



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 № 71

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт  
и пътна безопасност  
проведено на 31 януари 2022 г.

Днес, 31.01.2022 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 от 12 членове на комисията присъстват 9 общински съветници, а отсъстват Калоян Паргов, Михаил Ставрев и Альоша Даков. 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, 9 общински съветници присъстват.

Имате проект за дневен ред от 5 точки.

Аз ще предложа, тъй като тук в залата с нас са проф. Братоев от „Метрополитен”, заместник-кмета Джоргов, информацията по точка 3 да я разгледаме като първа точка, подготвена е и презентация.

По отношение на точка 1, господин Бонев, Вие като вносител, предлагам Ви да я разгледаме на закрито заседание, ако искате да я оставим като последна.

Колеги с тези две предложения има ли някой против разместването на дневния ред?

РАДОСЛАВ ВЛАХОВ: Господин председател, моля да отбележите, че участвам в заседанието.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Отбелязвам и по този начин стават 10 присъстващи членове на комисията.

По дневния ред с корекциите по подредбата им има ли против? Не виждам.

Има ли въздържали се? Няма.

Поименно гласуване:

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

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

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

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

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

Преминаваме към т. 3

**По т. 3 от дневния ред:** Информация относно строителство на участък ж.к. „Хаджи Димитър“ - ж.к. „Левски“ и участък от ул. „Шипка“ - кв. „Гео Милев“ - ж.к. „Слатина“ – София Тех Парк/Зала Арена армеец до бул. „Цариградско шосе“ от Линия 3 на метрото в София

Вносител: Ангел Джоргов-зам.кмет на СО, Стоян Братоев- изп.директор на „Метрополитен“ЕАД

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Професор Братоев, заповядайте.

**СТОЯН БРАТООЕВ:** Добър ден, уважаеми дами и господа общински съветници, знаете, че метрото в София е един от най-големите екологични проекти не само в София, но и на страната.

Ще направя една кратка презентация, където ще разгледаме и двата участъка и ако има въпроси ще отговорим.

Транспортната обстановка в София в момента, знаете съгласно последните преброявания е че има милион и половина, а с временно пребиваващите около милион и седемстотин хиляди души. В нормална обстановка, сега обстановката по отношение на трафика е добра, това не е добре за държавата, че е в такава обстановка здравна, но в нормална обстановка задръстванията са изключително големи. Броят на регистрираните автомобили надхвърля вече 800 хиляди, продължителността на пътуванията в София в час

пик продължават между 40 и 60 минути, докато времето за пътуване от периферията до центъра с метрото е 10 – 15 минути. Скоростта на придвижване с масовия градски транспорт в час пик е между 10 и 14 км в час, на метрото е между 35 и 38 за различните линии. При максимална скорост 70 км/час средната превозност на линиите на масовия градския транспорт е четири-пет хиляди, с изключение на трамваите, които достигат осем хиляди пътника в час когато са съчленени. Средната превозност на метрото е 30-40 хиляди с възможност до увеличение до 40-50 хиляди, като пероните на станциите са разчетени за .... състави, което позволява до 50 хиляди пътника в час при минимален интервал от минута и половина. Натоварването на основните направления в момента в София съществуващите, разбира се преди пандемията още, са между 15 и 28 хиляди пътника в час, като прогнозите са за линия две – 24, за линия три – 28, а за линия 1 е 38. Именно поради тази причина е започнато и с изграждането на метрото в София.

Съществуващата мрежа в момента на метрото в София е 52 км, три линии, три диаметъра с 52 км, 47 метростанции.

Краткосрочното разширение, което се предвижда с хоризонт 2026 г. това са двата участъка от продължението на линия 3, участъка по „Вл. Вазов” и участъка от „Шипка” през „Слатина” до „Цариградско шосе”, което е предмет на днешното обсъждане.

В по-далечна перспектива с реализацията на тези два участъка линиите на метрото ще достигнат 61 км, 56 метростанции, като вече делът в системата на градския транспорт ще надхвърли 42 %.

В по-далечна перспектива е предвидено разширението в зависимост от финансовите възможности, като максимално, което се получава е 75 км и 70 станции и дял в системата на градския транспорт 58 %.

Първият участък от предстоящото краткосрочно разширение, което ще се реализира през 2022 г. – 2025 г., това е участъкът “Х. Димитър“ – жк „Левски”, той започва от метростанция „Х. Димитър“, която е станция от първата линия на метрото. Следващата станция е станцията стадион „Георги Аспарухов”, която се намира буквално на кръстовището пред стадиона на бул. „Владимир Вазов”.

Следващата станция е метростанция „Тракия”, която се намира преди моста и след Слатинска река и последната станция от тези три се намира в жк „Левски”, между „Левски Г” и „Левски В”. Общо участъкът е 3 км, три станции, линеен пункт след последната станция около 200 метра в дължина с четири коловоза за смяна посоката на движение на влаковете, за нощуване на влаковете, за преглед на влакове и върху него при наличната възможност нивилентно върху него е предвиден подземен паркинг като едноетажен подземен паркинг.

Съгласно предвижданията на общия устройствен план по продължението на този пътен участък прогнозата за населението е 70 хиляди жители.

Първата станция от този участък, това е станцията, за целите на обществената поръчка за изпълнение на строителството ние сме ги разделили на три обособени позиции – станция с прилежащи тунели.

Първата обособена позиция това е метростанцията в жк „Левски”, казах между „Левски Г” и „Левски В”, където след метростанцията има предвиден линеен пункт с подземен паркинг. Самата метростанция е разположена на кръстовище пред църквата, която в момента я има в жк „Левски”. Тук е показана и временната организация на движение по време на строителството, като се започне моста, през моста, големия мост, продължава на улица „Витиня”, продължава движението без никаква промяна и в района на метростанцията на линейния пункт движението се пренася в южното платно, станцията и .... са разположени от северното платно на булеварда. За съжаление, поради това, че станцията е изцяло под пътното платно, няма възможност повече от две ленти, има две ленти, в едната посока една лента и в другата една лента за движение по „Владимир Вазов” по време на строителството. Този режим ще бъде от порядъка на една година и половина, след което вече като се изгради станцията, тъй като тя ще се строи частично по открит способ, тунелите частично по така наречения милански способ, който позволява по-бързо възстановяване на терена, ще се възстанови терена и ще започне вече същинското строителство на вътрешните конструкции и другите съоръжения на метрото, и ще се възстанови движението на автомобили по бул. „Владимир Вазов”. След това трасето продължава успоредно на моста, тоест без да влияе на моста, южно от моста, където достига

до река Слатинска. Това е първата обособена позиция. Тя ще се строи казах основно по открит способ, част ще по така наречения милански, по-нататък ще кажем какво представлява. Ето една подобна конструкция, изградена на метрото в София по тази технология и тунели и метростанции се изграждат по този начин. Станцията ще е двуетажна, с горното ниво ще се намират служебни помещения, входните вестибюли, а на долното ниво се намира перона, подобно на станция, показана на снимката. Тунелите ще са попътни тунели, като ще се строят по открит способ по-голямата част, а част от тях ще се строят по така наречените милански способ, като първо ще се изградят стени, покривна плоча, ще се възстанови терена и след това ще продължат изкопните работи и изграждането на вътрешните конструкции.

Следващата обособена позиция това е участъкът от големия мост към Витиня, покрай река Слатинска, където се намира така наречената трета метростанция или метростанция „Тракия“, оттам трасето продължава до под южното платно на бул. „Вл. Вазов“, като станцията ще се строи отново по така наречения милански способ, а тунелите в участъка, поради това, че тук преминава под ул. „Бесарабия“, тоест стават много дълбоки, не могат да се строят по открит способ, тунели в участъка ще се строят по така наречения нов австрийски способ.

Ето го миланския способ, за който споменах преди малко. Първо се изграждат стените, след това се изгражда покривната плоча и при възстановено движение на повърхността започват да се изграждат вътрешните конструкции.

Ето това е архитектурната визия от идейния проект за метростанция Тракия. В част ще бъде едноетажна, в част ще бъде двуетажна, ето подобна конструкция по подобен начин се построи метростанция Татрална.

Тунелите, които ще се строят по така наречения нов австрийски способ, също са попътни, като ще се строи, тъй като геологията е наистина лоша, много подземни води има, но един къс участък ще се строи с тунелопробивна машина, затова е приет този метод, затова ще се строи на две нива тунела, ще имаме горното ниво с отстъп на определено място зад него, на определено разстояние зад него ще е долното ниво, първо ще се изгради горната част, облата, така

наречената калота, след това като се остави цилик, който да крепи забоя, защото при слаби почви трябва да има затежняване на забоя, за да може да има устойчивост, да се работи, след това на определено разстояние от порядъка на 8 – 10 метра като се допуска това разстояние, даже и малко по-голямо, ще се изкопае долната част и ще се изгради долната част на първичната конструкция, като след това ще се реализира хидроизолацията и съответно вторичната облицовка. И тъй като вече имахме такъв негативен пример с подобни лоши условия, ние сме предвидили в тази конструкция да заложим, тъй като по принцип първичната облицовка се изгражда със стоманени рамки и мрежи между тях, а вторичната обикновено е само с армировъчните мрежи, с оглед лошите геоложки условия сме предвидили първичната и вторичната облицовка, така се казва конструкцията на тунела, да се изгражда със стоманени рамки, едната и другата, и второ дебелината от 25 см и на двете конструкции е завишена на 30 см. Това показват изчисленията, че се получава един резерв от порядъка на 1.4, тоест близо 40 %, докато участъка в района на метростанцията в Хаджи Димитър беше 1.1, както е по норми, но поради тежките условия решихме, че трябва да се завишат тези изисквания.

