



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 75

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 14 март 2022 г.

Днес, 14 март 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 8 общински съветници. 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, 10 общински съветници присъстват.

Имате проект за дневен ред, който съдържа 3 точки и точка 4 Разни.

Имате ли против доклада на заместник-кметовете Барбалов и Джоргов да го разгледаме като първа точка, след което да си оставим повече време да дискусиата, касаеща 107, ще бъде по-продължителна?

.Колеги, по това предложение за разместване на дневния ред има ли бележки? Не виждам.

Има ли против? Не виждам.

Колеги, преминаваме към гласуване на дневен ред.

Има ли против дневен ред? Не виждам.

„Въздържали се“ има ли? Не виждам.

Дневният ред се приема с 10 гласа.

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

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо гласували: в т.ч.:	10
За	10
Против	няма
Въздържали се	няма

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Преминаваме към разглеждане на доклада на заместник-кметовете Барбалов и Джоргов.

По т. 3 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА21-ВК66-2212/08.03.2022 г. относно поемане на дългосрочен дълг от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) за финансиране изпълнението на Проект „Разширение на метрото в гр. София, Линия 3, Етап III – участък „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“ и участък „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – Тех. парк/Зала „Арена Армеец“ – бул. „Цариградско шосе“

Вносител: Д-р Дончо Барбалов и инж. Д-р Ангел Джоргов- заместник кметове на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: От заместник-кметовете има ли представител?

Ще разгледаме точката, когато има вносител.

Преминаваме към доклада на господин Бонев, който е на второ четене.

По т. 1 от дневния ред: Доклад № СОА22-ВК66-107/06.01.2022 г. 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”.

Писмо с вх. № СОА22- ВК66-107/2/09.02.22г. от „ЦГМ ЕАД“, относно поискана информация, във връзка с доклада.

Писмо с вх. № СОА22- ВК66-107/6/07.03.22г. от инж. Димитър Петров, относно поискана информация.

Вносител: Борис Бонев – общински съветник.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: По изискана от комисията информация са постъпили писма от Центъра за градска мобилност относно броя на паркоместа в обхвата на предложението и писмо от Дирекция „Управление и анализ на трафика“ относно данни за трафика и организация на движение.

Мисля, че Дирекция „Управление и анализ на трафика са на линия“. Господин Димитър Петров, дали се чуваме?

ДИМИТЪР ПЕТРОВ: Здравейте.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ние ви бяхме попитали относно наличието на проекти, свързани с реконструкцията и наличието на симулация транспортен модел за симулация на натоварването. Отговорили сте ни, че такава не е изготвена в рамките на проекта. Бихте ли могли да ни дадете някакви актуални данни за трафика преминаващ в или покрай тази територия, разбира се най-вече по отношение на движението по Цар Освободител и по ул. Раковска?

ДИМИТЪР ПЕТРОВ: Да, актуални данни мога да дам за Цар Освободител, например вход изхода към посока „Цариградско шосе“ или така нареченото кръстовище на Ректората. На дневна база преминават между 30 и 35 хиляди автомобили, като в пиковите часове натоварването и в двете посоки зависи от деня и часовия диапазон, но общо взето е между две хиляди и три хиляди автомобили. Това е и на изход и на вход, съответно сутрешните пикови часове е по-голямо движението в посока Цариградско, вечер на обратно към центъра.

Относно движението по Раковска е направено едно замерване чрез видеонаблюдението на Цар Освободител и Раковска, като превозните средства, които преминават през сутрешните пикови часове те са горе-долу реципрочни във вечерните са от порядъка на хиляда и хиляда и петстотин превозни средства. Тук правя уточнението, че това не са приведени единица, а това са засечени превозни средства, включващи към тях и колегите, които се движат там. Общо взето в посока от Гурко към Дондуков са около 500 и 700 автомобили, средно около 600 на час, а в обратна посока са останалите, така че това са основните потоци в района, като изходяща артерия от зоната ул. Оборище към бул. Васил

Левски в пиковите часове натоварваният варира между 500 и 700 автомобила, естествено пак казвам, това зависи от различни мероприятия, от различната времева рамка, която се изследва, но като осреднени стойности това е, което можем да дадем към момента. Вътре в самата зона не са правени нарочни преброявания към момента.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря. Вие сте го упоменали това в писмото.

Колеги, това е по постъпилата информация. Предполагам сте се запознали с писмото от Центъра за градска мобилност.

Господин Бонев, като вносител аз първо предложих да изслушаме информацията, за да може да тръгне дискусиата в някаква посока.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Може ли тези данни да бъдат предоставени на комисията?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Петров, да Ви помолим да изпратите писмено данните, които изчетохте до комисията.

