



ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ПРОТОКОЛ 36

от заседанието на Постоянната Комисия по транспорт и пътна
безопасност

проведено на 11. 01.2021 г.

Днес, 11.01.2021 г. от 14:30 часа, онлайн, чрез платформата CISCO Webex Meeting и излъчвано във фейсбук страницата на СОС се проведе 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 присъстват 9 общински съветници, поради което заседанието може да бъде проведено.

Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

Гласуване на дневния ред:

Поименно гласуване:

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо гласували:	9
В т.ч.:	
За	9
Против	няма
Въздържали се	няма

Приетият дневен ред е приложен към протокола. Приложение № 2.

По т. 1 от дневния ред:

Относно: Доклад вх. № СОА20-ВК66-11028/21.12.2020г. относно намерение за поемане на дългосрочен дълг с Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) за финансиране изпълнението на проект „Устойчива градска мобилност. Изграждане и реконструкция на основни артерии от кръгово- радиалната мрежа на гр. София с вносителите Дончо Барбалов- зам.-кмет на СО и д-р инж. Ангел Джоргов- зам.-кмет на СО

Г-н Контрера дава думата на зам. кмета: г-н Джоргов да представи Доклада.

Г-н Джоргов обяснява, че става въпрос за намерение за поемане на дългосрочен дълг, като финансовите параметри 60 милиона евро за 20 години, които са подробно описани в доклада. Основно става дума за заем за изграждане на 15 на брой инфраструктурни проекта от кръгово радиалната схема на град София. Проектите са 15 на брой. Г-н Джоргов изброява всички проекти, включени в доклада. Основна опорна точка по избора на тези обекти, е че те са важна част от стратегическата инфраструктура на града и да имат реална възможност да бъдат изградени в този период.

Г-н Контрера дава думата на г-н Борис Бонев. Той обяснява , че това е от онези доклади, които предизвикват в него много смесени чувства, първо защото той генерално напълно подкрепя взимането на инвестиционни заеми за изграждане на инфраструктурата на София. Той смята, че има нужда от сериозни инвестиции, така че всяка една стотинка допълнително, която се даде за изграждане на рингове, ремонт на трамвайни трасета и разширение на улици е повече от добре дошла. В тази връзка той абсолютно приветства, че най-сетне ще се прибегне до сключването договор, при обективно погледнато добри условия от банката. Той обяснява, че това, което го притеснява, е по отношение на случването на този инвестиционен заем. Всяка година се повтаря същия принцип на работа с бюджета на София. Управляващите от ГЕРБ предлагат нещо, търсят становища, търсят мнения, търсят обратна връзка, опозицията дава мнение, становище и обратна връзка и нито запетайка, дори не се променя след това. Той обяснява , че е изпратил становище с конкретни забележки по доклада за заема ,с конкретни предложения и нищо от това не е било взето предвид. Той казва, че не знае как се очаква да подкрепи приемането на този доклад и в крайна сметка, ако управляващите за толкова важни теми не търсят консенсус за постигането на общи цели , е редно сами да си го гласуват и сами да си носят отговорността за случването на целите в него.

Г-н Бонев, обяснява , че него го притесняват няколко неща. Първото, е че голяма част от проектите, които са предложени са остарели с остарели проекти, които много често преповтарят съществуващото положение и по никакъв начин не взимат предвид съвременните разбирания за устойчива градска мобилност за устойчива на градската среда. Това би било много сериозен проблем, ако инвестираме милиони в преповтаряне на същите урбанистични грешки. Също така не става ясно, откъде ще се намерят допълнителните средства за завършване на тези обекти. 258 милиона е общата стойност на всички записани проекти , като заемът е за по-малко от половината от тази стойност. Не е

