



СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, <http://www.sofiacouncil.bg>ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО МЕСТНО САМОУПРАВЛЕНИЕИ НОРМАТИВНА УРЕДБА**ПРОТОКОЛ № 37****от заседанието на Постоянната комисия****по местно самоуправление и нормативна уредба,****проведено на 12.11.2025 год.**

Днес, 12.11.2025 г., в зала 2, ет. 2, ул. „Московска“ № 33 се проведе заседание на ПК по местно самоуправление и нормативна уредба, което бе излъчено онлайн във Фейсбук (Facebook) страницата на СОС. Заседанието беше открито в 16:00 часа от г-н Иван Виделов – председател на Постоянната комисия по местно самоуправление и нормативна уредба. При направената проверка на кворума беше установено, че присъстват 6 общински съветника. Отсъстват г-н Александър Александров, г-н Стефан Марков и г-н Деян Николов.

Председателят представи проекта на дневния ред. Предложи т. 1 и т. 2 да се станат последни, съответно – т. 6 и т. 7 и да се разглеждат съвместно с останалите комисии, а т. 5 да се гледа първа по ред. Дневният ред бе подложен на гласуване с така направените предложения.

Гласуване на дневния ред

Общо гласували:	6
За	6
Против	няма
Въздържали се	няма

Поименно гласуване на дневния ред:

1.	Иван Виделов	за
2.	Стефан Марков	--
3.	Александър Александров	--
4.	Росица Николова	за
5.	Марта Георгиева	за
6.	Христо Копаранов	за
7.	Димитър Петров	за
8.	Румен Александров	--
9.	Деян Николов	--

Въз основа на гласуването комисията реши:

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

По т. 5 от дневния ред:

Доклад, вх. № СОА25-ВК66-9290/23.10.2025 г. за даване на съгласие за сключване на споразумение между Столична община и Нов български университет за осъществяване на сътрудничество с Ноу-хау център за алтернативни грижи за деца към университета

Г-жа Н. Бачева- зам.-кмет на СО посочи, че целта на доклада е сключване на споразумение между Столична община и Нов български университет за обучение на специалисти от социалните услуги, предоставяни от Столична община, за придобиване на „меки“ умения, както и да се провежда супервизия на замесените лица, която ние по закон сме длъжни да провеждаме. Столична община не поема финансов ангажимент

Въз основа на състоялите се разисквания по доклада комисията прие следното решение:

Комисията подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Гласуване по т. 5 от дневния ред

Общо гласували: в т.ч.:	6
За	6
Против	няма
Въздържал се	няма

Поименно гласуване по т. 5 от дневния ред:

1.	Иван Виделов	за
2.	Стефан Марков	--
3.	Александър Александров	--
4.	Росица Николова	за
5.	Марта Георгиева	за
6.	Христо Копаранов	за
7.	Димитър Петров	за
8.	Румен Александров	за
9.	Деян Николов	--

По т. 3 от дневния ред

Доклад, вх. № СОА25-ВК66-9725/06.11.2025 год., за промяна в структурата и числеността на администрацията на Столична община

Секретарят на Столична община изтъкна, че предложените промени са с оглед съобразяване изискванията на Закона за администрацията. Предлага се създаването на инспекторат за противодействие на корупцията, тъй като сме задължени със закон да го направим. Използваното досега терминът „направление“ не намира нормативна уредба, предлага се създаването на сектори, но дава възможност за секторно организиране на администрацията. Свързано е с това всеки сектор да отговаря провеждането на сходни политики. Най--съществената структурна промяна е в разделението на НАГ на направление главен архитект и направление „Градско планиране и развитие“

Направление „Обществено строителство“ – досега задълженията са пръснати в различни направления, предлага се направлението да обедини всички задължения, свързани със строителството. Направлението ще изпълнява одобрените инфраструктурни проекти. Дирекция „Инвестиционно отчуждаване“ се предлага да премине към това

направление. С оглед проследяване на процесите. В „транспорт и градска мобилност“, сега дирекция „УАТ“ се занимава със светофарите, поддръжка на осветлението, маркировката. Част от задълженията, свързани със строителство, преминават към това направление. В направление „Околна среда“ се създава звено за управление на минералните води. В направление „Култура, образование, спорт и младежки дейности“ се предлага отделяне на културата и обособяването ѝ с туризма в отделно направление. Предлагат се промени в дирекция образование, свързани с изпълнение на стратегически задачи. Здравеопазването се предлага да премине от направление „Финанси“ към направление „Социални дейности“. Ново направление „Сигурност“ се предлага на пряко подчинение на кмета. В направление „Финанси“ се предлага създаване на нова дирекция „Финансови инструменти и анализи“. В направление „Информационни технологии“ се създават 2 дирекции с оглед основните задачи пред него.

Арх. Р. Николова, г-н Хр. Копаранов, г-н Ст. Марков направиха бележки, поставиха въпроси по доклада. Изтъкна се липсата на посочване на бройки в отделните звена. Постави се въпросът за съгласуваност на структурата с други ведомства, предвид практиката. Къде се намира Столичният инспекторат в структурата на Столична община. Коментар направи г-н Р. Александров относно 31 нови ръководни длъжности и 2 нови зам.-кмета. Коментар относно необходимостта на визия и анализ при структурата на администрацията направи г-н Цв. Петров- Председател на СОС. Реплика към г-н Цв. Петров направи г-н Йордан Тодоров – общински съветник, който попита къде отива досегашната дирекция „Европейски политики“. Г-н Д. Петров- общински съветник похвали предложената структура. Г-жа Яна Георгиева отговори на въпросите.

Въз основа на състоялите се разисквания по доклада комисията прие следното решение:

Комисията не подкрепя доклада с приложения решение.

Гласуване по т. 3 от дневния ред

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

Поименно гласуване по т. 3 от дневния ред:

1.	Иван Виделов	Въздържал се
2.	Стефан Марков	Въздържал се
3.	Александър Александров	--
4.	Росица Николова	--
5.	Марта Георгиева	за
6.	Христо Копаранов	за
7.	Димитър Петров	за
8.	Румен Александров	Въздържал се
9.	Деян Николов	--

По т. 4

Доклад, вх. № СОА24-ВК08-16624-(4)/04.03.2025 г. и допълнение СОА25-ВК08-16624/1/31.10.2025 г., относно приемане на Правилник за изменение и допълнение на Правилника за организацията на дейността на Общинско предприятие (ОП) „Столично предприятие за третиране на отпадъци“ (ОП СПТО) към Столична община

Докладът бе представен от г-н Емил Димитров – директор на дирекция „Планиране и управление на дейностите по отпадъци “ и г-н Николай Савов – Директор на СПТО, като обхваща 2 теми: включване на материали, които се ползват и сега от СПТО, но досега документално не са прехвърлени на предприятието, и промяна в структурата.

Въпроси относно предвижданията за обслужване на други райони постави Стефан Марков. Г-н Николай Савов подробно информира комисията как предприятието разпределя персонала при събиране на отпадъците в районите с прекратени договори, за извършената оптимизация, предизвикана и от ситуацията, за мерките, които са предприели и за предстоящите стъпки.

Въз основа на състоялите се разисквания по доклада комисията прие следното решение:

Комисията подкрепя доклада с приложения решение.

Гласуване по т. 4 от дневния ред

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

Поименно гласуване по т. 4 от дневния ред:

1.	Иван Виделов	за
2.	Стефан Марков	за
3.	Александър Александров	--
4.	Росица Николова	за
5.	Марта Георгиева	за
6.	Христо Копаранов	за
7.	Димитър Петров	за
8.	Румен Александров	за
9.	Деян Николов	--

По т. 6

Доклад, вх. № СОА22-ВК66-2190-(9)/06.11.2025 г. относно отмяна на Решение № 631 на Столичен общински съвет от 24.07.2025 г., и приемане на ново решение за създаване на Консултативен съвет по политиките за младежта към кмета на Столична община и на нов Правилник за организацията и дейността на Консултативния съвет по политиките за младежта

Вносителят Цв. Петров информира комисията, че след приемане на Решение № 631 от СОС в качеството си на председател на СОС е получил становище от проведена среща от м. юли 2024 год. от дискусия, в която са участвали представители на НПО, работещи с младежи, след това е обсъдена възможността за подобряване работата на консултативния съвет. Проведени са три срещи, в резултат на което се предлага този съвет да се председателства не от лице от администрацията или общински съветници, а от представител на младежите. Предлагат се и промени в комисията, която номинира представители на организациите, като се включват и младите хора. Предвижда се качване на сайта на заседанията на съвета с цел публичност. Даде вече добри примери в тази посока – този в Карлово. Вярва, че София ще даде добър пример с тази промяна.

