни проучвания.

Липсата на база, в която да се изработват подобни проучвания създадоха множество въпроси и най-вече кой предоставя изходните данни, различните софтуери, по които се изследват. Обхватът на разработките и най-накрая краен резултат, който дава модела и ако той доведе до негативни сценарии за тази сграда дали ще се случи или не, какво се случва със самата сграда. Имаше множество инвеститори, които в следствие на тези задължителни текстове в Наредба за транспортно комуникационните норми отправиха множество въпроси. Създадохме определен тип протокол за разглеждане на анализи, тепърва колегите от дирекция „Анализ на трафика“ и впоследствие при нас на Експертен съвет, но липсата на подобна наредба изключително много ни затруднява, за да въведем единство при анализите, които се правят. В тази връзка наредбата в продължение на тези последни години претърпя множество обществени консултации и представяния. Имаше съгласуване от различни и неправителствени организации и експерти, мисля че окончателните текстове са придобили един доста добър

вариант и биха могли с Ваше съгласие да бъдат приети, като една основа, защото подобен тип наредби в България не са приемани, а те са задължителни за цялата страна.

Мисля, че след Столична община ще бъдат мултиплицирани и в другите градове, тъй като Наредба № 2 е обща наредба за цяла България, все още големите сгради са предимно в Столична община, които привличат над 200 паркоместа. Така че, множество проблеми не са възниквали с колегите главни архитекти в страната, но е факт, че подобен тип наредба в България не е направена и може би ние като пионери трябваше множество елементи да потърсим. За да уеднаквим модела в крайна сметка решихме да създадем еднозначност на разглеждането на наредбата и тя да се разглежда и да се изработват анализите в Столична община. Нещо, което провокира множество въпроси от страна на колегите от дирекция „Транспорт“, защото изисква и промяна в човешкия фактор. Това го възприехме като принцип, защото сметохме, че множеството софтуери, които се използват от колегите, биха могли да бъдат манипулирани и по този начин да достигнем до неправомерни решения. И в тази връзка предложението ни е дирекцията, която е към Столична община и за това сме допълнили проекта за решение, във връзка с възраженията, които постъпиха и от колегите, считам, че с право са постъпили, предлагаме и една промяна в текста на решение, където предлагаме в рамките на един хоризонт от шест месеца да се направят промени във формата на дирекция „Транспорт“, за да се добавят допълнителни бройки, с които да се изследва анализа на трафика, както и да се променят наредбите за тарифите, които да определят сами за тези проучвания, които да се изработват служебно от Столична община.

Господин председател, ако позволите да дадем думата на колегите от университета да направят много кратко представяне.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

ТОДОР АНАСТАСОВ: Благодаря за предоставената възможност, част съм от колектива, който разработваше наредбата. Нашата презентация е по-скоро техническа, чисто административните въпроси са по-скоро въпроси на общината.

Както вече се спомена основанието за разработката е Закон за устройство на застрояване на Столична община, това също вече беше казано, че за извършване на проучванията има като Закон за устройство, така и чл. 48 от Наредба № 2 за комуникационно транспортните системи.

Каква е разликата?

Законът за устройство и застрояване на Столична община по-скоро третира подробните устройствени планове, тоест идеята поначало като тръгнахме да правим наредбата беше да работи за устройственото планиране, а не толкова за нови обекти, защото в другата наредба там където говорим вече за 200 паркоместа и т.н., това обикновено става, след като вече има издадена виза за проектиране, след като вече проекта е направен и тогава трябва да се прави проучването. Освен това в тази наредба много неясно е в ал. 2 и ал. 3, че обхватът на заданието се определя за всеки конкретен случай, но никой не казва как, кой и т.н., но иначе решенията се вземат от Общинския съвет.

Искам да кажа, че има неясноти в националната база, както вече се обясни идеята е да бъде ясен и прозрачен регламент да има, за да може да бъде оценявано влиянието, да се подобри устройственото планиране, да има по-добра комуникация между инвеститори и строители и Столична община, и съответно ако могат да бъдат предвидени мерки за изпълнение, които включително да бъдат изпълнявани в партньорство със съответните инвеститори или строители.

Подходът, използвали сме международния опит, като търсене на баланс между търсене и предлагане. За целта сме предложили да има единен базов транспортен модел, който обаче именно с цел да бъде еднаква информацията за всички, които ще я ползват да бъде еднаква изходната информация, което е по-особеното. Оценката се извършва посредством ниво на транспортно обслужване, такова в България все още няма, това за първи път го прилагаме, пак е чужд опит. Уточняваме, че наредбата не се прилага за Плана за въвеждане на постоянна организация и временна организация на движението, както и за организация на движението вътре в самите имоти на инвеститорите.

Характерно е да имаме търсене и предлагане между, което търсим баланса. Търсенето се предопределя от хората, а не от паркоместата, защото в наредбата, където е зададено, че над 200 паркоместа тя всъщност го третира наобратно, а на практика колкото повече хора има независимо дали имат паркоместа или нямат, те искат да пътуват, тоест търсенето при повечето хора съответно имаме и повече пътувания. Освен това се определя от функцията на застрояването, жилищна, административна и обслужваща. Разпределението на пътуванията по време, ние го казваме дневна, седмична, месечна, неравномерност като в случая например сутрешен или вечерен върхов час на натоварване. Разпределението на пътуванията по вид транспорт, дали с личен автомобил, дали с обществен, дали велосипеден или пеша. Предлагането от друга страна е от инфраструктурата, съответно геометрията на улица, широчини, брой ленти за движение, паркирането също така влияе на това предлагане – улично и извън улично. Организацията на движението, пътни знаци, маркировка и светлинно регулиране и възможности за ползване на друг вид транспорт например, обществен.

Това, което е заложено в наредбата, че в зависимост от застрояването функцията се определя броят потребители, тоест хората. След това се определя броят на изходящи пътувания, когато става въпрос например за сутрешен пик. В наредбата е избран сутрешен върхов час, но понеже нямаме други изследвания тази таблица и изобщо този подход е Холандски, тоест ползвали сме чужд опит. Ясно е, че сутринта всичките пътувания от дома към работа и т.н., преобладават, но когато говорим за административно и обслужващо застрояване, тогава вече имаме входящи пътувания, тоест имаме пътувания към административната сграда или обслужващата. За това има 50 % изходящ, 70 % входящи, но независимо от това, че това е заложено в наредбата и така е направено, за да има относителна простота и ефективен начин на използване, в чл. 18 на същата наредба е посочено, ако няма допълнително изследване, тоест, ако има допълнително изследване това може да бъде променено.

След като вече са определили броят на общите пътувания, след това те трябва да бъдат разпределени по видове транспорт – автомобилен, градски, обществен, пеша и с велосипед, като разпределението се прави за края на приетия хоризонт на проучване, това ще го разкажа по-нататък, въз основа на действащите в Генералния план за организация на движението или План за устойчива мобилност вече получени резултати, освен ако няма естествено както казах допълнително проучване, защото обикновено в тези два плана има разпределение за съответния град какво би трябвало да бъде по видове транспорт.

Другият важен момент е зоната на въздействие и периода на оценка, или проектния хоризонт. Най-общо казано, чужд е опитът, ние в България нямаме проучвания по този въпрос, но колкото повече пътувания се генерират от даден обект, тоест той е с по-голямо РЗП, респективно

генерира повече пътувания съответно се увеличава и зоната на въздействие и периода на оценка. В тази таблица точно това е отразено, че в някакви граници периодът на оценка е например от 0 до 15 години, а по същия начин зоната на обхват пак е от 200, 300, 400, 500 метра и т.н., когато вече имаме много голям обект, който генерира прекалено много пътувания над 1500 да кажем проведени единици на час, тогава е хубаво това да стане посредством макро модела и тогава да се види къде има разлика в транспортното натоварване преди и след изграждането на обекта в 5 % и това определя и зоната.

Това е просто представа за единия базов транспортен модел, който за първи път в официален документ е споменат в Генералния план за организация на движението на Столична община, разработен е от Мод Макдоналд от 2010 година е това и е дадена индикативна стойност, че вероятно ще струва над 1 милион лева, срок от 14 месеца, просто за обща представа за да имате предвид, защото все още такъв няма.

Нивото на транспортно обслужване, използва се за оценка на улиците, на кръстовища и за степента на предоставяне на услугата на паркиране, като се изчислява и проверява за базовата година в началото и за годината в края на проектния хоризонт в зависимост от генерираните пътувания. При уличната мрежа са предвидени параметрите – средна скорост, плътност, обем или интензивност. При кръстовищата средно време за изчакване, стандартна БУС лента и максимално време за изчакване на пешеходци и велосипедисти. При кръстовище без светлинно регулиране средно време за изчакване и възможност за паркиране, като там са два показателя – достъп и капацитет на паркиране.

Имаше различни спорове по време на разработване на наредбата относно показателите доколко са прости, доколко са сложни и доколко са

ефективни, но е трудно да се каже, в момента ние нямаме опит, за това пак казвам ползвали сме чужд опит. Това е таблица, която най-общо показва шест нива на транспортно обслужване. Това пак е опит на Щатите и на Германия, като първите четири са приемливи, а последните две Д и Е са неприемливи, тоест вече имаме големи натоварвания, задръствания и т.н. Търсенето обикновено е по-голямо от капацитета, който може да поеме самата инфраструктура.