Следващата обособена позиция това е трета обособена позиция в района на метростанцията ситуирана в края на стадион „Георги Аспарухов” и това е участъка от метростанция „Хаджи Димитър“ до метростанцията на кръстовището пред стадиона на бул. „Владимир Вазов“. Тази метростанция ще се строи също по така наречения милански способ, като първо ще се изгради долната част, а след това една надстройка от стоманобетонова конструкция подобно на метростанция на НДК 2, на метростанцията в Овча купел, две метростанции се построиха по този начин, просто защото засипката, която се получава отгоре, ако се потопи повече метростанцията, затежнява конструкцията и прави по-тежка конструкция, затова е приета тази технология.

Следващият участък за който говорихме, това е участъка от ул. Шипка, това е вторият лот от проекта. Проекта има два лота. Единият лот казах преди малко е от „Владимир Вазов“, вторият лот е от ул. „Шипка“, кв. Гео Милев, жк Слатина, зала „Арена Армеец“, Техпарка, Бул. „Цариградско шосе” с 6 км, 6

метростанции и буферен паркинг над подобен изтеглител, както има след метростанцията на „Вл. Вазов”, тук има също изтеглител, само че той е малко по-дълъг и върху него има двуетажен подземен паркинг, просто ситуацията, планировката позволява и на двуетажен буферен паркинг..

Първата метростанция е разположена на кръстовището на ул. „Ситняково“ и „Гео Милев“, като от подлеза съществуващия на това кръстовище се явяват и входове на метростанция. Тоест западния вестибюл е свързан с този подлез и това са и входовете на метрото. В източна посока има два входа, които са в квартала от двете страни за обслужване на живеещите. Метростанцията е разположена изцяло под пътното платно на кв. Гео Милев. След това трасето продължава, след малко ще спомена в строителството, продължава, без да се разкрива плътността и стига до следващата метростанция, която се намира на ул. „Коперник” и „Гео Милев”, като входовете са на кръстовището с „Коперник” с „Гео Милев”.

Третата метростанция в жк „Слатина” под кв. „Гео Милев” и кръстовището му с бул. „Слатински”, като има входове на четирите кръстовища на бул. „Слатински” и в .....

Петата метростанция е разположена на ул. „Шипченски проход” или кръстовището на „Шипченски проход” и „Филип Аврамов”, като целта е да обслужва тази територия в близост, която се намира в този район около южната част.

Предпоследна станция или пета станция това е пред зала „Арена Армеец”, като станцията е ситуирана ..... (накъсва и не се разбира) с оглед да не се спира движението и под реката и под един голям топлопровод има един изправен преминава подземна връзка, тунела под южна връзка и единият вход е разположен непосредствено пред зала „Арена Армеец”, а другият е от страната на Техпарка, като има две нива, едното ниво е на булеварда долу на тротоарите, а второто ниво излиза с ескалатор директно на нивото вече на Техпарка, тъй като знаете, че там има задигане на пътя в момента, а той е предвиден по регулация да остане по този начин.



И последната метростанция е разположена в локалното платно на „Цариградско шосе” до съществуващия подлез на Окръжна болница, ето го съществуващия подлез, източно от това локално платно едните входи се явяват входовете на този подлез съществуващия подлез сега се явяват входове на метростанцията, а от източна посока има нов вход за обслужване на прилежащи райони на жк „Младост”. Под „Цариградско шосе” е предвидена подлезна връзка и вход от западната страна от страната на кв. „Полигона”. След метростанцията казах, че има изтеглител за четири коловоза, върху който има двуетажен паркинг. Като технологията, по която е построена подобна метростанция на първата и втората линия, когато имаме по-дълбоки конструкции, както е метростанция 3, метростанция 4, е двуетажна конструкция. Тази двуетажна конструкция е и в района на паркинга след изтеглителя.

Тунелите в участъка от ул. „Шипка” под парка на Военна академия, под ул. „Гео Милев“, под Слатинска, под „Филип Аврамов” и под „Цариградско шосе” на южния локал на „Цариградско шосе“ ще се изгражда с тунело пробивна машина, подобна на тази машина, с която се изградиха тунелите в централния участък на втората линия и централния участък на третата линия, тъй като участъкът е 6 км, доста дълъг е, преминава под сравнително тесни улици, особено в „Гео Милев”, и строителство по открит способ ще бъде изключително затруднено, да не говорим, че в отделни участъци трасето става доста дълбоко, там, където преминава под Слатинска река и където преминава под парка и е невъзможно въобще да се прилага открит способ, а там дълбочината достига 30 – 35 метра, така че това е единствената приложима технология в тези геоложки условия, тъй като също имат страшно много води, сравнително слаби почви и мина времето, когато строихме централния участък на първата линия, а в този участък в района на ул. „Шипка” заложихме изградена трапецовидна шахта за отклонение. Тоест няма да има нужда от спиране на движението при строителството по действащата линия, именно затова я заложихме тази шахта, изградихме я, тя е със 60 метра дължина, 22 м широчина по едната страна, другата е 10 метра, където се събират двата пътя, така че това е предвидено, и оттам фактически ще започне тунела, макар че строителството ще започне от

„Младост” и ще приключи до тази шахта, където преди шахтата, сигурно ще се извади тунелната машина.

Само за информация самата технология на тунелната машина тя представлява един комплекс от около 80 м дълъг, като в него под защитата на керупката на машината се изграждат, работят перчелото на забоя една специална херметична камера, която не позволява водопонижение по време на строителство, в нея се създава налягане, по-голямо отколкото е херметичното налягане и по този начин строителството се извършва без да се понижава нивото на подземните води. Отделно се контролира с това налягане деформацията над тунела. Ние досега нямаме повече от 3 мм слягане при строителство по този метод, именно защото тази технология, тази модерна машина позволява подобен начин, с противоналягане в забоя и при строителството на третата линия преминахме на метър и четиридесет под действащи двата тунела от първата линия и слава Богу всичко мина нормално, така че тази технология е най-подходяща, най-щадяща в тези условия. Тя не позволява деформации на сградите, не позволява последици, които са инженерната инфраструктура, така че машината е налична. Първо ще се изградят конструкциите на метростанциите, а след това машината ще премине вече пред тях, ето, подобно на метростанцията на Львов мост сме показали как ще се изгради, първо ще се строи конструкцията, метростанцията дъното беше направено по-специално понижение, по което се пробута машината и започна да изгражда следващия. По този начин на втората линия, през метростанцията се пробутва, защото това намаля стойността, тъй като в района на метростанцията има и такава практика, когато се бърза много, да се изградят тунелите и после тунелите да се демонтират при строителство на метростанцията, но това оскъпява. Нашата прогноза беше, че това ще оскъпи някъде с около 40 милиона лева и затова не сме предложили тази технология, тя не е и необходима, тъй като има затруднения вече при уплътняване на тунела, при изграждане на тунела в района на метростанцията, когато се изгражда метростанцията след тунела.

В третата линия на този участък ще продължи да се прилагат същия подвижен състав, той е наличен целия подвижен състав, имаме още да се

разплати тази година предната доставка на 10-те влака на Сименс, но имаме 30 влака, които са достатъчни и за двата участъка, за действащите два участъка, и за новите участъци, така го бяхме разчели.

Самите станции ще бъдат също със защитни преградни стени на пероните, това, което е реализирано на тази съвременна модерна технология на третата линия досега, ще продължи и на двата участъка. Ще се ползва същото депо, като в изтеглителите, тъй като пречи от депото, ще се извършват нощувки на някои влакове, малък преглед, но ремонтните работи и постоянното домуване на влаковете ще бъде в депото в Земяне.

Самото управление на метрото ще бъде абсолютно същото на тези участъци, както на действащия участък, сто процентна съвместимост на автоматиката. Автоматиката, фирмата, която спечели системите за управление и безопасност това е Сименс, те ще продължат да работят. Самото управление е съвместимо, така че проблем в това отношение няма да има, разбира се трябва да се внимава.

Тук съм дал една графика, която показва във времето с нарастването на линиите на метрото, как расте пътничкопотока. Тоест докато продължава тази дилка да стои отворена, а не да започне да се събира, ефективността от развитието на линиите е обоснована и има необходимост от развитие на линиите. Когато линиите започнат вече да се събират, значи отиваме към падане на натоварването на системата и оттам вече трябва да се говори за ограничаване в строителството само на отделни участъци, където няма сериозни потребности, тоест където има сериозни потребности от развитието на града. Тук са обществените ползи. Само да кажа, след реализацията тук е 61 км с 57 станции, над 550 хиляди пътника вече ще има, намалението на трафика 25 %, дял в системата на градския транспорт 46 %, намаление на пътнотранспортните произшествия, намаление броя на автомобилите, които се движат, връзки с различните видове транспорт, с трамвайния транспорт до 18 места, с тролейбусния и автобусния се осигурява на 19 места, ще има, метрото е консервативна система, която не позволява промяна. Намаление на вредните газове вече ще достигне 90 хиляди тона годишно, и най-големият показател,

който аз често споменавам, това е спестеното време от пътувания, вследствие на това, че с метрото скоростта на движение казахме е 35 – 38 км/час в сравнение с наземния транспорт, който е 14 – 18, жителите на града ще икономисват над 210 хиляди часа от реализацията на тази линия.