Коментар по доклада направи Стефан Марков относно досегашните пречки в работата на съвета. Председателят на СОС отговори, че няма пречки, а стремежът е младите хора да получат възможност за по-голяма изява.

Въз основа на състоялите се разисквания по доклада комисията прие следното решение:

Комисията подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Общо гласували: в т.ч.:	6
За	4
Против	няма
Въздържали се	2

Поименно гласуване по т. 6 от дневния ред:

1.	Иван Виделов	за
2.	Стефан Марков	Въздържал се
3.	Александър Александров	--
4.	Росица Николова	за
5.	Марта Георгиева	за
6.	Христо Копаранов	--
7.	Димитър Петров	за
8.	Румен Александров	Въздържал се
9.	Деян Николов	--

По т. 7

Доклад, вх. № СОА25-ВК08-17375/06.11.2025 г. относно създаване на Координационен щаб за събиране и транспортиране на отпадъци, почистване и поддържане на улици в район „Подуяне“, СО

Г-н Кристиян Христов –кмет на район „Подуяне“ поясни, че към момента районът не разполага нито с хора, нито с техника да реагира при реалната възможност районът да остане без сметосъбиране. Искане се 8 души да бъдат назначени в дейност „БКС“. Има друг доклад за техника. На територията на района има 14 подлеза, което ще е предизвикателство сметосъбирането и снегочистването.

Ив. Виделов постави въпроса относно евентуалното дублиране на дейности с тези, предложени от СПТО в предходния доклад. Г-н Д. Петров попита тези 8 бройки как ще бъдат уплътнени, ако криза не се появи, те съвместяват ли се от наети вече лица. Кр. Христов отговори, че са изцяло нови бройки, предвид липсата на какъвто и да е капацитет в района. Ст. Марков изтъкна, че поначало не е работа на районните кметове да се занимават с тази дейност.

Въз основа на състоялите се разисквания по доклада комисията прие следното решение:

Комисията подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Общо гласували: в т.ч.:	7
За	4
Против	няма
Въздържали се	3

Поименно гласуване по т. 6 от дневния ред:

1.	Иван Виделов	за
2.	Стефан Марков	Въздържал се
3.	Александър Александров	--
4.	Росица Николова	за
5.	Марта Георгиева	за
6.	Христо Копаранов	--
7.	Димитър Петров	за
8.	Румен Александров	Въздържал се
9.	Деян Николов	--

Съвместното заседание на ПК по МСНУ, извънредно за ПК по ТПБ и ПК по ФБ, продължи в 18,05 часа. Протоколът по т. 1 и т. 2 е изготвен въз основа на стенографски запис.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Преминаваме към точка 1 и точка 2 от дневния ред, които са с идентичен предмет.

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. относно приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организацията на движението на територията на Столична община, с вносител: Борис Бонев, Емилия Ангелова, Андрей Зографски, Росица Николова, Гергин Борисов, Пламена Терзирадева, Христо Копаранов и Стефан Спасов – общински съветници

По т. 2 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА25-ВК66-8005/23.09.2025 г. относно приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, с вносител: Васил Терзиев – кмет на Столична община, Цветомир Петров – председател на Столичен общински съвет, Симеон Ставрев, Димитър Петров, Димитър Димитров и Грети Стефанова – общински съветници

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Постигнали ли сме съгласие да бъдат обединени в един доклад?

Господин Ставрев, заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ – общински съветник: Колеги, докладът касае увеличаване на цените в зоните за паркиране плюс увеличаване на обхвата на зоните. Буквално до преди малко работихме с колегите от „ЦГМ“ и с другите колеги от „Спаси София“ и още други колеги от СОС, общо взето всички отговорни. За да стигнем до един проект за решение на въпросния доклад, защото мислим, че той е изключително важен и касае доста софиянци.

Най-просто казано доклад, който вкарва нови квартали в Зелената зона, като всички квартали на юг до бул. „Тодор Каблешков“, „Сердика“, район „Изгрев“, по предложение на районните кметове на „Подуяне“, на „Студентски град“ вкарваме Зелена зона и там и части от зелената зона стават синя зона.

Окрупняват се по предложение на „Спаси София“, което напълно подкрепям, подзони се окрупняват в по-големи подзони и колегата може да разкаже. Въвежда се уикенд зона в Банкя, защото имаме становище постъпило от районния кмет, който иска

такова нещо и може би това, което вълнува най-много хората са работното време и цените. Синята зона започва да работи и в неделя. Зелената зона няма да работи само в неделя, а работното време по предложение на колегите от „Спаси София“, което може би е по-разумното предложение е да започва да работи от 9.00 часа до 21.00 часа, което ще позволи първо на хората, които основно карат децата с коли на училище и детска градина да се по-гъвкави сутрин, докато вечер за живущите в зоните има възможност да имат свободни места до по-късно.

От гледна точка на цените, те не са променяни от 2012 година най-грубо казано цените се вдигат по две, тоест цените, които са в лева стават в евро.

Други съществени елементи от програмата, може би за електромобилите е важно, защото там въвеждаме собствениците на електромобили да заплащат локален стикер за паркиране по настоящ и постоянен адрес, тоест електромобилите трябва да си плащат винетния стикер за да домуват пред жилищата на собствениците, но запазваме според нас една изключително важна преференция да се възползват и да могат да паркират по време на цялото работно време на зоната в нея, тоест една кола, която домува например в зона 10 и иска да паркира в зона 15, има три часа по нашето предложение безплатно паркиране и после могат собствениците на тези автомобили да изпращат SMS или да ползват София+ до края на работното време на зоната просто трябва да запазват цената, тоест трябва да плащат нормалната цена, като ангажимента към хората, които инвестират в електромобили е първо, тази промяна да влезе от 1 януари 2027 година.

Второ, да инвестираме парите събрани от тях в зарядни станции, което е много важен елемент.

Хартиените талони отпадат от средата на другата година, защото те са „бъг“ в системата, самите колеги от „Центъра за градска мобилност“ колите, служителите, които контролират слизат от колата, проверяват, гледат номера, сега това ще спести много от тяхното време, остава ангажимента вече в Народното събрание да се вкара и виртуалната скоба, за да облекчим „ЦГМ“ да могат повече проверки да направят.

Проектът за решение го подписахме с последната промяна с колегите от „Синя София“, ПП-ДБ и „Спаси София“, горе долу това е обобщението на доклада.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Ставрев.

С две думи разбрали сте се с колегите от „Спаси София“ и ГЕРБ, че ще превърнете София в един голям платен паркинг и опасенията на българските граждани, че левчетата ще се превърнат в евро са верни.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ – общински съветник: Ще се опитам колеги да обобща след този маратон продължил повече от няколко години, започнал от предишния мандат, тъй като София се нуждае от реформа на паркирането не през 2026 година, такава крещяща нужда имаше и през 2016 година. Най-накрая надявам се, се намира някакъв консенсусен вариант, за да може да се облекчи тежкото движение и проблема с паркирането в града.

Господин Таков, започвам оттам откъдето Вие с провокация завършихте. Няма откъде паркингите да се построят, като няма осигурен бюджет. Сега за първи път се регламентира и се организира ясен механизъм, по който средствата от платеното паркиране ще трябва да отиват в три големи направления. Едното е за изграждане на паркинги и за закупуване на подвижен състав предимно автобуси. Второто е за транспортна инфраструктура, включително част от приходите от локално платено паркиране от винетните стикери ще останат в районите за да може хората да виждат непосредствен бенефити подобрене в градската и транспортната среда около тях-

За всички е ясно, че градът от 2012 година, моторизацията и мобилността са драстично променени и няма как да очакваме едни правила, които тогава са били съответни да могат да задоволяват нуждите на града през 2025 и 2026 година. Господин Таков, аз съм намерил изрезка от вестник от 1989 година, когато реално за първи път се въвежда Синя зона в София, има цяла зона, която е горе долу сходна на досегашната синя

или нашата предложена червена и тогава е 20 стотинки на час на онези пари. Тоест горе долу четири билета за градския транспорт е струвал един час зона в центъра на града. Смятам, че можете да сметнете, че сумата прави над 6 лева в днешни пари преведени съотнесено с цената на билета, но както и да е.

Най-общо казано какво се постига. Синята зона ще работи от 9,00 до 21,00 ч. всеки ден, с което се облекчава особено по време на уикенда. Облекчава се паркирането събота и неделя и с удължаване на работното време се надяваме да облекчим живущите в центъра, когато се връщат от работните си места и да дестимулираме парти идването в центъра през нощта с кола, което е опасно и от друга гледна точка, от гледна точка на пътна безопасност.