Логично имаме подобни нива за обслужване или паркиране, както казах вече има два показателя. Отношението между търсене и капацитет и времето за търсене на паркомясто. Това е просто пример, който показва как директно е взет опитът на Германия от дясната страна е германската таблица, от лявата страна е нашата таблица. Всъщност класовете на улиците отразяват скоростта, тази която в германската таблица е 70 или 50, иначе стойностите са същите, това е примерът задръжките при съответно кръстовищата. Отново примера от Германия, взет е директно оттам от немските нормативни документи. Имаше и обсъждане как трябва да бъде направена оценката на базата на тези параметри, коя да бъде избрана. Ние сме предложили когато се оценява уличната мрежа или отделни участъци от нея да бъде най-ниската получена от трите параметъра. Най-общо казано при всички оценки най-ниската да е меродавна. Макар, че те могат да бъдат различни, да се получат различни, тоест по някои от параметрите да имаме по-добра оценка, а при другите да имаме по-лоша, но така или иначе като цяло самите параметри са свързани и за това не би трябвало да има много, много големи разлики. Това е нашето предложение, но естествено може да бъде променено.

Накрая отиваме към мерките и сценарии за препоръки. Тук в наредбата са идентифицирани точно тези, които са показани на слайда,

тоест промяна на проекта в устройственото планиране или ПУП-ове и изпълнение на допълнителна транспортна инфраструктура, въвеждане на нова постоянна организация или паркиране. Промяна на съществуваща постоянна организация. Промяна на обслужването с градски транспорт, тоест да бъде увеличена честотата или капацитета на превоза и други, които може да бъдат предложени. Както вече се спомена те би трябвало при така взетото решение да се препишат от дирекция „УАТ“ или изпълнителя на проучването, ако след известно време се приеме, че например някой друг ще изпълнява проучванията. Би трябвало при повече от една такава мярка да бъдат разгледани. Трябва да се търси понякога възможност за промяна за сметка на носителя на инвестиционното намерение.

За прехода мисля, че арх. Здравков поясни, така че може би няма смисъл.

ЗДРАВКО ЗДРАВКОВ: Най-съществено е в предходния слайд, който е свързан с различните сценарии по отношение на транспортното обезпечаване на сградата. Мерките, които са обвързани с конкретни препоръки, защото колегите споменаха, че анализът, който ...според мен е по-правилно, защото е на фаза Подобен устройствен план. Законодателят обаче е предвидил в Наредба № 2 изследването да се прави на база инвестиционен проект, тоест инвеститора вече има градоустройство, има издадена виза и направо инвестиционен проект и достига до първия анализ, че например необходимата техническа инфраструктура не обезпечават достъпа до сградата и тогава започват съответните проблеми. Наскоро имахме такъв транспортен анализ на частна компания, на която анализа показва, че трябва да се съсредоточат потоците от излизането от подземните гаражи, да обаче едната улица не е реализирана, не е отчуждена и излизат на една улица с профил училище на шест метра, което би създавало огромни

проблеми, което наложи от наша страна да проведем поредица от мерки и срещи с инвеститора. Те се ангажираха да придобият съседна улица, която не беше отчуждена, да сключат договор за поръчка и в крайна сметка успяха да ...потоците, обаче когато се случват малко постфактум и при липсата на наредба е малко трудно на администрацията да контролира процеса, в който един инвеститор вече може да бъде и подведен и въз основа на визата може да е инвестирал не малко средства в проектиране, анализи и в крайна сметка да се докаже в следствие на това транспортно проучване, че всъщност на сградата не ѝ е там мястото.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Колеги, има ли въпроси?

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, първо ще започна с това, че Столична община първа от всички общини решава да предприеме действия по приемането на подобен тип наредба, която би била доста важна.

Имам няколко по-генерални коментари и няколко по-конкретни въпроса, които може би не съм разбрал добре и ще се радвам да получа отговор на тях.

Първо, прави ми впечатление, че твърде много отговорности на практика цялата отговорност по осъществяването на резултатите от тази наредба се възлага на директора на дирекция „Управление и анализ на трафика“, който както се казва може да е чудесен човек, но смятам, че не бива по този начин да бъде образно казано персонализирана отговорността и смятам, че тук е по-редно да се помисли в посока на това, да има дали специална комисия, дали малка транспортна комисия, тоест да има някакъв по-колективен орган, който да отговаря за целия този процес, включително в чл. 33 по отношение на мерките, което всъщност е най-важното нещо,

какви са мерките, сценариите и препоръките към инвестиционните проекти, и там в ал. 4 се казва, че мерките се предписват от директора на дирекция „Управление и анализ на трафика“ в резултат на извършените проучвания, анализ и симулации. Това според мен, ако искате дори отваря възможността от един човек да зависи твърде много, ерго увеличава риска от корупционни дейности в тази посока. Също така при следващото изречение в същата тази алинея се казва, че при предписани повече от една алтернативни мерки същите се разглеждат от ОЕСУТ, който взема решение относно необходимостта от промяна на инвестиционното намерение, така написано за мен остава усещането или впечатлението, че директорът на дирекцията може да е предписал няколко алтернативни мери, а ОЕСУТ накрая да вземе решение, че всъщност нито една от тези мерки няма да предписва, защото му е дадена възможността да реши дали да бъдат приложени тези дадени алтернативни мерки. Тук се отваря възможността за колизия между мерките предложени от директора на дирекцията и решение на ОЕСУТ.

Също така това, което за мен е малко странно, въпреки че разбирам последователността на действията, но тази наредба въпреки, че е записано, че до приемането на базовия транспортен модел пак дирекцията ще се занимава с това нещо смятам, че но това е политическо решение, това не е решение на хората, които са разработили самата наредба, в нея трябва да бъде записан срок, включително в проекта на решение трябва да бъде най-вероятно отделен бюджет за стартиране на процедурата по изработване на базов транспортен модел на София, нещо за което наистина се говори от доста години, което всъщност ще бъде в основата на това да има адекватни транспортни симулации, които да показват всъщност каква ще бъде евентуално реалността след построяването на съответната сграда.

Още нещо, което за мен липсва тук, това са мерки и процедура за последващ контрол, тоест веднъж направен този транспортен анализ, направени предложения за подобрения или изменения в инвестиционния проект, инвестиционният проект се реализира, сградата се реализира и изведнъж се оказва, че транспортният анализ, който е направен по никакъв начин не отговаря на действителността. Смятам, че трябва да бъде изрично записано, че след изработването на транспортна симулация, предписания и мерки, дори те да бъдат взети предвид след изпълнение на проекта в определени срокове да има последващ контрол, за да се установи дали в крайна сметка препоръките и мерките, които са били направени са адекватни и водят до резултат. Тук мога да направя асоциация с изискванията за озеленяване, в които уж 30, 40, 50 % трябва да е озеленяване в някоя сграда, прави се формално, минава комисията, издава се акт № 16 и после озеленяването рязко става паркинги, бетон, асфалт или някакви подобни неща, тоест тук може да се получи нещо доста сходно.

Последното нещо, което искам да коментирам мисля, че два пъти досега се е случвало в Общинския съвет да коментираме транспортен анализ макар и без действаща наредба, направен за голя обект, който ще генерира трафик. Едното беше за т.нар. небостъргач до мол Парадайс на бул. „Черни връх“ и „Тодор Каблешков“, а другото беше за т.нар. нов квартал при „Модерно предградие“ бъдещата метростанция. Възможно е и за „Младост“ но имам много ясен спомен, че в транспортния анализ, който беше представен за небостъргача в двеста и повече метровата кула на „Черни връх“ показваше, че построяването и въвеждането в експлоатация на тази сграда по никакъв начин няма да се отрази негативно върху трафика в района, който бил всъщност изключително флуиден, нямало никакъв

проблем с този трафик. Мисля, че всички живеем в София и всеки знае какъв е трафикът около мола.

Така че, имам сериозни съмнения по отношение на капацитета, въобще професионалния капацитет в България за извършване на подобен тип транспортни симулации и проучвания, които да не са в полза на инвеститора, понеже той си плаща и каквото той каже това ще се случи накрая като резултат, дали за тези 7000 лева, която ще бъде таксата от дирекцията, няма да получаваме един по-скоро посредствен резултат, има ли капацитет съответно в дирекцията, това е много важен въпрос и най-вече колко е прогнозата за подобен тип сгради на година в момента, с които ще трябва да се занимава тази дирекция, защото ако се окаже, че трябва да правят по 50, 60, 100 подобни транспортни анализи на година може да се окаже, че сме много, много под необходимия капацитет и това трябва да бъде предвидено включително и в бюджета.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, предложения конкретни не чух.

Заповядайте.

ТОДОР АНАСТАСОВ: Мисля, че последно беше за последващата оценка, ако не бъркам, това беше конкретно.

ЗДРАВКО ЗДРАВКОВ: Да отговоря на господин Бонев, по-скоро възприемам предложението, защото в ал. 4, чл. 31 сме записали: „При предписани повече от една алтернативни мерки същите се разглеждат от Общинския експертен съвет по устройство на територията“. В Наредба № 2 е предписано, че транспортният анализ се приема от Общинския експертен съвет по устройство на територията. Може би трябва да предложим редакция на този текст, ал. 4 да придобие нов смисъл, в който Общинският

експертен съвет по устройство на територията, ние създадохме такъв специализиран състав, в който включихме колеги пътни инженери и представители на съответните професионални организации, приема или не приема съответно предписанията на колегите от дирекция „Анализ на трафика“.

Ще предложим редакция, възприемам този текст, защото така написано наистина излиза, че Експертният съвет ще разглежда само когато има алтернативи.