ДИМИТЪР ПЕТРОВ: Ще ги подготвя в обобщен вариант и ще ви ги изпратя

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

ВАНЯ ТАГАРЕВА: Господин Контрера, и аз присъствам.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Като изказване освен писмото на Дирекция „Управление и анализ на трафика“ имаме писмо и от Центъра за градска мобилност, с чиято статистическа информация какъв е броя от типа паркоместа, които в момента са в цялата тази зона.

Това, което аз искам да направя като призив към всички участници в комисията е да вземем решение в подкрепа на обособяването на така посочената в доклада пешеходна зона поради простата причина, че сме длъжни като Общински съвет, който би трябвало да се грижи за устойчивото развитие на нашия град и за това той да изглежда много по-добре и за софиянци и за гостите на София, не трябва да продължим да допускаме най-знаковата туристическа сграда в София, а отделно и културна, религиозна Храм паметника Александър

Невски да бъде не само заобиколен от паркинг, но и създаването и общуването със сградата и с духа, който тя носи, да бъде възпрепятствано от преминаващи автомобили през целия този площад. Обръщам внимание, че имаме публично изказано обещание от председателя на Народното събрание, че ако Столичният общински съвет вземе решение този площад да бъде пешеходна зона, че Народното събрание ще се откаже от паркоместата, които в момента неправомерно използва. Обръщам внимание, тъй като това беше коментирано в предишното заседание на комисията, че първо, трябва да изчакаме Народното събрание да изпълни предишното решение на Общинския съвет, само че с предишното решение на Общинския съвет ние влизаме в следния спор с Народното събрание, те до този момент са плащали минимални суми за използването на едни паркоместа, ние им възлагаме да плащат много по-големи суми за по-малък брой паркоместа. И логично спора е колко да се плаща за тези паркоместа. С приемането на това решение, което аз предлагам с този доклад, всъщност ние прекратяваме спор колко и кой да плаща за паркоместа, а казваме – там просто няма паркоместа. Оттук насетне, независимо те какви зони за сигурност, зони за охрана или каквото друго решат да си направят, достъпът на автомобили, паркирани в рамките на площада няма как да бъде осъществявано. Също така обръщам внимание, че в проекта за решение и зоната, която сме обособили като пешеходна включва само гранитния паваж, тоест осигурява се достъп невъзпрепятстван на коли на НСО и други обслужващи автомобили до служебния вход на Народното събрание, както и до служебните входи и на посолствата, които се намират на бул. Цар Освободител, от отзад по ул. Шипка също има достъп до тях. Тоест за всички тези сгради е осигурен достъп, а в заданието за организация на движението, което трябва да бъде разработено от Дирекция „Транспорт“ в решението на Общинския съвет изрично е записано, че тази организация на движението трябва да осигурява достъп и до сградата на Светия Синод, както и има предвидени часове за обслужване на търговските обекти, които има едни-два такива в рамките на зоната, има часове за тяхното обслужване. Тоест всички онези проблеми, които потенциално до този момент са възниквали или са излизали като съображения, когато взимаме решение за

една пешеходна зона или не, с този проект за решение те са изчистени. Затова наистина ви призовавам да покажем, че Столичен общински съвет не само може да изпълнява програмите, стратегиите и визиите, които сам е възложил да бъдат изработени и след това сам ги е приел, но и да покажем, че Столичният общински съвет не е една ретроградна институция, която не може да разбере или отказва да разбере каква трябва да бъде посоката за развитие на всеки един съвременен модерен европейски град, в който във фокуса са хората, а не само и единствено колите навсякъде, на всяка цена, включително като огромен безразборен паркинг около най-големия символ на нашия град. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря ви, господин Бонев.

Съвсем кратко като реплика. За съжаление всички опити за официална комуникация с Народното събрание остават без резултат. Спор няма, има решение на собственика, в случая на пътя, на площада, който е публична общинска собственост, това че представляващата Народното събрание в лицето на председателя и главния секретар отказват реално да изпълнят закона, само показва правния нихилизъм, който цари за съжаление в държавата. Спор няма за тези места, защото знаете, с решение на Общинския съвет ние сме им дали възможност на площад Жельо Желев преди Александър I да паркират. По отношение на цената, аз мисля, че след юридическите лица и след последната реформа институциите бяха орязани по отношение на възможностите за служебен абонамент, е редно и Народното събрание да тръгне в тази посока. Очевидно нямаме желание от тяхна страна за диалог, което е жалко. Както знам, и Вие сте се опитвали, аз съм се опитвал да търсим варианти, но те не се получават. Оттам нататък, аз в случая ще подкрепя тезата от предходно заседание на господин Чаушев, който изрази опасение, че липсата на ляв завой от Цар Освободител в посока на движение към Ректората към Цариградско, както и на възможност за дясно включване към Храм паметник Александър Невски ще създаде затруднения с трафика. В тази връзка специално за себе си аз съм взел решение да не подкрепя този доклад, защото по-скоро той се опитва да реши по друг начин с друг подход проблемите на Народното събрание, отколкото

действително да доведе до някаква ползност. Това е моето лично мнение. Това беше реплика от моя страна към изказването на господин Бонев.

