



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

## СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, Факс 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, http://www.sofiacouncil.bg

### ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

#### ПРОТОКОЛ № 66

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт  
и пътна безопасност  
проведено на 6 декември 2021 г.

Днес, 6.12.2021 г. от 14:30 часа, присъствено и онлайн и, чрез платформата CISCO Webex Meeting и излъчвано във фейсбук страницата на СОС се проведе редовното заседание на Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност.

Заседанието беше открито от председателя на комисията – г-н Карлос Контрера, в 14:30 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че присъстват 13 общински съветници, от които Карлос Контрера и Симеон Страврев в залата, а останалите онлайн, поради което заседанието може да бъде проведено. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Добър ден на всички. Откривам Заседанието на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност.

Налице е кворум, Мисля, че е налице достатъчно кворум, за да открием заседанието, присъстват 13 съветници.

Имате проект за дневен ред от 6 точки.

По дневния ред има ли против? Няма.

Има ли въздържали се? Няма.

Поименно гласуване:

.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
0.	ТОМА БЕЛЕВ	за
1.	БОРИС БОНЕВ	за

2.	АЛЪОША ДАКОВ	за
3.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

**Приема дневния ред за заседанието на комисията.**

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	12
<b>За</b>	12
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

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

Господин Ставрев, тъй като съм вносител по т. 1, ще Ви моля да водите заседанието, тъй като сте тук в залата.

**По т. 1 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-7622/8/09.11.21 относно проект за Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община

Писмо с вх. № СОА21-ВК66-7622/13/01.12.21г. във връзка с предложение от Кристиан Кръстев- зам. кмет на СО по [Доклад с вх. № СОА21-ВК66-7622/8/09.11.21г.](#) относно проект за наредба за изменение и допълнение на наредбата за организация на движението на територията на Столична община

Вносител: . Георги Георгиев- Председател на Столичен общински съвет

Малина Едрева – Председател на Постоянната комисия по образование, култура, наука и културно многообразие.

Карлос Контрера- Председател на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност

Симеон Колев - общински съветник

Д-р Кристиан Кръстев- зам. кмет на Столична община.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Господин Контрера, заповядайте.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря. От името на вносителите съвсем накратко. Става въпрос за едно предложение, свързано с организацията на движение, то касае използването на бус лентите. След реформата от 2020 г. на Закона за движение по пътищата е допустимо специализиран превоз за деца да ползва изградените бус ленти. Ето защо с колегите вносителите сме предложили в текста на Наредбата за организация на движението на Столична община да бъде разписан нарочен текст, който да позволява приложението на този законов текст. Причината е, че макар законът да урежда тези отношения, все пак ние се нуждаем от разпоредба, която да очертава начина, по който това се случва и със записаните текстове, дори по-скоро алинея 2 от предложеното изменение на чл. 43 предлагаме направленията на Столична градска мобилност да създаде тази правна възможност превозните средства, които да отговарят на изискванията на закона, но да бъдат допускани до обхвата на режим на движението до бус лентите. Приблизителното изчисление на ползите от доклада са, че ще бъдат обхванати около две хиляди деца. В случая мисля, че предложението е целесъобразно и ще избегнем административни неуредици с наказания на водачи на подобни превозни средства, които са се възползвали от законовата норма, но въпреки това при автоматизиран контрол с камери в бус лентите и поради текущ контрол на пътното платно, са уличени в извършване на административно нарушение. Мисля си, че чрез този текст ще успеем да създадем и доколко между институциите и нашата транспортна дирекция, отдел „Пътна полиция” и СДВР именно с оглед правилното приложение на законовите текстове и възможността училищните автобуси да се движат по бус лентите. Ако има някакви въпроси ,съм готов да отговарям. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Някой от общинските съветници онлайн иска ли да се изкаже?

**БОРИС БОНЕВ:** Преди да направя изказване много е важно да имаме отговор на въпроса по какъв начин в момента се осъществява автоматичния контрол от камери? Виждам че и господин Иван Николов и господин Кристиан Кръстев са на линия, да кажат как точно се случва процеса с камерите, защото самия отговор ще има сериозно отношение по моя по-нататъшен въпрос и коментар. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Някой иска ли да вземе отношение? Иван?

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз имам предложение. Към един момент да дадем думата и на господин Кристиан Кръстев да представи неговото предложение, той е съвносител.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Добре.

Някой иска ли да направи реплика на Бонев? Иван например?

**ИВАН НИКОЛОВ:** По въпроса, който зададе господин Бонев, не мога да отговоря изцяло конкретно, тъй като процесът се управлява от колегата Димитър Петров от управление на ръст на трафика, но процесът представлява първо заснемане, когато има нарушител в бус лентата, след това този запис се изпраща в СДВР – Пътна полиция и като се трансформира протокол, вика се водача и се съставя фиш за глобата.

**КРИСТИАН КРЪСТЕВ:** Колеги, здравейте, ако мога да допълня. Във връзка с Вашия въпрос господин Бонев, към момента процедурата е всеки един нарушител, който минава през бус лентата, без значение коя е, съответно се екстрапулира информацията и се изпраща на партии в КАТ, като респективно КАТ са санкциониращият орган и съответно те изпращат до всеки един нарушител на база на информацията, която получават от нас, снимките и данните, съответно съставят наказателното постановление. В случая когато се изготви такъв списък с автобуси, които ще бъдат изключени от евентуално бъдещо санкциониране, те просто няма да попадат в списъка, който ние изпращаме до КАТ. Към момента все още Министерство на вътрешните работи не получава, просто не екстрапулира само всички нарушения, а ние ги

изпращаме, все още КАТ и МВР не получават, тоест те не си взимат автоматично данните, налага се ние да им ги даваме.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Един въпрос, за да доуточним. Вие като казвате, че Столична община им изпраща информацията за хората, които трябва да бъдат санкционирани, това как става технически, автоматизиран ли е този процес, има ли по някакъв начин изпращане на екселски файлове, които са генерирани автоматично или не знам как се предават по друг начин, било някой да отиде на място и да занесе, как става това нещо, може ли да поясните или не знаете?

**ИВАН НИКОЛОВ:** Димитър Петров може да каже подробния метод за екстрапулиране на данните. Да, изпращаме и видеофайловете и съответно и данните, които имаме, ние ги изпращаме на МВР.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Благодаря.

Борис Бонев.

**БОРИС БОНЕВ:** Аз се извинявам, че отново взимам думата, просто предупредих, че от отговора ще зависи в каква посока ще тръгне. Всъщност аз виждам един да го нарека не проблем, а по-скоро предизвикателство, върху което не е помислено с така предложения доклад. Както стана ясно в чл. 15, ал. 6 от Закона за движение по пътищата вече се допуска преминаването през бус ленти на автобуси ,извършващи превоз на ученици. В закона ясно е записано извършващи случаен или специализиран превоз на деца и/или ученици. Наблягам на думата „случаен”, защото в направеното предложение за изменение на общинската наредба се говори само и единствено за специализирания превоз, който съгласно § 1, т. 23 на допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози е специализирания превоз, са превозите на учащи по договор с определен от клиента маршрут и разписание. Само че в т. 24 от същия този параграф даваме дефиниция на случайните превози, защото по предварително определена групи пътници без промяна състав на групата от началния до крайния пункт по предварително заявени условия това е така наречения случаен превоз на пътници. Всъщност моя въпрос е: по какъв начин ще бъде регулиран случайния превоз на пътници, на

деца говоря, тъй като законът позволява автобуси, извършващи случаен превоз да преминават през бус лентите, само че предложението ви за промяна на общинската наредба само касае единствено и само база данни за специализирания превоз и отделно се получава един абсолютен междуинституционален проблем, защото в Наредба 33 за обществен превоз на пътници е безсмислено в чл. 68, ал. 1, че когато се извършва случаен превоз, превозвачът има възможност, забележете един час преди извършване на съответния превоз, да заяви, че ще извършва такъв превоз. Което означава, че ако аз сега представлявам превозвач, който ще извършва случаен превоз на деца, мога сега да поискам да извърша превоз след 2 часа, даже не след 2 часа, а след един час. Аз ще мога с този автобус, с тези деца да премина през бус лентата, така както ми позволява законът, само че Столична община няма регистър на случайния превоз, няма как да има регистър на случайния превоз, защото това е вмешателство в правомощията на съвсем друга институция, каквато е ДАИ, защото именно ДАИ е и органът, към който се изпраща уведомлението за извършване на случаен превоз. И много ми е интересно по какъв начин аз, ако съм редовен превозвач и извършвам редовен случаен превоз на деца, мина през бус лентата, запише ме камерата, как вие, тоест Столична община, ще разграничи случайния превоз от нарушител на пътя, който е преминал през бус лентата. Как точно ще се случи това нещо, защото не става ясно от доклада и от това изменение на наредбата. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Контрера!

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Кратка реплика, всъщност не знам. Колеги, първо да отбележа, че по същество никой не оспорва целесъобразността на една такава поправка, защото това ще позволи да избегнем казусите с училищните автобуси, които се движат в относително еднакъв времеви диапазон през седмицата, с приблизително еднакъв маршрут. Влязохме в казуистиката що касае случайния превоз на пътници и то по-специално деца.

Аз разбирам опасенията на господин Бонев, затова бихме могли да добавим към ал. 2 след „специализиран” и определението „случайни превози”. Така или иначе административно наказващият орган, в случая КАТ, както

разясни зам.-кмета Кръстев, е Пътна полиция. Идеята на създаването на тази база данни в Направление „Транспорт и градска мобилност” е именно процесът да бъде автоматизиран и да не се стига до издаване на фишове, които след това да бъдат оспорени, тъй като Вие сте прав, на законово основание може да преминавате през бус лентата. Ако разглеждаме само специализираните превози в тази хипотеза, дори да бъде подадена информация, че вие сте нарушил, тоест приема, че се извършвате превоз в рамките на два часа в настоящия ден и т.н., хипотезата, която описахте, така или иначе ако възразите едва ли ще бъдете наказани. Така че моето предложение, за да разсея вашите съмнения, е да добавим в ал. 2 „и случайните превоз”. Ако не, в такъв случай ние ще уредим частично материята, но все пак има правна възможност тези, които са изправни могат да минават през бус лентите, въпреки липсата на текст в наредбата, да не бъдат санкционирани. И тогава стигаме до хипотеза, в която Столична община сезира наказващия орган, той започва действия по административно наказателно производство и се налага вече самия превозвач или водача в случая да възразява, за да не се образува тази административно наказателна преписка или да бъде отменено наказание. Така че, това е моето предложение в случая, след като различаваме тази материя.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Благодаря.

Зафир Зарков, заповядайте.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Аз да кажа, че при всички положения ние трябва да уточним и да урегулируем този процес, защото не бива изпуснатите в случая „случаен превоз на деца” да се стига до това, че да биват в процедура на съставяне на нарушения, те едва ли не да е необходимо да обжалват за да отпадне това нещо. Затова мисля, поне моето мнение е, че е важно в този случай да намерим адекватен запис и да го допълним, след като е изпуснато това.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Благодаря.

Борис Бонев.