Малко информация какви перспективни разширения може да има. Това е в Люлин, има го в общия устройствен план, Бизнеспарка знаете дискутиращите тук до лифтовата станция на Симеоновско шосе, по втората линия Витоша – Околовръстен път, метростанция „Витоша“ има две метростанции предвидени, има отклонение предвидено към Студентски град и в северна посока има развитие към Илиянци, за съжаление в тази посока няма в момента натоварване и когато правихме втората линия в Надежда се оказа, че има 60 хиляди, а тук под 12 хиляди пътника, просто много малко натоварване и затова в далечна перспектива когато започне развитието и интензивното ни планиране. Това са бъдещите възможни потенциални разширения и за сега те не са предмет на настоящата дискусия

В заключение ето какво е състоянието на някои от метрополитените в Европа, които са измерими със София. Големите метрополитени вече са натоварени, Милано 94/ 45 %, в градския..., Стокхолм 110/ 50 %, Прага вече има вече 65, даже 67 и т.н, докато София при 52 има 34 : и т.н. Предвиждат се тези метрополитени, всички предвиждат между 25 и 30 км през следващите, при нас затова казвам краткосрочното са пет, около пет години краткосрочното разширение, средносрочните са 15 – 20 години и дългосрочните са вече в перспектива. Всички тези метрополитени предвиждат в средносрочен план между 20 – 25 км разширение, като тенденцията е, това е хубавата ефективност в метрополитените, когато надхвърли 50 % дял в градския транспорт, 50 до 60 %, защото останалите направления нямат потребност от такъв мощен транспорт, какъвто е метрото, и той се обслужва от надземен транспорт. Това е. Благодаря за вниманието.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Имате думата+

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Инженер Джоргов и той ли ще направи някаква презентация и тогава да питаме?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Ние сме го поканили по въпросите на временната организация на движение, но господин Братоев го засегна.

Предлагам да преминем към въпросите, ако има такива.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** И аз имам въпроси.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Заповядайте, господин Ставрев.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Мерси.

Здравейте на всички. Много благодаря за презентацията, доста помага.

Аз искам да се ориентирам с временната организация по „Вазов“, защото доста хора ме питат какво се случва там. Може би най-вероятно аз не разбрах много добре, но ако идваме от Варна, Ботевградско, влизаме по Вазов, стигаме до църквата и оттам вече имаме фактически един мост, който минава над старата жп линия, после преминава ако не се лъжа първо е Слатинска река , после има един малък мост при Резбарска, след това е ако не се лъжа и Перловска и оттам фактически метрото върви по южното платно общо взето до метростанцията на Хаджи Димитър. Доколкото е ясно, покрай метростанциите там платното се вдига, всичките превозни средства преминават в другото платно. Не можах да се ориентирам, ако е възможно да ви кажете какво се случва с изграждане на тунелите между метростанциите. Аз не чух, понеже коментирахте за машината, която ще копае тунелите, тя ще се включи ли се и от Вазов или ще е само за разклонението към Слатина, фактически ако машината работи и по Вазов, това означава че стесненията буквално ще са в рамките на метростанциите най-вероятно. Но ако ще се копаят целите булеварди отгоре, нали тогава нещата са коренно различни? Предполагам, че сте предвидили в никакъв случай да не се засяга първо големия мост, който е Левски Г наобратно към центъра, и второ, по-малкия долу при Резбарска. Да не се налага да се бутат и да се изградят наново.

Може ли да дадете разяснения за временната организация първо около метростанциите, и второ участъците между метростанциите как се движат колите там? Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

**СТОЯН БРАТОВ:** Временната организация аз споменах, но може би не беше достатъчно ясно, като тръгнем от Левски от посока Ботевградско шосе, влизането в София, тъй като метростанцията е разположена в цялото платно и част от тунелите, в южното платно на Ботевградско шосе, като там ще има двупосочно движение. След това през моста си продължава, нищо не се пипа по моста, моста е такъв, какъвто си е, продължават си в двете платна сега съществуващи еднопосочно движение по всяко от тези платна. Стига се в края на моста, там, където е следващата метростанция, в един кратък период ще имаме малко стеснение, защото западният вестибюл закача малко не конструкцията на моста, а просто налага малко стеснение, то е вече извън моста преди Слатинска река, затова там се прехвърля движението в северното платно, но това е съвсем малък участък, след това отново се връща по южното платно и продължава до метростанцията, до отклонението на реката на Перловската река от бул. Владимир Вазов, където се прехвърля, тъй като там реално е четвъртата станция в северното платно и оттам вече след ... се връща в южното платно и си върви двупосочно движение в двете платна, еднопосочно движение в тези платна. Тоест имаме около 300 м в района на метростанция „Георги Аспарухов“, където се прехвърля в северното платно и около 150 метра имаме в района на метростанция трета, където се прехвърля, и разбира се по метростанция втора, която е на Хаджи Димитър, там е изцяло в южното платно. Казах, това ще продължи от порядъка на година и половина, след което постепенно ще започне да се възстановява движението в пълния профил.

Не се закачат конструкции на мостове, не се събарят, не се закачат, така че до тях има, това е в южното платно изнесено тунела, първо тунела ще се строи подземно от метростанция „Хаджи Димитър“ в момента по метростанция три, която е преди моста, а метростанция две ще е извън пътното платно на „Владимир Вазов“.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Приблизително кога като време е започването на мероприятията?

**СТОЯН БРАТОВ:** От 12 януари, миналата година знаете, че проведохме обществена поръчка, имаше даже обжалване, изчакахме

обжалването, слава Богу спасихме едни 25 милиона, имахме доста дълго обжалване, приключи обжалването в полза на обекта и оттам от 12 януари ни влязоха в сила договорите, защото до тогава бяха актуални офертите, тъй като трябваше да подпишем договорите, стартирали преди изтичане валидността на офертите, да се подпишат договорите и да се стартира. От 12 януари вече фирмите работят, четиримата изпълнители, защото трима имаме за станция с тунел и четвъртата е системите за управление и безопасност, казах това са на Сименс. Вече работят по проектирането, има много инженерна мрежа, които трябва да се рекултират преди да започне същинското строителство, напреднало е много проектирането на конструкциите на станциите, на тунелите. Много напред е в момента работата по инженерните мрежи и се предвижда, по договора имат три месеца от стартиране да влязат в строителните площадки и да започнат същинска работа. Ние предвиждаме това да стане март месец. Минаха през Комисията по транспорт обсъжданията, остава във вторник има едно допълнително изискване за Левски, където е станцията, вече всичко, което е препоръчано от комисията е отстранено и във вторник ще се гледа на комисия, другите две са приключили, в момента готвят документите, знаете за строителните площадки, тъй като са одобрени временни организации и надявам се до края на седмицата да са готови, за да може да се внесат в района за подписване и тогава до края на февруари както го предвиждахме, март месец може да се влезе в площадките и да започнат същинска работа.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Отбелязвам, че господин Михаил Ставрев също участва в заседанието.

Заповядайте, господин Зарков.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Колеги, предполагам, че по отношение на организацията на движението, ако е необходимо и допълнителни и организации те могат да се правят непосредствено преди въвеждане, дори и след въвеждането, но хубаво е да помислим предварително какво най-адекватно да направим.

Аз имам един въпрос, когато стане един ден всичко това, тези паркинги, които бяха накрая, с какъв капацитет са?

**СТОЯН БРАТОЕВ:** До „Цариградско шосе“ е с капацитет 220 места, а този е около 120 места, просто няма възможност за повече.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Това е максималното, което може?

**СТОЯН БРАТОЕВ:** Това е максималното.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** На „Цариградско“, което се явява втори буфер на влизане от източна посока?

**СТОЯН БРАТОЕВ:** Той е доста раздалечен от другия. Един такъв паркинг, който да се построи заедно с метрото е два пъти по-евтин, отколкото ако се строи самостоятелно. Ние това го правихме тук в центъра между Борис и Самуил, където навремето се построиха за два милиона, общината след това на търг ги продаде по четири милиона и половина.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Имам и един такъв въпрос, кратък, тъй като с тези два проекта до някаква степен започва едно известно, как да го нарека, дебалансиране и насищането на източните територии и южните територии повече за сметка на западните. Иначе казано, в Младост вече имаме шест-седем, а в Люлин са две и половина така да се каже. В тази връзка ми е въпроса като развитие на самата идея, поне моето мнение е, че това трябва да е следващото разширение на метрото, в тази стара идея за разширение в посока към Околовръстния път, като предостави и на пътуващите с лични автомобили от направлението Перник – Радомир, как стоят там нещата с двете метростанции по „Царица Йона“ в посока жк Люлин?