Ако няма други реплики, давам думата за дуплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Добра дума използвахте, нихилизъм, но смятам, че проява на абсолютен нихилизъм би било ако ние като Общински съвет не вземем правилното за града решение, което смятам, че безспорно е площада около Свети Александър Невски да бъде направен на пешеходна зона. Отново тук не става въпрос за спор между Столична община и Народното събрание, не става въпрос за решение на Общинския съвет за определяне на брой и цени за служебен абонамент паркоместа на Народното събрание, тук става въпрос за решение този прекрасен софийски площад да бъде освободен от десетките, стотици автомобили, които в момента паркират на него.

Отново ще повтора нещо, което споменах и предишния път, категорично не съм съгласен с опасенията на господин Чаушев, че ще настане апокалипсис на практика, ако се забрани левият завой, тоест ако няма ляв завой от Цар Освободител към Свети Александър Невски, първо, защото разбира се че има други алтернативи за тези релации, макар и не толкова директни. Второ, защото броят на автомобили, които извършват този ляв завой е пренебрежимо малък на фона на целия така или иначе изключително голям и неправилно голям трафик в центъра на София. И трето, защото по същата логика можем да твърдим, че изключително много би се облекчило движението на автомобили, ако бул. Витоша бъде отворен за движение, ако ул. Граф Игнатиев бъде отворена за движение на автомобили, ако ул. Пиротска също бъде отворена за движение на автомобили. За съжаление до тук ще спра защото така или иначе броят на пешеходните зони в София е драматично малък. Така че за мен е важно когато се взимат подобни решения, те да не се взимат на база как ще бъде по-удобно на автомобилите, а на база кое е правилно за града и какво е правилно за неговата хуманизация и какво е правилно за неговото устойчиво развитие. И правилното за тези неща е площадът на Свети Александър Невски да не бъде кръгово движение на автомобили и голям паркинг, независимо от това какви трудности

това би довело на няколкото стотин човека, които дневно евентуално биха взели този ляв завой. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Само да ви напомня, че автомобилите не са самоходни единици и с тях се возят хора.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: И танковете, но не ги искаме в градовете.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да сравнявате лек автомобил с танк, не е много ...

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Всичко превозва хора, и каруците, които забранихте, превозват хора, нали така? Защо ги забранихте?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Опасни са.

БОРИС БОНЕВ: Не е сигурно. Колко катастрофи са загинали има с леки коли и колко с каруци, ако така започнем да ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да видим съотношението като брой в града.

БОРИС БОНЕВ: Пак ще излязат.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Моля за думата.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Чаушев поиска първи думата. Господин Чаушев, заповядайте.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Добър ден.

Тъй като видях вчера, че няма транспортен модел изготвен, ние седнахме и разгледахме по-подробно реално трафика, който ще му е необходим този ляв завой там на Народното събрание, откъде би трябвало за дойде. В участъка между Ларгото и Софийския университет от Южна посока улици, които трябва да използва Цар Освободител и от него да направят ляв завой за да продължат на Север, това са улиците Лега, Дякон Игнатий, Георги Бенковски и Шести септември. От тези улици като се излиза от южна посока към Цар Освободител трябва да се направи задължителен десен завой. И проблема в най-голяма степен е с улица Цар Шишман, извън тези четири, но реално през площад Народно събрание, за да могат да продължат в северна посока, те ще трябва да завиват идвайки от юг, тоест няма да могат да продължат направо към Александър

Невски, ще трябва да завият на ляво, да минат по Раковска и по Врабча или Дондуков да продължат своя път на север, нали ако трябва да заобиколят площада. Тоест в случая съм склонен вече да се съглася, че улиците Леге, Дякон Игнатий и Георги Бенковски и Шести септември не генерират кой знае колко голям трафик, така че да се влоши изключително много тяхното положение, по-скоро те ще имат възможност да продължат на север правейки заобикаляне в южна посока с удължаване на маршрута, за да могат да излязат на Раковска или на Васил Левски и оттам да пресекат Цар Освободител в посока север. В обратна посока от север на юг не коментирам, тъй като има леви завой на светофарите не са ограничени и там достъпа е доста по-добър. Тоест в крайна сметка може да се каже, че за мен, че всъщност положението няма да е толкова тежко с отстраняването на този ляв завой и от тази гледна точка не мога да кажа, че това, което съм казал предния път е максимално добре да се фаворизира от всички останали, които в момента стъпват и изграждат своите тези върху това, което аз съм споменал предния път като някакъв аргумент. Това е моето мнение. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тоест Вие подкрепяте доклада?