предоставена конкретна информация, от къде по години ще дойдат тези допълнителни липсващи средства. Друг сериозен проблем е, че има нелогична етапност на част от проектите, които са записани. Конкретно "Тодор Каблешков" и "Източна тангента"- заради тази нелогична етапност ще се допусне същата грешка, която беше допусната при изграждането на платното по "Тодор Каблешков" на трамвайното трасе. Страничните перони бяха оставени за по-нататък, което означава че само след година-две, когато се изгражда това трамвайно трасе, ще се налага разбиване на положен асфалт и разбиване на ново направен обект. Това нещо е запазено като тертип на работа и в работата на продължението към "Черни връх". Също и в продължението на "Източна тангента" където не се включва този този кратък участък, който е разделен на два етапа, като в първия не се включва изграждането на така важния пътен възел с "Владимир Вазов". Друг проблем, е че абсолютно никъде не се споменава за велосипедни алеи. От транспортна гледна точка тази велоалея няма абсолютно никакво значение за велосипедния транспорт на София. Тя е изцяло рекреативна, поради факта, че проектите са остарели, всъщност е пропусната възможността за изграждане на велосипедни алеи, разширението и изграждането на тези, които са заложили в плана. Друго нещо, което отбелязва като проблем, касае трамвайното трасе по "Тодор Каблешков", което е предвидено да бъде споделено с автобусно трасе, което изисква реконструкция на релсовия път- съответно разлика в СМР и количествените сметки. Това нещо също не беше по никакъв начин отбелязано. Също смята, че трябва да се включи и проект за цялостен ремонт на булевард Цар Борис III. Г-н Джоргов отговаря, че по отношение на твърдението, че са остарели проектите- всички те се проектират в момента, има само един по остарял проект и това е проектът по "Александър Стамболийски", който в момента се актуализира. Основните проекти по заема в монета се работят, така че не са остарели. От гледна точка, че няма велоалеи, именно проектите, които се споменават, са предвидени велоалеи. Относно бул. "Цар Борис III и нуждата му от ремонт- има работна група, която ще излезе с решение, дали той да остане с паваж или не, чак след това решение може да се коментира как и кога ще започне неговия ремонт. Относно споделеното движение -по бул. "Каблешков" се предвижда проектът да има възможност автобусите да се движат по особеното трасе. И по бул. "Кутев" и по бул. "Каблешков" още с изграждането да бъдат достатъчно широки пероните на трамвайно или трамвайно-автобусно трасе.

Г-н Карлос Контрера коментира, че в началото м. февруари би могла комисията да направи заседание, в което да се предостави информация, тоносно дейностите по по-големите проекти.

Г-н Бонев коментира, че да има работна група, която обаче от доста време не е заседавала. Той обяснява, че работната група има спънки в момента от страна на Националният институт за недвижимо наследство, които трябва да бъдат много бързо препревъзможнати, защото няма как един от основните входно-изходни булеварди на София -"Цар Борис" III да продължава да бъде генератор на шум на прах. Там ремонтът е задължителен и Столична община може доста повече да направи, за да се случи това нещо по-бързо. Той смята, че трябва

Цар Борис Трети да бъде включен в проект. Той коментира за Източна тангента, ще се получи ситуация, в която направеното кръстовище на ниво терен, ще трябва да бъде разрушавано, за да се прави предвиденото в проекта кръстовище на две нива при бул. "Владимир Вазов" по отношение на трамвайното трасе. По същия начин тази грешка е предвидена и за продължението на "Тодор Каблешков", тъй като трамвая е в отделен етап, тоест в случая, няма как да разчитаме на това, дали отчуждителните процедури ще вървят по план или няма. Трябва организацията и планирането да бъде направено, така че да не се допуска в един същи участък, направени обекти, да бъдат разрушавани, когато се пристъпи към изпълнението. Това е изключително важно, но най-важно, е че нито едно от предложенията, които са дали не е било обсъдено и включено, дори в резервния списък по този заем. Интересно, е как се очаква да се получава подкрепа за толкова важни за София проекти, тогава когато по никакъв начин управляващите не демонстрират, че сте склонни да приемат идеи, предложения и на опозицията.

Г-н Панев взема думата и обяснява, че лихвата, ако тя е фиксирана за целия период е чудесно ,а и това е големия въпрос всъщност. Той обяснява, че иска да види повече инвестиции в инфраструктура за алтернативни на автомобилния транспорт форми на придвижване. В проектите се виждат малко ремонти на трамвайни трасета, идеята е да не се стимулира автомобилния транспорт, могат да се подменят тротоарите в София, да се изградят нови пешеходни зони, изкупуване на терени в паркове, с две думи могат да се решават тези екологични проблеми, вместо да се строят нови пътища.

Г-н Ставрев взема думата и обяснява, че и той е със смесени чувства към Доклада и ще се опита да маркира няколко неща.

Първо нещо, което го притеснява сигурни ли сме, че всичките отчуждения са завършени по бул."Копенхаген" и ще можем ли да го започнем строителство скоро? За "Източна тангента" - при нейното изграждането преди много години е бил изграден доста сериозен пътен възел, от който до самия булевард "Вазов" остава малко. Би могло, дори да не се разделя на две части, буквално се направи връзката от "Ботевградско шосе" през бул. Вазов директно на Северна Скоростна тангента- това със сигурност ще облекчи донякъде "Левски" Г и В, но да се има предвид, че предстои изграждане на разширението на третия метродиаметър. Ако ако бъде изградена връзката възможно най-скоро, ще помогне за облекчаване на трафика в района, така че коментарът му е за източна тангента, дали е възможно бързо да се направите и всъщност предвижда ли се това да облекчи трафика покрай третия метродиаметър.