Зелена зона също работи от 9,00 до 21,00 ч. с изключение на неделните дни, защото тя е помислена по-скоро да бъде за жилищните квартали.

Много важно, служебния абонамент, цената му се вдига повече от два пъти с цел наистина да бъде подтисната, тоест цена от 600 лева в момента за Синя зона се вдига на 1600 лева или 800 евро.

Същото се отнася и за Зелена зона, като се въвеждат и допълнителни утежителни околности които са за удължен служебен абонамент и уикенд, които са двойно по-скъпи и още една трета по-скъпи, ако иска някой да ползва перманентно част от градското пространство, което принадлежи на всички нас. С това се надяваме минимум от 30 до 40 % от паркоместата в режим „Служебен абонамент“ да се освободят или над 500 паркоместа само в рамките на Синя и Зелена зона.

Нещо много важно, също така, което се въвежда освен окрупняване на зоните за платено паркиране, с което се осигурява по-голяма гъвкавост за живущите в тях при търсенето на паркоместо въвеждаме и 10 % квота от общия брой паркоместа, максимална квота да може да бъде заета от служебни абонаменти. Ако се достигне този брой паркоместа вече издаването на служебни абонаменти няма да бъде възможно с цел да предотвратим цели улици или зони от града да стават на практика частна собственост.

Има още наистина редица подобрения с този доклад, за съжаление не толкова, колкото на мен лично би ми се искало, но в крайна сметка е добре, че се намери някакъв по-балансиран вариант, който взема предвид всички гледни точки, всички искания и гледни точки на различните партии, които ще подкрепят доклада, на администрацията, така че се надявам реформата да бъде почувствана от хората в две стъпки: Първата е, веднага да се облекчи движението в центъра и да се въведе ред в кварталите, това ще се случи през 2026 година и на четири етапа ще се въвеждат тези зони за платено паркиране. И по-дългосрочната цел, вече събирайки повече пари наистина да насочим между 40 и 50 млн. лева в зависимост от различните калкулации на приходите за инвестиции в транспорта и транспортната инфраструктура.

Отново казвам, паркинги и автобуси.

Със заем, който гласувахме и утре ще гласуваме на заседанието надявам се всъщност работим в двете посоки. Едната е да дадем най-добрата възможна алтернатива на колите, това е с градския транспорт.

От друга страна, да върнем парите там където се облекчават автомобилистите, а именно в изграждането на паркингите. Тук отговорността е и в „Центъра за градска мобилност“, които ще бъдат натоварени с тази задача да строят паркинги и в администрацията, тоест ресор „строителство“ да започне да си влиза в ролята и да изпълнява части от капиталовата програма.

Така че, се надявам да получим една консенсусна подкрепа. Ясно е, че всяка реформа е трудна, тя буди винаги противоречиви виждания и мнения и в гражданите и в техните представители тук, но в крайна сметка аз съм убеден, че това е дългосрочно полезно за нашия град.

Благодаря.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Зографски.

„Спаси София“ си оттегля доклада, по точка 1 докладът ще бъде оттеглен.

По точка 2 ще гласуваме доклада с изменение на проекта на решение, нали така, което е внесено с подкарта 9, заповядайте.

АЛЕКСАНДЪР МАРКОВ – общински съветник: Благодаря, имам два въпроса първо как ще решим въпроса с парковете не видях в този доклад, тези, които спират ще плащат ли и т.н.

Другият въпрос, който искам да задам, навремето така с тези т.нар. електрически тротинетки щяхме да преобърнем нещата екологично. Отделихме за тях голям брой паркоместа, особено в центъра, където живея там не съм виждал от месеци спряна тротинетка, да виждал съм захвърлени в градинките, виждал съм захвърлени по тротоарите, но тези които ги заградиха не виждам поне една да е сложена в последните месеци.

Специално откогато съм влезнал в Общинския съвет съм си поставил задача да ги наблюдавам, едната такава е на паркоместата на „Борис“, другата, която е на „Гладстон“ и „Хр. Ботев“, да не ги изреждам всички.

Какво ще направим с тези? Ще ги освободим ли за колеги, ще вдигнем ли таксата, защото те не се използват по предназначение?

Благодаря.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря.

Господин Петров, заповядайте.

ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ – председател на СОС: Благодаря Ви, господин председател.

Уважаеми колеги общински съветници, вземам това изказване защото смятам, че тук е моментът да кажа своята позиция във връзка с направеното предложение за промяна на доклада, на който съм съвносител.

Не станах съвносител на проекта на промяната, която е включена, тъй като имам принципни съображения, че има неща, които не са правилни. Естествено искам да благодаря много на колегите, които неуморно работиха в последната седмица за да намерят общо сечение и съм сигурен, че каквото и да решим надявам се, естествено да подкрепим в крайна сметка доклада в цялост, реформата със сигурност ще бъде по-добро отколкото сегашното положение.

Смятам, че е важно да отбележа. Първо, смятам, че рестрикциите, които вкарваме към електромобилите са грешка, идват в грешен момент. В момент, в който ние се борим с мръсен въздух, а те са около 1 %. Смятам, че са прекалено малко за да има рестрикции към тях. Разбира се, бизнесите, които печелят електромобилите в случая „Спарк“ съм съгласен, че там трябва да има някаква такса, тъй като все пак те печелят пари от това нещо, но разбирам, че това само нашата група го е подкрепила, а всички останали групи са искали да се включи, така че може би това е цената, която трябва да плати нашата група, за да има реформа.

Друго, което искам да отбележа е във връзка с разширяването в два района, които смятам, че не са оптимални. Да, разбира се те са желани от двамата районни кмета, първо от районния кмет на „Студентски“, той предлага само квартал „Студентски“ да се включи, което смятам, че ще направи сериозни проблеми с паркирането в „Мусагеница“ и „Дървеница“, оставайки ги буфер между Зелена зона отвсякъде плюс, че голяма част от зоната, която е в „Малинова долина“ ще бъде презапълнена от автомобили на студенти, които няма да искат да си плащат и после ще прескочат от другата страна на НСА и там ще паркират.

Смятам, че това ще създаде по-големи проблеми. Надявам се, може би във времето да се променят тези неща, но смятам, че това е грешка.

Друга грешка е желанието на районния кмет, поне мое лично мнение разбира се в район „Подуяне“ да бъде вкарана зона, поради няколко причини.

Първо, район „Подуяне“ може да се каже, че е един от крайните ни райони. Там няма трайно прииждане на автомобили от съседни и близки до него райони. Той е отделен чисто географски от центъра с един огромен булевард какъвто е „Данаил

Николаев“ и железопътна линия, която отделя „Подуяне“ от „Оборище“ чисто пешеходно и много трудно или даже да не кажа, че няма логика хората, да отидат да си оставят колата някъде, и да ходят 15 - 20 минути пеша, за да се приберат до вкъщи.

Също така зоната приключваща на ул. „Витиня“ според мен ще създаде огромно напрежение и проблем в кв. „Левски“, тъй като от страната, в която ще бъде зона са предимно и само блокове, които са доста големи с много брой автомобили, а от другата страна са предимно и само къщи или нови малки блокчета.

Според мен, ще пренесем проблемът с паркирането пред домовете на хората и там ще се създаде една огромна конфликтна точка.

Трето нещо важно в това, защо смятам, че „Подуяне“ не е подходящ за въвеждане на Зелена зона е това, че голяма част от кварталите „Хаджи Димитър“, специално и „Сухата река“ вместо паркинги има огромни кални точки.

Направил съм три снимки, които може да видите, това нещо предлагаме в момента след решението, ето тези т.нар. паркинги, след решението ни да станат зелена зона и ние да започнем да вземаме пари от хората да паркират ежегодно на тези места.

Смятам, че „Подуяне“ в случая „Хаджи Димитър“ и „Сухата река“ не са готови чисто инфраструктурно. Така че, ако разбира се има достатъчно съгласие от останалите колеги това да бъде премахнато като констатация и да бъде премахнато от проекта на решение смятам, че ще бъде по-правилно, но все пак се надявам в края на този дебат и на дискусиата утре да достигнем до най-доброто решение за софиянци и наистина да има промяна в паркирането.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Петров.

Молбата ми е само да престанете да наричате вдигането на цените и разширяването на зоните „реформа“.

Заповядайте, господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ – общински съветник: Благодаря Ви, колега че ми напомнихте за „Спарк“ и за каршеринг услугата като цяло да не я персонализираме защото утре може да има и друг оператор.