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Аз не съм общински съветник да подкрепям. Аз казвам моето експертно мнение.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Като експерт ви питам?

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Като експерт Ви казвам, че реално може би трафикът може би няма да бъде толкова затормозен, но пак казвам, затова казвам може би или вероятно, използвам тези думи, тъй като нямаме транспортен модел. Вероятно трафика от тези четири улици, които изброих, Леге, Дякон Игнатий, Георги Бенковски и Шести септември не е толкова много, че липсата на този ляв завой в северна посока да направи колосални задръствания в центъра.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Реализирате твърденията си(не се разбира) от предходно заседание. Благодаря.

Ще дам думата на господин Бориславов.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Може ли да задам един въпрос?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не, моля Ви се. Първо господин Бориславов, след това ще Ви дам думата на вас.

Господин Бориславов, заповядайте.

БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Благодаря, господин председател. Тъй като господин Чаушев на предното заседание на комисията изказа мнението, което така или иначе и аз щях да изкажа, но сега и аз чувам с изненада, че се опитва да ни убеди, че за ляв завой всъщност единствено се опитват да стигнат движещите се от юг по пресечките на Цар Освободител, ще му напомня всъщност, че основният трафик, който върви в посока запад изток е по бул. Цар Освободители всъщност левият завой е от този трафик, така че няма как, господин Чаушев, сега да ме убедите, че малкото излизаци коли от тези пресечки няма да създадат голям проблем. Вероятно да. Но колите, които така или иначе се движат в доста тежкия трафик по Цар Освободител единствената им възможност за ляв завой е през мястото, което господин Бонев се опитва да сложи бариери и да затвори. Следващата възможност е чак на Ситняково. Така че някак си не ми прозвуча доста убедително вашата ревизия на мнението, което изказахте предния път. Липсата на модел е очевидна. Мнението, което чухме и като статистика, макар и не написана черно на бяло е достатъчно показателна. Ретроградността може да се разглежда в различни посоки, защото да се опитваш да направиш от едно основно кръстовище или да кажем от кръстовище, което по някакъв начин спомага за облекчаване на трафика в една европейска столица и да го превърнеш в селски мегдан от затворен път от осемдесетте години, мисля, че е достатъчно ретроградно само по себе си. Така че мисля, че това е много лошо решение, недомислено решение, което ще създаде изключително много проблеми на софиянци и аз не бих го подкрепил по никакъв начин. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

До тук ставаме двама.

Към Вас има реплика от господин Борис Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Наистина ми е трудно да правя реплика след подобно изказване. Просто ще кажа, че наистина е жалко, че точно господин Бориславов, който е археолог, тоест би трябвало и в рамките на неговата професия, и в

рамките на студентството му, когато е учил тези неща, много ясно да е разбрал откъде се сформират градовете, как са формирани, че всъщност нашата столица 2500 години е била град за хората и само последните 50-60 години е станала град за автомобили и трябва да бъде възстановена тази историческа справедливост, в която не всеки площад, не всяко място, не всяка улица е само коли върху коли до коли. Наистина ми е тъжно, че точно Вие, господин Бориславов, който иначе сте безспорен специалист във Вашата сфера, до такава степен отричате възможността София да се развива устойчиво и като европейски град. Да твърдите, че превръщането на един от най-знаковите площади на София около тази прекрасна катедрала в пешеходна зона е проява на Годорживковщина и че това, че било пешеходна зона го правил на селски мегдан, наистина ме изумява. Очевидно Вие дори не може да си отворите един Гугъл мапс и да погледнете как изглеждат централните площади в европейските градове, защото много ме съмнява, че Вие със същата убеденост бихте говорили, че пешеходните площади в Мадрид, в Париж, в Лондон, в Будапеща, в Букурещ, в Прага и във всички останали европейски градове са селски мегдани или че тези градове са села и паланки. Много ме съмнява. Всъщност дефиницията на недобър за живот град са точно онези, в които всичко е подчинено само единствено на автомобилите. Не само че се пропуска възможност за повече бизнес, не само че се пропуска възможност за повече туристи и по-доволни туристи, но освен всичко друго, демонстрирате пълно неуважение към символа, каквото представлява този храм паметник. Защото ако наистина, както твърдите много често Вие и други като Вас, ако ви пукаше за религията, пукаше ви за вярата, пукаше ви за това как се възприема всичко това, нямаше да допускате тези светини на българската архитектура и религия да бъдат паркинги. Срам е наистина, че водим този разговор. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Бориславов, за дуплика заповядайте.

БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Мисля, че е хубаво, действително съм учил и съм посещавал много от тези градове. Няма да давам примери с още от Микена, в която се влиза през турската порта се е влизало в коли вътре. За

днешния Рим покрай който част от Колизеума има автомобилен трафик. Триумфалната арка, която всички знаете, че така наречения план е с дванадесетте булеварда, които са основни за Париж. Така че примери има и в двете посоки ако тръгнем да търсим можем да намерим. Но винаги откакто свят светува, градоустройството е така направено, че да могат да се движат коли, които да изпълняват функциите в един град, в който е съсредоточено по-голямо население. Така че, мисля, че примери с историята не е добре да ползвате в този случай. Ако действително, мисля, че всички сме решили да няма паркинг там, така че това е безспорно. Въпросът е дали част от този площад може да бъде затворен, според мен тази част, която може да бъде затворена за движение е западната и югозападната, тоест страната откъм входа на храма и югозападната част откъм Българска академия на науките, но останалата част няма защо да правим живота на софиянци труден. Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Паргов, искаше за въпрос.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Аз исках да кажа, че по повод всякакви предложения за реорганизация на централното градско пространство включването на пешеходни зони и т.н. трябва да са много хубави идеи, които могат да бъдат подробно разглеждани, но те трябва да бъдат разглеждани и да имаме и мнението на Столична дирекция на вътрешните работи, както и на КАТ по отношение на необходимата реорганизация е незатлачване на центъра и на централната част предвид трафика, който за съжаление все още минава през централната част, просто така е устроен града ни на този етап. Защото сега ние да спорим за левия завой, за десния завой, за преминаването, ние трябва да осигурим алтернативен маршрут, който няма да затрудни движението и да сме сигурни, че с едно такова решение няма да ни псуват гражданите. Пример за това е велоалеята на ул. Раковски, която така стесни възможността за автомобилен трафик, че всички велосипедисти, които минават в пикови часове там, по-скоро биха си изхвърлили белите дробове вследствие на това задръстване и това обгазяване, което се получава от автомобилите работещи на място, чакащи на една голяма колона. Казвам го това и искам да попитам господин председател,

обърнали ли сме се за становище към КАТ, тъй като може и да съм пропуснал, да сме го направили но да не съм чул.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Паргов, на миналото заседание аз питах има ли други предложения, никой не го повдигна този въпрос, така че не разполага със становище.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Хайде да помолим КАТ и малката транспортна комисия ако трябва да се занимае и да обследва алтернативни маршрути, да видим дали те ще могат да поемат този автомобилен поток, за да си позволим да направим това пешеходно пространство. Иначе по повод паркинга на Парламента съм съгласен с доводите на господин Бонев и по повод реакцията на по-миналите Народни събрания през миналата година по повод на този въпрос, с тяхната йезуитщина бих казал, с която се опитваха да излязат.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз не мисля, че ни е необходимо на този етап становище от пътна полиция. Това означава да го отложим за пореден път доклада, ако искате може да го караме на час по лъжичка.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Не, защото ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Момент, господин Паргов.

Господин Бонев, обръщам се към Вас като вносител?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Как нямат правомощия да организират движението, те съблюдават.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Съгласен съм, господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Стопанин на улицата е общината, на ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Съгласен съм, господин Зографски, просто питам господин Бонев като вносител, защото ще излезе, че искаме да шеканираме процеса.

БОРИС БОНЕВ: Вие вече го шеканирате, но ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не сме. Вие се съгласихте, че трябва да си набавим базовите данни, които зависят от структури на Столична община.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: И накрая нищо не набавихме.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Кое не сме набавили?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Господин Петров данни за кръстовище ... (не се разбира)

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Няма, казва се че няма. Вие твърдахте, че има транспортно обследване във връзка с проекта, се оказа, че няма. Нали така?

БОРИС БОНЕВ: Аз твърдя, в рамките на Визия за София е изготвено такова нещо.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: В рамките на Визия за София може да е изготвено, но очевидно не.

Господин Паргов, поддържате ли становището за отлагане на доклада?

КАЛОЯН ПАРГОВ: Поддържам становището да обследваме алтернативните маршрути, след като въведем едно такова нещо. Казах малката транспорта комисия. На малката транспортна комисия ѝ възлагаме всякакви задачи, там участват и представители на пътна полиция.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Паргов, ще го подложи на гласуване.

Аз не мога да разбера следното: при разглеждането на доклад в две стъпки защо се сещаме чак сега? Както и да е. но след като веднъж сме уточнили, че ще подложи това Ваше предложение на гласуване с тези мотиви, които изложихте, защо трябва да продължаваме процедурния разговор?

Нека да изчерпим тук има две заявки от външния експерт Зографски и външния експерт Евстатиев, след което ще подложи процедурно предложението за отлагане и да вървим в някаква конструктивна посока.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Най-накрая, защото миналия път ми спря интернета.