**БОРИС БОНЕВ:** Колеги, нека да не се разбираме погрешно. Повдигнах тази тема, защото искам тази промяна в крайна сметка да работи. Истината е, че



след като в закона ясно е документирано, че може извършващите и случайни и специализиран превоз да се движат в бус лентите, а правораздаващият орган е КАТ, смятам, че цялото това изменение, което правим в момента, е напълно излишно и ще ви кажа защо. Защото не Столична община, а КАТ е органът, който има достъп до системата на ДАИ с регистрите, защото те са две държавни структури и те имат взаимна обвързаност на регистрите, за разлика от Столична община. Но второто и по-важното е, че както не случайно ви прочетох, в Наредба 33 ясно пише, че случаен превоз може да се извърши с уведомление до един час преди съответния случаен превоз. Затова ви давам една конкретна ситуация, ние дори да запишем, че този регистър, тази база данни на Дирекция „Транспорт“ обхваща и специализирания и случайния превоз, е записано, че тя се обновява един път месечно. Тя не е текущо обновяема база данни, поради което аз искам да извършва случаен превоз, подавам си документите спрямо наредбата точно както е записано, ДАИ ми позволяват, аз извършвам случайния превоз, знам че в закона ми е позволено да минавам през бус лента, минавам през бус лентата, само че Столична община не знае, че аз имам разрешение за случаен превоз, заснемат ме камерите и изпраща. И тук това, което трябва да се надяваме е, че от момента, в който аз съм преминал през бус лентата, до момента, в който общината ще изпрати снимката на моето преминаване през бус лентата, ще са минали достатъчно много време, за да може регистъра на общината да се е обновил и че всъщност аз съм в правото си да мина през бус лентата. Да де, но ако не е така? А КАТ много се съмнявам да извършва някаква допълнителна повторна проверка спрямо това, което е изпратено от Столична община. Ако някой може да ме поправи, аз много ще се радвам. Всъщност излиза че цялото това нещо, което се случва в момента е напълно излишно, защото независимо от това какъв регистър създаде Столична община, пак отива всичко при КАТ, КАТ трябва да си преценят, те трябва да си осигурят проверка с регистър на ДАИ дали това е случаен или специализиран превоз и дали имат право да минават през бус лентите, на практика няма абсолютно никакъв нормативен смисъл ние в Столична община да правим подобен тип изменение, още повече, че аз съм

сигурен, че има изпратени записи от минаващи през бус лентите, които впоследствие са обжалвани и са паднали. Тоест нещо дали е по една или друг причина, преминаването в бус лентата в крайна сметка не е санкционирано и не разбирам защо трябва в момента да добавяме още един ред на контрол, още едно ниво на контрол, като в крайна сметка КАТ е този орган, който извършва този контрол. Ако Столична община го правеше, разбирам, ако налагаше глобите имам предвид и събираше парите от глобите, тогава щеше да има логика. Но в момента аз не виждам никаква логика и за мен това е едно излишно усложняване на общинската наредба, преповтаряне на законов норматив и в крайна сметка създаване на една база данни, която няма да върши абсолютно никаква работа, особено в контекста на едно бъдещо автоматично изпращане на снимките от камерите към КАТ, тоест не събират се в общината ръчно се обработват и се изпращат на куп. В момента, в който камерата засече някой, той трябва да отива в една централизирана база данни и тогава още повече се обезсмисля това, което в момента правим. Така че, съжалявам, за мен лично това предложение е по-скоро необмислено по начина, по който е направено, предвид, че законът така или иначе позволява на тези хора да минават оттам и ние с общинска наредба няма как да ги спрем, санкционираме или каквото и да било друго. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Добре.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Тъй като влязохме в своего рода дискусия, настоящото предложение има за цел да намали всъщност и административната тежест, защото когато Дирекция „Транспорт“, направлението „Транспорт и градска мобилност“ разполага с данните на тези превозни средства, извършващи училищните превози, няма да бъде необходимо да се изпращат преписките в „Пътна полиция“. Тоест ако в момента позволим на тези около 100 училищни автобуса, превозващи деца, да преминават, няма да се налага всеки ден да пишем писма на наказващия орган, че те всъщност са извършвали училищен превоз на пътници и собственикът на пътя го знае това. Тоест с предлаганата формулировка на чл. 43 ние опростяваме процеса, по този начин улесняваме и превозвачи и водачите на тези пътни превозни средства, които

извършват в случая специализиран превоз на деца. Аз не мисля, че приемането на тези текстове ще създаде някакъв нормативен хаос или проблем. Напротив, то ще помогне така или иначе този процес да се урегулира. Аз разбирам, че Вие не споделяте мнението, че Общинският съвет и Столична община като собственик на пътя може да доразвие правната материя, но това е вашето право. От юридическа гледна точка за мен текстовете са полезни, защото създават методология за работа. В противен случай всички снимки, без значение дали автомобилите са навлезли правомерно или не, ще трябва да се изпращат, което увеличава и документооборота между институциите. Този спор можем да продължим да го водим.

**БОРИС БОНЕВ:** Това не е спор, а просто един въпрос да ми отговорите. Как зареждаме с информация общинската база данни, по какъв начин ние поучаваме информация, че ще извършва случаен или специализиран превоз?

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** То е описано в доклада.

**БОРИС БОНЕВ:** Кажете го.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Ще го намеря да го прочета, ако желаете.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Докато Контрера го търси ,ще прочета коментарите на господин Бонев: наказващият орган трябва така или иначе да извършва проверка с ДАИ, тоест в случая КАТ, на практика създаваме втора база данни освен тази в ДАИ, която всъщност КАТ се опитва да достъпи, и караме превозвачите към втора институция да се отчитат. Изпълнителната агенция „Автомобилна администрация” няма база данни за случаен превоз нито за специализиран превоз на деца. И специализираният, и случайният превоз изпращат към ДАИ уведомления.

Ако искате докато чакаме господин Контрера да го намери, да дадем думата на Андрей Зографски, защото иска отдавна и след това Иван Николов да се изкаже, да следим реда на писмените заявки.

Андрей, заповядай.

**АНДРЕЙ ЗОГРФСКИ:** Благодаря много.

Аз знам за много регистри в администрацията на Столична община, за които абсолютно не е необходима санкцията на Общинския съвет. Може да реши която и да е част от администрацията да си прави регистър, ако това ѝ е от чиста административна помощ, за да не обработва да кажем някакви регистрационни номера. Въпреки това, бих казал, че основният проблем и липсата на автоматизиран процес, а не липсата на един екселски файл, с контрол F след това ще се търси дали регистрационният номер на превозното средство не е в този списък при взимането на решение дали един сигнал да се изпраща или да не се изпраща. Тоест вместо администрацията в лицето на заместник-кмета да речем или в лицето на председател на Общинския съвет да седнат и сериозно, генерално да решат този проблем с автоматизацията на този процес, с може би споделяне на отговорността на санкционирането на нарушителите в бус лентите заедно с КАТ, защото има сегменти от Закона за движението по пътищата, както паркирането да речем, който споделен от ЦГМ и Столичния инспекторат заедно с полицията имат правомощия да налагат директно санкции. Може би това усилие би било доста по-смислено и с доста по-голям резултат, отколкото да се пишат някакви доклади и да се водят безсмислени дискусии в Столичния общински съвет за създаване на екселска база данни, която може да се създаде просто от днес за утре и не ви трябва разрешение от Общинския съвет за това.

Второ, независимо колко улесняват или „не улесняват” някакъв административен процес, законът е висшестояща нормативна уредба и нито може да бъде променен, нито може да бъде отменен с някакво си решение на общинска наредба на Столичния общински съвет.

Трето, което искам да кажа е, че в момента процесът е урегулиран, както каза господин Зарков, на държавно ниво. Няма необходимост от допълнително негово квазиурегиране на общинско ниво.

Четвърто, което искам да кажа е, че тази общинска наредба, една от най-важните наредби, всъщност в този мандат на Общинския съвет стана една салата, която противоречи, уж допълва законови разпоредби, които изобщо нямат място в общинска нормативна уредба, защото отново казвам, законът е

висшестоящ нормативен акт и всъщност отваряйки буквално всеки месец тази наредба за организация на движение просто се крие един абсолютен хаос, който отразява хаоса в главите на управленците, които всъщност нямат никаква концепция за този град, лашкат се в някакви квази популистки, нищо не решаващи проблеми, това е второ поредно заседание, на миналото това беше от Витоша до Витоша през „Тодор Каблешков” и „България”, сега е поредна такава глупост да се удовлетвори някакво желание за амбиции и за изява и квази решаване на големи проблеми на едни хора, които имат голяма политическа амбиция, но това според мен е срам за Транспортната комисия, от експертна гледна точка е абсолютно измислена работа и според мен ако общинските съветници в тази комисия държат на професионализма, на решаването на истинските големи, генералното решаване на тези проблеми, изобщо няма да искат да гледат такива квази решения, а камо ли тук да се стреляме с големи термини като автоматизация, урегулиране и екстрапулация, което означава съвсем друго, екстрапулация означава ако от сегашния тренд продължи, да можем да преценим дали след една година данните ще бъдат сходни, това означава екстрапулация, а не изваждане на данни ръчно от едни камери, това не е екстрапулация. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Иван Николов.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Здравейте.

Да дам моето допълнително пояснение. Господин Бонев сезира, че при ДАИ когато има случаен превоз се пуска уведомление, но реално ДАИ не поддържат регистър нито за случайния, нито за специализирания превоз, което е наистина изключително голям проблем, във връзка с което ако има общината не регистър, а база данни, тъй като и регистри не могат току-така да се правят, без да имаме законово основание за това, но все пак имаме една база данни, най-малкото на специализирания превоз, ние ще можем да осигурим това, че всичките тези автобуси да влязат безпрепятствено в бус лентите, а не да вадим всички тези снимки, да ги изпращаме в КАТ, а оттам да се доказва вече ученически ли е бил този превоз, случаен или специализиран.

За случайните превози пак искам да кажа, че случайните превози са записани в закона, наистина трябва да фигурират и в наредбата, но за тях такава база данни ние няма как да поддържаме.

Вече направихме няколко разговора с Изпълнителна агенция, за да се помисли варианта, в който те да създадат регистър както на специализирания, така и на случайния превоз, до който ние също да имаме достъп, не само СДВР – Пътна полиция. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Благодаря.

Аз виждам един коментар, който е – пречи ли ви нещо сега да направите тази база данни без разрешение на СОС? Аз не знам дали отговорихте на този въпрос. Ако искате да вземете отношение пак?

**БОРИС БОНЕВ:** Може ли преди това, аз се извинявам, че влязохме в такава дискусия, знам, че на господин Контрера не му е приятно като председател. Тъй като при специализирани и при случайния превоз съгласувателният орган, към който се изпраща уведомлението е ДАИ.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Не е ДАИ, а е „Автомобилна администрация”.

**БОРИС БОНЕВ:** Добре, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация”. По какъв начин Столична община ще накара Изпълнителната агенция „Автомобилна администрация” да споделя тази информация към нея и по какъв начин ще накара превозвачите да изпращат тази информация към Столична община, при положение, че в Наредба 33 ясно са записани всичките процеси и документи, които се изискват, за да се извърши случайния и специализиран превоз и в нито един от тези процеси или документи не съществува задължението на превозвача да уведоми Столична община да се включи в каквото и да било регистър на Столична община или каквото и да било друго? Как вие ще ги накарате, освен на добра воля и защо се създават закони в случая наредби текстове, които вменяват допълнителни да го нарека действия на определени субекти, без тези действия да са им вменени в закона, който им позволява да се движат в бус лентата напълно свободно. Защо го правим това, как ще се случи този процес, просто искам да разбера?

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря. Действително сте прав, че не е добре обяснено в текста на доклада. Има се предвид направление „Транспорт и градска мобилност”. Що се касае най-вече до ученическите автобуси, да събере служебно тази информация от съответните учебни заведения, които ползват услугите на различни превозвачи за този превоз в случая на учениците. Смисълът на поправката, господин Бонев, аз мисля, че го казах и преди малко, но пак ще го повторя, е да се създаде административен ред, защото в противен случай тази автоматизирана система аз не виждам как ще отсява по някакъв начин превозните средства имат или нямат право, в крайна сметка камерите регистрират нарушение, то се отразява в базата данни и се изпраща на наказващия орган за вземане на отношение. Когато ние сме създали правната възможност тези превозни средства да бъдат включени в определена база данни при отсяването още при собственика на пътя, тоест Столична община, ще бъде направен филтъра и те няма да бъдат подавани като нарушители. Това всъщност е смисъла на упражнението.

Аз ви предлагам, тъй като тази дискусия очевидно може да продължи безкрайно, мисля, че достатъчно нарушихме правилата за вземане на дума и тук основно аз, защото аз си позволих с моето уточнение, все пак да дадете думата на господин Бонев за финални думи, след което да предложим изменения в проекта на решение, заместник кмета Кръстев да докладва неговото писмо към доклада и да вървим към гласуване на този доклада, така или иначе спорът е юридически най-вече, има водеща комисия по местно самоуправление и може да продължи с юридически аргументи, а не толкова с транспортни тук. Благодаря и се извинявам.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Аз ще имам един въпрос към зам.-кмета по транспорта.

Бонев ако иска да направи изказване.