**СТОЯН БРАТОЕВ:** Скоро ще влезе в Общинския съвет за одобрение ПУП, там има изработен ПУП, минали са всичките обществени обсъждания, процедурите за тези две станции, около два километра е трасето, което достига до Околовръстното шосе. Имам готов идеен проект, но там финансиране няма на този етап, така че това може би ще е участъка, който ще има най-голяма готовност при по-нататъшното. Днес имах разговор във връзка със свързана Европа, няма вероятност да се намерят свободни средства от там, може би ще се търсят средства за тази междинната метростанция между Сливница и между Обеля, има такава приказка, но трябва да видим какви средства ще се освободят,



там е по-малка сумата, там става въпрос за 15-20 милиона, докато тук са от порядъка на 60-70 млн. евро с буферен паркинг накрая също има.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** С колко места беше?

**СТОЯН БРАТОВЕВ:** 600, хайде 500 и нещо, да не сбъркам. Проектирано е метрото, буферният паркинг не е проектиран, просто той е в ....., който те декларираха, че даряват на общината, 6 или 8 декара за надземен паркинг. Но за сега има го предвидено в плана като петно, но тези процедури трябва да приключат, чакат да се заговори за строителство и тогава ще говорят за паркинга.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, понеже тръгнахме на подалечната тема. Това, което е далекоперспективните възможности, може би в едно следващо заседание да поканим главния архитект, за да дискутираме въпроса, който постави господин Зарков, аз на сесията поставих въпроса за проекта за отсечката към Симеоново и т.н., да си го реализираме като тема и да каже следващия месец можем да направим изслушване по тези въпроси. В крайна сметка и инженер Джоргов и професор Братоев приблизително да ни дадат някакви насоки ако ще мислим в тази посока, какво се очаква като стъпки от този общински съвет, и вероятно от следващия.

Господин Бонев, заповядайте за изказване.

**БОРИС БОНЕВ:** Тъй като доста подробно беше казано за бъдещите проекти за развитието на метрото, аз да направя коментар, че метростанцията, така наречената „Модерно предградие“ е изключително важно нещо, защото там така или иначе се предвижда да започне по-интензивно застрояване, знаете Общинският съвет прие в близост един доста голям квартал да бъде изграден, може би защото изграждането на тази метростанция е в комбинация с нов тунел към депото, което всъщност ще позволи да има независимо зареждане с влакове, независим график между първата и втората метролиния, тоест втората метролиния, където определено в час пик понякога има проблем с интервала, не успява да поеме целия поток от хора, всъщност тази метростанция ще позволи да може да се поеме този поток от хора, така че просто споделям, че може би изглежда маловажно, но всъщност тя е може би по-важна от доста от другите

перспективни развития на метрото, защото ще даде възможност за много повече гъвкавост, по-добро обслужване на вече построени участъци и метростанции.

**СТОЯН БРАТОВЕВ:** Тя е заложена като част от конструкции.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Предисторията на това, ние се опитахме съвместно с инвеститор, те се отказаха ....

**СТОЯН БРАТОВЕВ:** Когато се бави много, така става.

Тази метростанция е много важна и в друг аспект. Там се предвижда нова гара, буквално преди няколко дни имаше експертен съвет в Министерство на регионалното развитие и благоустройството, на който аз присъствах, където се докладва проекта за тази гара. Тази гара е гара в полето. Няма ли метростанция, тя е безсмислена. А тази гара ще бъде много важна, защото тя ще бъде буферна гара за пристигащи и ще .... хора и жп състава. Именно затова ние обсъждахме дали не може тя по някакъв начин сега като се направи анализ какви средства има възможности от Свързана Европа, евентуално ако се осигурят някакви, да се включи тази спирка, дори ме питаха колко време за строителството, защото единият период приключва 2024 г . края, вторият започна сега, дали може да остане да се включи ..., ако евентуално има свободни средства, да се включи, защото те две години й трябва за строителство, така че ние ще я проектираме.

Другото което казва господин Бонев е много важно за връзката втората линия, защото ние в момента сутрин в пиков час имаме интервал по-малко от преди пиковия, когато зареждаме с 34 влака трасето и по-малко от 2 минути зареждаме имаме влакове, а в пиковия час са 3 минути.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Добре.

Има ли други въпроси?

Професор Братоев, ще Ви помоля тази презентация да я изпратите на експерта на комисията.

**БОРИС БОНЕВ:** Ако искате я дайте сега и аз ще я изпратя веднага на комисията.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, няма въпроси.

Да благодарим на професор Братоев и на инженер Джоргов за подробната информация. Много въпроси получиха от днес. Ще продължим в следващите

седмици с далекopersпективните участъци, разбира се ще поканим и главния архитект.

Колеги, предлагам да преминем към точка 2 от дневния ред.

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

Преминаваме към точка 2..

**По т. 2 от дневния ред:** Доклад вх. №СОА22-вк66-107/06.01.2022г. относно обособяване на пешеходна зона на пл. “Св. Александър Невски” и части от улиците “Оборище”, “Дунав”, “11-ти Август” “Шипка” и “15-ти Ноември” в карето, заключено между ул. “Шипка”, бул. “Васил Левски”, ул. “Московска” и ул. “Г. С. Раковски”

Вносител: Борис Бонев – общински съветник

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Тъй като сме водеща комисия, ще направим две четения на доклада.

**БОРИС БОНЕВ:** Не, би трябвало да е към Комисията по устройство на територията.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Ще проверим.

Господин Бонев, заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря Ви.

Уважаеми колеги, става въпрос, както и господин Контрера заяви, за това да вземем решение като общински съвет за обособяването на една пешеходна зона на площад „Александър Невски“.

Причините, които според мен налагат взимането на подобно решение са много, но първо място обаче това би трябвало да бъде стремеж на всеки един от нас София наистина да бъде град за хората и това да се доказва на думи, а с конкретни действия. Знаете, че така или иначе предстои реконструкция на целия този площад, който до голяма степен ще отнеме част от зоната, през която в момента преминават автомобили, но дори предвиденият проект за съжаление не предвижда пълно затваряне на зоната и превръщането ѝ в пешеходна зона. Това, което аз бих искал да се случва, обаче цялата зона да бъде пешеходна. Смятам,

че около най-знаковата сграда на София, символ на нашия град, не бихме могли да си позволим, ако сме отговорни представители на вота на гражданите, да допуснем да остане паркинг и гледката и уважението към културата, историята и религията да паднат жертва на необходимостта някой да си спре максимално близо до мястото, където иска да отиде.

Обръщам ви внимание също така, че Общинският съвет само преди няколко месеца по спомен юли всички заедно взехме решение, с което искахме да премахнем паркинга на Народното събрание от площада. Тогава се обединихме всички, че не е нормално подобно огромно пространство да бъде окупирано от автомобили. Както стана ясно след това, имаше нов Парламент, имаше определено искри, прехвърчащи между двете институции – Столичен общински съвет и Народното събрание, което генерално намирам за контрапродуктивно, защото би трябвало както общинските съветници, така и народните представители да служат за пример и когато и на национално и на местно ниво се заявяват позиции и политика за устойчива мобилност, за отказ от традиционните форми на придвижване в полза на градски транспорт, колоездене или ходене пеша, то отново това не трябва да остава само на думи, а трябва да бъде подкрепено с конкретни действия. И тъй като Столичната община в този конкретен случай направи своята стъпка, отказвайки се от своите над 70 места, които иначе използваше на площад „Св. Александър Невски“, ние очаквахме Народното събрание да направи същото. За съжаление тогава това нещо не се случи, но мисля, че като една опция за подадена ръка към Общинския съвет сегашният председател на Народното събрание господин Никола Минчев заяви, че ако Общинският съвет вземе решение зоната да стане пешеходна зона, то тогава, цитирам по спомен, Народното събрание на драго сърце ще се откаже от своите паркоместа на площад „Свети Александър Невски“. Така че имайте предвид когато взимате решение за този доклад, че това също е част от комуникацията между различните институции във връзка с този казус.

Обръщам ви също така внимание, че преди няколко години направихме подписка с искане площад „Свети Александър Невски“ да бъде изцяло пешеходна зона, която за изключително кратък период от време събра над 16

хиляди подписа и отделно, въпреки че това все още, доколкото ми е известно, не е разпределено към общинските съветници, тъй като не сме стигнали да гледаме Стратегията и отчета за Стратегията по туризъм на Столична община, тази година направлението е направило доста подробен анализ, в който има изключително много статистика за това туристите в София кои забележителности посещават, кои забележителности намират за символ на нашия град, а както може да си представите „Свети Александър Невски“ без конкуренция е на първо място във всичките тези класации и то с много пред всички останали. Така че моя призив към всеки един от вас е да подкрепите този доклад площада да стане пешеходна зона и наистина да докажем с конкретни дела, че искаме София да бъде град на хората и уважаваме символа на нашия град.