По отношение на човешкия фактор, много мислихме по текста, първоначалната ни идея беше да се изработва от външни експерти, обаче установихме, че може да се манипулира софтуера и оттук насетне решихме, че е по-добре Столична община да възложи срещу заплащане да извършва проучванията, което е необходимо да променим човешкия състав в дирекция „Управление и анализ на трафика“. Наистина в много държави установяваме, че при наличие на макро модел тези проучвания се правят от съответните администрации и не се възлагат на частни компании. Имахме множество възражения от страна на Камарата на инженерите в инвестиционното проектиране, че по този начин едва ли не им се взема от хляба, но приемерте, че ние сме търсили алтернативно решение, което наистина да може администрацията на Столична община, Вие и ние като хора, които вече прилагат решенията да вземем съответно решение стъпили на един коректен анализ и когато не можем да преценим например, преброяване. Веднага ще ви дам един пример, преброявания направени от частна компания. Ако това преброяване се е случило в момент, в който улицата е била в текущ ремонт, те ще ви представят преброявания от месец август тази улица в август месец е била в текущ ремонт, преброяването е абсолютно коректно. И ако не е свързано със съответните анализи, които да

предостави едно ведомство, което се занимава непрекъснато с тази работа рискуваме да попаднем в ситуация, в която имаме коректно въведени данни и получен грешен модел.

Предлагам, ако председателя приеме да предложим нов текст, а по отношение за базовия транспортен модел, както споменах е от 2010 година впоследствие Плана за устойчива градска мобилност, заложен е и в Плана за интегрирано развитие на общината, до 27 септември се подават предложения за интегрирани териториални инвестиции. За съжаление указанията, които даде Министерството на регионалното развитие преместват фокуса върху европейското финансиране в друг тип финансиране, тоест ще се финансират инвестиции, които обхващат повече от една община, повече от един партньор и най-вероятно такъв проект, който касае единствено и само Столична община може би не би получил финансиране и може би ще трябва да си търсим собствено финансиране и би било добре да предложим на общинското предприятие „София план“ или дирекция „Анализ на трафика“ да направят един анализ и да проучат колко би струвало това нещо и например в рамките на разумен срок да се докладва на Общинския съвет колко струва изработването на подобен модел, за да можем да търсим и собствено финансиране при условие, че насоките, които даде министерството в рамките на предходните две седмици изключва подобен подход на финансиране вътре в определен град, не само към Столична община, ще се финансират предимно проекти, които обхващат и интегрирани инвестиции, между Столична община и Божурище, между Столична община и Благоевград или съседни или партньорски общини, не конкретно вътре в самата община. Такива са насоките дадени от Европейската комисия. Така че, в следващите мандати според мен

финансирането на базовия транспортен модел трябва да си го направите със собствени средства.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Бонев, лично аз по-скоро дори притеснението ми беше именно в обратната посока, и личното ми мнение е, че отговорността за създаването на една или друга конфликтна ситуация в градската среда и евентуално недопускането на такива точки при застрояването на някои имоти трябва да бъде именно в дирекцията, която има пряка отговорност към трафика в града. Това е по повод изказаното мнение, не се ли концентрира прекалено много извършването на този анализ. И още повече притеснението ми е, че когато се възлага на външни експерти тогава според мен, въздействието може да бъде още по-сериозно особено с изказаното от арх. Здравков опасение, че лесно се манипулират моделите, което може да доведе до предоставянето на готов анализ продукт, който администрацията на Столична община ще следва просто да приеме.

В допълнение на това е добре, че особено когато се препоръчват вид мерки те имат едно не саниране, но все пак е второ разглеждане в ОЕСУТ и създадените специализирани към него групи или комисия, което беше споменато от арх. Здравков и така да се каже на втори прочит, може отново да се направи преглед, за да не се допуска това, за което се притеснявате без основание разбира се, свикнали сме да търсим винаги заобиколните варианти. В този случай идеята е те да бъдат до голяма степен ограничени.

И да, в проекта на решение, който е внесен вече доколкото разбрах и трябва да допълнят, да дирекцията трябва да се обезпечи с необходимите бройки и необходимия щат за да може да реализира тези транспортни обследвания и най-малко като за старт според мен е дадена тази възможност,

ако натовареността е по-голяма разбира се администрацията има свободата във всеки един момент да увеличи тази бройка и най-вероятно ако се налага това ще се случи по естествения път по натовареност и административно обслужване на самата администрация. Така че, това мисля, че е въпрос, който по-скоро е решен.

На финала относно предложението всъщност за последващ контрол и аз също смятам, че има резон в това нещо, защото ако няма този механизъм за последващ контрол може да се окаже, че опасенията Ви са правилни и впоследствие, това което се случва на практика показва, че е направен неправилен транспортен анализ е направен, а един такъв последващ контрол ще е още един гарантиращ механизъм да не се стига до прекалено порочни такива анализи, които както се казваше едно време да бурят прекалено много. Това е засега.

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

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Първо, абсолютно съм съгласен и това винаги е било моето мнение, че подобен тип анализи, предписания към инвеститорите задължително трябва да се случват в Столична община, от Столична община, тъй като това е институцията, която се предполага, че трябва да съблюдава общият интерес на всички граждани на София, а не частния и конкретния интерес на някой инвеститор така, че със сигурност трябва тези транспортни симулации и проучвания да се правят в администрацията. Не ми беше отговорено, а смятам, че е важно поне до сряда тази информация да бъде достъпна, предполагаемото годишно натоварване, което се очаква и това лесно може да бъде направено, да се вземат последните пет години колко от проектите, които са одобрени отговарят на изискванията в

началото на наредбата и да се прецени за какъв обем от работа говорим, да не се окаже, че много, много спешно трябва да увеличаваме щат, бюджет и капацитет на дирекцията, защото може тя да се превърне в спънка за реализиране на инвестиционни намерения в Столична община. Също така за сряда за Комисията по нормотворчество, ако ще правите предложения за нов проект на решение, молбата ми е евентуално, ако разбира се всички останали са съгласни да бъде включено това, което арх. Здравков каза, като допълнителна точка в проекта за решение, че възлага на директора на „София план“ да изготви проучване за изработването на транспортен модел на София за да знаем все пак горе долу какво да очакваме от бюджетна гледна точка.

И нещо последно, тук молбата ми е към юристите в залата, ако могат да помогнат, в глава Седма, която е „Контрол и санкции“ има само два члена, като чл. 35 казва, че спазването на разпоредбите се осъществява от кмета или от упълномощени от него лица и чл. 36, че за образуване на административно наказателните производства за нарушенията се спазват процедурите по ЗАН.

Тук за мен проблем е, че в наредбата няма описани какви са санкциите и за какви точно нарушения тези санкции се прилагат. Тоест, санкция към инвеститора, ако не изпълни предписанията ли? Санкция към ОЕСУТ ако не спазва срокове и има ли въобще някакви срокове, това също е важно. Тук може би не съм прочел, поправете ме ако греша, но какви са сроковете за тези транспортни проучвания след поискване от страна на инвеститора, подаване на документите?

Какви са санкциите? По кои членове и параметри на ЗАН ще бъдат санкционирани, кой ще бъде санкциониран, с каква глоба ще бъде санкциониран и т.н.? Смятам, че тук има нужда от сериозно допълване,

защото една наредба без санкции и без яснота кой отговаря, кой контролира, кой налага глобите и как се обжалва тези глоби, на практика е почти гаранция, че тя няма да работи.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, прав сте господин Бонев няма дефинирани хипотези за нарушения, тоест няма как и някой да бъде санкциониран за нещо, което не е прогласено.

Предлагам, вносителите съобразно тежестта на евентуалните нарушения да предложат хипотези и текстове на водещата комисия, които разбира се да бъдат обвързани с тежестта на нарушеният, например въобще отказ да се представи подобно проучване, представяне на неверни данни или всякакви други възможни случаи, които със сигурност експертите могат да предвидят по-добре от нас.

Заповядайте.

ТОДОР АНАСТАСОВ: Искам да направя един коментар по отношение на административното натоварване. По-добре е може би в конкретният случай самия базов транспортен модел да бъде разработен и поддържан от „София план“ и да бъде при него, а дирекцията да извършва самите анализи ползвайки модела и данните от него, тоест да имате две места и така да има разпределение. Освен това „София план“ така или иначе се занимават с устройствено планиране, тоест модела ще им бъде от полза и на тях, казвам принципно само като възможност.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Добре, с направените бележки по време на дискусиата, да се представи нова редакция на правомощията на Общинския експертен съвет, което ще бъде представено на вниманието на водещата комисия, да се

представя текстове конкретизиращи нарушенията Ви предлагам за да не спираме работата по наредбата, да я приемем на това заседание.

Гласуваме, като обръщам внимание, че гласуваме новият проект за решение, който е внесен 7 юли 2023 година и е качен на страницата на Общинския съвет към доклада, тоест гласуваме нов проект за решение с допълнението докладвано тук на комисията от вносителя арх. Здравков.

Моля, който подкрепя доклада и проекта за решение да гласува.

„За“ – 9.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - 2.

Приема се.

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

13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за
Общо гласували:		11
в т.ч.:		
За		9
Против		няма
Въздържали се		2

Заповядайте.