**БОРИС БОНЕВ:** Аз също се извинявам. Напълно финално със сигурност ще участвам в Комисията по местно самоуправление, защото се надявам дотогава чисто юридически да са подготвени изменения в проекта за решение, така че да не се създават ситуации, в които има или неяснота, или се

въвеждат нови задължения към хората, които извършват превоз или пък се възлагат нови задължения на дирекция „Транспорт”, защото вие в момента казахте, че по служебен път тя ще изисква тази информация. Това означава дирекция „Транспорт” да пише на всички частни, държавни и общински и подобни училища, детски градини и всякакви други специализирани подобни центрове, занимаващи се с деца, дали имат такъв превоз. На мен това ми се струва абсолютно абсурдно като задължение, което се вменява на дирекция „Транспорт”, и след това какво ще прави, всеки месец ще им праща наново писма и ще чака те да отговорят, за да каже – да, продължаваме да возим деца, ние спряхме да превозваме деца или изменихме маршрута, вече не минаваме оттук, минаваме от там, кои тези автобуси минават през булеварди с бус ленти, на кои бус ленти. В смисъл надявам се си давате сметка как едно добро намерение, защото аз по-скоро нямам съмнение, че целта е била добро намерение, всъщност по никакъв начин правно не е издържано като предложение и се създава един абсолютно правен батак с това, което се прави. Аз ще се въздържа от гласуване сега в тази комисия, ще видя как ще протече гласуването и въобще дискусиата в комисията по местно самоуправление, защото и това е моя апел към вносителите, тук има много сбъркани неща, моля коригирайте ги или просто оттеглете доклада, така или иначе няма да се улеснят превозвачите и децата с това предложение, точно обратното, ще бъде възложено на още един орган административен да дават информация и то всеки месец, за да е сигурно, че превозват деца или не. Защото по друг начин служебно няма как да бъде изискана информация, при положение че част от тези учебни заведения са частна собственост, те не са държавни или общински, че да кажем, че междуинституционално на публично ниво ще може да се осъществи тази комуникация. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Другата част, която е свързана с писмото на заместник-кмета Кристиан Кръстев ако може да вземе думата да информира съветниците.

**КРИСТИАН КРЪСТЕВ:** Здравейте, отново. Моето предложение е уточнение във връзка с предходно изменение на същия текст. Става въпрос за



пропуск за товарни автомобили и строителни машини с допустима максимална маса над 4 тона, касаещи в ал. 1, т. 1 и над 15 тона вал. 1, т. 3. Просто се уточнява часовия диапазон, като в предната промяна на наредбата не знам по каква причина вместо да пише от 17.00 до 19.00 часа съответно пише от 15.00 до 19.00 часа и по този начин ограничаваме всякакъв вид товарна техника да навлиза и да се извършва специализираната работа. Целта на тази промяна, която беше предложена днес беше всъщност в пиковите часове между 8.00 и 10.00 часа сутринта и след обяд между 17.00 и 19.00 часа да бъде ограничено влизането на съответните товарни средства, за да може да облекчи максимално пиковите часове, съответно трафика, който имаме в града. Това е била мотивацията и съответно това е изчистване на техническа грешка.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** В тази връзка да предложи колеги изменение в проекта за решение.

С оглед аргументите на господин Бонев предлагам в чл. 43, ал. 2, след „специализираните” да се добави „или случайните”, съответно по предложението на господин Кръстев с нашето становище да създадем нов § 2 със следния текст „чл. 28, ал. 3, т. 1 придобива следното съдържание „Пропуск за товарни автомобили и строителни машини с допустима максимална маса над 4 тона по ал. 1 т. 1, над 15 тона по ал. 1, т. 3, часовият диапазон между 00.00 ч. до 8.00 ч., от 10.00 ч. до 17.00 ч. и от 19.00 ч. до 24.00 ч., а съществуващият § 2 да стане § 3”. Моля да бъде подложен на гласуване този проект на решение, тъй като той е с оглед протеклата дискусия.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Добре.

Тома Белев.

**ТОМА БЕЛЕВ:** Благодаря. Това, което искам да кажа е, че поп първото предложение ще се въздържа по простата причина, че считам, че то е в нарушение на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност. За съжаление практиката на прилагане на този закон включва и подобни ограничения като форма на административно ограничаване.

По втората точка също ще се въздържа по простата причина, че мотивировката как да облекчим достъпа на тежкотоварни моторни превозни средства в централната градска част не може да е свързано единствено и само с движението по улиците, той трябва да включва и определени ограничения, които са свързани с шума, с качеството на живот. От тази гледна точка считам, че в часовете, в които е забранена строителна дейност да разрешаваме придвижването на тежкотоварни моторни превозни средства, тоест едната наредба ограничава, а другата наредба разрешава, мисля, че не е целесъобразно и като цяло тази част от наредбата подлежи на друг тип промяна. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Някой друг иска ли думата?

Заповядайте, господин Паргов.

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Благодаря Ви.

Първо, аз искам да поздравя вносителите за начина на оформяне на доклада, предвид предложението за нормативна промяна, после ще коментирам самата промяна, от гледна точка на реквизитите в доклада, които дават яснота за техните мотиви и причини, както и за целите, които се поставят и съответно неговото съответствие с действащото законодателство, регламенти, очаквани резултати от прилагането и т.н.

По същество обаче нека да си дадем ясна сметка кого ще обслужи тази промяна на този етап, тъй като колко са училищните автобуси на територията на столицата, разбира се, изключвам всички частни учебни заведения, които имат подобна услуга за техните възпитаници. Ние имахме едно подобно нещо, което разглеждахме подобна идея, която и БСП и колегите от ГЕРБ обсъждахме, свързана с определени училища на територията на столицата с училищния превоз и най-вече свързана с дебалансираното развитие на училищната мрежа и новите квартали и строителството в София. От тази гледна точка има ли оценка за въздействие, ако тръгнем по начина, по който е структуриран доклада, аз пак казвам, съм доволен от начина, по който се представя този доклад за нормативно изменение. Тоест липсва ми оценката за въздействие.

Второ, ако ще отваряме бус лентите, тези бус ленти могат да бъдат отворени и за друг вид обществен превоз, за който само преди две-три седмици, в последните няколко месеца бяха много загрижени, а именно таксиметровия превоз, който е също част от обществения превоз на територията на столицата. Така или иначе правим едно такова предложение за нормативна промяна, можем да разширим обхвата на допустимите превозни средства, в случая включвайки и таксиметровия превоз като част от обществения превоз на територията на София. Той разбира се е обществен превоз, след като и ние като Общински съвети на национално и на нашето местно равнище сме загрижени, определяме ценовия диапазон на минимални, на максимални тарифи, това, което правихме на миналата сесия.

Казвам това и ще искам някои от вносителите, господин Георгиев не присъства, но може би господин Кръстев заместник-кмета, за оценката на въздействие на тази промяна.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Благодаря.

Господин Контрера иска реплика.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Паргов, по отношение на оценката за въздействие тя е приложена към доклада в Приложение 1 може да я видите, съдържа всички изискуеми по закон реквизити – дефиниране на проблем, цели, идентифициране на заинтересованите страни, варианти за действие и т.н. Говорим, понеже повдигнахте въпроса, в доклада е записан за приблизително 100 автобуса, които извършват специализиран превоз на ученици, на деца, а говорим за приблизително и за около 2000 деца, ние не делим учениците в София на такива в общински, държавни или частни училища, все пак това са все пак деца на София, за тях го правим, това е идеята на този доклад.

По отношение на вашето отношение, касаещо движението на таксиметрови автомобили, много добре знаете, че законът изчерпателно е уредил кои превозни средства могат да се движат и таксиметровите автомобили не са в тази категория. Когато законодателят даде тази възможност, разбира се ние ще я приложим. Но в случая, това е по-скоро въпрос, за Комисията по

транспорт към Народното събрание, която може да инициира такива промени в чл. 15.1 от Закона за движение по пътищата. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Борис Бонев, реплика.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря. Аз искам да обърна внимание на това, което и господин Контрера каза, в момента ние актуализираме общинската наредба спрямо измененията на Закона за движение по пътищата, където беше допусната възможността специализиран и случаен превоз на ученици да бъде допускан в бус лентите. Подобна възможност за таксиметровия превоз няма и няма как с общинска наредба това нещо да се регулира, както каза господин Контрера. Също така при цялото ми уважение ви съветвам да прочетете Наредба № РД 02/2017 г. на Министерство на регионалното развитие, където има ясни дефиниции какво е масов обществен транспорт и таксиметровият превоз не попада в тази категория, така че моето лично мнение винаги е било, че предвид големия брой таксиметрови коли в София, допускането им за движение в бус лентите би било грешка и би затруднило движението на обществения транспорт, особено предвид факта, че все още има твърде малко бус ленти в София и те са създадени преимуществено само по булеварди, на които многократно се преизпълняват минималните изисквания в Наредба РД-02 за брой превозни средства на час в посока, които трябва да преминават по релацията ,за да се допусне изграждането на бус лента. Тогава когато направление „Транспорт” на Столична община” си свърши работата да изпълни предписанията на Плана за устойчива градска мобилност и реализира бус ленти по основните булеварди на Столична община, където преминава градския транспорт, включително по първи градски ринг, където това не беше направено въпреки че е задължение още от 2010 г. в доклада на Мотмакдоналд, едва тогава всички планове за бус ленти бъдат изпълнени, едва тогава смятам, че е момента някой да помисли и някакви други участници в движението да бъдат допускани до тях, но към момента това е само единствено контрапродуктивно и ще бъде във вреда на градския транспорт, а и искрено се съмнявам, че представители на една лява партия като БСП биха искали общественият,

масовият, публичният градски транспорт да страда от някакво недобре обмислено решение. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Някой друг иска ли реплика?

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Дуплика.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Заповядайте, господин Паргов.

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Господин Бонев, аз не мога да Ви разбера. Ако искате да станете член на лява партия и на БСП в конкретика, заповядайте, ще ви приема и ще го направя публично. Нито аз някой път мога да ви разбера някой път какво имате предвид, защото сте малко на принципа я да кажем нещо. Това, което казах, не значи, че БСП е против това, напротив, идеята за повече ученически автобуси дойде от БСП и аз се радвам, че ГЕРБ я развиха. Ние сме го подкрепили това. Друг е въпросът как се прави и по какъв начин, дали е обмислено, това е вече въпрос на други аргументи.

Господин Контрера, в оценката за въздействие аз видях какво сте направили, за да го има, само че в заинтересованите страни, нямам нищо против частните училища, но мисля, че това трябва да ни каже нещо, което и госпожа Едрева утре ще го дискутираме на Комисията по образование, че училищният транспорт става жизнено важен за нашия град. Не само услугата, която частните училища са въвели за своите ученици, но и ние като имащи отношение към столичното образование, общинско образование, трябва да се засилим в тази посока, защото наистина ще спестим много нерви, неудобства, които създаваме с едно или друго наше действие или бездействие на родителите. Така че нямаме спор по това мнение.

Що се отнася до такситата, тъй като имаме точка за такситата, аз не случайно я напомням, защото това е ангажимент, който ние поехме пред тях, ако не се лъжа, последните две години, всеки пред своите парламентарни групи да го направи. До този момент имаме неизпълнен ангажимент по тази точка. Помня тогава и господин Зарков, и Вие, господин Контрера, като бяхте управляващи по това време, а и ние като опозиция основна БСП бяхме поели този ангажимент да го регулираме на национално законодателно равнище, тъй като така разбирам, че имаме съгласие по отношение на важността на

таксиметровия превоз за нашата столица, особено за София. Така че тук нямаме спор по тази точка и нямаме разнопосочно мнение като подкрепа или неподкрепа, както виждам. Въпросът е изводите, които от този доклад може да си направим отгук нататък, за да не остане едно добро Пи Ар събитие на новия председател на Общинския съвет. Благодаря ви.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Виждам, че Тома Белев иска думата.

Заповядай, господин Белев.

**ТОМА БЕЛЕВ:** Само да кажа, че внасянето на изменения в предложен текст за изменение на наредба просто в рамките на заседанието ни обезсмисля работата на колегите, които са подписали този доклад по простата причина, че част от него няма да е мотивирано и няма да намери мотивите си в настоящия доклад, така че като цяло съм против подобно включване. Още повече, когато се дописват закони. След като говорим за национални промени, няма как да правим промените на регионално ниво с наредбата. Благодаря.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Благодаря.

Доколкото се ориентирах две процедурни предложения има.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз предлагам да го гласуваме с проекта за решение анблок, колеги казаха, че няма да подкрепят нито едно от двете.

**ПРЕДС. СИМЕОН СТАВРЕВ:** Някой има ли против да го гласуваме?

Пристъпваме към гласуване на доклада в цялост с двете процедурни предложения, господин Контрера ги каза.

.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за

.		
.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
0.	ТОМА БЕЛЕВ	Въздържал се
1.	БОРИС БОНЕВ	Въздържал се
2.	АЛЪОША ДАКОВ	за
3.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

**Приема дневния ред за заседанието на комисията.**

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	13
<b>За</b>	10
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	3

Предложението по т. 1 се приема.

Връщам воденето на господин Контрера.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Преминаваме към 2 точка от дневния ред.

