



СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, <https://council.sofia.bg>

ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ПРОТОКОЛ № 55

от редовно заседание на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност, проведено
на 11.05.2026 г.,

Днес 11.05.2026 г. в зала 5, ет. 5, ул. “Московска” № 33 се проведе редовно заседание на
Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност.

Заседанието беше открито от председателя на комисията – Иван Таков в 14.40 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че присъстват 8 общински
съветници, поради което заседанието *може* да бъде проведено. Списъкът на присъстващите
членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

Председателят на комисията докладва дневния ред за заседанието. По предложения дневен
ред беше направено предложение за изменение и допълнение.

Г-н Иван Таков предложи т. 9 от дневния ред на Постоянната Комисия по транспорт и пътна
безопасност да бъде разгледана първа.

След приключване на обсъжданията и разискванията, членовете на комисията гласуваха
дневен ред с направените изменения и допълнения, както следва:

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

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

Въз основа на състоялите се разисквания по дневния ред комисията взе следните решения:

По т. 9 от дневния ред:

Писмо с вх. № СОА25-ТД26-17057/2/13.02.2026 г. относно Осигуряване на обходен път за извеждане на тежкотоварния трафик от кв. Гниляне и кв. Изгрев, гр. Нови Искър.

Г-н Иван Таков – председател на ПК по транспорт и пътна безопасност даде думата на г-н Любомир Георгиев – зам. кмет на Столична община на направление „Градско планиране и развитие“ да запознае членовете на комисията с изготвянето на Подробен устройствен план за алтернативно трасе за преминаване на автомобилния трафик извън кварталите Гниляне и Изгрев на гр. Нови Искър.

Г-н Любомир Георгиев: ще разкажа нещата от гледна точка на планирането и този аспект на Подробен устройствен план, оттам нататък нещата ще преминат в ръцете на „Обществено строителство“. Историята на този казус е типичен пример за не добра комуникация между институции, държава и община и това е нещо, по което трябва да си дадем ясна сметка и да работим много по-добре и по-отговорно с времето. Към края на 2020 година в началото на 2021 година е бил готов вече ПУП за промяната на трасе за създаване на път, който да преминава покрай кв. Курило, включително индустриална зона в квартала, и който да изведе този трафик, който Вие преживявате от индустриалната зона до Гниляне. Трасето на пътя в ПУП-а, трябва да пресече жп линия, а когато е правен ПУП жп линията е била изведена извън употреба, не се е ползвала. Междувременно обаче без общината да бъде уведомена през 2022 година „НКЖИ“ възстановява линията и на практика започва да се използва отново, и това прави решението за преминаване през жп линията неадекватно, което ПУП предвиждал и това налага корекция на този ПУП. Известно време това остава да лежи на трупчета, няколко години подред в предишния НАГ цялостните планове какъвто е този служебен план не беше слаган достатъчно човешки ресурс върху тях, а в момента имаме 280 такива плана, които се обслужват от един човек, няма как да работи това нещо, но заради това на дневен ред излиза отново в началото на тази година темата и сме поискали свикване на комисия, това е по Наредбата за железопътните превози заедно с „НКЖИ“ за да определим параметрите на това пресичане. Поискали сме такава комисия на 23 март, на 21 април беше проведена тази комисия, за което благодарим и на „НКЖИ“ за бързия отклик. Тази комисия излиза със заключение за изискванията за проектиране и ще трябва със сигурност бъдещият път да

премине над или под жп линията, не е позволено да мине една и съща бариера, не може, тоест мост или тунел, което означава, че ще трябва да се промени и трасето в известен смисъл, геометрията на трасето и това означава, че ще възложим ново, нарича се подробно транспортно комуникационно проучване за този участък. Чакаме протокол формалният протокол от комисията за да възложим тази корекция. Тази корекция ще окаже точно трасето на пътя и на тази база ще изработим корекцията на самия Подробен устройствен план. Очакваме този процес да отнеме няколко месеца, сборно около три, така че след три месеца да имаме готов за приемане ПУП, защото той трябва да бъде приет от Общинския съвет, това е такъв тип план, който за да бъде валиден трябва да бъде приет от Общинския съвет. Така че, на практика очаквам към края на годината да сме в ситуация, в която това е установено вече трасе и установен начин на преминаване, съгласуван от държавните институции и следващата стъпка е създаването на инвестиционния проект и строителството, изграждането и до тази точка мога да се изкажа по тази тема.