Те изпратиха и две официални становища в рамките на няколкото обществени обсъждания, които се правеха за тази реформа на паркирането. Всъщност в максимална степен сме се съобразили с техните аргументи, защото наистина виждаме полза от това града да има каршеринг услуга, тя доказано спестява автомобилен трафик, тя е екологична от тази гледна точка, че се ползват само електрически коли и т.н., за това постигнахме три неща.

Първото е, че както и за всички други електромобили заплащането изобщо ще става от началото на 2027 година, тоест има една година отсрочка, която я няма за никой друг нито по местоживееене, нито по тип кола. След това достигане на максималния размер на таксата ще става по тяхно предложение в три стъпки от 2027, 2028 и 2029 година, за да може бизнеса да си предвижда приходи и разходи.

Освен това тези вноски, които ще се дължат съответно 150 евро, първата година на автомобил, 300 евро втората година и 425 евро оттам нататък вече пълна такса, тоест изравняване таксиметров автомобил и този на каршеринг услуга, всъщност ще могат да се плащат от компаниите два пъти на две вноски, в началото на годината и в средата на годината, за да могат да бъдат чисто облекчени техните „кеш лоуст“, така да се каже, да не трябва да изливат пари за 1000 автомобили годишната вносна наведнъж в „Центъра за градска мобилност“, тоест потрудили сме се да е максимално балансирано и към бизнеса и да ги изравни от една страна собствениците на частни електромобили и от друга страна с таксиметровата услуга.

Що се касае до тротинетките и местата за тротинетки, те не са част от тази наредба, двуколесните превозни средства независимо дали са мотори, тротинетки и т.н. паркират безплатно на територията на Столична община. Тези места, където ги има,

където не са разрушени са част от план за организация на движението, проект за организация на движението, а не някаква наредба, не са регламентирани в нея.

Това, което искам на господин Петров да каже, първо господин Петров, не знаех, че Вие сте толкова голям транспортен експерт, правя веднага предложение да ни помагате в Транспортна комисия.

Господин Петров, вие казахте, че имате принципни съображения, че докладът не е правилен, а аз имам принципни съображения, които са 110 страници, но оттеглих доклада, защото имаме ясно предложение. Ние сме се отказали като „Спаси София“ от много по-големи системни неща – червена зона, по-радикално вдигане на цените например за някои потребители. По-голямо ограничение в броя часове, в които се паркират и т.н., но направихме компромис заедно с всички останали, включително да речем, не бяхме предвиждали толкова голяма отсрочка за електромобилите, каквато наистина Вие от „Продължаваме промяната“ настоявахте и я постигнахте, тоест нека да си даваме кредит.

Що се отнася до „Подуяне“.

Първо, генерално да започна. Навсякъде където има граница между две зони или зона и не зона ясно, е че има някакво прехвърляне на натиска от паркиране. Единственото решение за това е зона в целия град или зона до околоръстния път. Но не виждам абсолютно никаква разлика в структурата на района, в движението, в пътуванията, в натовареността между части от „Красно село“ или „Триадица“ или „Слатина“ или „Изгрев“ с тези в „Подуяне“. Буквално днес имаше в групата за „Хаджи Димитър“ вчера е имало инцидент, в който е имало и патрулка, и вече се биеш за паркоместа до блок 54, това е защото липсват паркоместа.

Освен това, Вие сте съвносител на доклада, който гледаме сега за програмата. Ясно се казва, че средствата от локално платено паркиране, тоест от винетки ще се харчат от районните кметове за оправяне на калните точки. Не отричам, че има много кални точки в „Подуяне“, нито смятам, че има малко в „Слатина“, нито в „Красно село“, нито в „Триадица“, отидете в „Гоце Делчев“ да видите в какъв кошмар е превърнат този гъсто населен район.

Погледнете да речем „Гоце Делчев“ по нищо не се различава от „Хаджи Димитър“ като гъстотата на населението.

Освен това с откриването на метрото „Подуяне“ е входна артерия на няколко направления за града – север, североизток и изток.

Опасението, че навсякъде около метростанции, ако бъде безплатно паркирането и не е ограничено целите квартали ще бъдат един буферен паркинг, с което ще се разруши инфраструктурата и т.н. Ако твърдим, че радикално разширяваме зоната за платено паркиране със Зелена зона, за да въведем ред, твърдя, че това е така, нека този принцип и аргумент да важи и за „Подуяне“, искаме да свалим колите от тротоарите, искаме паркоместата да бъдат маркирани, искаме да има контрол върху това паркиране, искаме да не се превръщат кварталите в зони за приходящи, които безплатно и безконтролно да си зарязват колите. Искаме много да се облекчи процесът по премахване на изоставените коли, защото това е един непрекъсната борба с вятърни мелници на всеки районен кмет, който не е в зоната. Ако тези правила важат за всички други райони, в които се въвеждат Зелена зона, не виждам защо не биха били валидни и за район „Подуяне“ така че, дайте шанс и на район „Подуяне“, аз съм 100 % сигурен, че в замяна на тази наистина символична сума от 30 стотинки на ден за живущите там живота и транспорта ще бъде максимално облекчен.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Зографски.

Заповядайте, господин Петров, след това г-н Ивайло Йонков и проф. Вили Лилков.

ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ – председател на СОС: Господин Зографски, нямам претенцията да бъда транспортен експерт, не искам и да бъда такъв, но смятам, че когато човек има виждане за нещо трябва да го изказва за това заставам тук пред Вас, за да

изкажа моето мнение. Естествено в крайна сметка ще подкрепя каквото и да се случи, накрая ще подкрепя реформата в паркирането.

В момента само няколко уточнения да направя, в момента „Подуяне“ е отново граничен район и няма прехвърляне на автомобили, поради огромната граница, която ви казах, че има и тя е „Данаил Николаев“ и линията, погледнете го на картата и ще видите.

В момента имаме Зелена зона откъм „Сердика“ и откъм „Оборище“, така че в момента това няма да се промени по абсолютно никакъв начин и това, което за мен ще бъде според мен голямо натоварване е и фокуса, който ще се хвърли върху квартал „Левски“ и върху кварталите „Левски В“ и „Левски Г“, които ще останат само те без зона, и според мен там ще направим конфликт. В момента конфликт няма, но ще направим.

Смятам, че „Подуяне“ като район особено „Хаджи Димитър“ е изключително близък район до центъра, чисто географски, но според мен, тъй като чисто географски е и краен район. Той буфер не може да бъде, поради простата причина, че няма как да прииждат коли. Ако говорим за „Триадица“ и „Красно село“ над тях е район „Витоша“ и като някой от район „Витоша“ иска да тръгне към центъра, той тръгва с колата, спира до „Красно село“, където е границата, там спира колата и отива с градски транспорт каквато е практиката. Тук в случая освен някой от „Кремиковци“ да дойде, което е възможно, от другаде няма откъде, поради чисто географското разположение на района.

Разбира се, смятам и това е моето лично мнение, говорил съм и като жител на района, лично аз нямам проблем и искам да се въведе, но смятам, че нямаме готовност, поради множеството кални точки и това ще бъде проблем поне от две до три години, тъй като ние две, три години ще трябва да стартираме първо разширяването на зоната, после събиране на капитал, втора година събиране на капитал и евентуално можем да направим тези точки приемливи паркинги за хората, така че да им искаме по 100 евро за годишен абонамент.

Например, в район „Слатина“ е буферен район. Там има район „Искър“ зад него, хората прииждат. Случаят с район „Подуяне“ не е такъв, чисто географски говоря. Това е моето съображение и съответно ще направя процедурно предложение, нямам претенциите да бъде прието или не, разчитам на Вашето виждане специално район „Подуяне“ да бъде изваден от картата за Зелена зона.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Петров.

Заповядайте, господин Йонков.

ИВАЙЛО ЙОНКОВ – общински съветник: Благодаря, господин Таков.

Говорил съм многократно с вносителите и няма да учудя никого, че е напълно редно да подхожда критично към доклада. Защото този доклад първо, предлага ограничение и после алтернативи. Моето мнение е, че първо трябва да се осигурят адекватни алтернативи или паркинги, които не съществуват или по-добър градски транспорт преди да се налагат ограничения и по-високи цени.

Второ, искам да кажа, че по-скъпото и ограничено паркиране макар и поставено за цел в този доклад може да затрудни достъпа до централните градски части за хора, които нямат алтернативен избор за транспорт, както и за посетители и клиенти на местни бизнеси разположени в централната градска част, които не са жители на центъра.