Първо, много се радвам, че господин Чаушев ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Преосмисли.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Не преосмисли, според мен той винаги знаеше, просто вие се хванахте за неговата част от аргументите, тоест притесни ме, че ще има някакво затруднения в трафика, тъй като Демократична България, отворих

си програма, са написали цитирам „Ще премахнем паркингите пред Народното събрание, площад Александър Невски и ще ги превърнем в удобни градски зони за широко използване.“ Предполагам, че ако не транспортен анализ, разбира се, това ми е работа, предполагам, че все пак са обмислили идеята, когато са предложили пред софиянци, както и ние. Мисля, че тук спор няма. Всъщност данните, които господин Петров цитира пред комисията, точно това показват, че няма транспортно натоварване на улица Оборище и че транзитната функция на ул. Оборище, доколкото я има, тя абсолютно е минимална в сравнение с Цар Освободител. Това, което аз от чисто транспортна гледна точка искам да кажа следното, че когато се затварят и преосмислят градските пространства, особено в центъра на града, каквото правят всички европейски столици, се мисли как не автомобилите да бъдат пренасочени в друга зона, а използването на автомобили да бъде дестимулирано. Всъщност това е целта на историческия център. Той не е дезиниран в нито един по-стар европейски град за автомобилите. Отидете в Хюстън да речем в Тексас, да, това е град, който е построен за автомобилите, включително центъра. В Европа градовете не са такива. Освен всичките експертни анализи, които са очевидни, защо трябва пространството да бъде пешеходно, аз ще кажа и следното нещо. Това решение зоната да бъде пешеходна беше взето още 2014 г. с конкурсите за зона 2 и 4 и препотвърдено струва ми се миналата година на заседание на СОС, когато цялата зона СОС гласува да се махнат паркингите.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не цялата зона, едно от пространството, където е паркинга на Народното събрание.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Но се прекратява изток запад транзита, по Оборище транзита се прекратява, няма вече такъв с това решение.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, ... на СОС. Там е записано след реконструкцията дъгата, която е между ... да се прекрати паркирането.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Прекратява се и транзита изток запад, за което тук се говори, че толкова много ще бъде затруднен.

Следващо нещо, което искам да кажа, всъщност причината за това пространство да стане пешеходно е естествената нужда на софиянци града да стане по-хуманен, по-тих, по-спокоен, по-малко замърсен. Но повода е на първи поглед нерешения спор с Народното събрание. Както и Вие, господин председател, казахте няколко пъти, Народното събрание N-то по ред Народно събрание не иска да влезе в конструктивен диалог със Столична община, което е срамно, няма какво да се лъжем, но Вие не можете, тоест ние не можем да решим този проблем. Затова трябва да се възползваме от публичния ангажимент на председателя на сегашното Народно събрание, който каза, че събранието ще се откаже от тези паркоместа, когато зоната стане пешеходна. Затова аз не виждам никаква пречка, особено предвид факта, че предстои ремонт и по-голяма част от зоната така или иначе ще стане пешеходна след ремонта, това да не се направи сега. Транспортните потоци, особено в момента много скъпи горива и факта, че България и София трябва да намаляват ползването на горива, защото това независимо дали даваме парите на Русия или на Америка, всичките тези горива на нас ни струват милиарди, които излизат от нашата икономика и отиват в някоя чужда държава. Ние затова трябва като отговорна община, която гледа с някаква сериозна перспектива напред, трябва да дестимулираме ползването на колите. И какво по-добро начало от това, наистина катедралният храм да стане пешеходна зона, така както е във всяка друга европейска столица. Няма друг европейски град, поне аз не се сещам, може да има едно, две, пет изключения, на фона на петстотин града в Европа, които основно катедралните храмове са паркинги или зони за транзитно движение на автомобилите.

Да се върна на Цар Освободител. Да, той за съжаление в момента основна част от потока изток запад (не се разбира думата), това също е грешно, това е идентифицирано и трябва да се работи стъпка по стъпка по неговото премахване, защото в купища документи, одобрени от този и предишния Общински съвети това е идентифицирано, признато е и трябва да се действа в тази посока. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зографски.

Господин Евстатиев, имате думата.

ЕВСТАТИЕВ: Уважаеми членове на комисията, аз не съм общински съветник, а съм експерт. Искам да застана зад думите на господин Чаушев, колегата експерт, който изказа становище, че този транзит може да бъде пренасочен по бул. Дондуков, но и също така да изказа своето мнение по темата относно пешеходните зони, че е добре да се запази дъгата, която е от ул. Оборище за връзка с бул. Цар Освободител. И да не забравяме ,че все пак в един момент при възстановяване и на нощния транспорт там има и спирка на нощните линии. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви.