Проведе се дискусия между членовете на комисията, г-н Любомир Георгиев – зам. кмет на Столична община, г-н Никола Лютов – зам.-кмет на Столична община на направление „Обществено строителство“, г-н Иван Николов – директор на дирекция „Транспорт“ на Столична община и г-жа Жана Иванова – жител на кв. Гниляне по въпроси свързани с горесцитираното писмо.

По т. 1 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА25-ВК08-10465/4/23.04.2026 г. относно предложение за изменение на Решение №766/25.09.2025 г. на Столичния общински съвет по Протокол 47, точка 26 от дневния ред за откриване на процедура за публично оповестен конкурс за отдаване под наем, за срок до реализиране на подробния устройствен план, но не повече от 5 (пет) години, на недвижим имот - публична общинска собственост, с вносител Стефан Дъров – зам.-кмет на Столична община.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	-
3	Карлос Контрера- зам. председател	въздържал се
4	Ася Тодорова	-

5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	-
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	за
10	Емил Димитров	за
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували:	12
	в т.ч.:	
	За	11
	Против	няма
	Въздържали се	1

По т. 2 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА25-ВК08-7762/5/23.04.2026 г. относно предложение за изменение на Решение №864/23.10.2025 г. на Столичния общински съвет по Протокол 50, точка 40 от дневния ред за откриване на процедура за публично оповестен конкурс за отдаване под наем на част от имот с идентификатор 68134.1200.379 - частна общинска собственост на територията на Район „Илинден“-СО., с вносител Стефан Дъров – зам.-кмет на Столична община.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	-
3	Карлос Контрера- зам. председател	въздържал се
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	-
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	за
10	Емил Димитров	за
11	Ивайло Йонков	за

12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували:	12
	в т.ч.:	
	За	11
	Против	няма
	Въздържали се	1

По т. 3 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК08-5467/07.04.2026 г. относно конкурс за отдаване под наем на недвижими имоти /терени/- частна общинска собственост на територията на район „Надежда“ на Столична община и становище с вх. № СОА26-ВК08-5467/2/30.04.2026 г., с вносител Димитър Димов – кмет на район „Надежда“ на Столична община.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	-
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
		-
6	Гергин Борисов	
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	за
10	Емил Димитров	за
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	-
	Общо гласували:	11
	в т.ч.:	
	За	11
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 4 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА25-ТД26-18031/2/07.05.2026 г. относно даване на съгласие за увеличаване капитала на „Столичен електротранспорт” ЕАД чрез непарична вноска и сключване на допълнителни споразумения към договори за паричен заем, сключени между Столична община и „Столичен електротранспорт” ЕАД, с вносител Прошко Прошков – общински съветник.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	-
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	-
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	въздържал се
9	Димитър Петров	въздържал се
10	Емил Димитров	за
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	-
	Общо гласували:	11
	в т.ч.:	
	За	9
	Против	няма
	Въздържали се	2

По т. 5 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА24-ВК66-6483/14/07.05.2026 г. относно изменение на решение № 232 от 27.03.2025 г. на Столичен общински съвет за именуване на метростанции от разширението на метрото с София от линии М1, М3 и М6., с вносител Цветомир Петров и проф. Вили Лилков – общински съветници.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение,

както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	-
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	-
6	Гергин Борисов	-
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	за
10	Емил Димитров	за
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	10
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 6 от дневния ред:

Обсъждане във връзка с решение на Върховния касационен съд за преместване на временното трамвайно трасе по локалното платно на бул. „Скобелев“ в срок до една година

Г-н Иван Таков – председател на ПК по транспорт и пътна безопасност даде думата на г-н Никола Лютов – зам.-кмет на Столична община да запознае членовете на комисията с преместването на временното трамвайно трасе по локалното платно на бул. „Скобелев“.