Трето, има много хора, за които личния автомобил не е лукс, а необходимост, дали поради работа, дали поради семейни ангажменти, дали поради липса на пълно покритие на градския транспорт и те ще приемат тези ограничения и високи цени като принуда и допълнителна финансова тежест, а не като възможност за по-добър избор.

Разбирам, че в доклада ясно е описано, че цените не са променяни отдавна, но това не променя фактът, че за много хора, пак повтарям личният автомобил не е лукс, а необходимост. Има хора, които не могат да се движат в центъра без автомобил.

Повишаването на цените и разширяването на платените зони, без паралелно подобряване на алтернативите ще премести проблемът с паркирането, както казаха някои колеги преди мен от централните към периферните райони и ще създаде огромен натиск

върху жилищните райони, които още не са включени в платените зони. Това е наблюдавано непрекъснато и при всяко увеличаване на зоната.

Предпоследно, но и много важно нещо за мен е, че по-трудното и скъпо паркиране може да допусне клиенти от търговските обекти и бизнеса в засегнатите райони. Докладът въобще с нито един ред, с нито едно изречение не анализира потенциално негативното въздействие върху местната икономика на това, което предлага.

Смятам, че ефективните реформи в градската мобилност трябва да следват принципа на моркова и тоягата. За съжаление тук виждам само тоягата не виждам моркова.

От една страна, се налагат ограничения за автомобилите, което е тоягата, но от другата страна няма никакви алтернативи, няма го моркова.

Макар че, целите на „реформата“, казвам в кавичките, защото „реформа“ е съвсем друго нещо, а не вдигане на цени е намаляването на трафика и подобряването на въздуха и стимулирането на обществения транспорт и всички тези красиви думи, които сме ги слушали тук десетки години са похвални.

Критичният въпрос в този доклад е последователността и синхронизацията на мерките. Много по-справедливо и ефективно е първо да се създадат, да се направят алтернативи, а едва след това да се пристъпи към по-строги мерки и тояга и вдигането на цените. В противен случай пак казвам, тази „реформа“ рискува да бъде възприета като една много лоша мярка насочена преди всичко към набиране на средства и ограничаване без никакво адекватно решаване на проблема с паркирането в центъра.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Йонков, господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ – общински съветник: Благодаря, ще кажа следното:

Господин Йонков, реално вие сте прав, че когато се правят действия за ограничаване на автомобилния трафик, трябва да се дава алтернатива обаче има нещо фундаментално сбъркано във вашата теза и ще ви кажа какво е това, че всъщност през последните 15 години беше създадена доста сериозна алтернатива, защото 2009 година ще ви припомня, че в центъра на София 2009-та е доста отдавна, 2009 година беше пусната отсечката на метрото със станциите в центъра на София, след това 2012 година беше пуснат втория метродиаметър, 2015 година бяха направени още разширения на метрото, 2021 година мисля, че се пусна третата линия на метрото. На практика само в централната част на София са инвестирани над 2 млрд. лева в метростанции през последните 15 години, да говорим, ако искате за Трамвай № 5, на практика по голяма част от протежението на този булевард са квартали, в които се предвижда да бъде въведена Зелена зона, а Трамвай № 5 след реконструкция за 70 млн. лева с чисто нови мотриси в момента на практика е като линия на метрото, защото за 19 минути Вие стигате от „Княжево“ до центъра на София при предишно стигане за 35 минути, почти двойно намаляване на времето за пътуване за нископодови климатизирани трамваи на три минути в час пик, най-използваният трамвай на София.

Трамваите по линия № 18, чисто нови климатизирани. Тролейбусите, които обслужват центъра на София нови, климатизирани и нископодови. Доста неща бяха направени. Припомням ви също така, беше въведена система за таксуване в градския транспорт, която запази ниски цени на картите, едни от най-ниските в Европа и между другото една от най-ниските в България.

Мислите ли, че варненци например им е особено приятно да дойдат в София и да видят, че в град с много повече градски транспорт, с метро, с трамвай, с тролей, с автобуси ние плащаме 365 лева годишна карта, а те плащат 600 лева годишна карта, а пловдивчани, които дори нямат градски транспорт, но знаете ли, че и там годишната им карта е по-скъпа отколкото в София, тоест обяснете моля кога настъпва момента, в който ние теглим чертата и казваме „Достатъчно сме инвестирали в градски транспорт и алтернатива, нека сега да направим така, че да имаме допълнителни средства за да продължим да инвестираме“, защото може би пропускате и факта, че за разлика от всички

досегашни разширения на зоната тук за първи път и в договора с „ЦГМ“ и в доклада, който са внесли колегите от ПП-ДБ, за програма за инвестиции с парите събирани от зоните за първи път вече има решение на Общинския съвет, което задължава Столичната община и „Центъра за градска мобилност“ да инвестират в паркинги, в улици, в инфраструктура и в закупуване на нови превозни средства на градския транспорт, а отделно всичко това върви с изпълнение на най-мощната програма за модернизация на градския транспорт за 1 млрд. и 100 млн. лева, за която на утрешното заседание на Общинския съвет ще гласуваме призив към кмета в тримесечен срок да предостави за одобрение от Общинския съвет заем за 400 млн. лева за закупуването на 250 чисто нови превозни средства, 58 трамвая, 75 тролейбуса, автобуси и т.н., 50 електробуса и т.н., тоест наистина сте прав, но се изпълнява и е време да си го кажем това нещо.

Благодаря.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Реплика на господин Вучев.

ПРЕДС. ДИМИТЪР ВУЧЕВ: Реплика и от мен.

Уважаеми господин Йонков, за едно нещо Вие сте прав и Вие впрочем завършихте Вашето изказване с това. Това действително не е „реформа“, в смисъла, в който голяма част от хората, които са в тази зала вероятно си я представяха, защото под „реформа“ се разбира някакво качествено изменение на процеса, който ние в момента имаме. Такова действително няма, но трябваше ли да бъде направена подобна стъпка – да, трябваше и аз впрочем включително и миналия мандат, когато нашата група беше в друга роля бях един от хората, които имаха желание и намерение в тази посока да се мисли и тогава бяха други времената. Знаете, че имаше и Covid криза и друг тип проблеми, с които се сблъскахме, не дойде тогава моментът, сега идва.

Трябва ли обаче да се направи подобен тип стъпка? Разбира се, че трябва по няколко причини.

Първо, както и многократно беше споменато, 2012 година е последното увеличение на стойностите. Цените на всяко едно нещо, които имаме в нашия град и в нашата държава и изобщо в света са съвсем различни, тоест най-малко ценово трябваше да се пристъпи към някакво изменение. Дали има още желаещи районни кметове, които да бъдат присъединени към тази зона и райони в София със сигурност има, но поетапно следва да се направят тези промени, защото някакво рязко изменение може би нямаше да бъде възприето в тази среда, която имаме в политически план, така че това според мен беше разумният подход да имаме някакъв баланс поетапен, но за какво Вие не сте прав.

Изключително и даже съм леко изненадан впрочем от този Ваш аргумент, че бизнесът щял да пострада от вдигането на зоната. Нека да бъдем честни, няма град в Европейския съюз, вероятно и в цяла Европа, който е с мащабите на София, в който за едно евро можеш да паркираш в центъра, нека да бъдем честни, че това са смешни стойности и смешни суми и вероятно няма град изобщо в Европа, в който за такава стойност толкова много време можеш да си оставиш автомобила в центъра и там бизнеса е доста по-развит отколкото е този тук.

Така че, това не е със сигурност аргумент особено, който може да бъде възприет много активно, но нещо, което може да бъде възприето все пак като някаква положителна стъпка, доста трудно постигната впрочем е фактът, че действително ще има програма и на кмета и на районните кметове за обновяване на инфраструктурата, стъпка която е позитивна, но генерално вашата линия на мисълта, че това не е реформа в този смисъл, в който ние си я представяхме е правилна, това е промяна, но не е реформа в мащабния смисъл, така е.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Реплика от представителя на „Овча купел“ господин Тодоров, заповядайте.

ЙОРДАН ТОДОРОВ – общински съветник: Благодаря Ви, господин председател, поисках реплика към колегата Йонков, но в интерес на истината съм приятно изненадан, че нещата, които исках да изложа като въведения вече като наратив в това

изказване по отношение на постигнатото за последните 15 години в частта „Градски транспорт“ и инвестираните над 2 млрд., беше коректно представено от колегата Бонев, за което само мога да му благодаря.