МИЛЧО ЛЕПОЕВ: Добър ден на всички и от мен, искам да кажа, малко по-просто, а не технически, защото тук се представиха нещата от техническа гледна точка. Ще започна с това, че без да се направи базовия транспортен модел всичко това, което си говорим дотук няма да има смисъл, а това според мен е най-важното, което Вие трябва да направите, дали ще го прави една организация, дали ще се прави тук в общината, това задължително трябва да се направи, защото иначе няма да има еднаквост, няма да бъдат поставени всички инвеститори под една точка.

И в тази връзка, след като минаха над 14 редакции, предложения и изменения, за да може да функционира една такава наредба, трябва да има надграждане над нея, всичко това в процеса след като стартират тези неща ще се допълва и ще се надгражда. Много е добре, че това се стартира, защото иначе София ще бъде задръстена, а тя вече е задръстена, и за да могат да се избегнат тези нежелателни неща, не да търсим санкциите, а да търсим превенцията. Това за мен е най-важно.

И с две думи ще завърша, че трябва да вървим преди проблема, а не след него. Вярно е, че пет години тази наредба претърпя страшно много изменения, даже първоначалното нещо, което представихме сега накрая

придобива същият модел, защото всички стигнахме до извода, че това трябва по някакъв начин да функционира и трябва да го въведем, иначе многотоchie....

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря за уточнението.

Господин Паргов, ще ви помоля да водите заседанието по точка 2, тъй като съм съвносител.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Преминаваме към точка 2 от дневния ред.

По точка 2 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-5319/01.06.2023 г. относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община.

Вносителите: Георги Георгиев, Прошко Прошков, Димитър Вучев. Зафир Зарков, Карлос Контрера, Радослав Влахов и Симеон Колев – общински съветници

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Предполагам, че господин Контрера и господин Зарков, ще вземат отношение по доклада, след което ще предоставя думата за дискусия.

Заповядайте, господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, ще започна с малко предистория, знаете че електрическите тротинетки се появиха в 2019 година по-осезаемо като участници в градската мобилност. Също така, ако си спомняте в този период се появиха и първите оператори на такива в нашия град, което към онзи

момент като проходящ вид мобилност естествено среща прием в хората, които обичат по този начин да се придвижват в градската среда, това наложи обаче още в един по-спешен порядък, защото само ще вметна, че Законът за движение по пътищата по никакъв начин не третираше водачите на електрически тротинетки към онзи момент наложи в един порядък и в партньорство дори с въпросните организации да се подготвят правила на добра воля на базата на един Меморандум, с които да се направят някои ограничения, които в други европейски градове вече бяха стартирали процеси в тази посока с оглед нарастване ръста на електрически тротинетки и съответно всички проблеми, които влекат със себе си.

Разбира се, не изоставяйки от тенденциите в тази бройка през последните две години нарасна и към настоящият момент вече те са близо 2000 на брой, само като предоставени от обществените оператори, които мисля, че към момента са трима, като има и един фалирал или се оттеглил, което с оглед на няколкото все пак за радост не крайно тежки, но все пак инциденти в градската среда с такива електрически превозни средства като тротинетките, доведоха до логичното решение и на базата на написаното в Закона за движението по пътищата, че може Общинските съвети да приемат и наредби в тази посока, регламентирайки тяхното придвижване приехме да бъдат наложени някои ограничения и може би да се кажат по-скоро правила относно придвижването им, като ще изброя по-основните, защото някои от тях не са нови, те са предмет и на Меморандума от 2019 година, но нека да кажем по-основните, за да очертаем логиката на тази нормативна промяна и допълнение.

На първо място, разбира се е забраната в пешеходни и паркови пространства там, където знаем, че те биха представлявали заплаха особено на тези пространства знаете, че има семейства, малки деца, сблъсъка с

велосипед или с тротинетка при всички положения може да доведе до сериозни инциденти и наранявания и именно в този ред на мисли, що касае обществените електрически тротинетки, но и за всички останали предлагаме там скоростта да е 5 километра, нещо което гарантира, че тротинетката в този вид е много трудно, почти невъзможно или скоростта е на границата на безопасно така да кажем придвижване дори да съумява да го прави съответният водач на електрическа тротинетка, но това по принцип принуждава тук в почти всички случаи водачите на тези електрически тротинетки да слезнат и както повелява закона да ги бутат до себе си, докато напуснат пешеходна или съответно площадно или парково пространство.

На второ място, нещо което е според мен не по-малко важно, това е ограничаването до 25 километра на електрическите тротинетки в София, нещо което благодарение и на експерти дори и на Столична община, които проверяваха в някои от случаите се оказва, че въпреки добрите намерения и меморандуми някои от операторите мисля, че имаха по-висока скорост, макар че не значително, но все пак над тази, включително и максималната, което безспорно е още един мотив и защо се стига до момента да се прави това в наредба. Двадесет и пет е една от общоприетите в Европа скорост и 20 – 25 това са масовите скорости за електрически тротинетки в европейските градове. Един от основните моменти беше свързан с оставянето на електрически тротинетки да не става по този хаотичен начин. Тук в интерес на истината само ще отворя една скоба един интересен факт, тогава към 2019 година, ако си спомняте приехме и тези паркоместа за двуколесни, които беше трудно да се разделят автомобилите с тях, някои колеги дори смятаха, че не е ефективно и до някаква степен всъщност оправдаха своето съществуване с това, че към настоящия момент вече се вменява и досега го правеха голяма част по този начин, преразпределението

винаги ставаше на тези места, но оставянето ставаше хаотично и безразборно. Не случайно в някои европейски градове знаете, че има дори и референдуми за пълна забрана за придвижването на електрически тротинетки, не безизвестен е случаят с Париж, където беше проведе макар и според мен не дотам легитимен референдум, тъй като участваха около 8 % от парижани – 9 %, но така или иначе видно и от другата страна е общественото недоволство и за да може проактивно да действаме по тази тема по-скоро според мен е важно наистина да регламентираме адекватно и навреме придвижването с електрически тротинетки, преди да се породи по-радикална и обществена нетърпимост към тях, за да се наложи да стигнем и до рестриктивни и крайни действия, така както се случи в няколко града.

В най-общи линии може би е това, ако има нещо да ме подсетят колегите по-съществено в общи линии е това и наистина е предмет на някаква по-голяма сигурност и безопасност на всички участници в движението, включително и с предвидените в закона санкции при неизпълнение на тези разписани допълнения в наредбата.

Колегата Прошков, всъщност имаше и конкретно предложение свързано със заповед, може би той да го представи той като е предмет на допълнително внесено, така че е добре да бъде представено и след това, ако има въпроси.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Заповядайте.

ПРОШКО ПРОШКОВ: Съвсем накратко, ако визирате това, което с господин председателя внесохме допълнително като писмо, всъщност ние направихме и такава среща имаше при господин Георгиев и с операторите и обсъдихме с тях възможността в приложенията съответните за мобилен телефон, с които всеки оператор има такава, да има секция, в която може

всеки, който изтегли приложението да докладва за нерегламентирано паркирани тротинетки, които съответно оператора да поеме ангажимент в рамките на срока указан в наредбата да премести и да ги махне. Днес например имаше фрапиращ пример, да ви кажа честно случайно или не, само буквално заради факта, че днес ще гледаме наредбата, може би ми направи още по-рязко впечатление, за пръв път видях тротинетка на средата на платното оставена. Виждал съм кошмари на средата на тротоара, виждал съм на места, но днес видях на средата на платното в продължението на ул. „Московска“ в посока Парламента, беше в средата на платното, автомобилите я заобикаляха, защото преместването на ръце се включват едни аларми. Това е типичен случай, в който спешно, ако имаме такава възможност през приложението, защото човек намиращ се до тротинетката по GPS координатите където той се намира в момента операторът може при такъв доклад натрупване на такива доклади от страна на гражданите, самите да са длъжни да реагират веднага. Защото иначе към момента процедура от типа да звънне гражданин на инспектората в София и инспектората да започне процедура по преместване това не е ефективно. Това не пречи, дори в някаква степен би било предимство за самите оператори, тъй като казвам, че това е страничен ефект, тъй като, аз като човек, който не потребява тротинетки предпочитам велосипеди честно казано, имайки обаче приложението задължително съм ги свалил всичките и чакам с нетърпение да приемем наредбата, да приемат такава секция в приложенията, за да мога да докладвам за неправилно оставени тротинетки. Разбира се, това дава възможност да ползваш приложенията и самата тротинетка, защото тя е екологичен начин на придвижване при определени обстоятелства, когато нямаш друга възможност за друга мобилност в града.

Така че, това е допълнението, което наистина трябваше да се направи от гледна точка на специална секция в приложенията им.

Благодаря Ви, колеги.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Други?

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, започвам с очевидните неща, че трябва да бъде вкаран ред в начина, по който електрическите тротинетки и всякакъв друг подобен тип електрическа мобилност под наем са регулирани, къде се оставят, как се оставят, какъв е контролът върху тях и т.н., защото е факт, че често те възпрепятстват нормалното движение по тротоарите там където такива има и както господин Прошко Прошков спомена изключително шокиращи прединфаркни ситуации, в които тротинетки се намират по средата на улицата. Наистина сериозен проблем само, че отново за пореден път управляващите в общината вместо да се опитат да решат един проблем, който произхожда от невъзможността на голяма част от населението в София да използва друг начин за придвижване освен личен автомобил тъй като липсва необходимата инфраструктура за такъв Вие се опитвате да правите поредната забрана, с което просто на принципа няма човек, няма проблем, Вие да направите няма тротинетка, няма проблем, а истината е следната: Забранявайки например, движението на електрически тротинетки в парковете, на практика Вие лишавате голяма част от хората, които използват тези електрически тротинетки за придвижването им в града от възможността безопасно, бързо и удобно да се придвижват в София. Защо? Защото по основните булеварди на града, по не основните булеварди и улици на града на практика удобна велосипедна инфраструктура, тъй като електрическите тротинетки са приравнени в ЗДВП до велосипедите на практика няма. Много често се налага движение по тротоари, което не

одобрявам поради факта, че платното за движение на автомобили е физически негодно за придвижване с велосипед или с тротинетка. Липсват велоалеи, липсват свързани велоалеи, а малкото велоалеи, които са просто опасни и всъщност всички са опасни.