Г-н Никола Лютов - Накратко, движим се добре с обществената поръчка, имаме приключен Протокол № 1, считам че до две – три седмици вероятно ще имаме избран изпълнител така, че в следващото ни предложение за Капиталова програма ще видите разбира се и бул. „Скобелев“, очакваме скоростижно да започнем изпълнение на обекта и да направим всичко възможно да се впишем в сроковете за изпълнение дадени от ВКС..

По т. 7 от дневния ред:

Писмо с вх. № СОА26-ВК66-1885/04.03.2026 г. относно проучване на възможността за въвеждане на довеждащ транспорт от жилищна зона „Парк Камбаните“ до МС „Бизнес парк“, с вносител Йордан Тодоров - общински съветник.

Г-н Иван Таков – председател на ПК по транспорт и пътна безопасност даде думата на г-н Йордан Тодоров – общински съветник.

Г-н Йордан Тодоров – преведохме разговори със заместник-кмета по транспорт г-н Виктор Чаушев и очакваме неговото експертно мнение по темата дали би могло да се постигне такова транспортно обслужване така, че считаме казусът за затворен на този етап.

По т. 8 от дневния ред:

Липсата на леви завои по ремонтирания бул. „Александър Стамболийски“, с вносител: Симеон Ставрев – общински съветник.

Г-н Иван Таков – председател на ПК по транспорт и пътна безопасност даде думата на г-н Симеон Ставрев – общински съветник.

Г-н Симеон Ставрев: Казусът не е за подценяване, защото обсъждахме няколко пъти казуса с кв. Курило, а сега тук хората в района също са притеснени. Последните видеа, които гледах снимани с дрон, реално показват, че от бул. „Вардар“ до кв. „Западен парк“ в участъка, в който се ремонтира булеварда навсякъде има сложени бетонови ограничители около трамвайните релси. Гражданите от района се притесняват първо, че по-бавно ще се прибират вкъщи и второ, че ще се генерира паразитен трафик, виждам, че тук са и двете дирекции „Транспорт“ и господин Лютов някой да обясни този проект кога е приет и на базата на него очевидно е възложена обществената поръчка кога, кой го е съгласувал и какво е мнението на дирекцията „Транспорт“ и пак не виждам никой от СДВР, които да вземат някакво отношение, опасно ли е, безопасно ли е преминаването на ляво през трамвайни релси? Бул. „Стамболийски“ – Ок виждаме по бул. „Константин Величков“ в непосредствена близост, че ограничителите може би донякъде работят. Факт е, че бул. „Стамболийски“ вече в по-централната си част няма никакви ограничители и хората ме питат – добре, Вие сега защо ги слагате тези ограничители в частта, където е само в квартала, а там където повече е трафикът няма ограничители, малко звучи нелогично. Просто моля да дадете някакво обяснение и може би някакво предложение за решение, например възможно ли е да се отворят леви завои, свързано ли е с гаранцията, ако

не може кога ще може, ако може как и каква е процедурата и къде може би, защото мисля, че това е важно за хората в района.

Г-н Никола Лютов – зам.-кмет на Столична община: Ще оставя разбира се на колегите експерти от направление „Транспорт и градска мобилност“ да внесат повече детайли около идеята и смисъла проекта да изглежда по този начин в част „Организация на движение“. По отношение на изпълнението на проекта знаете, че има издадено Разрешително за строеж, преминал е всички съгласувания, съгласувано е от КАТ-СДВР, и разбира се следва да бъде изпълняван по надлежния ред, ако искаме изобщо този обект да може да бъде въведен в експлоатация. Така че, по отношение на изпълнението ние следваме неотлъчно строителната документация във вида, в който е търгувана съгласувана от всички страни, които могат да съгласуват и следва да я съгласуват и очакваме нейното скоростижно изпълнение считам до броени дни. По отношение на възможността да бъдат нанасяни корекции върху проекта, след като обекта бъде въведен в експлоатация започва да тече гаранционен срок, така че стига да не нарушаваме гаранцията на обекта, тоест да не нарушаваме качеството на настилките и на маркировката, която е положена не би имало проблем от чисто строителна гледна точка да се въведе такава промяна, подчертавам в случай, че не нарушаваме гаранцията на обекта. По отношение на детайли около транспорта ще помоля колегите да се включат, разбира се на линия съм ако има всякакви други въпроси свързани с изпълнението.