Обръщам внимание относно важността на тези неща и в контекста, че в момента се намираме в може би първия от десетилетия мандат, направление на Столична община, в който най-вероятно няма да бъде доставено нито едно ново превозно средство от наземния градски транспорт. Така че, да, благодаря Ви още веднъж господин Бонев за коректното представяне на направеното дотук.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Заповядайте, господин Йонков за дуплика.

ИВАЙЛО ЙОНКОВ – общински съветник: Господин Бонев, толкова цифри изреди, че ме затрупа с цифри, но какво ми казва.

Първо, ние не се намираме в криза с паркирането в София. Не се намираме в криза. В криза се намират „Манастирски ливади“ и „Кръстова вада“, които остават извън зоните. Там се паркира средно по 30 – 40 минути, а в центъра се търси място за паркиране 10 – 15 минути. Аз съм човек, който не слиза от автомобила си и много добре знам какво се случва. Автомобилът ми е хибрид, ако ще си говорим така и ще си подхвърляме.

Криза не виждам, ако някой иска да види криза може да се разходи при съседите ни и да види какво означава криза, какво означава втори ред автомобили и какво означава трети ред автомобили, какво означава да си оставяш телефона на предното стъкло за да може съседа ти да дойде и да си разместите колите. Това го няма в центъра, ние не сме в криза. Не си измисляйте криза, защото просто сте решили да вдигнете цените. Вдигането на цените е най-тежкият чук, който може да ударите в момента върху София и това го правите лично за мен без да има грам съзнание какво правите, просто сте решили да си сложите на ревера една значка „Ние правим реформа в паркирането“, не, не правите. Ако вие ще правите реформа в паркирането ще намерите достатъчно общински площи и ще докарате частните инвеститори да построят безплатни паркинги. Те ще ги построят за тяхна сметка и няма вие да строите паркинги. Може би вашата цел е вие да строите паркинги, нали? С парите, които ще вземете на софиянци. Ще вземете от нас парите и с тези пари ще строите паркинги при положение, че има частен интерес това да се случи, на опашка са се наредили хората, но Вие не смеете да направите реформата, Вие просто сте решили – дайте да вдигнем цените. Ние сме много готини, ние караме тротинетки, ние ходим пеша, ние използваме градския транспорт – да, но ние не го използваме. Ние и хората, които аз защитавам не го използваме градския транспорт. Не ни харесва, не ни харесва да караме колела, не ни харесва да караме тротинетки, не ни харесват много други работи. И трябва да се съобразите с нашето мнение, а не да ни изваждате цифри какво сте направили. Защото с поставянето на велоалеите по половината булеварди на София убихте малкия и среден бизнес или това не ви е ясно и го дадохте на големите хиени в моловете да ходи. Защото, в който и европейски град да отидете ще видите малкият и среден бизнес в центъра колко е силен. Той е убит оттам където на велоалея, която е затворена цялата зима, и минават четири колела за тези четири колела 800 магазина страдат, 800 частни бизнеса, 800 собственика и не си дават сметка за тези работи. Много е хубаво да сме много либерални, много отворени към зеленото, просто има и хора, които не сме отворени към това нещо и е редно да го приемете. Не сме такива, аз не съм такъв човек. Аз не слизам от автомобила си и не мога да се разделя с него, защото нямам как да се движа с градския транспорт. Имам семейство, имам дете, трябва да го карам нагоре, надолу на училище, на логопеди, да взема жена ми да отида да напазарувам, няма как да свърша това с тротинетка или с градския транспорт няма да ми стигне времето. Аз съм работещ човек.

Така че, си дайте сметка, какво правите и какво правите още, защо само да два часа, направете 50 лева за цял ден, аз ако искам да стоя цял ден, защото няма как да бъда в центъра цял ден, а имам работа тук цял ден. Аз съм общински съветник, и идвам с колата тук и всеки ден си плащам скобите, но ти ходиш пеша и с тротинетка и това е твое право,

но мое право е да ползвам колата си. Обаче не мога да ползвам колата си и ме е страх да ходя с тротинетка да не ме блъсне някой с кола например.

Дайте си сметка какво правите и дайте алтернатива на хората, а не само с големия чук да удряме по масата и да казваме „Ще плащате повече“. Няма друга алтернатива. Има ли тежка криза в паркирането в София? Няма.

Защо го правите това? Защо го правите има ли втори ред паркирани автомобили, сега ако излезем навън знаете ли колко свободни места има. Отидете сега в „Студентски град“, в „Кръстова вада“ или „Манастирски ливади“ да видите какво е и какво ще стане след като направите това нещо.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Господин Йонков, благодаря ви, много добре го казахте.

Проф. Лилков, заповядайте.

ВИЛИ ЛИЛКОВ – общински съветник: Благодаря, господин Таков.

Доволен съм и приятно изненадан от добронамерения тон, с който се води дискусията, защото очаквах много по-изострена дискусия. Съжалявам, че господин Петров излезе, но по отношение на „Подуяне“ имам едно предложение. Действително аргументите му за това, че там има много кални точки и ще се получи така, че много хора ще паркират върху тези кални точки и всъщност ние няма да им предложим някаква качествена услуга предложението ми е следното: Тъй като знам, че районният кмет на „Подуяне“ е внесъл една цялостна програма, той може и да каже по-подробно, за калните точки идентифицирал ги е, сега правим бюджета на столицата. Имаме достатъчно време ако тази негова програма я финансираме до началото на въвеждането на Зелената зона, защото ние предвиждаме след половин година от 2026 година да бъде въведена, приоритетно там да решим въпроса с калните точки, което ще убеди хората, че има смисъл от въвеждането на Зелената зона.

И още нещо искам да допълня, което се каза по някакъв начин, но не е достатъчно ясно, ние предвиждаме част от парите, които ще се получат от паркирането да отидат не само за нови паркинги, но и за изграждане на зарядни станции за електро автомобили, това трябва да се знае и би трябвало да изискваме и от районни кметове и от големия кмет да поискаме една програма за места, в които да инвестираме в следващата година, защото тези зарядни станции са много малко в централна градска част.

Искам да подчертая още нещо, което не се каза, с въвеждането на времето на Зелена и Синя зона от 9,00 часа сутринта ние даваме възможност на всички граждани на София да могат спокойно да заведат своите деца на детска градина и на училище без да се притесняват от пускане на SMS-и, и евентуално заскобяване, така че и това е едно положително нещо, което сме заложили в решението.

Благодаря.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Лилков.

Господин Димитров, заповядайте.

БОЙКО ДИМИТРОВ – общински съветник: Благодаря, използвах репликата просто за да допълня към това, което каза проф. Лилков, изключително важно е да се знае особено както е за „Подуяне“, че в момента, в който се въведе там зона и служителите на района започнат да плащат винетните стикери, абсолютно всички приходи от тези винетни стикери обратно се връщат в района, съответно включително и облагородяване на тези кални точки. Така че, това могат да знаят хората, както и в „Подуяне“, в „Студентски град“ и на всички други места, където се въведе зоната, че ако се приемат и следващите доклади всъщност парите, които те са платили за локално паркиране, всички тях ще ги видят обратно в своя квартал инвестирани в по-добра инфраструктура.

Благодаря.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Димитров.

Не виждам от общинските съветници други желания за изказване.

Господин Колев, заповядайте.

БОРИС КОЛЕВ: Здравейте, аз съм от Асоциацията на собствени електромобили.

Първо, бих искал да ви поздравя за свършената работа. Очаквах доста по-негативно да реагираме и мисля, че доста голяма част от нещата, които сте предложили са добри. Искам да коментирам само няколко от тях, които са спрямо електромобилите. Ние смятаме категорично, че премахването или въобще пипането на преференциите трябва да бъде пряко обвързано с дългосрочното намаляване на замърсяването от автомобилния транспорт, а не с мненията на някой, че има проблем в паркирането и т.н. Ако се постигне и може да се измери намалено замърсяване на автомобилния транспорт всички в Асоциацията и хората, които имат електромобили виждат и в групите във Фейсбук са абсолютно съгласни да се премахнат и това е нашата позиция от самото начало или ясно да се предложи 5 % при достигане на 5 % или 10 %, както може да обсъдите, но да има много ясно обвързване с резултати, а не просто, защото трябва да се събират пари. Това е на първо място.

Второ, предложението свързано с талоните за локално паркиране. Със сигурност е много важно да предложим на хората, които живеят в центъра всъщност да закупуват електромобили, а не замърсяващи коли. Талоните за локално паркиране е редно и те да са с преференции, за да може живеещите в центъра и те да имат стимул да купуват електромобили, защото като обикаляш 30 минути да паркираш е много по-екологично да обикаляш с електрическа кола, отколкото със замърсяващ дизел.