**По т. 2 от дневния ред:** Писмо с вх. № СОА21-ТД26-14443/01.12.21г. относно удължаване на гратисния срок за влизане в сила на новите минимални и максимални тарифи в София от 31.12.21г. на 31.01.22г., с вносител Калин Кокошаров - изп. Директор на „Йелоу 333“ АД.

Писмо с вх. № СОА21-ТД26-14447/01.12.21г. относно удължаване на гратисния срок за влизане в сила на новите минимални и максимални тарифи в София от 31.12.21г. на 31.01.22г., с вносител Емил Игнатов - управител на „Радио СВ такси“ ООД.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Постъпили са писма във връзка с Решение № 804 на Столичния общински съвет за определяне минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег, считано от 1 януари 2022 г. В тази връзка са постъпили писма от господин Калин Кокошаров – директор на „Йелоу 333“ АД, господин Емил Игнатов – управител на „Радио СВ“ такси”, Национален таксиметров синдикат, като в първите две писма се релевира, че гласуваният от Общинския съвет срок за влизане в сила на решението, именно от 1 януари 2022 г. е недостатъчен за осъществяване на дейностите по претарифирането. А представителите на Национален таксиметров синдикат застъпват обратното становище, че срокът е достатъчен, съответно не е необходимо да се предприемат каквито и да е действия за промяна на срока.

Колеги, настоящите три писма и представители на бранша тук показват, че няма основание да се спекулира за наличието на някакви нерегламентирани отношения. Имаме отново две позиции по този въпрос. Органът, който трябва да реши дали да се заеме с него или не, това е Общинският съвет.

Предполагам, че сте се запознали със съдържанието на писмата и общо взето едното предложение е срокът по Решение № 804 да бъде изменен на 1 февруари 2022 г., второто предложение е срокът, приет с Решението на Общинския съвет да остане 1 януари 2022 г. В този смисъл ние като комисия трябва да изкажем становище като общински съветници и да преценим дали да



насочим преписката за изготвяне на доклад за пререшаване или да сметем, че решението на Общинския съвет е достатъчно и приемем настоящите писма за сведение. Поради тази причина аз в края на тази дискуссия ще го предложа на гласуване. Без да ми се обижда бранша, първо да дадем думата на колегите съветници, мисля, че този въпрос сме го коментирали от септември месец насам, дори в тази зала.

Господин Зарков, имате думата.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Колеги, вие знаете, че в един динамичен порядък проведохме редица срещи, разговори, за да стигнем наистина до едни адекватни решения, може би с оглед и на общата ситуация в страната и натрупването на редица икономически фактори, които трябваше да бъдат отразени по един или друг начин. Продължаваме да работим със създаването и на Работната група с това взаимодействие като цяло с бранша с една единствена цел и това е доколкото можем, доколкото законът ни е вменил да имаме една добра комуникация и да го подпомагаме в неговата работа. Тук в момента обаче мисля, че съвсем коректно изпълнихме нашия ангажимент и отново ще подчертая и това, което преди малко каза колегата Контрера, а именно, че това бе предмет и на разговорите между нас в срещи, които имахме и то именно бе продиктувано от гледна точка на това дали времето е достатъчно и то най-вече с аргумента дали някой държавен орган или институция би могло да не се справи с една такава задача. Отлично си спомням, че на така поставения въпрос от господин Контрера бе отговорено насрещна подкрепа от представителите на таксиметровия бранш едно такова решение този срок да бъде отложен с един месец до 1 февруари 2022 г. Общинският съвет е орган, който трябва доколкото не е възможно, а напълно да се придържа към нормативните изисквания и в този ред на мисли като допълнителен аргумент към моето становище, че може би не е най-удачния вариант изобщо Общинският съвет да се занимава с този въпрос по този начин поставен, е, че в самия закон пише, че новите цени влизат от началото на годината, това мисля че е императивно и не подлежи на особен

коментар или волности от страна на Столичния общински съвет в момента или на който и да било общински съвет.

В допълнение тук не случайно подчертах, че когато зададохме този въпрос, той бе насочен по-скоро към това дали ще имат държавните или институциите, които имат отношение по претарифиране, биха се справили. Някои от аргументите, които уважаемите колеги сочат с искането за отлагане на този срок, са свързани с техни корпоративни договори. Позволете ми да не се съгласи Общинския съвет отново да влиза в една такава дискусия, с която да се коментира вече персонални корпоративни договори между различни страни и това да е един от основните поводи Общинският съвет да внася нов доклад за разглеждане на цените и евентуално за отлагането на срока за въвеждането на минимални и максимални цени, както законът е повелил, че общинските съвети трябва да определяме. В този ред на мисли наистина се надявам колегите, които внесоха това писмо, да потърсят някакво адекватно решение, аз разбирам тяхното затруднение, но си мисля, че трябва да потърсят другаде и по друг начин, освен най-малко с контрагентите, които визират в тези изявления, които поне аз четох, за да намерят някакво решение на този сравнително частен характер въпрос между компаниите превозвачи и тези компании, които биват обслужвани от тях. Това е мнението ми, защото още повече казах в закона записа, който е с влизането на тези цени от началото на годината. Другото е, ако трябва да бъдем изключително точни тогава да говорим ако внасяме доклад и трябва да се придържаме към закона такъв, какъвто е, без съмнение трябва да сме такива, би било решение например да внесем доклад тези цени да са от 1 януари 2023 г., като тук трябва да отбележа, че го казвам с известна ирония.

Благодаря ви колеги. Това е. Надявам се на разбиране и не е с лошо, но темата е достатъчно чувствителна, а ние продължаваме така се каже да боксуваме в случая, защото на практика това означава едно боксуване по темата, да продължи и в последното заседание на Общинския съвет тази година. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин Зарков.

Борис Бонев, заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря. Аз ще направя изключително кратко изказване, защото мисля, че не е имало друга тема в историята на комисията, която толкова много пъти, толкова продължително на толкова много заседания да е била обсъждана. В крайна сметка смятам, че абсолютно всички представители на таксиметровия бранш, на таксиметровите фирми имаха предостатъчно време ясно да заявят всички техни искания, всички потенциални спирачки за изпълнение на новите взети решения. В тази връзка аз не съм съгласен да се променя решението на Общинския съвет. Ако някой е имал проблем с това решение, да беше заявил това докато течаха всичките дискусии в работната група и на предишните заседания на Общинския съвет. В крайна сметка едно от предимствата на Общинския съвет и на взимането на решения от него е, че не се случва от днес за утре в по-голяма част от случаите, а следва една доста продължителна дискусия и много възможности и бранша, и граждани, и политици да се изкажат по темата. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин Бонев.

За изказване господин Симеон Ставрев, заповядайте.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Чисто технологично аз не си го представям това как може да стане по простата причина, че имаме само едно заседание на Общинския съвет другия четвъртък и доклада няма никакво време, така че и дори да решим, не съм убеден, че може да се справим с този срок съответно, но ако не можем да се справим буквално тарифата влиза на 1 януари. Тоест това е технологичната истина, така стоят нещата.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Калоян Паргов за изказване.

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Благодаря Ви.

Аз поисках да взема думата, защото искам да отправя една закачка към Борис Бонев, очевидно че иска да се учи на леви политики, аз ще му помогна.

Нормативната уредба не е идеалното извинение, уважаеми колеги и вие присъстващи, само за това, че ние не можем. Видите ли искаме, но не можем. И като лява партия ние сме на страната на работещите и на работниците, а не на работодателите. И в разговор със синдикатите и техните представители на

работещите, тоест самите таксиметрови шофьори, те очакват от 1 януари нашето решение да влезе в сила, защото както те самите казват – не се издържа повече. Така че, това е лявата политика, господин Бонев, и това е аргументацията, че лявата партия защитава труда и правото на достойно и справедливо възнаграждение, което ние с наше решение и вие като съвносител определихме на предната сесия. Това че е аргументацията на БСП по отношение на това писмо с най-дълбоко уважение разбира се и към работодателите, които са го отправили към нас.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря Ви.

Колеги, аз все пак ще формулирам предложение за гласуване, защото това е въпрос, с който сме сезирани официално и той касае изпълнение на решение на Общинския съвет. Аз имам своето опасение дали ситуацията, която поради лошата преценка по време на разговорите, няма да доведе до липса на достатъчно коли за таксиметров превоз на пътници в началото на годината, но пак казвам, това е само мое съмнение. Така или иначе колеги, предлагам ви да гласуваме следното становище: Насочва писма с вх. номера цитирани в дневния ни ред за изготвяне на доклад, като доколкото разбирам, повечето от вас по-скоро биха изразили отрицателно становище, но да приключим този случай. Нека да подложим на гласуване това предложение да насочим писмата за изготвяне на доклад към направление „Транспорт и градска мобилност”, ако не го поемат, писмата ще останат за сведение по изпълнение на Решение № 804.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Може ли за кратко думата?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да, господин Зарков, заповядайте.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Тъй като все пак изготвянето на доклад е най-малкото труд отстрана на администрацията, ако има представители на вносителите на това писмо, може ли отново да ги чуем и дали не са преосмислили тази своя позиция и дали не са намерили някакво друго решение, както някои от тях поеха някакъв ангажимент. Това би могло да обезсмисли изобщо писането на доклад, който всъщност чрез негативно становище. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Всички представители на бранша са тук.

Зографски.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Благодаря. За кратко, преди да дадете думата на представителите на бранша. Аз няма да повтарям, че наистина на десето заседание се гледа този проблем и очаквахме от всички заинтересовани страни да се включат. Аз тук бих се съгласил с господин Зарков, ние не можем да възлагаме всякакви дейности на направленията и на столичната администрация, особено предвид факта, че доклад с такова естество е доста труден, времеемък и за изготвяне, и за процесирание през комисии и за приемане, с което съм сигурен, че даже няма да си спазим срока за 31 декември, тоест 1 януари на следващата година, така че за мен това е безпредметен случай, наистина много късно се сетиха, много късно на дневен ред този проблем се постави и мисля, че времето за реакция няма да се реши проблема с това, че ще възложим на администрацията нещо да се направи, някакъв доклад.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Само да обясня, че законът не съдържа срок 1 януари. Аз не знам защо го използвате това като аргумент. Доколкото си спомням има предходно решение за тарифите влиза в сила от февруари. Тук по-скоро са техническите аргументи, или казано от господин Симеон Ставрев.

Представителите на бранша по реда на постъпване господин Василев, господин Игнатов и след това представителите на таксиметровите синдикати. Заповядайте.

**ИЛИЯ ВАСИЛЕВ** (Йелоу такси): Първо, благодаря на Общинския съвет, че бяхме допуснати да изкажем тук своите аргументи, да входираме тези претенции.

Абсолютно съм съгласен с доводите на господин Зарков и на господин Паргов, но в крайна сметка Общинският съвет беше толерантен да допусне тази дискусия като цяло и факта, че бранша се обедини около подобна дата. Факт е обаче, че малко закъсня приемането на изменението на наредбата. Ние в писмото си, входирано до Столична община, не изразяваме само опасения, свързани с корпоративната политика, която всяка една от компаниите води и с

частно-правните си договори и взаимоотношения, факт е, че така или иначе ако има неизправна страна в тези договорни отношения, тя ще си понесе последствията.

Основните аргументи и основни наши желания бяха да защитим и да застраховаме всъщност едно евентуално закъснение на голяма част от таксиметровите компании. Наистина има голяма еуфория и хората приеха с голямо желание и работа това да се случва още преди празниците. Естествено ние също горим от нетърпение, още повече, че участвахме с доста аргументи това да се случи максимално бързо. Но в предвид това, че има около двадесетина дни реално, администрацията и всички технически органи ще работят, ще имат възможност за претарифиране, а пък санкциите, вменени от закона не са никак малки, ако небъркам, мисля, че беше около три хиляди лева имуществена санкция от дописване от лицензи, така че един от основните аргументи всъщност беше и това, ако не се справим, дали има някакъв вариант, в който да реагираме и след празниците. Естествено това е един от първите мотиви и същевременно всяка една от големите компании има такава корпоративна политика и ангажименти, това сме го изразили в становището. Естествено, че това не бива да рефлектира върху работата на Общинския съвет. Естествено, че ние сами сме се вкарали в този омагьосан кръг, но бяхме длъжни да уведомим, че най-малкото имаме нужда от такова опасение и идеи, които да оправдаят някакво закъснение, а вярвам, че ако държавата прояви разбиране, бихме могли в някакви обозрими срокове да се справим, макар и с малко закъснение. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Игнатов, заповядайте.