Г-н Иван Николов – директор на дирекция „Транспорт“ на Столична община: относно казуса с левите завои ще започна с градския транспорт после колегата Димитър Петров ще продължи като организация на движение. Това, което можем да кажем е, че на бул. „Ал. Стамболийски“ това, което ние искаме да постигнем там е ограничаване на движението върху трамвайните релси, защото искаме да обособим трамвайния път. Идеята е този трамвай да бъде още по-привлекателен да повдигнем, говорим най-малко за неговата скорост. Имаме примера с бул. „Константин Величков“ където сме приложили координационно трасе, за да може там автобусите и трамваите, които се движат в обособено трасе да се движат неприкосновено от другото движение на леките автомобили. И виждаме, че където има пролука такава каквато има на ул. „Калинков“ тъй като тя е единствената, като вход към квартала, за това беше оставена и в момента колегите работят по поставения светофар на това място виждаме, че постоянно имаме проблеми и ПТП-та, които се получават с участието на градския транспорт. Относно организацията ще оставя колегата подробно да обясни всички мотиви, с които ние сме взели това решение тъй като решението е първо взето в самото проектиране и в заданието още може би преди няколко години, когато се е правило заданието със бул. „Ал. Стамболийски“ и след това е разглеждано няколко пъти на малка комисия.

Г-н Димитър Петров – директор на дирекция „Планиране, развитие и управление на градската мобилност“: Основният принцип при проектирането и изобщо при организирането на движението винаги първото правило е то да е максимално безопасно, за да се запази живота и здравето на хората. Колегата каза, че имаме негативен пример, естествено трасето когато бъде затворено му се увеличава проектната скорост, ще се движат по-бързо трамваите и всички входящи и изходящи маневри от и към съответно кварталите и преките са рискови на практика тъй като имаме четири ленти плюс трамвайно трасе, което е много голямо и като геометрия и изобщо като пространство, което трябва да се пресече с конфликтни точки. Защо е направено така, реално към момента входовете и изходите от кварталите са обособени на местата където имаме светлинно регулирани кръстовища със светофарни уредби. Това е направено ,тъй като по този начин може да се премахнат конфликтните точки и да се постигне добро ниво на безопасност. Каква е разликата с останалия участък от бул. „Ал. Стамболийски“ в посока центъра там ако забелязвате на нито едно кръстовище, което е светофарно регулирано нямаме разрешени леви завои дори, ако погледнете от площад „Възраждане“ до бул. „Константин Величков“ има само една улица, която е точно преди бул. „Константин Величков“ позволена за ляв завой, не всъщност нямаме нито една улица, което показва, че когато имаме възможност за прилагане на правилото трите десни равни на ляв завой, тъй като там има достатъчно улици, с които да се извърши този ляв завой, по правилото на трите десни се използва, когато обаче в случая, както е сага в този участък на бул. „Ал. Стамболийски“ нямаме подобни възможности, чисто геометрично като улична мрежа се прилага другият метод със светофарно регулирано движение. Това е по-безопасният начин от гледна точка, както на движението на градския транспорт, така и на самите хора шофьори, които извършват тези маневри и естествено и за пешеходците е по-безопасно, тъй като знаете, че когато няма подобни прегради това много добре се наблюдава и в целия участък от „Стамболийски“ в по-централните части буквално пресичат на всички места независимо дали са обособени за подобна цел или не. Така че, основната цел винаги е била да бъде постигната максимална пътна безопасност, разбира се максимална проектна скорост на трамвайното движение и да не се затруднява достъпа до кварталите, като е осигурено отново казвам на всяко едно кръстовище в този участък имаме при светофарно регулиране разрешени леви завои.