Обръщам внимание, понеже знам, че това може би ще стане тема, в проекта на решение е предвиден достъп за зареждане на търговските обекти, тъй като има търговски обекти в зоната, както е предвиден и достъп на патриарха до сградата на Светия синод, тъй като и тази сграда автомобилния й достъп през площада, тоест предвидено е това нещо.

Другото нещо, което сме предвидили, за да може Народното събрание също да има достъп с автомобили до служебния вход и зоната отстрани към градинката „Свети Климент Охридски“, всъщност пешеходната зона започва оттам, откъдето свършват жълтите павета, ако мога така да се изразя, и започват гранитни паважии на площад „Свети Александър Невски“. На линия съм за въпроси.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Всъщност реплики има ли към господин Бонев? Няма.

Заповядайте.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Един въпрос към господин Бонев. Доколко смята, че може да разчитаме на това, което е казал председателят на Народното събрание, че ще се случи и няма да остане място за паркиране?

**БОРИС БОНЕВ:** Не съм председател на Народното събрание, за да ви гарантирам със сигурност, но смятам, че след поет такъв публичен ангажимент,

би било много лош сигнал, ако това нещо не бъде направено. Освен това, доколкото четох негови изказвания, след като аз внесох този доклад и съответно стана публично достояние, че такъв доклад е внесен в Общинския съвет, отново имаше изказвания, че ако Общинският съвет приеме този доклад, тогава това обещание, което е дадено за освобождаване на площада, ще бъде изпълнено. Понеже в тази комисия сме го водили този разговор, знаем какво ни е мнението за така наречената зона за охрана и всичките тези импровизации, които бяха направени, това ще е една възможност да спестим на Народното събрание необходимостта да обясни как прави зони, които ги няма никъде в закон на практика.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

За изказване взимам аз думата.

Както и господин Бонев каза, ние на 24 юни м.г. единодушно всички общински съветници от всички политически групи приехме по мой доклад едно решение, с което в същност трябваше да освободим „Александър Невски“ от така наречения паркинг на Парламента, да се обособят до 30 места от частите между ул. „Оборище“ и ул. „Шипка“ временно за платено паркиране и тази организация на движение да бъде валидна до започването на ремонта и реконструкцията с идеята след това тази зона да бъде изцяло, повтарям изцяло пешеходна. Тоест това е пространство между „Александър Невски“ и Народното събрание.

Също така като решени предоставихме възможност за 50 паркоместа на площад „Александър I“, сега „Желю Желев“ и приехме проект на договор, който да бъде сключен между Народното събрание и общината, за да уредим най-накрая тези плаващи отношения. Спомняте си, че в Наредбата за организация на движението създадохме нарочен текст, който да позволява Парламента да ползва повече места служебен абонамент, отколкото важи за останалите институции, повтарям институции.

До момента от всичко това нищо не е възприето, за съжаление. Прав е господин Бонев, че ние имаме от предните два мандата на Народното събрание миналата година, не срещнахме никакво разбиране, напротив, едва ли не заплахи как ще се случи случка на общинските съветници и на кмета на Столична

община, то не бяха глупости как ще се намаляват заплатите, как ще се вземе автомобила от НСО на кмета на общината и други подобни простотии.

Колеги, аз по доклада на господин Бонев, разбира се ще го разгледаме в детайли, защото той е основа за една изцяло нова организация на движението, което трябва да се приеме.

Господин Бонев предлага по-всеобхватно решение на въпроса, но аз продължавам да държа, преди да тръгнем в тази посока, все пак Решение № 351 от миналата година на Общинския съвет да се изпълни. Тоест за да сме сигурни, господин Зарков, като се обръщам и към Вас, защото Вие казахте гаранции, за да сме сигурни, че Парламента грубо казано „няма да ни врътне“, нека да се сключи договора за паркоместата на площад „Желю Желев“, те да бъдат обозначени, да бъде премахнат сега съществуващия паркинг под формата на зона за охрана през улицата и разбира се, тогава не виждам никакъв проблем да вървим към разговора за изцяло пешеходна зона. Не ми се ще да влизаме в подобна форма на пазарлъци между общината и Парламента, но очевидно вървим в посока на такъв политически разговор и аз ще повторя, че бих възприел идеята за цялостно преустройство на това пространство тогава, когато видим воля от Народното събрание, да изпълни предходното ни решение, без да се обижда никой, в момента нямаме никакви гаранции. Освен това, Народното събрание и неговия субстрат много често започнаха да се сменят, и ако сегашният председател има да кажем в положително отношение в личен план, не се знае какво ще решат парламентарните групи или какво ще реши един бъдещ председател на Народното събрание. Така че според мен пътят трябва да бъде пълно изпълнение на точките по предходното решение и тогава да вървим в тази посока. Поставянето на ултиматуми от председателя на Народното събрание ако ние, така вие така, не ми се вижда добре. Още повече, имаше два или три месеца достатъчно да направим среща и да ги решим тези въпроси, преди да вървим към този доклад. Това е мое становище. Лично аз мисля да поискаме информация колко са там паркоместата, да видим евентуални варианти за организация на движението, защото улица „Оборище“ доколкото видях стана изцяло пешеходна от кръстовището с бул. „Васил Левски“ до улица „Раковска“, да видим как ще се

отрази това на трафика, в същото време да не е той да се премести към „Московска“, нека да го видим това. Пак повтарям, за мен ако ще вървим в тази посока, нека Народното събрание да даде израз на добра воля и да започне да изпълнява решението на собственика, повтарям собственика на тази територия, която е публична общинска собственост.

За реплика господин Зарков.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Репликата е свързана с това, донякъде с подкрепа на опасенията, които имате, защото аз ще доразвия това, което беше и като реплика към господин Бонев. Заявеното от Никола Минчев – председател на настоящото Народно събрание, по никакъв начин не го обвързва с решението, дори и ние да го вземем. Като казах по никакъв начин, с изключение на моралния, публичен ангажимент, който той е бил поел.

В допълнение на това обаче, в резултат и на изказването, което направихте господин Контрера, ще припомня, че малко по-рано през миналата година, по-рано от тези събития, които господин Бонев бе на една комисия, която мисля, че трябва да адмирираме или това бе освобождаването на редица други публични пространства и завзети от други министерства, институции и т.н. и тогава ако си спомняте, един министър на служебния кабинет, казва се Кирил Петков, обеща, че ще върне 40-те места пред Министерство на икономиката. Сега по стечение на политическата ситуация господин Кирил Петков е вече министър-председател, за съжаление местата и към ден днешен, въпреки поетия от него ангажимент тогава да бъдат върнати и бъде възстановена там ситуацията, не се случи. Така че позволете ми да изразя сериозни опасения относно поемането на ангажименти и последващото им изпълнение само при публичната им заявка, макар и с обещания дадени пред медии или в случая пред колегата Бонев при неговото ...

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** И то беше лично пред камери.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Именно. Затова смятам, за резонно да се намери някакъв механизъм, иначе идеята принципно е унисон с всичко, което Столична община иска да се случи с това публично пространство и би могла да срещне



подкрепа смятам от всички, стига да сме убедени в това, което се случва, че ще се случи по правилния начин, а не по начин, който ще разочарова само повече хора. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** За реплика, заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Да, само че реплика изказване се сляха каточели. Аз добре си давам сметка, че този доклад и разглеждането му би могъл да бъде възприет като една добра възможност да се правят политически коментари, но ви призовавам да оставим на по-заден план кой кого харесва политически и кого не харесва и да се фокусираме върху това ние като Столичен общински съвет какво искаме да постигнем с подобни решения за града ни. Ако искаме София да бъде град за хората, в който не всяко публично пространство е изцяло заето от паркирани автомобили, а има възможност хората спокойно без притеснение, че ще бъдат газени, както се казва една снимка да си направят пред символа на нашия град, то ние да вземем правилното решение и да гласуваме създаването на пешеходна зона.

Обръщам внимание, че в момента макар и така наречения паркинг на Народното събрание да е в едно абсолютно правно лимбо с тази зона за охрана, до него има автомобилен достъп. В момента, в който тази зона стане пешеходна зона, знаците, които регулират движението ще бъдат други и те ще бъдат забранителни. И тогава независимо дали Народното събрание в центъра на площада или където и да било реши да си прави зони за охрана, няма как физически, тоест законово, тази зона за охрана да бъде достигната от автомобил. Ако някой реши да преминава през знаци забранено влизането за автомобили, то тогава той трябва да бъде санкциониран по Закона за движение по пътищата. Смятам, че Столична община, Общинска полиция биха могли да осъществят прилагането на ред и слагане на знаците за организация на движението. Също така аз разбирам, че тук има спор за това, че собственост на Столична община по един, мисля че всички можем да се съгласим, некоректен начин беше завзета от Народното събрание, но независимо от това Столична община е собственик на пътя и Столична община определя правилата за използване на този път. И Столична община, тоест Общинският съвет взема решение за създаването и

отменянето на пешеходни зони и организации на движението. В тази връзка отново, понеже днес няма да се гласува доклада заради гледането на Комисията по архитектура, ви моля добре да преосмислите и по-скоро да осмислите вашите позиции по него, защото не ми се ще да вярвам, че партийни боричкания, пренасящи се от национално на местно и обратно ниво, трябва да бъдат причина за това да не вземем правилното решение. Точно както миналата година по предложение на господин Контрера всички гласувахме Решение № 351. Нека не позволяваме наистина партийните пристрастия да вземат връх. В крайна сметка ако ние вземем такова решение и пак Народното събрание не се съобрази, тогава всеки един от нас има пълните основания да използва това и за политически и за всякакви други атаки. Това няма да промени ситуацията така или иначе, но ако не вземем това решение вероятността за някаква промяна е със сигурност никаква. Благодаря ви.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Дуплика от моя страна на двете реплики.