Имаме постъпило предложение от господин Паргов за отлагане на доклада и изискване на вариант за организация на движение от Постоянната комисия по организация и безопасност на движението към Столична община, като в него да се инкорпорира и становището на представителя на пътна полиция. Добре ли го формулирах, господин Паргов?

КАЛОЯН ПАРГОВ: Абсолютно коректно, господин Контрера.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви.

Преминаваме в режим на гласуване.

Има ли „Против“? – 2.

„Въздържали се“ има ли? – 8.

„За“ – 1.

С 1 глас „За“, 2 гласа „Против“ и 8 „Въздържал се“ предложението не се приема.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	Против
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	Въздържал се
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	За
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	Въздържал се
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	Въздържал се
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	Въздържал се
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	Въздържал се
8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	Въздържал се

9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	Въздържал се
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
11.	БОРИС БОНЕВ	Против

Общо гласували: в т.ч.:	11
За	1
Против	2
Въздържали се	8

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Преминаваме към гласуване на доклада с проекта за решение.

Има ли „Против“ – 2.

Има ли „Въздържали се“ – 5.

„За“ – 4 гласа.

С 4 гласа „За“, 5 гласа „Въздържали се“ и 2 гласа „Против“ докладът и проектът за решение не се приемат.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	Против
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	Въздържал се
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	За
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	Против
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	Въздържал се
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	Въздържал се
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	Въздържал се
8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	Въздържал се

9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	За
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	За
11.	БОРИС БОНЕВ	За
.		

Общо гласували:	11
В т.ч.:	
За	4
Против	2
Въздържали се	5

Преминаваме към точката за метрото.

По т. 3 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА21-ВК66-2212/08.03.2022 г. относно поемане на дългосрочен дълг от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) за финансиране изпълнението на Проект „Разширение на метрото в гр. София, Линия 3, Етап III – участък „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“ и участък „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – Тех. парк/Зала „Арена Армеец“ – бул. „Цариградско шосе“

Вносител: Д-р Дончо Барбалов и инж. Д-р Ангел Джоргов- заместник кметове на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Кой ще докладва?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Аз ще докладвам по финансовата част, а господин Джоргов повече по техническата част.

Това е процедура по Закона за общинския дълг. Проведохме обществено обсъждане, което беше на 18 февруари. Параметрите на заем аса изключително изгодни за общината, междуременно и рейтинга на общината беше потвърден на 25 февруари от Агенция Стандарт енд Пуърс и продължава да е равен на този на страната. В момента в тези сложни времена мисля, че наистина един дългосрочен дълг, едни добри, даже много добри финансови условия ще помогне

да можем да приключим със строителството на разширението на метрото в двата му участъка. Както знаете, междувременно стана ясно, че плана за възстановяване и развитие ще бъдат предвидени средства за първото разширение от три станции, а със средства от Европейска инвестиционна банка и от държавния бюджет ще може да се финансира останалата част от 6 станции, като тазгодишният бюджет правителството изпълни своя ангажимент и са предоставени 40 млн. лева за строителството на столичното метро, което на практика отговаря пропорционално на очакваното за всяка година от тук до 2026 г. Това е от мен. На разположение съм за въпроси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Джоргов, заповядайте.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Благодаря, господин председател. Благодаря господин Барбалов. Относно техническата част, знаете двата участъка, трите станции колегите ги започват буквално до две-три седмици. Въпросният участък в кв. Слатина 6 станции, 6 км, в момента колегите от метрополитен имат готов идеен проект, обявени отдавна вече тръжни процедури и се очаква в рамките на няколко месеца до края на пролетта да имат и избрани изпълнители, което означава, че към есента на тази година и там ще има готовност физически да се започне. Иначе относно необходимостта, което е най-важно за софиянци, аз съм ви казвал и преди ,смисъла и повечето от вас го знаят, смисъла от една метролиния е тя да бъде изградена както в централната градска част, така и да стига от двете ѝ страни до периферията на града. Етап 3 и етап 4, те като числа така са обозначени, но може би, още повече че по-дългия етап, който е в Слатина и по-скъпия, а той е по-скъп, защото строителството се извършва с тунелопробивна машина, всъщност това ще бъде най-натоварения радиус, най-натовареното отклонение и чисто като финансови параметри от гледна точка на приходи и най-вече, което е най-важно за столичани като транспортен ефект, цялата трета линия ще се натовари и ще има приходи и транспортен ефект когато се изгради и от североизточната страна, така както изградихме през последните пет години централната част и в направление югозапад в Овча купел. Все пак да го кажа, финансовите параметри на заема са добри, имаме проектна и до голяма