Г-н Иван Петров: Имам следния въпрос ,имаме ли информация към настоящия момент преди започването на ремонта какъв е бил процентът на ПТП-та в следствие наличието на леви завои към настоящия момент, защото това, което казва господин Ставрев и това, което дочувам и аз от коментари на живущи ние на практика ще ограничим напълно достъпа до район „Красна поляна“ по бул. „Александър Стамболийски“. Разбирам какво казвате като аргументи за пътната безопасност, но не съм убеден коя е алтернативата за живущите в момента за да излязат от квартала, тоест за да се приберат в него най-вече така, че какъв е процентът на ПТП-

та в тази част на бул. „Ал. Стамболийски“ в следствие на наличието на леви завой към настоящия момент.

Прозирам една по-дълбока версия, господин Копаранов на последната сесия направи едно предложение и Вие го приехте като решение да се брандират определени спирки по този булевард сега след ремонта и мисля, че господата тук пред мен, които стоят и двамата работещи в дирекция „Транспорт“, но все още явно не са проучели, че нямаме градски транспорт, а имаме обществен транспорт и опита да ни обясняват някакви ситуации е безсмислен, след като не говорят по същество за случая. Така че, в исторически аспект протеклите избори отсъствието на лява или ляво политическо общество естествено, че дава възможността да се завива на дясно, а там ще бъдат реализирани и спирките с известните за населението на господин Копаранов избиратели, хора да четат тези брандирани спирки.

Г-н Димитър Петров – директор на дирекция „Планиране, развитие и управление на градската мобилност“: такава статистика доколкото ми е известно няма, ако има трябва да е в „Пътна полиция“ за съжаление от години знаете, Вие по-добре от мен, че има проблем със самата статистика на „Пътна полиция“ тя не е точна като локация особено причините са много дискуссионни, тъй като нещото, което се записва в предварителния акт, ако има такова нещо съставено, не е окончателно, тъй като се чака потвърждение на съда, но се губи връзката между двете институции, тъй като никога след това не се въвежда в статистиката на „Пътна полиция“ реалната причина след минаването на делото, но наистина по-важното е да се каже, примера който се даде, че район „Красна поляна“ остава без вход, реално с по-старата организация на движение единствено една улица е забранена в целия този участък, иначе входовете към район „Красна поляна“ могат да се осъществяват чрез светлинно регулирания лъв завой на ул. „Вардар“ или на ул. „Булина ливада“ и през улиците, които са вече еднопосочни, двоци и вътре в квартала могат много лесно и бързо да осигурят проходимостта.

Г-н Иван Таков: Инж. Ганчев, Вие имате ли проблем с трамваите и с левите завой по трасето да ни кажете?

Г-н Евгени Ганчев – изпълнителен директор на „Столичен електротранспорт“ ЕАД: Уважаеми дами и господа, където има възможност да бъде обособено трамвайното движение при всички случаи води до по-добро обслужване, с по-висока скорост и с по-малко рискове. Примерът, който дадоха господин Николов и господин Петров, за бул. „Константин Величков“ е много актуален, ако трамвая има специфичен спирачен път и когато навлизат в неговия обсег има доста тежки катастрофи. Така, че решението на бул. „Ал. Стамболийски“ считаме, че е добро.

Г-н Иван Таков: Господин Ставрев, мисля че изчерпахме аргументацията наистина е смислена и все пак разбира се ние не трябва да усложняваме живота на гражданите, които използват

личен автомобил, но все пак мисля, че приоритетите на всички в началото на комисията бяха приоритет на градския транспорт. Ако това наистина ще подобри скоростта най-вече на трамваите, мисля че един лъв завой няма да наруши толкова живота на хората от квартала, след като имаме разбира се достатъчно други алтернативи.

Поради изчерпване на дневния ред в 15.23 часа зам.- председателят на ПКТПБ закри заседанието на комисията.

Изготвил: Юлия Пашалийска
старши експерт
[име, фамилия, длъжност]

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

Иван Таков
[име, фамилия]

15.05.2026 г.

[дата на подписване]

**Зам.председател на Постоянната
комисия по транспорт и пътна
безопасност**

Андрей Зографски
[име, фамилия]

отсъствал

[дата на подписване]

**Зам.председател на Постоянната
комисия по транспорт и пътна
безопасност**

Карлос Контрера
[име, фамилия]

15.05.2026 г.

[дата на подписване]