Друго нещо, което го притеснява, е че ако Източната тангента се довърши до "Ботевградско шосе" оттам нататък покрай "Христо Ботев" квартала, където има много легнали полицаи и това ще докара още допълнителен трафик между летището и Ботевградско шосе, така че тука решението по-скоро да се продължи "Източна тангента" към "Четвърти километър" и към "Червено знаме", но не се вижда предвидено.

За бул. "Тодор Каблешков" много сериозно го притеснява следното: между България и Черни връх връзка със Симеоновско е добре, обаче предвид бъдещето изграждане на Околовръстно шосе между Бъкстон и Люлин , бул.

Каблешков би се превърнал в алтернатива на трафика, който може би донякъде ще бъде затруднен. Не вижда нищо да се споменава за довършване на отсечката между бул. Цар Борис Трети и бул. България. Той допълва, че в предизборната карта на г-жа Фандъкова са споменати няколко много важни обекта, които той не вижда в този инвестиционен заем. Учудва се, защо тази връзка между летището и Околовръстно шосе, която то ще даде алтернатива и на Цариградско шосе и на Ботевградско шосе. Не вижда продължение на булевард бул. "Илиянци", който да се свърже със Северна скоростна тангента, където има огромен пътен възел, който е неизползваем и това ще е алтернатива на бул. "Рожен". Не вижда пробива от Сточна гара до Централна гара. Не вижда нищо споменато за Обелско шосе.

Г-н Паргов взима думата и обяснява, че доклада има 2 аспекта. Първият е финансовият аспект, свързан с договора относно лихвата и условията по заема, в което не вижда нищо притеснително, даже напротив. Вторият въпрос е свързан по отношение на обема на заема и обема на работа, която трябва да се свърши с този заем от гледна точка на целта, която се поставят индикативните обекти. Той обяснява, че вижда, че възникват въпроси и дискусии и предложения, които и останалите от комисията поставиха. Той припомня нещо, което групата на БСП преди вече повече от 5 години поставя в центъра като политика в бюджетизирането на цялата програма на Столична община. Приоритетно последните 30 години СО се грижи за основните артерии на града, по няколко пъти през малък период от време се извършват ремонтни дейности, преасфалтиране и други. Трябва да се обърне внимание на кварталите, за това доколко може да се влезе навътре и да се оправят малките квартални улици. Уличната мрежа на град София е около 2000 в километри, които включват и основни артерии, както квартални улички. В лицето на управляващите се прие максима за малките квартални улички да се отделят между 30 и 50 милиона. Образно казано за оправянето на тези улици изчисляват, че трябва доста време за да можем да отремонтират, така че улиците да бъдат на нужното европейско ниво, което заслужава София. Той счита, че тези пари са видимо недостатъчни. Тук се поставя въпроса, дали тази разлика от 80 до 140 милиона лева ще могат да бъдат осигурени в ежегодните бюджети. За първа година няма рамка на бюджета. Благодарни, че е прието предложението му - да се разгледа във финансовата комисия рамка на бюджета. Счита, че винаги от БСП са защитавали тезата, че за мащабните проекти, трябва и средства, в случая големият проблем е за какво да похарчим тези пари, вече чухме от Господин Панев определени виждания. Но, ако тези пари са предвидени за инфраструктура, г-н Паргов счита, че може да се започне с изпълняване на ангажимента, който всички са дали - да се пристъпи към оформянето на кварталите, мястото където ние живеем, защото със сигурност може да се намерят и други средства за част от тези обекти, които се предлагат в проекта. Г-н Контрера взема думата и обяснява, че лично за него е важно да бъде подкрепен докладът, защото действително това е политика към реализиране на инвестиции. За част от обектите той многократно в миналия мандат също е предлагал да бъдат разработвани и да се осигури финансиране и по-конкретно за „Източна тангента“ и за булевард „Копенхаген“. Там трябва да се отчуждят

първо около 80 декара за да се реализира тази връзка, но смята, че поетапно чрез отчуждаване и изкупуване би могло да се свърши това в настоящата година и може би в следващата да започне реално реализацията на тази важна връзка. Той смята, че „линейният парк“, за който говори г-н Бонев не се връзва по никакъв начин със съществуващото на доклада, той бил поставил въпроси за други обекти, които ги няма в доклада – „Чепинско шосе“ и „Челопешко шосе“- важни обекти, които осъществяват връзките със северните части, а в момента са силно натоварени.