Колеги, нека да уточни нещо. Организацията, която в момента ползва Народното събрание тя е незаконна, не е утвърдена както предписва Закона за събранията, митингите и манифестациите, просто Народното събрание си е решило, че тази територия там му принадлежи, тя не е на гражданите на България или на София, а си е за свободно ползване. Денят днес е понеделник, депутати в момента няма в Пленарна зала, те би трябвало ако въобще имат комисии да са в сградата на Партийния дом, но може да се разходите след малко и да видите колко автомобили има там паркирани. Коего ме навежда на мисълта, че с предложението за пешеходна зона всъщност тупа топката, след което пак ще се появи една зона за сигурност, да, може би не в този обхват и размер, но по уличките, които се предлага да бъдат пешеходна зона. Факт е, че най-висшия орган в държавата не спазва законите, които са приети от него. Тук е безспорно, защото зона за сигурност е до 20 метра от фасадата на сградата, няма как да е през улица, има си процедура за утвърждаване на организацията на движението, както и да е. Той спорът ни не знам дали е политически, защото поне в момента

почва някакъв диалог, предните два мандата с други председатели на Народното събрание нямаше никакъв диалог, а заплахи за които ви казах.

Оттук нататък аз пак призовавам първо да вървим към изпълнение на решението, нека Народното събрание сключи договора с Центъра за градска мобилност, да се въведе законна организация на движение на площад „Желю Желев“, да се премахнат тук тези знаци незаконни за зона за охрана и тогава да вървим към по-голямата стъпка. В противен случай, без да ми се обижда никой, ще излезем за пореден път като някакви хора, които трябва да търпят, да го нарека феодално отношение. Аз разбира господин Бонев, че той се опитва да извади от положение и председателя на Народното събрание и неговата политическа сила, защото те публично мисля поеха ангажименти, че ще разчистят тази кочина и в момента, но решението е тяхно. Има валиден акт, има възможност за излизане от ситуация и въпреки това не се случва. Така или иначе ще имаме възможност за сблъсък по тази тема.

Аз ще повторя предложението си да поискаме то Центъра за градска мобилност броя на паркоместата, съответно служебните абонаменти, да видим засягат ли се или не инвалидни места, да не стане историята тук с хотела, както беше преди, и съответно да помислим за някаква организация на движение, което да представим и на комисията и на гражданите, за да знаят при евентуално подобно решение какви ще се ползите и какви ще бъдат негативите. Поемам ангажимент да разговарят и с председателя на Комисията по транспорт, организация и безопасност на движението, господин Николов, по тази тема.

Водеща комисия сме. Докладът е разпределен в Комисията по архитектура. Аз ще помоля колегите да го включат за следващо заседание, за да не се бавим ние с нашето становище. Благодаря.

Кой искаше думата за изказване?

Господин Зарков, заповядайте.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Съвсем накратко, защото искам да изведа донякъде от заблуждение колегата Бонев по отношение на това, че подзаконовите нормативни актове могат така да се каже да имат ..... над законите, защото както знаете самото Народно събрание при вземането на това решение и при

вкарването в Правилника, тъй като и аз се консултирах с юристи и хора, които се занимават именно с този тип материя, на практика този Правилник Народното събрание има силата на закон, тъй като то черпи своите права директно от Конституцията на Република България. Така че не съм съгласен категорично, че ще сложим едни знаци и те ако си приемат, че това е зона за сигурност на Народното събрание, нашата наредба може да пребори Правилника на Народното събрание.

**БОРИС БОНЕВ:** Достъпа на тази зона за сигурност?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Не важи за автомобили с пропуски, което е абсолютно незаконно, нямаме никакъв спор, но го има и в МВР, и тук.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Пак казвам, това е в Правилника за дейността на Народното събрание, който е със силата на закона. Затова наистина трябва, мисля че тук споделям до голяма степен и мнението на Контрера, предложението е смислено, има идея в него, такава е и бъдещата визия на Столична община за развитие на това знаково за града място, но с оглед на показаното досега, мисля, че трябва да се подходи по-внимателно и най-важното наистина да ограничим всичко и всички и да остане само единствено на Народното събрание, защото тогава наистина ..... никак не е добре така да се каже една такава хипотеза. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Реплика, господин Бонев, заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Аз всъщност нямаше да правя реплика до последното изречение. Тъй като това, което аз предлагам обхваща като зона по-голяма от така наречената зона за охрана на Народното събрание, то обхваща двете дъги на площада, обхваща улиците, които се вливат, както и обхваща ул. „Оборище“ отпред и зад катедралата. Вие казахте, нека тук да не прекъсваме за всички останали, докато Народното събрание. Честно казано, дори да остане, съгласен съм незаконната зона за охрана на Народното събрание, но всичко останало да бъде пешеходно, а не да минава трафик и да е паркинг, пак ще е в пъти по-добре, отколкото сегашното положение. И нека да не се правим на наивни, да не ни е ясно, че ако това се случи и цялата зона стане пешеходна, но само Народното събрание по една или друга причина не изпълни публично дадените си

ангажименти, това всъщност ще бъде идеален инструмент за политически аргументации и в крайна сметка ще има сериозен обществен натиск срещу Народното събрание за да бъде премахнат този паркинг, след като цялата останала зона е станала пешеходна зона. Така че, по-скоро това което вие правите в момента с този тип коментари, вие правите възможността зоната да стане пешеходна заложник на паркинга на Народното събрание, който обхваща една десета от цялата зона, която предлагам да стане пешеходна. Тоест вие сте готови да жертвате девет десети заради една десета. Смятам, че това не е оправдано. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Заповядайте за дуплика.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Току-що разбрахме, че все пак в първоначалните аргументи на колегата Бонев за това как ще разчистим паркинга на Народното събрание не са толкова тежачи и дори е готов да остане паркинга на Народното събрание, важното е другите части от площада ...

**БОРИС БОНЕВ:** Не казах това, господин Зарков.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** То и аз не казах, че другите ще ги махнем, ще останат, а това беше мисълта, която имах предвид, да не останат само те, ясно е, че другите се махат. Така че, ако трябва превратно да тълкуваме кой какво е казал, иначе Вие приемате да остане този паркинг на Народното събрание ...

**БОРИС БОНЕВ:** .....(говорят едновременно и не може да се отрази)

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Моля ви, колеги?

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Това, което трябва да направим колеги е наистина да разгледаме един вариант и анализ дали всички засегнати в това наше намерение по какъв начин ще бъдат отразени, както и пътничкопотока, така и движението, така и евентуални някакви възможности, включително добра идея беше даден примера и с хората с увреждания, евентуално някакви такива места за паркиране, защото аз не съм далеч от мисълта и няма да се учудя дори да приемем това нещо, тази зона за сигурност да стане и още по-голяма и да си включат и включително улицата, която е покрай Народното събрание, ако премахнем движението на автомобили оттам и да си остане само за ползване от Народното събрание. Няма лошо, както се казва, ама надали това е целта, която искаме да постигнем. Така

че предложението на господин Контрера за разработването на нещо по-подробно и по на идейно ниво какво се случва с всички участници в движението.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, аз бих ви предложил това предходно решение да го изпратим пак на народното представителство в лицето на неговия председател, да се проведе една среща, паралелно с разглеждането, да видим дали те имат намерение да възприемат нашата теза и за площад „Желю Желев“, защото аз ще ви кажа следното чисто процедурно. Ако от другата страна имахме безгранична искреност, аз не виждам какъв е, пък след като спора е за „Александър Невски“, какъв е спора за площад „Желю Желев“. Само че тази подхода и същия, което ме навежда на мисълта, че общо взето намерението е да се мине метър, да не се съобразяват администрацията на Парламента със становището на общината и със законите въобще и да се кара постарому. Може и да греша, но фактите в момента сочат по-скоро към моята теза. Така че, да изпратим решението, да ги поканим на среща, ако искат и публично да го дискутираме, но за мен по-важното е не да вадим политически аргументи ако случайно се скатаят, а да въведем работеща организация на движение и да се получи ефекта, който целяхме още юни 2021 г.

**БОРИС БОНЕВ:** Добре, правя процедурно предложение. Да се запише в протокола от днешното заседание на комисията, че Комисията по транспорт към Столична община отправя официална покана към председателя на Народното събрание и заместник-председателите на Народното събрание за среща в общината на тема паркингите на Народното събрание.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да, те понеже са ревниви ...Те със сигурност няма да дойдат тук.

**БОРИС БОНЕВ:** Добре, ще отидем ние при тях, това имах предвид. За среща в най-кратки срокове обаче

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Разбира се.

Господата Чаушев и Зографски, по тази точка ли?