В тази връзка смятам, че това, което Вие сега се опитвате да предложите няма да реши никакъв проблем, по-скоро ще се направи крачка назад във възможността все пак някаква част от хората да не са с личен автомобил при придвижването си в София, намирам ограничението за 5 километра в час за абсурдно при положение, че човек ходи със скорост 5 километра в час и вие самите господин Зарков казахте, че целта на това абсурдно ниско ограничение е да е почти невъзможно човек да запази равновесие на тротинетката и иска не иска да трябва да слезе от нея за да я бута, това наистина е абсурден аргумент, по-добре просто ги забранете или директно напишете в паркове и градинки, само ако ги бутате може, отколкото подобен тип абсурдна забрана, да не говорим, че и в момента в парковете и градините има ограничение на наемните тротинетки, което мисля, че е 8 километра в час, което все пак позволява някакво движение и пазене на равновесие, нещо което с 5 километра в час не е възможно.

Последното нещо е по отношение на местата за оставяне отново връщайки се, че е нормално да не се оставят хаотично на ляво и на дясно, обръщам внимание, че от тези едни жалки сто и няколко места, които бяха отделени за двуколесни преди няколко години по инициатива на „Зелена София“ останаха много по-малко, защото цялата инфраструктура така наречена, която беше използвана там беше некачествено монтирана и всъщност се разпадна и много от тези места отдавна вече освен един знак, който никой не контролира и не спазва по никакъв начин не показва, че са за двуколесни, защото тези метални тръби, които бяха сложени с цел там

хората да си връзват велосипедите са на два болта разстояние от изкъртване и съответно велосипеди и всякакви други частни превозни средства електрически и не електрически могат много лесно да бъдат откраднати, тоест абсолютно отбиване на номера за пореден път, а както казах повечето от тези места в момента са абсолютно места за паркиране на автомобили, които лека полека изместиха уж двуколесните, които трябваше там да паркират заради липсата на контрол.

Ще гласувам „против“ това предложение за промени в наредбата. Намирам го за неправилно, намирам го за грешно, намирам го за ретроградно, знам сега господин Контрера какво ще напише най-вероятно в своя статус, ние консервативните сили отбранихме правото на всички шофьори, автомобилисти да се движат и да паркират където им е удобно, но истината е, че вместо да забранявате да бяхте направили усилия, както и в част от становищата е казано да има план за действие за разширяване на велосипедната инфраструктура, защото нямаше въобще да говорим за всички тези проблеми и за преминаване през паркове и за липса на места за паркиране на този тип мобилност, ако имаше нормална безопасна свързана велосипедна инфраструктура, през която да може ползвателите на тези превозни средства да преминават безопасно.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря, има реплика към Вас, от Зафир Зарков, от Карлос Контрера и от Прошко Прошков.

Заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Паргов.

Господин Бонев, жалко е, че когато под възможността да си „против“ и ПР са водещи преди това да познаваш законите и нормативните документи, защото с голям патос ожалихте хората, които не могат да си

карат тротинетките в паркови пешеходни пространства, обаче все пак да се информирате, че не в тази наредба, а закон забранява велосипедите и електрическите тротинетки да се карат в паркови пространства и пешеходни зони. Така че, смятам излишно драматизирането, което направихте тъй като това не е от вчера, не е от днес, закона е такъв какъвто е от години.

От друга страна, също така смятам, че не е оправдан и грешен, защото ако си спомняте с велосипеди и с тротинетки даже има един доста сериозен и тежък случай на бул. „Витоша“ на пешеходната зона с велосипед и не случайно подчертах, че тези зони, когато се движи велосипед или електрическа тротинетка с един достатъчен масивен човек на нея тя представлява сериозна опасност за живота и здравето на децата, на хората, на възрастните и на всеки в пешеходните пространства.

Така че, това поне специално смятам наистина за не много добър ПР към хората, които са казали, че трябва да го кажат.

На второ място, ограничението от 5 километра в час не само е общоприето в такива зони, включително и в европейски градове и съм сигурен, че знаете това за такива места и не само това, но всъщност точно това е целта на тази по-ниска скорост и именно тези превозни средства да не бъдат употребявани по начин, който е забранен в закона в случая, а скоро може би и в наредбата на Столичния общински съвет отново да подчертая пешеходни и паркови пространства. Така че, всъщност в някакъв смисъл отговорът, който Ви давам би следвало поне да се замислите по този въпрос или ако се правят някакви промени те трябва да се направя на друго място, но как да кажа, по-скоро непознаването на закони за пореден път станахме свидетели на това, и да Ви кажа нещо друго ще е излишно.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Паргов.

Не споделям негативизма на господин Бонев, защото е очевидно, че управлението особено наети електрически тротинетки създава конфликти между гражданите дори на представянето на Вашия кандидат е един от хората на сцената обясняваше как не иска да бъде газен с електрически тротинетки и мисля, че беше една жена, която говореше накрая, Вие също бяхте там, което само по себе си е доказателство, изгледайте си записите не ме гледайте учудено, Вие не знаете на какво сте присъствали.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Контрера, давате по същество предизборната кампания още не е започнала официално.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Така или иначе в доклада са посочени установените нарушения, установените подчертавам, които със сигурност в действителност са в пъти повече. Един от основите проблеми в централната градска част особено в обхвата на пешеходната част на бул. „Витоша“ е точно с управлението на подобни електрически превозни средства. Ситуацията с парковете не е по-различна. В крайна сметка обществото очаква все пак някакви правила. Очевидно не забрана, както се опитвате да согистирате или да ни провокирате, но така или иначе да се управляват подобни превозни средства с висока скорост в зони предимно за пешеходци е опасно и по това едва ли имаме някакъв спор.

Направените предложения се опитват да дадат форма на баланс между пешеходното движение и движението с електрически превозни средства в случая с тротинетките. Основният проблем е не толкова и с личните, колкото с тези, които се наемат за съжаление понякога се

управляват и в нарушение на закона, включително и от малолетни лица, но това е проблем на контрола на „Пътна полиция“.

Това, което Столична община може да направи е да създаде регламент по отношение на гарирането на тези тротинетки. По отношение на ползването им в паркове и в пешеходните пространства, както и да използваме възможностите на Наредбата за организация на движение по отношение на контрола, нищо повече. Така или иначе виждате, че независимо, че законът забранява да се управляват и по тротоари включително все още това се случва, тоест идеята и на тези предложения са със засилване на контрола постепенно да постигнем един баланс между пешеходното движение основно и водачите на тези електрически превозни средства.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Заповядайте, господин Прошков.

ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря Ви, господин Паргов.

Господин Контрера и господин Зарков казаха доста от нещата, които и аз исках да засегна и ще се опитам единствено и само да ги уплътня, господин Бонев изненадвате ме наистина, защото не мисля, че е продуктивен подходът Ви по отношение на дебата по това предложение по наредбата. Мисля, че всички вносителите застъпват тезата, че всяко екологично средство за придвижване в София, каквито са и електрическите скутери, е напротив нещо, което стимулираме, но без правила, без ред, това наистина може да доведе до обратния ефект и Ви като човек, който иска да управлява тази система на транспорта трябва да разбирате, че конфликтността, която се създава, конфликтността която се създава между гражданите, които страдат да кажем от нарушенията с тротинетки в

парковете, хората които разхождат деца, бебета и кучета, покрай които се прехвърча с 25 – 26 километра в час, когато беше представена идеята за наредбата председателя на Общинския съвет показа и клип, как в парк въпреки меморандума, въпреки ангажимента на операторите в парка ограничението да е както и Вие казвате 8 километра в час, в паркова среда беше възможно да се развива скорост даже над 25 километра в час беше засечена, не само с камера и със самото приложение, и е факт, че може, тоест не се спазва това и трябва да има нормативен характер, за да има все пак някаква санкция и върху операторите и върху лицата, които по някакъв начин вършат такива нарушения. Защото, ако ние създадем напрежение допълнително аз ви уверявам, че такава има в определена част от гражданите и нашата цел всъщност е да балансираме и да споделяме начина си на живеене в този град така, че да има възможност хем за придвижване по този екологичен начин, хем обаче без да се мачка или да се създава опасност върху правата на другите граждани.