На предпоследно място нещо, което много пъти сме ви питали и все още няма отговор, ако ще се въвежда ограничение в рамките на работното време трябва да дадете възможност на хората да плащат ежеминутно, а не на час, за 15 минути на слотове от 20 минути, както е в почти всички европейски столици, а в момента ако някой иска да спре за 15 минути плаща цял час. Това технически е абсолютно възможно, има приложение и 6 млн. има за това приложение и мисля, че могат да го направят за няколко часа.

И на последно място, никъде не се говори за проблема с 13 % места, които всъщност се ротират. Огромна част от зоната е задръстена всъщност от хората, които живеем в центъра с локални стикери и само 4000 места реално се ротират на дневна база и тук нашето предложение, което отхвърлихте, но никъде не чух въобще да сте коментирали дори и в отзива не се изкоментира, ние предлагаме тези талони за локално паркиране да се въведе някаква точкова система на принципа на детските градини, след като местата са ограничени да има точки свързани с уседналост, екологична категория, деца в семейството и други, тъй като местата със сигурност са много по-малко. Ако се оставят определен брой места за паркиране почасово и се дадат 80 % от всяка зона да бъде заета от локално паркиране със сигурност ще има списък с чакащи, но така е в почти всички европейски столици да има точкова система, а не да се издават повече стикери отколкото въобще има места.

Благодаря.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Колев, само една малка бележка ще ви направя, защото Вие обвързахте може би правилно преференциите с мръсния въздух в София, но това е до един момент да знаете, защото автомобилите са на пето място като замърсител в София, а по тази логика хората, които все още се отопляват на твърдо битово гориво какво да им вдигнем данъците ли?

Ще им смените печките, обаче като гледам не им ги сменят с много добри темпове. Има поръчка, но тази поръчка е от шест години.

Господин Христов, заповядайте.

КРИСТИЯН ХРИСТОВ – кмет на район „Подуяне“: Благодаря Ви, господин председател.

Поисках думата, тъй като очевидно за район „Подуяне“ стана голяма тема на дискусията и искам да кажа и своето мнение и становище защо за мен е важно да бъдем част от настоящата промяна в наредбата.

Най-вече защото в множество разговори и с жители на района, включително и анкета, която проведохме в района едно нещо се откроява и бих казал много сериозно, а именно, че жителите на район „Подуяне“ ясно искат квартала, зоната да се развива като централна градска част, и да спрем да бъдем крайни квартали. И това бих казал доста ясно се вижда и от географското разположение. Всъщност в момента пряко граничим със зоните за паркиране. В момента кв. „Хаджи Димитър“ и „Сухата река“ са буквално между 5 и 10 минути пеша от парка „Заимов“ например, от Докторски паметник, и това рязко ще повиши търсенето на места за паркиране след въвеждането на промените.

Имайте предвид, че в момента даже мога да споделя актуален пример от днешния ден от моето приемно време, половината от приемното ми време прекарваме в разговори на тема паркиране, ситуацията и проблемите в момента и най-големите такива около метростанция „Хаджи Димитър“ и факта, че живущи от съседния район „Оборище“, от зоната около бул. „Мадрид“ всъщност паркират в район „Подуяне“ и по този начин избягват да плащат зона при тях и това рязко ще се увеличава аз съм сигурен. За това е много важно за района да бъдем част от промяната в наредбата, защото мисля, че чисто времево е изключително подходящ момент и може би няма да намерим по-подходящ, а именно свързан с пускането в експлоатация на новите три метростанции. Нека да си дадем сметка колеги, че в момента Столична община инвестираме огромна сума пари в развитието на метро системата точно в посока район „Подуяне“ и сега е моментът да правим каквито и да било промени в тази връзка, защото тези метростанции следва да бъдат изпълнени с мисъл и това бих казал, че е логиката, както реформи на тема паркиране, така и на тема градски транспорт.

Ще си позволя да споделя, че съм транспортен инженер, лично съм участвал и в разработването на направление „Транспорт“ на „Визия за София“ и да ви призная честно темата с градското движение да го нарека е изключително важно особено, ако искаме града да се развива балансирано и кварталите да се развиват с еднакъв темп. Факт е, че за последните години „Подуяне“ е бил по-скоро откъснат от града заради жп ареала, и това е така, но в момента с развитието на метрото точно това се променя и считам, че е въпрос, даже наш дълг е да дадем една такава посока на развитие на града и на север и точно това е и моето най-голямо основание да подкрепя подобно въвеждане на Зелена зона в района, именно в момент, в който пускаме новата линия на метрото в „Подуяне“.

Благодаря.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря на инж. Христов

МАРИЯ ГОСПОДИНОВА: Добър вечер на всички, благодаря господин председател за дадената дума. Казвам се Мария Господинова и представлявам няколко граждански формации, които сме отразили в допълненията към становището, което сме внесли и към Вас господин Таков и към председателя на Столичния общински съвет и първоначално молбата ми е всички присъстващи да се запознаят с нашето становище и нашите допълнителни точки, които сме отбелязали, но към днешна дата.

Промените, които днес и по двата доклада са направени не сме ги отразили, защото сега разбрахме, че има такива.

И двата доклада не гарантират правата на хората с увреждания. Никъде до момента не чух да се засегнат паркоместата за хората с увреждания. И двата доклада не отговарят на изискванията на Закона за хора с увреждания и Наредбата за достъпна среда. Отразили сме ги във внесените документи в табличен вид и сме отразили и проекта за изменение във връзка с тези доклади.

Така че, моля всички присъстващи да се запознаят и да вземат отговорно отношение към всички поставени въпроси, дори искам да обърна специално внимание не знам дали ще се види, но това което е най-фрапиращо като нарушение на Закона за хората с увреждания е долу пред входа всъщност на общината. Не знам доколко сте го забелязали, но има знак – едно паркомясто, и знака е в нарушение във връзка с хората с увреждания. Навсякъде другаде където има паркоместа за хора с увреждания пред

районни администрации този знак не е до 2 часа, както тук е посочено, а е както по норматив до 4 часа.

И като цяло паркоместата за хората с увреждания и в момента са крайно недостатъчни, но никъде не чух в новата разработка какви са предложенията за тези паркоместа. Посочили сме в нашето становище със снимков материал също основни места и пред болници и пред административни сгради. Моля наистина най-отговорно да вземете предвид нашето становище, въпроси и искания.

Благодаря.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ – общински съветник: Благодаря Ви, много накратко, просто да уточня, докладът и това, което сега се предвижда да се гласува по никакъв начин не касае местата за инвалиди. Така или иначе знаете, че местата за инвалиди се оформят с организация на движение, тоест има ред това нещо да бъде направено, няма квоти по отношение на това къде и как може да има места за инвалиди, иначе съм съгласен, че са недостатъчни.

И аз честно казано бих предложил и „Центъра за градска мобилност“ и Комисията по транспорт да поемат малко по-голям ангажимент по тази тема, да седнат, да пореботят включително и за механизъм за контрол на фалшивите издадени инвалидни стикери, защото ясно е, че инвалидността не винаги е видима или свързана с мобилност, нарушена има и други, обаче правят впечатление едни много, много скъпи автомобили с инвалидни стикери, които паркират наляво и надясно и честно казано малко се съмнявам, че поне там всичко е 100 % истина. Така, че по-скоро призивът ми е да поемете ангажимент да разгледате по-внимателно, но в случая по никакъв начин промените, които се предвиждат не променят начинът за издаване на инвалидни стикери или даване на инвалидни места за паркиране.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, господин Бонев, само не знам как искате Комисията по транспорт да стигне до дъното, ако има невалидни инвалидни стикери, мисля че има други компетентни органи, които обявяват ТЕЛК-овете.

МАРИЯ ГОСПОДИНОВА: Нещо да допълня към репликата на господин Бонев, която тогава комисия, трите комисии, които присъстват тук могат ли да вземат отношение по изготвянето на схема за тези паркоместа, такава схема не съществува. Ако трябва да споделя от личен опит какъв проблем съм имала идвайки в центъра и то не веднъж.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Нека и госпожа Милова да се включи в разговора.

РУМЯНА МИЛОВА – изпълнителен директор на „ЦГМ“: По темата за инвалидните места, както каза и господин Бонев, те се определят с изготвяне на схема за разполагане на паркоместа. Тези схеми се одобряват от Постоянната комисия по транспорт, организация и безопасност на движението, с председател господин Иван Николов. Това предстои да се направи за новите зони. Така че, там също ще бъдат обособени паркоместа за хора с увреждания. И ако тогава, когато бъдат обособени такива и винаги така сме подхождали, когато е имало претенции от граждани, че се налага на определени места да има повече места за хора с увреждания винаги сме се съобразявали, както ние от „Центъра за градска мобилност“, така и комисията.