**ЕМИЛ ИГНАТОВ:** С колегата от „Йелоу” проблемите са едни и същи, идентични. Специално за нас писмото е изготвено само и единствено във връзка с корпоративните клиенти. Ако преговорите, пазарлъците, изборите не бяха на 14 ноември, може би до 31 октомври щяхме да сме решили вече минималните тарифи и ние да имаме два месеца срок, за да информираме корпоративните ни клиенти за увеличаване на цените, за увеличаване на

отстъпките и т.н. Разбирам от общинските съветници, че едно такова прегласуване на това, което искаме ние, казано направо е невъзможно. Аз съм ОК, в моите уведомления към корпоративните клиенти ще приложа решението на Общинския съвет, където ме задължават да бъде от 1 януари на новите цени минималните и никой няма право да работи под тези цени, ще им изпратя и писмото, което съм входирал с входящия номер, с текста, и ще изпратя и отговора на Столична община, че това не може да се случи. Какво ще се случи по-нататък и какви претенции ще имат корпоративните клиенти към фирма „Радио СВ” такси и „Йелюу” и „ОК”, извинявайте, ама шофьорите не ги интересува. Шофьорът иска да си вози на новата цена, да печели за Нова година много, а фирмата какви отстъпки ще трябва да направи допълнително на корпоративните, тях не ги интересува. И понеже обаче мен ме интересува, затова съм входирал това писмо. Пак казва, дано за следващата година методологията да бъде реалност и до 30 октомври, както е по закон, да имаме или увеличение или да се знае дали оставаме на същите минимални цени. Ако тази година се беше случило, нямаше сега да говорим.

Другото нещо, което е, аз не знам дали вие си спомняте, но имаше едро предложение на Кирил Ризов, Найден Петров Бог да го прости беше още жив, тук бяхме на тази маса, Ризов имаше предвид от 1 март да влезе това нещо, моето предложение беше, аз знаех, че ще се случи това нещо, знаех за изборите, знаех как партиите се дърпат една друга да обявят повишаване на таксите, защото те са хляба за народа, нали, и затова бях предложил да влезе в сила наредбата от 15 януари. Не бях чул или мина така между другото. При положение, че влиза в сила от 1 януари фирмата ще направи всичко възможно и до 1 януари всички ще бъдат префискализирани. Ние това го правим и заради това, защото знаете на 24, 25 декември има пет или шест неработни дни, остават от 20 до 23 едното претарифиране, другото там последните три дни и мисля, че ще се справим. Па казвам, шофьора не го интересува фирмата какви допълнителни отстъпки ще даде на корпоративните, той иска да си работи. Щом така трябва, ще го направим, нямаме друг избор. Но за следващата година ще настояваме ако има нещо да бъде както си е по закон до 31 октомври да е ясно, за да имаме

ние време да предупредим корпоративните. При това поскъпване, вярвайте ми, че започва, дори и да сме си спазили двумесечния срок, корпоративните започват едни големи пазарлъци как била тежка годината, как трябвало да им вдигнем отстъпките и т.н. Това е.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин Игнатов.

Да ви уведомя по отношение на методологията вече имаме заповед и е въпрос на организация кога ще успеем да се съберем, за да започнем изработването на въпросната методология. По мои оптимистични виждания, предвид и разговорите, които имахме тази година, мисля, че в експедитивен режим на работа, до края на март – началото на април трябва да имаме готова методология и тя да се приеме според мен от Общинския съвет, така че въпросната методология ще дава отговор на въпроса кои показатели се взимат, кога, какъв е пътя, по който служебно или на база постъпили претенции от бранша в определен срок, Общинският съвет взема решението за следващата година. Като разбира се, водещо ще бъде и спазването на срока, че до месец октомври има определяне по тази методология актуализирани цени. В тази посока мисля, че не трябва да имате никакво съмнение, че и аз като председател, и този състав на комисията е готова да работи.

По конкретния казус господин Красимир Цветков от Националния таксиметров синдикат, заповядайте.

**КРАСИМИР ЦВЕТКОВ:** Аз ще започна отзад напред, там, където свършихте Вие. Да, ние действително получихме заповедта за методологията, коригирам ви единствено с датата, 28 февруари е хоризонта, в който ...

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз говоря за приемането ѝ от Общинския съвет, не за изработването, защото трябва да мине обсъждане, комисии и т.н.

**КРАСИМИР ЦВЕТКОВ:** Действително Игнатов е прав за това, че отношенията между фирмата и корпоративните клиенти са от частно правен характер и те засягат фирмата и нейните корпоративни клиенти, а не всички останали фирми и всички останали шофьори и не би следвало в крайна сметка всичките други участници на пазара да ни носят последствията.



**ЕМИЛ ИГНАТОВ:** Краси, извинявай, от 6 хиляди таксита, около 5 хиляди работят в големите фирми, които имат корпоративни клиенти.

**КРАСИМИР ЦВЕТКОВ:** Така е. Говорим за това, че шофьорите не би следвало да бъдат засегната страна от това, че някои не може да се справят с корпоративните клиенти.

Относно техническия въпрос за претарифиране, технически претарифирането на апаратите е абсолютно възможно. Това, което може би би създавало проблема е метрологичния контрол, но евентуално договаряне на гратисен период там не обърква общината. Този гратисен период ако се договаря, би следвало да се договори с контролния орган Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, защото тя осъществява пътния контрол на таксиметровите автомобили, в това число и относно редовността на техния метрологичен контрол. Така че смятаме, че това е абсолютно реалистично, защото бранша има такива проблеми да премине към разговори с „Автомобилна администрация“ и там действително да се даде отсрочка по отношение на контрола на метрологията, тоест ДАИ да си ги проверява по всички други параметри, в това число и изпълнение на чл.94 б от закона, който казва, че е недопустимо под минималната и над максималната тарифа, определена от Общинския съвет и визира какви са санкциите за това, а именно имуществена санкция 3000 лева глоба и отписване на автомобила, така че относно метрологията би могло да се търси, в случай че не се справи част от бранша, да се търси отсрочване и от ДАИ. Това исках да кажа. Ние смятаме, че не би трябвало Общинският съвет да променя нещо по взетото решение 804. Ако някъде се прави отсрочка, то би следвало да се прави по отношение на метрологията и контрола.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Представете се, моля.

**СИНДИКАТ към КТ „Подкрепа“:** Напълно подкрепям колегата Красимир Цветков и искам да бъде малко по-подробен от техническата гледна точка. След като Столична община обяви времето, в което трябва да бъдат претарифиран, съгласно закона има 14-дневен срок за изпълнение на самото претарифиране. Това е Българският институт по метрология, има тяхно

нареждане на срещата за последване на измерване, което дава този 14-дневен срок. След като се премине през лабораторията, където се правят тези промени в тарифата, има 14-дневен срок. От 25 ноември се знае, че ще има промяна в тарифата, значи има достатъчно много време всичкото това нещо да се извърши, както и техническата страна на претарифирането, така и вътрешнофирмените политики за съответните контрагенти, които са с договори. Това е моето мнение.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Колеги, чухте и становището на бранша. Общо взето преповтарят внесеното съвсем коректно писмено в Общинския съвет и към нашата комисия.

В такъв случай подлагам на гласуване предложението ми обобщената преписка да бъде насочена за изготвяне на доклад към Направление „Транспорт и градска мобилност“.

.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за

9.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
0.	ТОМА БЕЛЕВ	за
1.	БОРИС БОНЕВ	за
2.	АЛЪОША ДАКОВ	за
3.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	13
<b>За</b>	13
<b>Против</b>	
<b>Въздържали се</b>	

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Единодушно изпращаме за подготовка на доклад.

Преминваме към следващата точка 3..

**По т. 3 от дневния ред:** Писмо с вх. № СОА21-ГР94-1479/4/30.11.21г., относно промяна наименованието на спирка на обществения транспорт.

Вносител: Иван Николов – директор на Дирекция „Транспорт”

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, постъпило е предложение, касаещо преименуване на спирка, като от заседание на Постоянна комисия по транспорт, организация и безопасност на движението при Столична община,

като е посочено че за разглеждане е необходимо становище от комисията и процедуриране към Столичен общински съвет.

Има ли становища по това писмо?

Господин Бонев, заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря Ви.

За тези, които не са запознати, в предложението, изпратено от граждани се предлага автобусни спирки и тролейбусни с номера 2471 и 0447, които в момента се казват „ул. Йерусалим” да бъдат преименувани, простете ми дългото име.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Искате ли да ви цитирам?

**БОРИС БОНЕВ:** Да, моля Ви цитирайте дългото име.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** „Проф. доктор М. Мушмов”, това е новото наименование на Онкологичната болница, ако не ме лъже паметта.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря Ви.

Същевременно обръщам внимание, че въпросите две спирки се намират буквално върху метростанция „Младост 1”. Намирам за абсолютно нецелесъобразно те да бъдат преименувани с подобно дълго, сложно име. В крайна сметка целта на имената на спирките е независимо дали на метрото или на градския наземен транспорт трябва да носят ориентация на пътниците. Те не са място за ознаменуване на събития, за ознаменуване на личности или подобни. Имената на спирките трябва да носят само и единствено транспортна информация за пътниците. Транспортната информация за пътниците е, че това са автобусно, тролейбусните спирки, на които може да се направи прекачване с метростанция „Младост 1”, така че моето предложение е тези спирки да бъдат преименувани на метростанция „Младост 1”, а спирките с кодове 0022 и 00 23, които се намират на бул. Андрей Сахаров и които са на практика срещу Онкологичния диспансер, да продължат да си носят името Онкологичен диспансер, защото те всъщност отново носят транспортна информация на пътниците, защото ако те слязат там те ще бъдат в близост с Онкологичния диспансер. Така че аз съм категорично против тези две спирки да се

преименуват на това дълго име и правя контра предложение да се преименуват на метростанция „Младост 1”. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Зографски.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Благодаря. Аз освен, че подкрепям това изразено мнение, ще си позволя да пусна един линк, защото следя ,че преди две седмици в Москва направиха специално преразглеждане на транспортната им схема и една цяла глава от тази реформа беше преименуване на спирките и че те са изработили няколко критерии, по които се именуват и преименуват имена на спирки, а ние правим абсолютно обратното, и това са недълги имена, актуални и разпознаваеми, максимални уникални в рамките на транспортната схема, единни на транспортните възли, не съдържащи реклама и свързани към съществуващи важни обекти. Нищо от това не е направено в това писмо или предложение. Това е нещо базово, да се сети цяла комисия е ли заседавала и не се е сетила, че вместо СБАЛ, СДЪР, МЪР, четири имена, пет, всъщност спирката се намира на изключително натоварена метростанция, на която половин Младост прави трансфери до метро и наземния транспорт и че тази спирка трябва да се казва именно по името на метростанция, особено пък да не се казва особено нещо, свързано със здравното заведение, защото следващата спирка, която се намира непосредствено пред здравното, носи името Онкологичен диспансер. В тази връзка Онкологичен диспансер много по-ясно казва на пътниците и на мен, отколкото СБАЛ. Това абсолютно на никой нищо не говори. Затова моля първо да се отхвърли това предложение, абсурдно, второ, малко администрацията, ето аз наистина смятам, че имам честно отношение км нея и работата ѝ, в предишната точка не исках да натоварваме излишно администрацията с неизпълними или някакви други безсмислени задължения, но също така очаквам същото професионално отношение от администрацията да не залива комисията и Общинския съвет с абсолютно глупави, видимо глупави предложения. Това, че някой е поискал някаква спирка да се казва някак си и това му е хрумнало ей-така, това не означава, че трябва да бъде внесено за разглеждане на Общинския съвет и съжалявам много,

но базово нещо е да се направят критерии за именуване на спирки и това е всъщност нещото, което го очаквам и от заместник-кмет, и от шефове на дирекции и т.н., да измислят система, по която тези проблеми да се решават умно и имайки предвид добрата ориентация, не просто адхок решение с писъмца сегашните нищо не говорещи остарели имена като ул. Йерусалим върху метростанция да се преименува на нещо още по-неразпознаваемо и безсмислено. Моля ви се, подобни неща, освен че очаквам да го отхвърлите, противното би било ясен сигнал за пълен инат от страна на управляващите даже за толкова очевидни неща ако не могат крачка назад да се дръпнат и да се изисква от тази администрация системно да започнат да решават ...

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Зографски, аз мисля, че прекалено много време отделихме на един сравнително лек казус.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Аз само ще кажа, че ....

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Зографски, благодаря Ви.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Само още едно изречение?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря Ви.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Че не ви се говори за системно решаване на проблеми с градския транспорт.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Зографски, разбрах Ви, достатъчно аргументирано защитихте позицията, и господин Бонев и Вие. Разбрах ви колеги.