В крайна сметка на едно потенциално натрупване на напрежение, ако продължи тази практика, за която Вие настоявате да остане в момента възможност пешеходни зони, паркове и т.н. да се прави това, ще стигнем до нива като дебата в Париж, който доведе до референдум едва ли не за отхвърлянето. Кметът на Сан Диего забрани тротинетките в града. В много градове в света започва масирана кампания на граждански организации, натиск за забраната на тези превозни средства, което не е нашата цел в никакъв случай и тук не става дума за забрани, а става именно дума за следното, търси се такъв дух, който да даде нормално съжителство между тези, които карат и все повече от тях, да го правят защото аз преди малко ви казах нещо, предложението хората да си изтеглят приложенията за телефони за да могат да докладват, некоректно паркирани тротинетки, на пътно

платно, на тротоар и т.н. ще доведе дори да по-високо потребление, защото уверявам ви, ако аз имам приложението с цел да докладвам и пак ви казвам, една вечер не мога да хвана нито с парк, закъснява ми транспорт, но вече имам приложението за мен е една крачка разстоянието да взема тротинетката и да я използвам въпреки, че в момента без приложение едва ли ще го направя. Очаквам, че ще има дори повишаване на потреблението, но отново ви казвам, за да не натрупваме напрежение не виждам нищо порочно в това да се създадат правила, които така и така знам, че трудно ще налагаме, защото по отношение на частните тротинетки например личните превозни средства, за които същите ограничения ще важат, контрола ще бъде много труден. Обективно също много трудно ще бъде засечено нарушение, ако да кажем с личен скутер някое лица кара с 25 километра в час в градинка или в парк. Всичко останало мисля, че беше казано от колегите, просто исках да уплътня и да кажа, че не става дума нито за ограничаване, нито за някакви забрани, за внасяне на малко ред и там където няма съзнание трябва да има и някакъв тип натиск и контрол, говори в гражданите в някакъв смисъл и в приложенията. Извинете ме, но не може и в Общите условия, прегледах на всички оператори, не са изрично посочени текстове от Закона за движение по пътищата и т.н., които са необходими за да не каже потребителят, че не е запознат, дори в едно имаше абсолютно комичен текст от типа, че не се препоръчва пил да кара, ама не се препоръчвало или нещо такова. Безумия които сега трябва да се санират по този начин.

Според мен, вървим в посока, в която не искаме да има напрежение срещу този тип превозни средства, същевременно те да спазват някакви правила и да се разширява базата им за потребление, мулти модалното

придвижване, за което смятам, че всички тук сме адвокати членовете на тази комисия.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, изключително много се възхищавам как от ГЕРБ и ВМРО винаги, когато ви изнася давате пример с чужбина, що се отнася до забрани и се чудя как веднъж не взехте пример от чужбина например, как се изгражда мащабна качествена и безопасна велосипедна инфраструктура. Давате пример, че в Париж са забранили тротинетките, а защо не вземете пример от Париж колко километра велоалеи изградиха така, че да не бъде целият град задръстен с автомобили, лесно ви е да вземате пример от чужбина касаещ забраните, но никога не взимате пример от чужбина касаещ промотиране на алтернативни форми на придвижване и намаляване на зависимостта от автомобили. Това е първо.

Второ, изключително много се радвам, че господин Прошков няколко пъти спомена, не искаме конфликт, не искаме конфликт, не искаме конфликт, ще ви дам един много конкретен пример за много сериозен конфликт между каращите тротинетки и велосипеди и пешеходците, за който общината знае повече от пет години, но не е предприела абсолютно никакви мерки въпреки, че има включително изготвен проект за решаване на този конфликт и това е велосипедната алея на тротоара на бул. „Витоша“ покрай парка на НДК, където пешеходците са забутани между дърветата и стълбовете да обикалят докато велосипедната алея е опасна и сложена на тротоара. Има одобрен проект за преместване на велосипедната алея на пътното платно, без да се премахват паркоместа, без да се ограничава kapacитета на булеварда и въпреки това нещо не е направено и това е само един от многото примери за подобен тип конфликти, за които общината

знае, за които има направени предложения, за които има изработени проекти, но очевидно няма воля господин Барбалов, Вас сега ще гледам като заместник-кмет по хиляда и петстотин неща едно, от които и транспорт, но няма очевидно воля тези решения да бъдат направени и приложени на практика така, че да се избегнат конфликти.

Моля Ви не давайте пример, наистина не давайте пример с някакви видеозаписи от паркове, какви конфликти ставали, какви инциденти ставали, защото над 50 души годишно загиват в катастрофи в София, а камерите на МВР хващат ежедневно хиляди нарушения най-фрапантните, от които излизат в една почти ежемесечна компилация, която СДВР публикуват с катастрофи от София. По същата логика да забраним и автомобилите в София, защото те също са много конфликтни и причиняват катастрофи, жертви и инциденти.

Това не може да е аргументът, това че Вие не можете да се справите с осъществяването на контрол е съвсем различно от това, че изведнъж тротинетките били най-опасното нещо са света и можело да причинят какви ли не инциденти.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Моля без лични отношения, думата е поискал Симеон Ставрев за изказване, заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Ще дам няколко лични примера преди да коментирам самият доклад. Тук на ул. „11-ти август“ или „Дунав“ не си спомням коя от двете лично ми се случи докато си прибирах детето да се спъне в една тротинетка и да чукне леко главата за щастие не я разби, което жестоко ме вбеси, както се сещате, тротинетката беше на една от фирмите, които дават тротинетки под наем. Не е редно при тротоар, който е широк не повече от 2 метра, всички знаете колко са широки тротоарите тук, и къде са поставени анти паркинг колчета и съответно колко малко място има за да се

разминат двама човека камо ли родител с дете и с тротинетка, която е спряна на диагонал. Много често ми се е случвало да ме дразнят захвърлени тротинетки навсякъде по тротоарите, включително на входа и изхода от пешеходна пътека когато се опитваш да пресечеш. Това нещо наистина не е редно, смея да твърдя 100 % от случаите, в които съм видял това нещо и те са от фирмите, които дават тротинетките под наем.

Според мен, самите те могат да регулират това, защо не го правят не знам, може би няма санкции. Самите те много добре знаят къде са им тротинетките, имат GPS, виждал съм хората, които обикалят с една кола, като моята честно казано, които ги обират, хвърлят ги вътре в колата и ги закарват някъде другаде. В този ред намисли самото позициониране от фирмите, къде ги хвърлят, къде ги слагат, къде ги поставят не е ОК, в не малка част от ситуацияите.

В друга част самите хора, които ги карат в много случаи деца под 18 години въобще не ги интересува къде ще зарежат тази тротинетка, тя ги вълнува просто да пътуват и да платят най-малко.

От друга страна, Столична община е длъжник на хората, които се придвижват по този начин с тротинетки било и с колелета, по простата причина, че Столична община не изпълнява самите се планове за изграждане на велоалеи. Тук трябва ясно да си признаем, че ако имаше велоалеи хората нямаше да карат тротинетките в парковете. Пак ще кажа, че на мен ми се е случвало някой луд човек да се опитва с 25 километра в час да ми блъсне детето в парка, защото е решил, че трябва да мине с тротинетката оттам. Общо взето в този случай най-вероятно е минал просто, защото няма откъде да мине. Може да кара по улиците, където ще влезе в конфликт с шофьорите разбира се.

В последния бюджет в капиталовата програма за велоалеи има предвидени 4 милиона, ако не се лъжа, само 1 милион лева са похарчени, доколкото виждам от отчета. И тук според мен най-големият проблем е в Столична община, която противопоставя хората, които се придвижват по един начин в случая с електрически тротинетки и в другия случай хората, които се движат пеша в паркове и на пешеходни пътеки и тротоари.

В този ред на мисли, честно казано аз съм малко объркан въобще от този доклад, но по-скоро фокуса на Столична община и на общинските съветници трябва да бъде възлагане на възможно най-много средства за проектиране и изграждане на велоалеи и на второ място, преосмисляне на паркоместата, които бяха отнети от синята и зелената зона и превърнати в едни безсмислени не работещи велостоянки, пак по лични наблюдения смея да твърдя, че обикалям голяма част от центъра, където се намират и те са абсолютно неизползваеми. По каква причина те не се използват можем да спорим, но е факт, че Столична община не е успяла да осигури необходимия брой подходящи велостоянки или велопаркинги, в които да бъдат паркирани колелата, мотопедите и мотоциклетите и дори тези електрически тротинетки, които ние коментираме, че са на абсолютно неприемливи места.

Според мен, и за това беше дискусиата при коментара на колежата Бонев, но за мен фокуса не би трябвало да бъде толкова налагане на санкции, отколкото създаване на адекватни условия хората да се придвижват, защото според не малко проучвания хората, които се качват на електрически тротинетки са хора, които са слезли от автомобилите си, което е изключително важно по няколко причини. Първо, не участват в трафика с личния си автомобил. Второ, не замърсяват въздуха. Трето, не създават шумово замърсяване.

Така че, не съм много убеден, че дори да приемем този доклад в Общинския съвет, ще има някакъв ефект от него, защото не знам колко от тези хора ще бъдат преследвани и ще им бъдат налагани санкции, за мен фокуса трябва да е в много бързо и значително подобряване на инфраструктурата, не само като възможни велоалеи и алеи откъдето да се преминава с тротинетка, но включително и велопаркинги, където да бъдат паркирани тези тротинетки, било от хората, които ги ползват, било от собственици на компаниите, които ги оперират и самите компании могат да наложат санкции за това, че те не са поставени на правилните места.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря Ви.

Заповядайте, господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Съвсем накратко, първо към твърдението, че операторите знаят много добре къде се позиционират техните тротинетки, в смисъл конкретният случай, с който колегата Прошков даде за средата на платното. При срещата при председателя Георгиев с тези организации стана ясно, че толкова точно не знаят къде се намират, защото на практика в Закона за движение по пътищата тези електрически тротинетки е забранено да се движат с човек управляващ ги върху тях, върху тротоари например, но така или иначе GPS няма как да локализира това в рамките на един, два, три метра. Така че, ако е на един метър от бордюра на пътното платно това няма как точно коректно да го разберат по техни твърдения.