Г-н Виктор Чаушев взема думата и обяснява, че има конкретни коментари, които са по проектите. На първо място за булевард „Копенхаген“- не вижда в него да е предвидено изграждането на трамвайното трасе и дооборудването и дострояването на токоизправителната станция „Горубляне“ за захранване на това трасе.

Също така булевард „Рожен“ и предвидения там ремонт и тежкото състояние на трамвайното трасе по булевард „Илиянци“, което захранва с трамвай участъка. Той смята, че този участък също трябва да бъде предвиден за реконструкция, защото е в окаяно състояние.

Следва бул. „Каблешков“ и участъка за трамвайното трасе трябва да бъде захранено отнякъде и за него най-вероятно трябва да се изгради токоизправителна станция, което би следвало да бъде предвидено в проекта. Относно проектите те трябва да бъдат съобразени с приетата наредба 2 от 2017 година и предвидените в нея съвременни урбанистични решения. Ще се поеме ли такъв ангажимент да се съобразят с нея? И последно нещо- е с тези проекти не е предвиден предвидено почти нищо реално за хората, които живеят на север от северната скоростна тангента. Булевард „Рожен“ и булевард „Илиянци“ трябва да имат продължение на север след пътните възли, които да се свържат с шосето за „Нови Искър“ и с улица „Лазар Михайлов“.

Дава се думата на г-н Зографски. Той обяснява, че за част от проектите отсъства работно проектиране, докъде са отчуждителните процедури. На бул. „Филип Кутев“ се прави грешка, както и по бул. „Каблешков“- залагат се пътните платна без трамвайното трасе. За бул. „Рожен“ – Той е събирателен за всичките дефицити, за които се говори, защото там няма или поне няма актуален и добър проект- трамвайвайното трасе е сгрешено, има проблеми и в пътната част на проекта, трябва да се препроектира. Друг проблем е и неочуждените терени около него. За споделеното трамвайно трасе- нямаме готовност и изменението на тези проекти, до каквато и да е посока, означава различна количествено-стойностна сметка, тоест се предава списък с обекти, на които не им знаем реалната цена. И най –важното- вижда се, че в доклада има абсолютно еднакъв текст и съдържание, от това което беше публично представено преди месец. Написани са подробни становища от „Спаси София“ с конкретно описани всички тези дефицити и са били описани и подадени допълнителните обекти за финансиране, но не са били отразени или включени. Проектите не са били обсъдени с районни кметове и обществото.

Г-н Барбалов взема думата и обяснява, че по отношение на лихвата – тя е фиксирана и индикативна, при всеки транш, се подава индикативна лихва, която може да се приеме, може да не се приеме, но на практика това е тяхната

цена на финансирането към момента, от тази гледна точка било изгодно, колкото може по-бързо да изпълним този проект. Относно структурата и дългът на СО - имат стратегия за дълга на Столична Община за периода 2019 2023 година, която ако някой не е запознат с нея може да се намери на страницата на Столична община, където стриктно се следва. Разчетът, който е направен за този заем, който сега се разисква и предлага е до 2040 година, че в нито една от годините, отчитайки и сега вече поетите в момента заеми, изплащането няма да надвиши 8% от приходите на общината за текущата година.

Г-н Бонев има процедурно предложение:

Докладът да бъде отложен, за да могат включени проекти , предложени от опозицията.

Г-н Контрера подложи предложението на г-н Бонев на гласуване.

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	5
Против	7
Въздържали се	няма

В резултат на проведеното гласуване, комисията реши:

Не приема предложението на г-н Бонев за отлагане на Доклада.

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

9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	за
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

Г-н Контрера подложи Доклада с проекта за решение на гласуване.

Комисията гласува доклада с предложения проект за решение.

Общо гласували: в т.ч.:	13
За	7
Против	1
Въздържали се	5

В резултат на проведеното гласуване, комисията реши:

Приема доклада с предложения проект за решение.

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

По т. 2 от дневния ред:

Относно: Доклад вх. № СОА20-ВК66-10344/03.12.20г. относно частична промяна на тролейбусните маршрути и експлоатационните им параметри във връзка с пускането в експлоатация на третия метродиаметър и оптимизиране на разписанията им, с оглед по-качествено обслужване на пътниците.

Г-н Ставрев представя доклада. Той обяснява, че с оглед на разширението на трети метродиаметър между Красно село и Хаджи Димитър, с който се прави нова и удобна, бърза транспортна връзка с обществен градски транспорт, те предлагат частична промяна на тролейбусни трасета, така че да може да се оптимизира разписанието на електротранспорта и хората да могат да използват по-удобно, както третия метродиаметър, така и тролейбусите като да правят по-смислена връзка помежду си.