**ВИКТОР ЧАУШЕВ:** Може ли думата?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Чаушев, ще Ви дам думата.

Да върнем моето предложение, на база на това, което господин Бонев каза да върнем преписката в Постоянната комисия по транспорт и организация на движението, ще помоля господин Бонев писмено да даде предложението, за да го прикрепим към преписката и да вървим напред. Не виждам и никаква драма с тази спирка. Благодаря ви.

Господин Чаушев.

**ВИКТОР ЧАУШЕВ:** Понеже се коментира около Онкологичен диспансер, може би по-правилното с оглед на това, което се коментира до

момента, да се прекръсти на Онкологична болница защото отдавна не е диспансер, а си е болница. За да е достатъчно ясно за пътника Онкологична болница.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** И вие сте прав, благодаря Ви.

Има ли противно предложение? Няма.

В такъв случай връщаме преписката и ще помоля господин Бонев писмено да изпрати тези предложения във връзка с наименование на спирките „Младост 1” и другите две, за да може в оперативен порядък да свършим още малко работа. Благодаря.

Преминаваме към следващата точка 4.

**По т. 4 от дневния ред:** Предложение за удължаване на маршрута на автобусна линия № 81

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, въз основа на постъпило писмо до Общинския съвет, до кмета на Столична община, с копие до кмета на община „Люлин” и до господин Бонев, миналата седмица проведохме среща, на която присъствахме двамата с господин Бонев и с господин Зографски. Това касае складово производствена зона „Модерно предградие”. Представители на търговско дружество релевират проблеми с инфраструктурата, както и необходимостта от взимане на спешни мерки за обслужване на зоната с обществен транспорт, за да могат техните работници и служители да получат възможност да достигат сравнително бързо и удобно до работните си места. На тази среща господин Зографски предложи удължаване на маршрута на линия 81

Господин Бонев, господин Зографски, на кого от вас да дам думата да представите пред комисията идеята?

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Аз мога да представя. Тъй като НПЗ – Обеля, мисля, че няма друго адекватно име, всъщност става въпрос за индустриалната производствена зона, намираща се между кв. Обеля и метродепото Обеля, там има около хиляда работещи, които нямат никаква връзка с градския транспорт, най-близката спирка на автобус № 81 е на около километър пеша по улици,

които нямат нито тротоари, нито осветление. Тоест наистина транспортният достъп е затруднен.

Има две възможни решения. Едното е да се удължи линия 81 от крайната ѝ спирка, да не се влошава текущото обслужване на пътниците в рамките на старата част на Обеля, удължава се около 2 200 метра двупосочно маршрута, като прави кръг вътрешно в индустриалната зона. Вторият вариант, той е може би по-добър от транспортна гледна точка, но по-скъп, затова аз съм по-скептичен към него, това е да се оформи нова линия, която да обслужва само индустриалната зона по Обелско шосе, Панчо Владигеров да ги свързва с метростанция Сливница, основен проблем там е липсата на колело за оръщателно колело, тоест ще трябва да изпратим линията до колелото на Люлин 1 и 2, което е общо около 8 км пробег. Лично аз съм скептичен, че би имало пътничкопоток целодневно за такава линия, затова може би удължаването на 81 е по-добрият вариант. И факта, че ако преминем с тази нова линия на някакво пиково обслужване, то нулевия пробег за оператора ще бъде значителен, защото ще трябва да се пращат автобуси само за няколко часа работа, което се съмнявам да е много ефективна, но това според мен са единствените две възможни решения, вече въпрос на разчети и на анализи е кой от тях е предпочитан за Общинския съвет и за транспортните оператори. Ако има необходимост съм готов на следващо заседание със схема или с някакви конкретни изчисления да кажа. За 81 съм правил базов разчет, удължението ще струва около сто хиляди лева на година спрямо сегашния пробег и брой курсове, дължината и т.н.

**БОРИС БОНЕВ:** Колеги, обръщам внимание, мисля, че отпадна връзката.

Ако искате да обсъдим, ако има коментари, докато се включат и останалите. Най-вече дали да възложим изпращане до ЦГМ да разработи конкретно разписание за удължаване на линия 81 или има други предложения.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, имахме технически проблем в тук в зала 1.

Понеже не знам до къде стигнахме, ще помоля господин Зографски.



**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Производствената зона, в която работят около хиляда човека в НПЗ Обеля се намира между кв. Обеля и метродепо Обеля, на улица Обелско шосе и тя няма абсолютно никакъв транспорт, най-близките спирки на градския транспорт са на около километър разстояние по улици, които са без тротоари и без осветление, така че решенията за подобряването на транспортното обслужване на зоната би могло да са две. Едното е удължаване на линия 81, без при това да се влошава текущото обслужване в рамките на квартал Обеля, става въпрос за чисто удължаване с около два километра двупосочно става въпрос, което би струвало на година около 97 – 100 хил. лева запазвайки сегашното разписание и брой курсове. Също така втората възможност е да се обособи нова линия, която да свързва зоната директно през Обелско шосе и Панчо Владигеров с метростанция Сливница.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Това е по моята идея за някакъв довозващ транспорт, Вие сте го помислили.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Проблемът е, че няма обръщателно колело и ли възможност за обратен завой на метростанция Сливница и маршрутът на тази линия трябва да бъде удължен до колелото на Люлин 1 и 2, което прави 8 км двупосочно. Не съм убеден, че има достатъчен пътничкопоток за целодневно обслужване само на една такава къса довозваща линия до индустриална зона. Ако преминем на пиково обслужване и свързано със смените на работещите, това предполага доста голям нулев пробег за превозвача, който и да е той, и не смятам, че може да се разгледа като възможност, да се прецени пътничкопотока, но аз съм по-скоро скептичен и мисля, че удължаването на 81 е по-добрия вариант в случаят. Въпросът е на мислене и на изчисления.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин Зографски. Вие сте прав, аз развивах тезата за евентуална довозваща линия, но при тези параметри малко ми се губи смисъла.

След срещата разсъждавах и в друга посока. Ние в тази част на София и индустриалната зона и въобще район Люлин не сме правили обследване и промени в обслужването, говоря за автобусните линии. Може би да разгледаме някакъв вариант за удължаване на автобусна линия 81, както очерта господин

Зографски като вариант, но същевременно да прегледаме натоварването и на 42 линия и да помислим за някаква цялостна реорганизация. Така или иначе в момента това са идеи. Аз по-скоро бих застъпил тезата в рамките на настоящата седмица да изпратим до Дирекция „Транспорт” това предложение и нашите идеи и те да проучат и на терен първо техническата възможност 81 да бъде удължена, второ – варианти за промяна в маршрута и разписанията на 42, за да може да създадем може би по-добро обслужване. Това ми се върти като идея. Благодаря на господин Зографски, че очерта доста подробно картината.

Господин Чаушев, ще дам думата на господин Зарков и след това на Вас.  
Господин Зарков.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Колеги, доколкото разбирам за предложението за 81 е линията, която е от Иваняне до Обеля, доколкото знам, да влиза в квартала, за да обслужи и тази промишлена зона, но не можах да разбера в контекста на линия 42, която в сутрешни часове изпълнява доста сериозен транспортен ангажимент в посока Банкя, каква е идеята, какво е предложението, което се прави?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да разгледаме варианти за нов маршрут, до някъде ако можем да я отклоним, да прегледаме натоварванията.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Или да се продължи до там например.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Или да продължим. Но това са вариантите, които да ни ги дадат Дирекция „Транспорт”, за да бъдем информирани когато вземем каквото и да е решение. При всички положения говорейки за промяна в маршрут ще ни трябва доклад до Столичен общински съвет и решение, което не може да бъде базирано на нищо друго освен на импирични данни, които набират и Дирекция „Транспорт” и Центъра за градска мобилност. Аз лично бих поразгледал тези дни и тяхното натоварване, така и така сме тръгнали в посока някакво подобрене, касаещо индустриалната зона и в Модерно предградие, ако можем с това да подобрим и други въпроси, ще бъде добре, а не да действаме на парче, но от друга страна не знам дали господин Зографски го каза, действително представителите на бизнеса на

работещите там настояват за едно своевременно бързо решение, тъй като оказва се това е въпрос, който отлагаме доста дълго време.

Господин Чаушев.

**ВИКТОР ЧАУШЕВ:** Благодаря. За мен най-чистото решение е с удължаване на линия 81, като вътре в индустриалната зона има улици, по които да направи кръг, но за съжаление няма място за почивка там. Тоест ако има почивки трябва да бъдат само на Иваняне.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Те и сега май не почиват на Обеля.

**ВИКТОР ЧАУШЕВ:** Имат почивки, те не са големи, въпросът е, че сега хептем няма да има нищо на Обеля, на Иваняне ще трябва да се осигуряват почивките. Трябва обаче да се има предвид, че за да стигне до индустриалната зона, трябва да мине през жп прелез на едно ниво и от тази гледна точка не съм запознат в момента точно колко е интензивно товарното движение в този район, дали няма да затруднява.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да го поставим като въпрос за обследване?

**ВИКТОР ЧАУШЕВ:** Трябва да се проучи, но се съмнявам, че ще има някаква точна информация, тъй като товарните влакове те не са регулярни и точни като пътническите. Просто трябва да се проучи например от НКЖИ да се получи някаква информация за времето, през което прелеза е бил затворен и да се прецени. Най-добрия вариант за мен е 81 да се удължи кръгово, кат осе запазят броя курсове, малко ще се увеличи интервала, но това е най-чистото решение.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

И с това уточнение на господин Чаушев.

Господин Иван Николов, заповядайте.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Благодаря за думата.

Освен това, че ще направим преглед и на натоварването на линията, както споменахте, искаме да направим и добър оглед и на място, тъй като нямаме актуално състоянието на инфраструктурата, предполагам там, доколкото сме виждали още 2018 г., а и по-рано има становище на Центъра за

градска мобилност, с които казват, че там има проблеми с паркирането, този прелез, който се спомена, че има проблем с преминаването на прелеза, но смятам, че ще намерим решението. Въпросът е, че е хубаво да направим един оглед на място и ако е необходимо да направим реорганизация на движението в самия район, за да може да осигурим безпроблемното преминаване на автобуса.

Още нещо ,което беше засегнато от господин Чаушев, тъй като Борис Самарджиев, колегата от дирекцията, който се занимава изцяло с градския транспорт, има нещо да добави.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Заповядайте.

**БОРИС САМАРДЖИЕВ:** Здравейте уважаеми общински съветници. Само да добавя, че автобусна линия 81 винаги е била с двуминутен престой и то основно за обръщане на гарата в Обеля, така че ние няма да влошим обслужването на 81, нито пък почивките на водачите, които са организирани и дори преди да се смени оператора, също бяха организирани на големия площад в Иваняне. Благодаря ви.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Това за почивките го изяснихме.

Господин Зографски, за прелеза, само да Ви кажа, господин Бонев, моята идея е да изпратим днес със становище до дирекция „Транспорт” да извършат огледите и може би на следващото ни заседание на 13 декември да дискутираме резултатите от тази работа.

Господин Зографски, заповядайте.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Аз съобщавам това, което се оплакаха хората,работещи в тази зона, че всъщност жп прелеза технологията е доста остаряла на този жп прелез и понякога се чака доста дълго, така че трябва да го имаме предвид, че може би има нарушаване на ритъма на автобусното обслужване и затова може би било добре да се изпрати едно писмо до НКЖИ да видим дали те не могат поне да санират, ако не изцяло да ремонтират този прелез, наистина е доста натоварен.

Второто нещо във връзка с това, което каза господин Николов за паркирането, улиците там са достатъчно широки, не са като в „Манастирски ливади” да речем на „Луи Айер”, но във всеки случай може да се помисли

именно и за да остане паркирането поне от едната страна да си бъде регламентирано, то в този кръг от улици на практика може да стане еднопосочен, мисля, че хората в зоната няма да имат против, просто трябва да се урегулира движението, а не да бъде оставено хаотично както е в момента и линията ще може без абсолютно никакви проблеми да се движи в зоната.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да, мисля че и господин Николов го спомена това.

По тази точка, колеги, да се обединим около становището да изпратим днешните ни предложения във връзка с удължаване на маршрута на 81 линия до Дирекция „Транспорт“ със срок до следващото заседание на комисията да имаме информация, за да можем да дискутираме и ако постигнем някакво съгласие да вървим към доклад за промяна на маршрута. Има ли против?