Така че, тук безспорно предложението, което колегата Прошков прави с тези доклади и с по-активната гражданска позиция е един добър вариант за да може да се дисциплинират съответните оператори на този вид услуга и да не се допуска това. Категорично не съм съгласен с твърдението, че са безсмислени тези места за двуколесни, защото припомням на първо

място, че те не са само за велосипеди, както казахте, тези двуколесни всъщност са и за мотопеди, за мотори, за скутери, включително и за тротинетки. В случая, ако има по-скоро някакъв проблем е това, че ние нямахме този по-рестриктивен подход от самото начало може би, а беше обуславяно от по-малката бройка на тези тротинетки, които се предоставяха в нашия град да се случи, така както е в някои градове например, вече дори ги ограничават и като бройка, за пример любимата ни Виена, където е прието, че повече от 2000 в широкия център не могат да бъдат предоставени.

Ние и това не правим, малко препратка, че само рестриктивните режими едва ли не използваме, защото по-голямото насищане води до големи проблеми, които в един момент даже стават трудно решими от градската администрация и управа.

Във Виена също слагат такива точки и пунктове, така както в София, тук даже един пример, който Виена след София прави това нещо и там не смятам, че това го смятат за неправилно решение, но ще завърша с това, което казахте не трябва да има налагане на санкция. И за да го изясня, най-точно споделяхме или аз споделях поне Вашето мнение по този въпрос, че по-добре да се регламентират нещата без тези санкции въпреки, че тях ги има в Закона за движение по пътищата и не случайно подчертах, че през 2019 година, когато се появиха първите оператори изготвихме това първо местата около 200 за такива електрически превозни двуколесни средства.

На второ място меморандум на добра воля да се спазват ясно и коректно безопасните начини на придвижване в градската среда. Да, но примерите, които ви дадох е, че операторите понякога за съжаление не изпълняват и поетите ангажименти, защото в онова предложение още тогава е 5 километра, масово се оказа, че операторите слагат 8 километра, а разликата между това е, че Вие в парка сте на тротинетката, така както

забранява закона. Така че, нищо лошо, но е хубаво да се познават правилата и законите.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Не съм имал удоволствието да бъда на срещата с господин председателя на Общинския съвет с фирмите, ако ни беше поканил от опозицията, не знам другите колеги дали са получили такава покана, щяхме да дойдем и да разберем.

Не мога да приема твърдението, че когато разминаването би било от няколко метра, което е нормално един GPS да има такова разминаване, ако очевидно тротинетката не е на тротоара, а GPS, я показва на пътното платно още по-зле, съответно така или иначе трябва да бъде преместена оттам иначе ще бъде набутана в зелената площ или къде?

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Предлагам да спрем тези спорове и разсъждения.

Има ли още желаещи по темата тротинетки, велоалеи повече, по-малко, да ги ограничавате, личния опит да споделите и някой да го е блъснало, или тежко ПТП да има и т.н.? Няма.

Подлагам настоящия доклад на гласуване.

Моля, който е съгласен да гласува.

„За“ – 6.

„Против“ – 1.

„Въздържали се“ - 3.

Докладът се приема.

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

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

Общо гласували: в т.ч.:	10
За	6
Против	1
Въздържали се	3

Връщам председателството на господин Контрера.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Паргов.

Продължаваме със следващата точка от дневния ред.

По точка 3 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-6403/04.07.2023 г. относно приемане годишните финансови отчети и годишните доклади за дейността за 2022 година на общинските еднолични дружества с ограничена отговорност и едноличните акционерни дружества, освобождаване от отговорност на управителите и членовете на съветите на директорите, разпределение на печалбата по годишните финансови отчети за 2022 г., попълване на фонд „Резервен" и изплащане на дивиденди.

Вносител: Николай Стойнев, Антон Койчев – общински съветници и Дончо Барбалов – зам. кмет на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Барбалов, заповядайте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря Ви, надявам се, че съветниците са имали възможност да се запознаят с доклада. Това е в резултат на работа на балансовите комисии. Разгледани са финансовите отчети на всички общински дружества включително и транспорта, за което този доклад е на Вашето внимание. Тук сме с госпожа Димитрова да отговаряме, ако има въпроси по темата.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Има ли въпроси? Не виждам.

Преминаваме към гласуване.

Моля, който подкрепя доклада да гласува.

„За“ – 5.

„Против“ – 1.

„Въздържали се“ - 3.

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

Общо гласували: в т.ч.:	9
За	5
Против	1
Въздържали се	3

Приема се точката.

Преминаваме към следващата точка.

По точка 4 от дневния ред: Писмо с вх № СОА22-ВК66-11286/16/15.06.2023 г. относно Решение 802 на СОС от 27.10.2022г., Протокол № 64, точка 23 от дневния ред, по доклад № СОА22-ВК66-11286/29.09.2022г. и с оглед изпълнение на горесцитираното, съгласно т. 1 - 4 от пункт III и отчитане изпълнението на приетите мерки за подобряване на пътната безопасност.

Вносител: Дончо Барбалов – зам.- кмет на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Барбалов.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря Ви, господин председател.

С решение № 802 от 27 октомври 2022 година, Общинският съвет е приел доста експлицитно детайлен лист от мерки, които общината да прилага от гледна точка на подобряване на пътната безопасност. С моето писмо, моята информация, която съм представил е дадено обобщение точка по точка какво е свършено по отделните задачи, които са поставени от Общинския съвет, естествено трябва да имате предвид, че работата продължава и това е една снимка към момента, в който ние сме внесли доклада с господин Петров, с неговата дирекция продължаваме да работим по допълнителни мерки за пътната безопасност, като тук бих дал един пример с точка 13 – полагана на специализирана маркировка с повишен коефициент на сцепление към момента, когато сме подали тази информация още атмосферните условия не позволяваха да се полага такава маркировка, но това вече е факт, например на бул. „Сливница“ днес минах където е положена такава маркировка в червен цвят, господин Бонев може да минете да я видите, както също са положени и са поставени мантинели, колчета и т.нар. джърсите, които да разделят по-добре пътните платна в този участък, но и на много други места в града продължава поставяне на пешеходни

острови и различни мерки, които са с цел подобряване на пътната безопасност в града.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Барбалов.

Заповядайте за изказване господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, тъй като това не е доклад, а точка за сведение моля не знам може би като становище на комисията, направлението да изпрати защото за мен лично ще бъде доста интересно трите доклада от Държавната агенция по пътна безопасност за обследваните три броя кръстовища, тъй като ще ми е интересно да видя какво е установено и какви са мерките, които държавната агенция препоръчва да бъдат направени, за да проследим и тяхното изпълнение, както се твърди, че се случват в момента.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Барбалов, моля на вниманието на комисията с писмо за да можем да го предоставим като информация на всички членове на комисията.

Има ли други изказвания по тази точка? Не виждам.

Благодаря на господин Барбалов, за информацията.

Преминаваме към следващата точка.

По точка 5 от дневния ред: Предложения за подобряване на пътната безопасност на територията на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, поех ангажимент да включвам винаги точката в дневния ред в случай, че някой желае да направи такива.

Предоставил съм възможност, заповядайте господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Предложението бих могъл дори чисто като входящ номер да го дам, за да може господин Барбалов да се ориентира, но става въпрос за прекратяване на възможността за пресичане на трамвайното трасе по бул. „Константин Величков“ с леви завой през трасето в най-дългия спирков участък, там където трамваите развиват най-висока скорост и там често се случват инциденти включително с тежко пострадали мисля, че и със загинал човек. Това е предложение, което е направено мисля, че още през 2018 година, след което още няколко пъти, но до този момент не е изпълнено поставянето на буквално няколко десетки метра трамвайни ограничители така, че там да бъде прекратена възможността за пресичане на трамвайното движение. Моля, това нещо да бъде направено по най-бърз начин. Мога да ви дам входящия номер от 15 май 2023 година е изпратено предложението СОА23-ВК66-4756 и също така Ви обръщам внимание, че на 19 юни с писмо предложение с Вх. № СОА23-ВК66-5914 сме направили предложение за поставяне на светлинна сигнализация на кръстовището на ул. „Иван Шишман“ и ул. „Граф Игнатиев“, и тази сигнализация да бъде по начин сходен изградена на кръстовището на „Руски паметник“ при приближаване на трамвай особено в посока от пл. „Славейков“ към Попа, да започва да свети тази сигнализация тъй като там разстоянието, тротоара е изключително тесен, сградата е разположена на ъгъла и няма абсолютно никаква видимост за колите движещи се по ул. „Иван Шишман“ често се случва така те да навлязат в габарита на трамвайното трасе, да не видят, че

идва трамвай, да има резки спирания, да има инциденти, да има катастрофи, понеже господин Прошков говореше по по-предишната точка за видеозаписи, и в Интернет вече има записи направени от видео регистратор на трамвайните мотриси показващ поредица от инциденти точно на това място, така че ние сме направили това предложение на 19 юни, моля да бъдат взети мерки да бъде изпълнено.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Заповядайте, господин Ставрев.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Имам въпрос към дирекция „Транспорт и управление на трафика“, имате ли информация за пешеходните светофари, би трябвало да имате, но преди време мисля, че с Вас си говорихме, че в определени часове в денонощието бутоните за активиране са спрени и практически са на автоматичен режим. Това все още ли е така и ако „да“ може ли да кажете в какви часови интервали, защото повечето хора не знаят дали въобще трябва да се натиска или не?