Заповядайте, господин Чаушев, след това господин Зографски.

**ВИКТОР ЧАУШЕВ:** Благодаря.

Първото, реално Зафир Зарков го каза и аз исках това да спомена, че е твърде вероятно чисто юридически решенията на Парламента да са по-приоритетни, ако така може да се нарече, в сравнение с решенията на общината, от гледна точка на това, че те са със силата на закон.

Второто нещо, което искам да спомена е следното. Разбирам, че се предлага се да се направи едно действие, с което да изпишем вежди, но да не се окажем, че за други това да е избождане на очи. Защото ако погледнете бул. „Цар Освободител“ от Западна посока към Източна посока възможностите за ляв завой са на Дондуков, на Народното събрание и после чак на алея „Яворов“, на бившия ресторант „Ропотамо“. Тоест премахването на левия завой на единственото място в централна градска част, където той е възможен, може да създаде много сериозни затруднения като цяло за достъпа вътре в централна градска част. Молбата ми е следната, като се има предвид, че и самото преминаваме покрай църквата се ползва реално за байпас на други натоварени кръстовища в района. Може би трябва да се възложи една цялостна симулация, която трябва да се направи в Дирекция „Управление и анализ на трафика“, за да може да се оцени тежестта, тоест как ще се промени трафика в околните кръстовища, ако там се премахне изцяло преминаването и включително да се намери решение къде другаде ще се даде ляв завой, защото просто няма да има нито един такъв в центъра, дали ще е на „Раковска“, дали ще е на Софийския университет, не че имаме много възможности, но това трябва да се оцени преди да се предлагат такива решения, за да може най-малкото обществото да бъде информирано и при забраняването и на малкото останали леви завои, ние правим едно огромно обикаляне на автомобили, което освен че генерира допълнителен паразитен трафик, защото обикаля, и генерира значително количество вредни емисии. Защото какво и да си говори, центъра е все пак някакво притегателно място, не можем да говорим и да се случи сто процента дестинациите в центъра ще се обслужват с градски транспорт, то има сериозна тежест, но все пак трябва да бъде достъпен малко или много за преминаването на автомобили. Достатъчно ограничено е в момента, просто трябва да се намери решение, ако там се затвори изцяло, какво се случва с трафика. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

За реплика ли господин Бонев, заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря.

Първо, ще се наложи да спомена, но това, което обясняват в предизборните си програми очевидно няма значение за всички, защото чета тук предизборната програма на „Демократична България“, според която „Александър Невски“ е именно една от зоните, която трябва да стане зона град за хора, така че се надявам, че тук Ви говорите в качеството Ви на експерт към комисията, но изказвате променена политическа позиция на партията и коалицията, която представлявате.

Иначе намирам за доста притеснително централните градски части на София, площади като „Александър Невски“ да се използват като аргумент за байпасиране на трафик, с което на практика се поощрява навлизането с автомобил в центъра, защото в крайна сметка когато знаеш, че е натоварено движението по „Цар Освободител“, ще минеш покрай „Невски“ или от „Раковска“ ще минеш покрай „Невски“ вместо по „Дондуков“ и т.н. Смятам, че отговорната политика трябва да бъде в посока ограничаване на навлизането на автомобили в центъра на София, а не търсене на всякакви възможности на тях да им е по-лесно и да заобикалят както им е удобно. Защото по същата логика мога да твърдя ,че ако отворим булевард „Витоша“ отново за автомобили, със сигурност ще облекчим част от движението, защото в момента и в тази част на София пешеходния булевард „Витоша“ съм сигурен, че затруднява някой, който много държи с автомобила си да обикаля в зоната. В крайна сметка има решения, които могат да са на прима виста непопулярни, решения, които може обществото да не приема в цялост първоначално, но всички експерти, които някога са идвали в Столична община, независимо дали по покана на кмет, на Общински съвет, хора, урбанисти, архитекти, експерти по градоустройството, казват, че площади като „Александър Невски“, като „Света Неделя“ трябва да бъдат пешеходни площади, а не площади паркинги. Не ми се иска да вярвам, че в 21 век в 2022 г. ние се страхуваме да взимаме решения, които градовете към които се стремим да приличаме и да догонваме са ги взимали преди 60 години. Тогава, когато и



Амстердам, и Копенхаген и много други европейски градове са били също заринати от автомобили, но са взели тогава решението. Мисля, че отдавна вече сме изпуснали влака и трябва с по-смели стъпки напред да вървим в посока този град най-сетне да приоритизира при проектите си и нуждите си. Смятам, че центъра на София не е място предвид, че това е най-добре обслужваната зона с градски транспорт, не е мястото, на което ние да допуснем свободно движение на автомобили във всяка една възможна посока. Благодаря.

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

Заповядайте за дуплика.

**ВИКТОР ЧАУШЕВ:** Благодаря.

Когато се предлага един очевидно политически мотивиран доклад, защото в доклада няма никаква експертна аргументация, има политически призови и лозунги общи послания, няма значение, това е в правото на господин Бонев като общински съветник, но нека когато даден политически доклад се предлага да се направи някаква конкретна, много ясна промяна, касаещи трафика, нека все пак такива доклади да бъдат подкрепени с експертни аргументи. Ясно е, знаем всички какви са посланията, които светилата в световното градоустройство правят към Столична община и не само, към всички български градове, всички ги знаем, те са ясни. Но нека все пак да погледнем конкретно в реалността, защото например хората от „Шишман“, дето живеят също, дето се противят или другите, които живеят в центъра, практически няма да има как или по много труден начин ще могат да преминават, защото те все пак живеят там, ще могат да преминат към северната част на града, ако им се наложи, защото това е все пак не е целта инфраструктурата да затруднява хората, а напротив, да ги улеснява. Трябва в момента да намерим някакъв баланс на проходимостта през центъра. Тоест колеги моя призив е да се намери някакъв начин и политически удобен това да се случи, но без хората да бъдат оцетени, без да им извадим очите. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Чаушев, да, записал съм Вашето предложение за изготвяне на модел, ще разговаряме с Дирекция „Управление и анализ на трафика“ и с Комисията по организацията на движение,

ще вземем предвид тази Ваша бележка, но предлагам да оставим и за следващото заседание възможност за дискусия.

Господин Бориславов е поискал думата. Заповядайте. Това е първо четене на доклада все пак.

**БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ:** Благодаря, господин председател.

Аз за разлика от колегата Бонев искам да поздравя господин Чаушев за първото и единствено експертно изказване и мнение по предложения ни доклад. Действително лозунгите, хипер активността и огромното желание за появяване пред медиите по всякакви поводи и без поводи от страна на някои колеги са на път да превърнат живота в София в един кошмар, не дай си Боже подобен мераклия да стане кмет някой ден на София. След „грандиозния успех“ на затварянето и ограничаването на движението по ул. „Съборна“, сега сме на път да преживеем нов пик в мечтите на господин Бонев за затваряне и превръщане на София в един затворен град, без да се помисли и без да се прецени, въпреки неговите безкрайни желания да се представи като експерт. Всъщност чухме от господин Чаушев наистина въпросите, които всеки един експерт би си задал при подобно предложение за затваряне на центъра на София, между другото не може да се поставя затваряне примерно на движението около Триумфалната арка, колкото и да е един от символите на Париж, както и много други примери може да видим по Европа. Всъщност дебата премина досега единствено в това как да се надцакаме с Народното събрание, мисля, че решението за премахване на паркирането е абсолютно достатъчно и това е нещо, което задължително беше да се случи, да се махнат паркираните автомобили, но оттам нататък всичко, което предлага господин Бонев е пореден експеримент и бих го нарекъл извращение от софиянци. Благодаря.

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

За реплика Борис Бонев.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря. То като чуе човек такава нещо си мисли дали някой не е излязъл не от 19 век, а може би 15, 14 век, тъмните векове, което предвид, че господин Бориславов мисля че беше археолог, сигурно е нормално, той фусили копае по цял ден, пък ще мисли за в бъдеще за град за хората и земята

нормално в този град. Да, очевидно е, че Вие сте представител на ретроградността, жалко е, защото не сте глупав човек, четете, би трябвало да имате достъп до информация, да знаете накъде вървят всички градове. Всички градове, включително български, Пловдив, Бургас, Стара Загора, Варна, всички европейски столици вървят в една и съща посока. Само тук Борислав Бориславов се опитва да ни убеди, че пешеходните зони били апокалипсис, били кошмар за хората и били нещо много ужасно. Жалко е наистина. Вие си носите последиците от подобен тип изказвания, просто категорично не съм съгласен с Вас, разбира се. Просто е жалко, че при много ясно написани обещания от предизборната програма на ГЕРБ и на кмета Фандъкова има общински съветници, които очевидно по някакви други причини са част от тази коалиция, а не защото вярват в идеите и предложенията, които тя е обещала. Жалко наистина. Благодаря ви.

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

Дуплика, заявена от Борислав Бориславов. Заповядайте.

**БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ:** Благодаря, господин председател.

Господин Бонев, съветвам Ви да не се опирате на вашите познания по история ,защото ако човек прочете Вашия доклад още в първите две думи се сблъсква с безкрайна некомпетентност и непознаване на историята на града, който претендирате да управлявате. Хубаво е да се запишете на един безплатен тур, може би ще научите, че центъра на Античния град никога не е бил на мястото на Александър Невски, защото това било извън Античния град, било е гробище, то се намира извън града, некропол. Така че, хубаво е да се образувате първо и след това да имате мераци да управлявате. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Моля ви, не започвайте по този начин.

**БОРИС БОНЕВ:** Не, не започвам.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Това изцяло нова дискусия, която ...

**БОРИС БОНЕВ:** Видяхте кой започна. Видяхте го.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** И господин Бориславов не започна, но както и да е. Преди това се тръгна още в тази посока.

Господин Зографски, заповядайте.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Добър ден. Благодаря Ви, господин Контрера. Само един коментар, имам образованието, очевидно не е голям ценз за управлението на Столичната община, щом тези са на власт толкова години. Първо, това да го уточним като факатология.

Но, искам да кажа няколко други факта, а това са следните: всъщност решение на СОС за превръщане на зоната около „Свети Александър Невски“ е взето, тоест този въпрос за апокалипсис на господин Бориславов, на господин Чаушев за блокажа на центъра, който би трябвало наистина да се замисли, щом тезите с господин Бориславов му са паралелни, то би трябвало да се замисли какво говори господин Чаушев, но във всеки случай това решение е взето, както е взето частично, включено това решение в Плана за устойчива градска мобилност, за Визия за София, във София град за хората на архитект Гел. Това са все доклади, гласувани от вас господа общински съветници.

Говорим за симулация, модел и подобни неща, моля имайте предвид, че в момента тече обществена поръчка за 20 милиона лева за ремонт на това публично пространство, което предвижда също затваряне на улица „Оборище“ и околните пространства и превръщането им в пешеходна зона. Аз наистина се надявам, че в рамките на тези 20 милиона лева, които ще се изсипят в пространството, все пак се е намерила някаква скромна сума за един модел, за една симулация, за една калкулация да се види това как ще се отрази тази нова организация на движението на движението както на транзитното, така и на локалното движение за живущите наоколо. Може би не е така, защото виждаме, че проектите генерално в Столична община се ръководят изключително слабо, но аз все пак предполагам, че ....

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Добре, господин Зографски, по доклада конкретно?

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Най-конкретно говоря, че вероятно има симулации и няма нужда Вие да назначавате, защото на някой му е хрумвало за вече взети решения нова симулация на центъра за анализна трафика.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Тоест Вашето предложение е да изискаме ....

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Моето предложение е да ме изслушате и след това да взимате думата.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** И какво да Ви изслушам, като не Ви разбирам какво искате да кажете, а и не съм май само аз. Затова ...

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Не разбирате, защото сте в разкрячено положение.

Много добре разбирате в един такъв проект няма как да ... симуляция.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Как да Ви обясня Вашето качество, в което Вие присъствате.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Първо аз ще Ви помоля да ме изслушате.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Прекъсвам Ви за момента, но ще продължите. Чакайте, защото тук си играха на реплики и дублики.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Значи, не става въпрос за никакви пазарлъци, които правим ние с Парламент. Не сме в позиция да правим никакви пазарлъци.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Вие сте в качеството си на експерт към комисията.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Точно така.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Ще Ви помоля да се придържате към съществуването на докладите. Започва след три минути интродукция.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Напротив, веднага преминах към факта.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Това не е за медии от Рио де Женејро, моля Ви се. И когато аз Ви зададох като председател на комисията конкретен въпрос за предложение за да уточня, да изясня, Вие започвате да ми обяснявате, да си противоречите и да се карате с мен.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Не, господин Контрера ,, ....

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** В крайна сметка целта е ние да ползваме Вашата експертиза.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Има причини, съгласен съм, че сте изнервени, но не ме прекъсвайте, защото нарушавате Правилника. Вие можете да зададете тези въпроси към мен, след като завърша изказването си.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** А не мога ли докато тече дискусиата да Ви поискам уточнение? Вместо да кажете – да, добре, Вие започвате. Освен това ще Ви помоля както и предния път, да се въздържате от политически коментари, защото не сте в това си качество, а на експерт.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Така.

Аз ви припомних факти, че сте гласували като Общински съвет ...

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря за което. Продължете.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** ...в миналия състав редица документи, които потвърждават това решение. Тоест тук единствената цел е да се реши спора с Парламента, да се възползваме от публичното декларирано намерение на новия председател на Парламента, че ако Общинският съвет реши това да е пешеходна зона, той ще е съгласен и ще прокара това решение. Мисля, че може да се направи добър компромис и не е въпрос на никакъв пазарлък.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** И Кирил Петков беше съгласен за паркинга пред икономиката, ама гледай какво става.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Да, точно така, затова щях да обърна внимание. Двата терена на паркинга на Министерство на икономиката са част от уличната мрежа на улица „Славянска“ и улица „Раковска“, така че те са абсолютно общинска публична собственост. Предлагам на Центъра за градска мобилност заедно с Общинска полиция да си влязат във владение в съответните имоти да премахнат тези ограждения и служебни паркоместа. Така както не ви пречеше, не само че не ви пречеше, в нарушение, това е безстопанственост вече, в нарушение на законосъобразните режими за ползване на територията години, десетки години наред, толерирахте и си затваряхте очите пред злоупотребите на министерствата, и в момента продължавате да го правите. Не е ангажимент на Министерство на икономиката или на друго министерство да си премахне паркоместата, а на собственика на терена. Собственикът е Столична община, оператор е Центъра за градска мобилност. Не виждам нито една причина, най-малко Кирил Петков, Столичната община да си гони своя интерес и да действа по законосъобразност. Така че моя апел е да си влезе Столичната община в задълженията и в управление на своите терени.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря за бележката, господин Зографски.

Господин Дилчев, Вие по доклада заповядайте.

**ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ:** Аз по темата да уточня, че преписка и към днешна дата се води с Министерство на икономиката. Министерство на икономиката твърди, че тези терени са техни, изискали сме документи, чакаме да ни бъдат предоставени да видим какво ще предоставят. Още веднъж ще подчертая, че Центърът за градска мобилност ако има изградени незаконни съоръжения, няма право да ги вдига. Има районен кмет, има други институции, които могат да се сезират и да пуснат за премахване незаконни бариери и т.н.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** ..... (не се разбира, говорят едновременно) ....

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Моля Ви, господин Зографски.

Господин Дилчев, благодаря за информацията.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** ... в духа на този така нов морал, един добронамерен разговор с министерството нещата да се изчистят. Що се отнася до Народното събрание, искам да ви припомня, че народното събрание гласува само влизане със зелен сертификат и си позволи да не го спази, така че ще ми е интересно да видя как ще процедурат с пешеходната зона.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Дилчев, в контекста на това, което казахте, ще Ви помоля, разбира се и писмо ще изпратя, да ни предоставите до момента преписката, касаеща Министерство на икономиката, защото виждате, че в публичното пространство се тиражира едно, институциите спорят да установим поне ние като комисия ....

**ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ:** Смениха се екипите, работехме с главния секретар доста дълго време, от няколко седмици екипа там е изцяло нов и започваме отново кореспонденция, преписки и всичко останало.

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

Колеги, изчерпахме дискусията по точката, след като стигнахме до съвсем други казуси.

Отлагаме точката до получаване на становището от Комисията по архитектура, както се обединихме. Междувременно аз ще изискам информация

и от Центъра за градска мобилност за паркоместата в тази част на пета подзона, вариантите за организация на движението от Комисията по транспорт, организация и безопасност на движението.

Взимам под внимание и бележката на господин Зографски, че вероятно има транспортни модели, които са били преди това с оглед проектите за реконструкция, ще ги изискам, ако не, ще се съобразя с препоръката на господин Чаушев да се изготви една симулация. Ще имаме върху какво да разсъждаваме.

Господин Бонев, да Ви напомня презентацията да изпратите от професор Братоев по имейлите.

Колеги, предлагам ви в рамките на тази седмица, примерно в петък да изслушаме Центъра за градска мобилност, защото остава около час и нещо до към 17.00 часа, след което времето ще ни притисне, темата е всеобхватна, предлагам точка 4 да я отложим за следващото седмица тази седмица, примерно в петък, за да имаме достатъчно време за обсъждане, за въпроси и отговори.

**БОРИС БОНЕВ:** ОК.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, има ли обратни становища? Не виждам.

В такъв случай предлагам в петък да свикаме едно заседание може би около 10,30 или 11.00 часа, за да имаме време да получим цялата информация. Извинявайте, господин Дилчев, че така се получи, но големи дискусии.

Преминаваме към закрито заседание, на което ще бъде разгледана точка 1.

Закривам заседанието. на комисията. Благодаря ви..

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 16.45 часа.

**Изготвил:**



**Йоанна Цанкова-  
експерт П**

---

**Председател на  
ната Комисия по транспорт  
безопасност Карлос Контрера П**

---

**Зам.-Председател на  
ната Комисия по транспорт  
безопасност Зафир Зарков**

**П**

---

**Зам.-Председател на  
ната Комисия по транспорт  
безопасност Калоян Паргов**

**П**

---