Господин Ставрев, заповядайте.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Искам да ви дам няколко примера с 54, което ходи до Божурище, там пика е ясен, той е сутрин и вечер, когато хората отиват и се връщат от работа и общо взето обира целия трафик от града и сигурно го докарва до Сливница. Същото положение е с 42. Аз дълго време пътувах с 54, после и с 42. 42 пък побира всички от Банкя и накрая ги стоварва в Люлин и за това продължават хората да го ползват. Ако ние решим да променяме маршрута на 42, ще стане нещо страшно в автобуса. Поне според мен ако не намалим интервалите и увеличим колите там няма да се събират хората в пиковите часове.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Това може също да бъде предложение по 42, да направим обвързката, да намалим интервала и да вдигнем колите.

Господин Николов, това също ще ви помоля да го разгледате. Ще ви го изпратим писмено.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Господин Контрера, може ли за малко.

Основателни са притесненията на господин Ставрев доколкото цялото направление, което се търси в тази посока, това е именно направлението Банкя - Филиповци двете населени места до метростанция Люлин, това е основното. Има обаче един тънък момент и трябва добре да се осмисли, това е след това

маршрута продължава, като до някаква степен извършва вътрешно квартален превоз довеждащ до самия Люлин, дори от долната му част, включително и това и предполагам колегите ще вземат всичко при предлагането евентуално на някакво адекватно решение.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да, бихме могли да създаваме, да ускоряваме, да увеличаваме брой коли и т.н.

**БОРИС БОНЕВ:** Ако позволите, евентуално трябва да се помисли, разбира се това трябва да е със сигурност обсъдено с хората ,които използват 42 линия, тя да не прави тази довозваща функция вътре квартална, а да върви директно по Панчо Владигеров, да направи връзката с метрото на Сливница и всъщност тази линия да бъде продължена, за да обслужи тази индустриална зона, като по този начин ще се избегне преминаването на жп прелеза, но негативното е при влизането в Обелско шосе от Панчо Владигеров, което е едно доста неприятно и не е добре урегулирано кръстовище. Просто го казвам като друга възможност.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Добре.

Аз разбира се ще поканя двамата кметове на райони на Люлин, на Банкя и когато имаме нещо готово да дискутираме и с тях като мажоритарно избрани кметове. В момента разсъждаваме върху една идея, в смисъл, че ако положим повече усилия, доста неща можем да подобрим.

Добре, изпращаме преписката до дирекцията на господин Николов с дадените бележки от господин Бонев, господин Ставрев господин Виктор Чаушев, господин Зафир Зарков и разбира се казаното от външния експерт господин Зографски за следващо заседание на 13 декември.

Преминаваме към последната т. 5.

**По т. 5 от дневния ред:** Информация, относно интервалите на движение на автобус № 98, в участъка от разклона „Симеоново“ до „Драгалевци“

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Ставрев, заповядайте.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Благодаря, че включихте точката.

С нас е госпожа Кенарова, която всъщност беше причината да предложи тази точка. Най-грубо казано автобус 98 върви от Железница до Зоопарка, преминава и през Драгалевци. Идеята на тази линия е, че тя извършва довозващ превоз до метрото за част от жителите на Драгалевци. Когато си говорихме с госпожа Кенарова и тя ми предостави и снимки, се вижда, че не малко от спирките имат разписание, което не отговаря на разписанието в момента във виртуалните табла, трупат закъснения, но буквално спирките не отговарят на разписанието на виртуалните табла и на самото разписание.

Друг проблем, който маркира госпожа Кенарова е, че автобусите се движат според нея на големи разписания, тоест на голямо разстояние във времето и съответно тази довозваща функция не се извършва толкова адекватно, защото хората се отказват да чакат автобусите. Ето например тя днес е дошла с такси.

Предлагам ви да дадем думата на госпожа Кенарова да разкаже подробности, за да преценим дали нещо можем да направим за квартала. Казвам, че това също е в район „Витоша”.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Думата има госпожа Кенарова, жител на кв. Драгалевци.

**БЛАГОВЕСТА КЕНАРОВА:** Благодаря Ви. Благодаря на господин Ставрев, че обърна внимание на моя сигнал, съответно на вашата комисия, че го включихте в дневния ред. Живея в Драгалевци от 2005 г. Този автобус 98, който е единствения достъпен транспорт за целия район от разклона на Симеоново за Драгалевци до Околовръстния път няма връзка, тоест трансферен лифт или лобиращ транспорт няма, това е единственият транспорт, който ние имаме, не си е променил нито качеството на обслужване, нито интервалите на движение откакто аз живея там. В началото в 2005 г. имаше маршрутки и поне те частично, нечастично доста добре решаваха проблемите. В момента тази абсолютно дълга линия и липсата на каквато и да е друга алтернатива за района от разклона за Симеоново до Околовръстния път за целия този наш квартал, това е по Панорамния път минава, ние много пъти сме поставени в безизходица. Ползваме таксите поради липса на възможност, такситата

обикновено отказват кратък маршрут, примерно ако искаме от Драгалевци, където аз живея, спирка Герена, това е бившия замък Хранков, до Фантастико или до аптеката, която се намира до Гробищния парк, която е най-близката, това са около 3 км, аз не мога да отида пеша, защото няма тротоари и никаква възможност за пешеходци, аз съм изминала целия маршрут, дори бях направила видео, и допълнително такситата отказват този тип услуга, защото им се вижда кратък маршрута. Тоест ние не сме задължени да имаме автомобили, в Драгалевци не живеят само баровци, в Драгалевци живеят хора, които плащат едни от най-високите данъци в България и на които ние в предварителната кампания, която имахте всички до тук политически сили, на първо място с ГЕРБ, че са длъжници на кварталите и че довеждащ транспорт до метрото ще бъде първи приоритет. В тази връзка моето предложение е ,мисля че е ясен проблемът какъв е, моето предложение е да се намалят интервалите на минимум 15 минути, защото ние живеем в София, нашият квартал не се води вилна зона Драгалевци, а се води гр. София, на максимум 15 минути, а сутрин ако може и повече.

Спирката, на която аз съм изпратила снимки, тя се намира на такова опасно място до платното непосредствено и има само една табелка. Единственото подобрение тази година е една бетонна пейка, до нея има шахта и гараж и колите паркират както им попадне. За да може да достъпиш спирката, трябва да слезеш на платното, в това време някой се е засилил и миналата година преди Ковид имаше смъртен случай там.

Искам да кажа, че по принцип Драгалевци има много транспортни проблеми, липсват пътни знаци, липсват регулации, липсват каквото и да било присъствие на общината, с изключение на боклука, който вместо да се събира два пъти на седмицата се събира три пъти в месеца.

Искам да кажа, че ние, аз не знам как, чувала съм, че няма пътникопоток, аз съм разговарям с хората там, особено сега с хоумофиса като беше този период, с доста хора вече, никой не е питан, има много майки и ученици, които ги водят по различни уроци, спортни събития и н. изобщо не мога да се придвижат, трябва с коли. Колите правят едно огромно задръстване,



трафик и в същото време квартала се презастроява, и презастроява, и презастроява. От 2005 г. досега поне с 30 хиляди жители се е увеличил минимум този квартал. И ако видите какви опашки се получават и аз плащам в момента 25 лева за да тръгна от нас до център и обратно. Защо ескалира въпроса, защото сега с увеличението на такситата аз за да си позволя да дойда в центъра на 21 век с едни от най-високите данъци, аз трябва да отделя 40 лева. Колко хора могат да направят това? Просто ние сме граждани на София и си търсим правата и искаме да имаме достъпен обществен транспорт. Тук изключвам замърсяването на околната среда, призова ползвайте обществен транспорт, а не лични автомобили и т.н. Да не говорим, че при тези интервали, както няма покрив, няма нищо там на тази спирка, има снимка, на всички спирки от Симеоновско шосе ...

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Само за да не се превръща в монолог, да структурираме Вашите предложения.

Едното касае интервала на движение на автобусна линия 98.

Второто, доколкото разбрах, касае организацията на движение, свързано с липсващи знаци или неуредени участъци от пътните платна.

Третото касае компетенция на район по отношение на тротоари и достъпност до спирки.

Четвърто, касае обслужването на спирките със спирко навеси и т.н.

Виждам, че Вие сте подготвили нещо писмено. Аз ще помоля заедно с целия този материал или Вие или господин Ставрев да го изпрати до комисията, защото темата, която господин Ставрев постави беше само по отношение на автобуса. Така или иначе има явно и други въпроси, които може да разглеждаме като комисия, така че ще помоля да изпратите всичко това да комисията, ние съответно ще го изпратим на всички членове на комисията, за да може да дискутираме различни посоки.

Господин Ставрев.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Част от проблема поне свързан с валидното разписание на спирките може да бъде решен с решението от 22 век, а именно виртуалните табла, които ги има в Центъра за градска мобилност. Тези

разписания не всички хора се сещат да влязат да ги видят, но от разговорите, които аз съм имал с Центъра за градска мобилност те са ме уверили, че в скоро време е възможно да има интеграция на буквално разписанието във всяка минута в Гугъл мапс, което означава реално време. Когато си отворите Гугъл мапс и натиснете вашето местоположение, ако се намирате на спирката, да разберете наистина кога ще дойде автобуса, защото това се засича по GPS. Тоест едната част от вашия проблем, свързан с невалидните разписания технологично вече може да бъде решено. Тук оставаме този въпрос все пак Центъра за градска мобилност да види кога. А по другите въпроси комисията трябва да заседава отново, за да може да приключи.

**БЛАГОВЕСТА КЕНАРОВА:** Тоест не смятам, че Гугъл мапс е решение, първо, защото в България няма закон, който да ни задължава да притежаваме смартфони и не всеки би могъл да има достъп. Освен това не всеки от гражданите които живеят там и ползват автобуси, имат компетентност да идентифицират всичките тези данни, особено по-възрастните хора, но има и по-млади, които могат да играят на компютри, но не могат да се ориентират за други неща. Така че аз не сегрегирам хората, просто казвам, че ние имаме право като граждани на достъпен обществен транспорт.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** За да концентрираме дискусията моля да изпратите писмено това, което сте подготвили, заедно със снимковите материали, да можем да ги изпратим до комисията, съответно ориентирайки се по вашето писмено изложение да засегнем и другите въпроси с тротоарите, със спирконавесите и т.н., защото това касае различни институти извън разписанията и графика в случая на линия 98.

Господин Бонев, заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря.

Уважаеми колеги, искам да ви напомня, че в края на миналата година внесох доклад, който целеше автобусни линии 64, 67 и 98 да бъдат преобразувани в така наречените крайградски в градски линии и причината да искам това нещо беше защото на предишни наши предложения за корекция на разписанията специално на автобусни линии 64 и 98 с цел те да бъдат по-

редовни и на по-кратки интервали на движение, така че да обслужват все по-нарастващия брой живущи по протежение на самите линии, се получаваха отговори от Центъра за градска мобилност, че като за крайградски линии те имат добър интервал на движение и адекватно обслужват живущите. В доклада направих тогава сравнение с така наречени градски линии като 78, като 314, като 309, които имат по-малко ежедневни пътници, отколкото например линия 98, само че те се водят градски линии, линия 98 все още се води крайградска. Припомням ви, че тогава управляващите ме убеждаваха, че такова разделение като крайградски, градски, било само за улеснението на Центъра за градска мобилност, въпреки че ми дадоха аргументи и конкретни документи, с които се показва, че Центърът за градска мобилност използва това фиктивно разделение за да обоснове отказ от корекция на разписанията. Тогава комисията взе решение да бъде възложено на Центъра за градска мобилност да коригира своите разписания мястото на тези три линии – 64, 67 и 98. Една година по-късно това нещо не е направено и все още тези линии се водят крайградски.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Може ли решението да ми цитирате, господин Бонев?