Промяната е по 2,3 и 9 тролейбусни линии.

Г-н Виктор Чаушев дава подробно описание на описаните в доклада маршрути и промените им. Той обяснява, че е получено и положително становище от район „Витоша“.

Г-н Зографски коментира, че положителните страни на доклада са тролейбусите номер 2 и 9 да си разменят първоначалните спирки-балансиране на линиите, но намаляването на колите по линия 1 не е добра идея, за номер 3 трябва да се намери по-удачен вариант, във връзка с маршрута ѝ. Има 3 маршрута на тролейбусната мрежа без движение: Линия- „Банишора“, Стоянка „Левски“- трябва да се преосмислят маршрутите.

Г-н Контрера подложи Доклада с проекта за решение на гласуване.

Комисията гласува доклада с предложени проект за решение.

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	3
Против	няма
Въздържали се	9

В резултат на проведеното гласуване, комисията реши:

Не приема доклада с предложени проект за решение.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	Въздържал се
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	Въздържал се
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	Въздържал се
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	Въздържал се
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	Въздържал се

6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	Въздържал се
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	Въздържал се
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	Въздържал се
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	за
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	Въздържал се

По доп. т. 3 от дневния ред:

Доклад с вх.№СОА20-ВК66-4967/3/16.09.20г. относно Наредба за изменение и допълнение на „Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община (приета с Решение № 178 по Протокол № 51/05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет)“

Писмо с вх. № СОА20-ВК66-4967/15/08.01.21г. относно нов проект на решение към доклада.

Г-н Панев представя доклада с новия проект на решение.

Той обяснява, че са се съобразили със становището на „Метропилитен“ ЕАД за пиковите часове в делничните дни.

Г-н Бориславов прави следното предложение за изменение и допълнения на предложени нов проект на решение.

„В чл. 13(1) т.4 текстът „...с изключение на делничните дни между 07:00 и 10:00 и между 17:00 часа и 20:00...“, да придобие следния вид:“ в делничните дни до 07:00 и след 20:00.....“

Г-н Панев коментира, че предложението е съвсем минимална промяна, това е козметична промяна, която няма да донесе търсения ефект.

Г-н Контрера подложи предложението на г-н Бориславов към Доклада за изменение и допълнение на проекта на решение, на гласуване.

Комисията гласува предложението за изменение и допълнение на проекта на решение.

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	9
Против	3
Въздържали се	няма

В резултат на проведеното гласуване, комисията реши: **приема предложеното изменение и допълнение в предложения проект за решение.**

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

Г-н Контрера подложи Доклада, с коригирания проект за решение, на гласуване.

Комисията гласува доклада с предложени проект за решение.

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	8
Против	няма
Въздържали се	4

В резултат на проведеното гласуване, комисията реши: **приема доклада с предложени проект за решение.**

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

По т. 3 от дневния ред:

Относно: Подписка с вх. № СОА20-ГР94-4617/18.09.20г. относно организацията на движение на бул. "Цариградско шосе" при спирката на пл. "Орлов мост" № 1 на пешеходци и автомобили в участъка от ул. „Виктор Юго“ до спирката на градския транспорт с вносител Лидия Генова- гражданин.

Г-жа Генова представя исканията си , подробно описани в Писмото- подписка.

Комисията се обедини около становището:

Въз основа на състоялите се разисквания ПК по Транспорт и пътна безопасност възлага на зам. кмета на направление „Транспорт и градска мобилност“ към Столична община и на кмета на район „Средец“ да бъде извършена проверка във връзка с:

- организация на движението на ул. „Загоре“
- искане относно възстановяване на знак при пешеходен подлез на ул. „Загоре“;
- искане относно заличаване на паркоместата пред пешеходен и рампен вход на подлез на ул. „Загоре“;
- законосъобразността на поставения знак в началото на ул. „Виктор Юго“
- искане относно ограничаване на достъпа на автомобили по тротоара на от ул. „Виктор Юго“ в посока площад „Орлов мост“ и съществуваща спирка;

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15:30 ч.

Изготвил:

**Йоанна Цанкова-
младши експерт П**

**Председател на
Постоянната Комисия по
транспорт и пътна
безопасност**

Карлос Контрера П

**Зам.Председател на
Постоянната Комисия по
транспорт и пътна
безопасност**

Зафир Зарков П

**Зам.Председател на
Постоянната Комисия по
транспорт и пътна
безопасност**

Калоян Паргов П

11.01.2021 г.