Вторият въпрос е свързан с мое лично наблюдение на не малко места доколко това е вярно и адекватно Вие ще кажете, но много често забелязвам пешеходен светофар, при който той светва зелено, една секунда по-късно от зеления светофар за колите, които правят десен завой, съответно се получава един конфликт между шофьорите и между пешеходците, защото в момента, в който автомобилите правят десния си завой да пресекат пешеходното пресичане на улицата или на булеварда се случва вече пешеходци да са навлезли, да започват да навлизат на пътното платно и съответно шофьора се чуди какво се случва, пешеходеца също се отдръпва настрана, за да не го блъснат евентуално и тук въпроса по-скоро би бил защо не светва една секунда по-рано, а светофара за пешеходно

пресичане за да започне да пресичат пешеходците, а впоследствие колите да получат зелената светлина, която да им позволи също да пресекат, но да изчакат да минат пешеходците.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Имате ли готовност да отговорите?
Заповядайте.

ПРЕДСТАВИТЕЛ НА ДИРЕКЦИЯ „ТРАНСПОРТ И УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАФИКА“: Благодаря, ви по първия въпрос всички светофари и пешеходни светофари, които са на територията на Столична община общо взето поне да не кажа голяма цифра, но над 90 % концентрирайки всички на широкия център работят на автоматичен режим през деня, като малка част от тях след 23 часа или след 22 часа зависи от кръстовището и геометрията на самото кръстовище, може да изискват натискането на бутона или подаването на заявка от пешеходците. Как определяме тези места, където във вечерните часове трябва да има такава заявка, това са местата където пешеходците са в най-голям конфликт с транспортните потоци с други думи, ако има пешеходец, който е подал заявка и пресича, увеличава много времето за чакане на абсолютно всички други участници в движението и тези места естествено, когато е по-ниска интензивността на пешеходните потоци се въвежда такъв режим, че през тези часове да се изисква натискането на бутона, но в централните части на града и там където има концентрация на пешеходци всички са в автоматичен режим, включително и около спирки на градския транспорт за да се осигури комфорта им, общо взето политиката, която приехме в настройката на светофарните уредби е, че от една страна да се намали максимално изискването на такава заявка и от друга страна, колкото се може на повече места да бъдат включени в координираните режими на работа на останалите кръстовища около тях.

Така че, ако имате конкретни въпроси, мога да ви дам по-конкретни цифри и стойности, но като принцип на работа е това. Относно започването на светлинния сигнал за дясно завиващите преди тези на пешеходците всъщност точно в момента отново е отворена Наредбата за светлинните регулации на национално ниво от Министерството на регионалното развитие и благоустройството и всъщност последното ни становище буквално преди няколко часове го написах, нашето искане е предложение на текстове, които да задължат администраторите и тези, които управляват и настройват светофарните уредби да има такова изискване, че десният завой всъщност зеления сигнал за десния завой да започва или равно с пешеходците или по-късно, защото в момента няма такова изискване и всъщност принципа на работа на контролерите е когато защитните времена, това са минималните времена за гарантирана безопасност на всеки един участник в движението в зависимост от направлението, позволяват контролера се опитва да пусне възможно най-рано всеки един участник в движението. Когато има такова законово и по-скоро на нормативна уредба ниво те да започват в един и същи момент, тогава ще можем да ги заложим като принципна работа навсякъде в града и да не се получават такива неща, отделно не знам дали да навлизам в темата, но има конфликт и обикновено е на местата където десния завой работи в две фази. Тогава обикновено се получава това нещо, точно заради тези защитни времена. Иначе изкуствено и към момента на голямата част всъщност операторите са ограничили тази възможност, но на местата където работи в две фази там тези защитни времена са плаващи и там вече контролера чисто автоматично прави това нещо. В две различни фази на светофарната уредба има зелен сигнал за десен завой, например с ляв завой комбинирано, когато не е в конфликт.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

По тази точка има ли други коментари? Не виждам.

Благодаря Ви.

Преминаваме към допълнителната точка.

По доп. точка 1 от дневния ред: Информация по писмо с вх. № СОА23-ГР94-2125/3/20.04.2023 г. относно: сигнал от живущите на ул. „Шумако“, район „Витоша“, кв. „Симеоново“, гр. София

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, това е допълнителна точка, която е свързана с едно наше становище, което разгледахме в минало заседание. Спомнете си, че тогава след като изслушахме представители на районната администрация и по-конкретно заместник-кмета на район „Витоша“ и заместник-кмета на Столична община Джоргов, отправихме препоръки към Столичния инспекторат и към направлението на господин Джоргов.

Позволил съм си да включа точката, господин Кънев, заповядайте, тъй като предложенията, които приехме тук бяха изпълнени от Столичния инспекторат, както и от направлението на господин Джоргов, не се оказа, че самоволно улицата отново е отворена за движение. Така че, ми се иска да изясним какво всъщност се случва в този район и защо се оказва, че сме в ситуация, където става обичайно да се нарушават правилата.

В случая ще помоля и заместник-кмета и господин Джоргов да дадат информация за последните случаи, както и разбира се да получим информация за допълнителните задачи, които бяхме възложили на направление „Обществено строителство“.

Господин Кънев, заповядайте първо Вие, да ни изясните.

КЪНЕВ: Здравейте, огромни благодарности към господин Джоргов по допълнителните задачи, каквото се бяхме разбрали той го е изпълнил към районната администрация и към момента ние реализираме тази задача за 82-ра улица, която бяхме коментирали и към момента от районната администрация е това.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, до мен достигна информация, че Вие сте разпоредили улицата да бъде отворена за движение и сте разпоредили премахването на защитния насип след това на бетонните ограждения, това вярно ли е, отговаря ли на истината?

КЪНЕВ: Няма как да направя аз това нещо.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тоест, твърдите, че някой гражданин самоволно изпраца техника да отваря улица, която не е въведена в експлоатация?

В този смисъл мисля да предложа да вземете някакви мерки като район, защото ми се струва, че когато има изпълнени указания по обезопасяване на пътни участъци не е редно строителна техника, за която на всичко отгоре се подават сигнали вече и до други органи да извършват действия, които са разпоредени в случая от Столична община.

КЪНЕВ: Абсолютно съм съгласен с Вас и ако вие разпоредите ние да вземем мерки в съответните срокове, ние ще го направим, както досега.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Джоргов, по отношение на проектирането на двете важни улици, за квартал „Симеоново“.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Благодаря Ви, господин председател, както и Вие казахте след заседанието на комисията, което беше преди около месец, на два пъти бяха поставени физически препятствия да се минава през тази улица, която е улица само по регулация, единия път беше насипен инертен

материал от двете страни, впоследствие беше премахнат. През миналата седмица бяха сложени бетонови ограничители тип Ню Джърси, които по наши искания към фирмата за текущ ремонт, които към днешна дата доколкото знам са преместени и наистина не знам кой ги мести, тази улица най-вероятно е удобна за преминаване на граждани, които преминават транзитно и в същото време не е ОК за хората, които живеят на самата улица „Шумако“, която е с габарит на еднопосочна улица и наистина става транспортен хаос.

Това, което си говорихме тук и обещахме на гражданите по настояване и на Вашата комисия, ние още преди няколко седмици възложихме с две отделни възлагания събиране на изходни данни и проектиране на улиците, които всъщност са три улици – ул. „Шумако“, ул. „Мария Магдалена“ и ул. „82-ра“ като съм разпоредил веднага след като излязат изходните данни от дружествата предполагам, че по-голямата част от тях вече са излезли, общинското предприятие „София проект“ да ги работи приоритетно, така че ние до наесен да имаме готови проекти, които да могат да се търгуват при условия на неосигурено финансиране и честно да ви кажа личното ми виждане е евентуално в бюджет 2024 да бъдат заложени при осигурен финансов ресурс и ако е приоритетно за следващия Общински съвет. Така че, ние това нещо ще го свършим, но проектиране и търгуване го виждам най-рано до края на годината, до тогава улицата, има я по регулация, но просто не е реализирана, каквито са доста улици в южните квартали за съжаление под и над Околовръстното шосе.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Очевидно вече сме в точка „Разни“

Колеги, моето предложение е отново да потвърдим становището си от миналото заседание и да окажем на компетентните институции да не

допускат в този участък движение, тъй като той не е въведен в експлоатация и да бъдат възстановени преградните мерки, които са били взети по препоръка на комисията.

Ще изпратим указания до Столичен инспекторат, до района и разбира се до направлението на господин Джоргов.

Имате ли други предложения?

Заповядайте.

.....: Бих искал да помоля председателя на комисията да се сезира и за другите незаконни изходи, да направите една много кратка разходка между Симеоновско и Околовръстния път до ИКЕА и обратно, просто разгледайте.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, ще Ви бъда благодарен, ако Вие ни изпратите информация иначе и от двете страни на Околовръстния път за съжаление се допускат подобри действия в други столични райони.

По точка 5 от дневния ред: Разни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, имате ли въпроси в точка „Разни“? Няма.

Закривам заседанието.

(Председателят закри заседанието в 15.55 часа.)

Изготвил:	ЮЛИЯ ПАШАЛИЙСКА - главен експерт
Председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност	КАРЛОС КОНТРЕРА (II)
Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност	ЗАФИР ЗАРКОВ (II)
Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност	КАЛОЯН ПАРГОВ (II)

Протоколът е изготвен на 11.07.2023 г.