**БОРИС БОНЕВ:** Ще Ви го изпратя. Освен че не е изпълнено от страна на Центъра за градска мобилност, обръщам внимание, че линия 98 освен че е най-натоварената от преминаващите в тази част на София, тя обслужва и все по-гъсто застрояващата се част около бул. Черни връх и е единствената връзка на много квартали с метростанция Витоша. Тоест абсолютно наложително е разписанията по линията да бъдат коригирани и тя да стане по-начесто, на по-малки интервали, по този начин да се обслужват по-адекватно тези бурно застрояващи се и силно автомобилно зависими квартали в Южната част на София. Тук не говоря дори само за Кръстова вада, тук говоря включително и за Драгалевци, който заради по-планинския характер на квартала, кара хората поради липса на адекватен транспорт да разчитат и те на своите автомобили, тези, които ги имат, а тези, които ги нямат, се получава това, което госпожата каза, опитват се да намерят начин за придвижване с таксиметров превоз, което също предизвиква проблем, защото се отказват къси курсове. И тук отварям

една скоба, жалко че колегите от таксиметровия бранш си тръгнаха, много се надявам, че с новите цени такива неща като отказ на курс, която е незаконна на практика, ще бъдат прекратени като практика. Така че, просто обръщам внимание, че това не е първи път, в който тази тема се повдига, за съжаление предишния път нямаше разбиране от страна на комисията и Центъра за градска мобилност от нуждата за корекция на разписанието на линия 98, надявам се сега една годна по-късно, благодарение на това, което каза госпожата, а тя е една от многото хора, които сигнализируют, защото има жалби в ЦГМ за разписанията на тези линии, имаме жалби ние като организация за разписанията на тези линии, най-сетне това да доведе до ситуация, в която комисията да възложи корекция на разписанията в посока по-чест градски транспорт по линия 98. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Зографски, накратко.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Благодаря. Тъй като на всички ни е ясно, че тези два паралелни булеварда „Черни връх” и „Симеоновско шосе” са всъщност точката в града, където има най-голямо презастрояване, най-голямо натоварване на много недостатъчната пътна инфраструктура в района, смятам, че сме длъжни да направим нещо за тези две направления. Едното е да се засили автобус 67, знам, че беше засилван веднъж или два пъти, но той все още не е на необходимите интервали, все още е много рядко предвид факта, че е единствената автобусна линия, която обслужва тази част на София. Освен че е много нередко, тоест недостатъчно често, има огромни закъснения заради хаоса по „Симеоновско шосе”.

Що се касае до направлението Симеоново – Драгалевци – Черни връх - Метростанция „Витоша”, там ситуацията е направо трагична, напълно съм съгласен и виждам решението в следната посока – засилване на линия 98 означава един много сериозен допълнителен пробег чак до Железница, в което аз лично не виждам голям смисъл. Маршрута на линия 98 има две изцяло различни части, които обслужва – едното е до спирка кв. Симеоново, където навлиза и има квази обръщателно колело и обслужва изцяло гъсто застроена

урбанизирана територия, докато Южно от тази спирка обслужва няколко крайградски населени места. Затова моето предложение е да се обособи нова линия с маршрут от спирка кв. Симеоново до Зоопарка, което ще се подобри обслужването на три квартала – това са Симеоново, Драгалевци и Кръстова вада, което е абсолютен урбанистичен кошмар в момента и ще засили точно довозващата функция до метрото. В момента по бул. „Черни връх” в най-гъсто застроената част, даже не говорим за Симеоново, а за Кръстова вада, се обслужват две линии 64 и 98, като комбинираното разписание в момента го гледам на виртуалните табла, комбинираното разписание показва 17 минути интервал на тези две линии общо говоря. Тоест това е абсолютно трагично.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Зографски, поне на мен се пада ролята да извадя синтеза, вие предлагаме намаляване на интервала на 98 и запазване на сегашното обслужване и разработването на нова линия с направление Симеоново – Зоопарк.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Предлагам запазване на 98 линия, защото не виждам за Бистрица и Железница ...

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да, това казах. И второ предложение, разработване на нова линия направление Симеоново – Зоопарк.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Да.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Можели господин Зографски, да Ви помоля, в един имейл до комисията да изпратите синтезирано приблизително маршрут, с идеята това да не бъде просто коментирано, а да стъпим на някаква конкретика, за да вървим напред в следващите заседания. Това ми беше молбата, идеята Ви е прекрасна.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Ще го направя, благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Ще дам за кратко думата и на господин Чаушев и след това на господин Николов и предлагам, тъй като напредваме във времето, да можем да си оставим малко време за да обобщим по тази точка.

Господин Чаушев, заповядайте.

**ВИКТОР ЧАУШЕВ:** Искам само да припомня, че не само наличието на редовна линия е фактор за използване на градския транспорт, а достъпността до спирките, тя е лоша, колкото и редовни линии да направите, те няма да се ползват от хората, защото те ако няма как да стигнат до спирката, ако няма тротоари, ако няма осветление, това няма как да се случи. Или ако има затворени комплекси около тези спирки, през които няма как да се мине. Така че това също е хубаво да се има предвид при правенето на такива реорганизации, трябва освен реорганизация, да се предвидят някакви средства и за построяване на тротоари до тези спирки.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Така е.

Господин Николов, имате думата.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Благодаря. Може би в края се включваме, но искам да обобща няколко неща, които вече го получихме предложението и жалбата на госпожата за 98 линия. Тъй като най-добрия инструмент, който имаме в момента, е тази на аналитична система и възможността да виждаме натоварванията. Реално натоварването, което се показва, че изцяло натоварването на тази линия се случва между Симеоново, Драгалевци до Зоопарк, тоест имаме един рязък пик на натоварването независимо от часовия диапазон.

Това, което искам да кажа е, че ние вече работим върху предложението за разработването на линия, която да бъде подпомагаща на 98 линия, но както каза господин Зографски направи предложението до Симеоново, ние разглеждаме същото, но до Бистрица, тъй като виждаме, че и от там все пак имаме пътникопоток, който използва често 98 линия.

Относно другите предложения и споменатата 67 линия, тук искам да спомена също, че ние работим активно за промяната на разписанието на 67 линия, като сме локализирали проблема на същата линия. Малко по-конкретно, тъй като колегата иска да се включи, ще дам думата на господин Самарджиев.

**БОРИС САМАРДЖИЕВ:** Здравейте отново. Бих искал да отбележа, че разработването е свързано със синхрони, така че 98 да бъде в някакъв синхрон с

тази нова линия, защото само пускане на механична линия, както подчерта господин Бонев, когато не е в синхрон, всъщност няма да спомогне и от онзи участък, който остава от Гробищен парк Драгалевци до Хладилника, който е активно застроен.

Относно 61 линия, която също се засегна, искам да кажа, че наблюденията, които извършихме, те са доста детайлни последните два месеца и че всъщност графикът на линията не може да бъде изпълнен заради множеството конфликтни точки и разработваме разписание, което да може да бъде спазвано, поне до точките, преди да достигне Околовръстния път, където се знае, че има много засилен трафик. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин Самарджиев.

Натрупаха се доста въпроси.

Колеги, да обобщим. Очаквам от господин Ставрев да изпрати писмените му предложения заедно с другите материали, които ще получат всички.

Като резултат от днешната дискусия предлагам да се обединим около становище, което ще изпратя с писмо до Дирекция „Транспорт“.

Що касае възможността за намаляване интервала на движение на 98 линия съм си записал като предложение, синхрон, както каза господин Самарджиев, за да не се получава своеобразната дупка между превозните средства на отделните линии.

Господин Зографски ще изпрати своето предложение за нова линия направление Симеоново – Зоопарка.

Ще помоля господин Николов, ако са напреднали, да изчакат постъпването на тези предложения, за да можем да гледаме в цялостната картина една възможна реорганизация във връзка с обслужването на Железница, на Бистрица, на Симеоново, на Драгалевци и зоната около Хладилника. Предполагам, че в рамките на ден или два ще получим предложенията. Тази част, която касае обществения транспорт ще изпратим до дирекция „Транспорт“, а останалата част по компетентност касаещи проблеми с тротоари и осветление, ще насочим и към районните администрации, тъй като

тук се повдигат и въпроси, които очевидно не касаят само обществения транспорт.

Предлагам ви това да бъде заключението по тази точка и когато имаме готовност да представим възможните решения с разчетите.

Има ли противно на моето предложение?

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Аз искам да дам уточнения, 45 минути на 98 от Железница до Зоопарка. Ако ще се разработва тази идея на дирекцията, които явно имат информация за натоварването, то до центъра на Бистрица от Железница е 15 минути най-общо казано, тоест една трета от маршрута от Железница до Бистрица, след това от Бистрица до Симеоново са 10 минути и много внимателно трябва да преценим дали наистина ако се прави втора линия тя трябва да се дърпа от Зоопарка до Бистрица, за да обслужва целия този трафик или, доколкото разбирам на Андрей едното предложение е до Симеоново, обаче другото на дирекцията е до Бистрица, трябва да преценим тази довозваща линия нова, ако ще правим, доколко може да поеме всички тези хора, но е важно да се прецени правилно дали искаме да се обслужва Бистрица и тогава дали ще разредим малко интервала, за да може да поеме Бистрица това нещо.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз ви предлагам да стъпим и върху данните от системата и те да бъдат разбирани прилагани към разработките, защото доста въпроси натрупахме.

В такъв случай очакваме писмените предложения и по тях колеги едно по едно ще търсим заедно решения.

Господин Симеон Ставрев поема да ги изпрати до членовете на комисията, аз съответно чисто административно ще ги изпратя към направлението. Благодаря ви.

**БЛАГОВЕСТА КЕНАРОВА:** Благодаря ви и се надявам, че още десет години няма да чакаме.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Със сигурност.

Преминаваме към точка 6.



**По т. 6.** Разни

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Бонев, заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря.

Първо, искам да ви информирам, че току-що в системата за електронно връчване изпратих до Вас като председател на комисията писмото по точката за преименуването.

Също така днес с разговора за обслужването с градския транспорт за индустриалната зона и темата с автобус 98 според мен за пореден път стана изключително видима нуждата Работната група за подобрене на градския транспорт отново да започне да заседава, защото колкото и да ми е неприятно да го призная, режимът на транспортна комисия и дискусии по време на транспортна комисия не мисля, че са най-удачният начин за експертна дискусия по темата. Смятам, че тогава, когато тази работна група заседаваше, процесът се случваше доста по-плавно и доста по-добре и експедитивно, така че ако си спомняте срокът за работа на работната група беше удължен до края на годината, така или иначе не се насрочи нито едно заседание, мисля, че с тези натрупани точки ....

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Има предложения, господин Бонев, което е добре, иначе да се събираме...

**БОРИС БОНЕВ:** Предложения доста има, извинява се, че Ви прекъсвам, виждате че Дирекция „Транспорт” очевидно има новоназначени служители, които са се активирали по отношение на темата с разписанията и градския транспорт, което е хубаво и ние като общински съветници да бъдем държани в течение на това. Сигурен съм, че ако тази група заседава малко по-често, ще има доста предложения. Ние самите знаете имаме доста, които са натрупани и чакат.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Вие знаете от нашата работа, че ние започнахме работната група на база на предложения, които бяха влезли в Комисията по транспорт и общо взето работихме не малко време, според мен по тях.

**БОРИС БОНЕВ:** Със сигурност, но бихме могли да продължим, ето сега има нови предложения, ако сте съгласни, понеже Вие сте председател, да свикате?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да. Бих предложил да разширим темата освен със сегашните два казуса от днешното заседание, ако и Центъра за градска мобилност и заместник-кмета имат предложения, с едно писмо да ви бъдат изпратени и тогава... Целта на работната група е гледа нещата в цялост, не просто една или две линии да промени, а да се опитаме тук много хубаво се повдигна от господин Самарджиев темата за синхроните, има какво да поразработим и там. Така че, колеги, тъй като поехме ангажимент на Комисия по транспорт да гледаме разработките, аз ви предлагам на следващото заседание каквото има готовност да бъде докладвано на комисията и вече за уточняване на експертните или техническите детайли да свикаме работната група, защото ще имаме налице и разработки за разписания, за маршрути и там вече можем да влезем в детайли, които едва ли като гледам активността сега са толкова важни за политически, така да го кажа, дебат.

Господин Бонев, може би и Вашето предложение да разгледаме тогава?

**БОРИС БОНЕВ:** Няма никакъв проблем. Кажете кога ще насрочите подобно заседание.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Следващата седмица очаквам, че ще има заседания на Постоянните комисии, то проблема не е в работата, а логистичния проблем къде да се съберем. Аз предлагам в петък, след заседанието, тогава да се съберем.

**БОРИС БОНЕВ:** Аз съм ОК в петък 17 декември или понеделник 20 декември, защото приближават и празниците.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Нека да уточни и с останалите представители на ЦГМ, на Автотранспорта и т.н. и с един имейл да уведомим работната група. А до дотогава ако някой има допълнителни предложения след края на днешното заседание, защо не да изпрати и тях. От 17 до 21-22 декември, може би в този времеви порядък.

Колеги, закривам заседанието.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 16:55 часа.

Изготвил: Йоанна Цанкова-младши експерт П

Председател на  
Постоянната Комисия по транспорт и пътна  
безопасност Карлос Контрера П

---

Зам.Председател на  
Постоянната Комисия по транспорт и пътна  
безопасност Зафир Зарков П

Зам.Председател на  
Постоянната Комисия по транспорт и пътна  
безопасност Калоян Паргов П

8.12.2021 г.