Тук ме впечатли много това, че вие казахте, че имате проблем с паркирането на тези места, но не знам дали сте наясно защо имате проблем? Проблемът произтича за съжаление от това, че много от гражданите, които притежават такава карта за паркиране я предоставят на трети лица. Не искам да казвам големи проценти, но контрола, който осъществяваме ни показва, че много голям процент от местата за хора с увреждания се ползват именно от трети лица и искам само да припомня една среща с хора с увреждания, които ме попитаха: „Госпожо Милова, трябва ли да хвърляме зарове преди да тръгнем към центъра, за да сме сигурни, че ще си намерим места?“, казах че няма нужда да хвърлят зарове просто да не си предоставят картите на трети лица.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря, госпожо Милова.

Заповядайте.

ХРИСТИНА ПЕТРОВА: Благодаря, господин председател. Казвам се Христина Петрова и с повечето от Вашите колеги се познаваме от други комисии, имам два въпроса малко по-конкретни от общата организация.

Първият е, дали ще бъде продължена практиката за въвеждане на платено паркиране в автомобилни алеи в урегулирани поземлени имоти, общинска собственост?

Вторият е, дали ще бъде продължена практиката за осигуряване на паркинги в уличното платно с възпрепятстване на проходимостта на улица по регулация за осигуряване на паркиране на общинско търговско дружество, и мога да ви дам конкретни примери. Това са или нерешени проблеми или дори незабелязани, общинското дружество е „Топлофикация София“, а алеята в урегулиран поземлен имот с въведена и към момента Зелена зона за паркиране се намира на територията на район „Слатина“.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Благодаря Ви, интересни въпроси повдигате.

Моята молба е, ако може да ги входирате към Комисията по транспорт, и ще ги разгледаме и ще ви отговорим съвсем щателно, тъй като в момента ми е трудно да отговоря.

ХРИСТИНА ПЕТРОВА: Относно дружеството разбирам, че е частен въпросът, но относно платено паркиране върху или в границите на урегулирани поземлени имоти общинска собственост дали е обмислен този въпрос или проблем и дали в наредбата ще бъде записано ясно, че тя се отнася само за паркиране в улична регулация?

Благодаря.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ – общински съветник: С „Не“ или „да“ трябва да се отговори, госпожо, както знаете начин на планиране и проектиране на транспортно комуникационните системи в урбанизираните територии са регламентирани в Наредба РД-02 от 2017 година на Министерството на регионалното развитие и благоустройството.

Има още няколко наредби свързани с организациите на движение, ако има проблем, това не е проблем на общинската наредба за организация на движение, която определя правилата за въвеждане на платени зони за паркиране, а е проблем при изработването на организацията на движение, приемана от малка транспортна комисия и прилагана на практика, тоест ако има подобен тип казуси моля да се обърнете към заместник-кмета по транспорт и градска мобилност, както и към Комисията по транспорт и пътна безопасност, които да реагират съответно и да променят организацията на движение на съответните локации, където смятате, че са нарушени националните наредби.

Благодаря.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Имаме последно кратко изказване, заповядайте.

БОЯН БАКЪРДЖИЕВ: Здравейте, представител съм на „Райд Шеър България“, ние сме компанията която оперира „Спарк“, първо искам да благодаря на общинските съветници от „Спаси София“, че са се вслушали в нашите становища, които давахме по време на общественото обсъждане.

Благодаря и на Вас, но понеже те организираха общественото обсъждане за това към тях се насочвам.

Имам няколко много важни въпроси и детайли, които трябва да се изчистят.

Първо, чуваме че ни приравняват каршеринг услугите към такси услугите, като такса, която ще заплащаме, означава ли, това че ние също ще имаме възможност да се възползваме от преференциите на такситата, например стоянки, тогава защо цената е една и съща?

Ако приравняваме една услуга към друга услуга би следвало освен цената да приравним и ползите, които имаме.

Вторият въпрос, който искам да задам по-скоро е да обърна внимание, че има множество технически детайли, които биха счупили изцяло един бизнес модел например,

ако имаме възможност единствено веднъж годишно ние да посочваме броят автомобили, за които да плащаме такса, като тук обръщам внимание, че ако плащаме такса за всички автомобили трябва да е пределно ясно, че те не стоят в Синя и Зелена зона едновременно всички категорично.

Въпросът, ако ние увеличаваме автопарка или определени автомобили излизат от автопарка било за ремонт, било от ПТП, имаме ли и ще имаме ли опцията и предвидена ли е опцията списъка с автомобилите, за които се заплаща тази такса да се променя на определен срок?

В становището беше посочено, че е трудно осъществимо.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ – общински съветник: Реално, за да може да се гарантира, че вие ще бъдете обективно таксуван и на точна брой коли, които в текущия момент имате има седемдневен срок, в който ако имате промяна в броя на автомобили вие да уведомите „ЦГМ“ независимо дали са нагоре или надолу. Защото, както спомена и господин Зографски услугите за споделено пътуване с електрически автомобили всъщност са изключително полезни за мобилността в града, защото и тук аз и като личен потребител мога да каже, че многократно съм използвал услугите специално на вашата компания, за кратки пътувания в рамките на града. Комбинирал съм ги и с градски транспорт вместо да отида с моя автомобил, който освен всичко друго не е електрически. Така че, ролята им е голяма. Единственото, което си мисля е, че използването или по-скоро регулирането на вашия бизнес по начина, по който са регулирани такситата по отношение на местата за паркиране, а именно с такси стоянки във вашия случай например стоянки за коли за споделено пътуване всъщност тотално унищожава Вашият бизнес модел, на който едно от най-огромните му удобства всъщност е, че можеш да оставиш колата там където решиш в рамките на зоните, които вие сте си определили, а не си задължен да паркираш на конкретни стоянки, защото всъщност при такситата, ако бъдем пунктуални те би следвало да могат да паркират само и единствено на такси „стоянките“ и поради тази причина всъщност от години се води една паралелна дискусия между таксиметровите синдикати и общината за осигуряването на много повече такси „стоянки“ точно защото те знаят, че те са длъжни да спират само на тях, а не могат навсякъде, докато при Вас все пак казуса е различен и от тази гледна точка беше решено всъщност да бъдете приравнени към такситата като форма на заплащане в контекста на това, че това не е личен автомобил, но да ви се оставя бонуса да паркирате където всъщност на клиента е удобно, защото това е част от идеята всъщност.

ПРЕДС. ИВАН ТАКОВ: И все пак да се уточним, че такситата имат около 200 места в „стоянките“, а вие разполагате потенциално с 33 000 към момента, които ще станат почти двойно, за това все пак да бъдем умерени в исканията си.

Преминаваме към гласуване, като правя следното уточнение.

Докладът по точка 1 вх. № СОА25-ВК66-7167/22.08.2025 г. относно приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организацията на движението на територията на Столична община, с вносител група общински съветници от „Спаси София“ се оттегля.

Гласуваме Доклад с вх. № СОА25-ВК66-8005/23.09.2025 г. относно приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, с вносител: Васил Терзиев – кмет на Столична община, Цветомир Петров – председател на Столичен общински съвет, Симеон Ставрев, Димитър Петров, Димитър Димитров и Грети Стефанова – общински съветници, с нов проект на решение, подкарта /9/.

(Докладът е подкрепен от ПК по транспорт и пътна безопасност и ПК по финанси и бюджет).

ПРЕДС. ИВАН ВИДЕЛОВ: Благодаря, господин Таков, колеги последна точка от дневния ни ред, моля да гласуваме.

Общо гласували, в т.ч.: 6.

- „За“ – 5.

- „Против“ – 1.

- „Въздържали се“ – Няма.

Поименно гласуване:

1. Иван Виделов: Против

2. Марта Георгиева: За

3. Росица Николова: За

4. Румен Александров: За

5. Стефан Марков: За

6. Христо Копаранов: За

Докладът се приема.

Поради изчерпване на дневния ред председателят закри заседанието.

Изготвил: /п/

Десислава Милева,

Гл. юрисконсулт

Председател на ПК

/п/

по МСНУ:

Иван Виделов

Зам.-председател на ПК

/п/

по МСНУ:

Стефан Марков

Зам.-председател на ПК

/отс./

по МСНУ:

Александър Александров