степен тръжна готовност да се започне строителството и да се извърши в рамките на този период до 2026 г. Благодаря. Ако има въпроси, съм на разположение.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Джоргов.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Въпросът ми е към господин Дончо Барбалов. В доклада, който сте представили, има една таблица текущо състояние на общинския дълг на Столична община, в която има прогноза за 2025 г., че общият остатъчен дълг ще бъде 740 млн. лева. В тези 740 млн. лева не са включени тези 195 млн. евро, които сега ще бъдат взети сега, каква е причината да не са включени, дали защото сумарната сметка ще излезе доста шокираща или именно над един милиард лева дългове на Столична община и това е без дори да броим бъдещите задължения, които трябва да бъдат поети от общински дружества, като Топлофикация например във връзка с плановете за изграждане на когенерационни мощности. Защо не е сложен заема, който се възнамерява да бъде взет в тази таблица, за да придобием реална представа колко ще бъде дълга на Столична община през 2025 г. и същото се отнася за следващата таблица, която показва финансовото съотношение при плащането на общински публичен дълг с прямо собствените приходи на Столична община, като разбирам, поради седемгодишния гратисен период за това чак през 2030 г. оценяваме на 9.7 % тази стойност, но отново включени ли са всичките дългове, които Столична община така или иначе е поела в рамките на тази сметка до 2030 г. и нататък години, защото смятам, че сметките не излизат в момента. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Барбалов?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: В тази таблица, която господин Бонев цитира, със сигурност са включени всички заеми, които към момента Столична община има поети, заедно с прогнозното им усвояване и максимума, която се достига е 9.7. Като тук са отчетени и гратисните периоди, през които се плащат само лихви, след които се плащат съответно и главници и са също предвидени лихвени проценти.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Дуплика, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: В таблицата с процентите пише, че е отчетено предложението за нов заем, но в таблицата с текущото състояние на общинския дълг това нещо не е включено ,поради което всъщност общинските съветници образно казано са въведени в заблуждение, че стойността на текущите задължения на Столична община към 2025 г. като прогноза ще е 740 млн. лева, а очевидно няма да е толкова, тъй като 195 милиона евро е само заема за метрото. Тоест защо няма сметка, която да показва след взимането на тези 195 млн. евро какво ще бъде текущото състояние на общинския дълг и Столична община съответно към 2025 г., отчитайки този нов заем и отчитайки разбира се плащанията по предишни заеми? Ако имате тази сметка, моля да ни я предоставите.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Таблицата е за текущото състояние към внасянето на доклада.

БОРИС БОНЕВ: Аз искам да разбера колко ще стане след като вземем този заем, колко са задълженията на Столична община? Към милиард и сто милиона ли, колко?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Барбалов, имате ли готовност да отговорите?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Изобщо не е милиарда, но само една минута да проверя и ще ви отговоря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли други въпроси?

Господин Симеон Ставрев, заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Мерси. Аз това, което виждам е, че въпросните суми, които цитираме са за двата етапа – етап 3 и етап 4, от Левски до Шипка, от ул. Шипка през Слатина до Цариградско всъщност. Нещо ,което не разбира е, че в проекта на решение е посочено, че в Плана за възстановяване и устойчивост са осигурени средства в размер на 218 млн. лева за етап 3, което доколкото аз го смятам, поправете ме ако греша, това е въпрос към зам.-кметовете ако могат да отговорят, това са сто процента от нужните средства за въпросния участък. Тоест етап 3...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Къде господин Ставрев в проекта за решение го четете?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Ако искате да довърша и после мога да го намеря, ако вие не го намерите.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Чета проекта за решение.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Може и аз да греша, нека да го намеря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Че бил..... сто процента в Плана за възстановяване, което в проекта за решение няма такъв текст.

СИМЕОН СТАВРЕВ: ОК, тогава въпросът е, в проекта за решение на сто процента ли осигуряваме средствата за трети етап от Плана за възстановяване и съответно останалите пари за четвъртия етап, доколкото виждам 548 млн. лв. в проекта за решение.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: В него няма ...

СИМЕОН СТАВРЕВ: Може и в доклада да съм го прочел, извинявайте.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: В доклада го има споменато, но в проекта за решени, аз затова се учудих.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Докладът предвижда ли сто процента финансиране на етап 3 от Плана за възстановяване и устойчивост и съответно ако е така, всъщност ние даваме след това 548 млн. Лева за етап 4, като по думи на шефа на метрото ние знаем, че прогнозното натоварване ще е 40 хиляди души за тези 6 станции. Въпросът ми беше към цялата транспортна комисия, след като видяхме, че натоварването на последните две станции ще е толкова слабо, ние фактически искаме да дадем 548 млн. лв. за тези 6 метростанции, особено има ли смисъл да инвестираме в последните две, при положение, че с част от тези пари можем да направим целия рингов трамвай по ГМ Димитров, булевардите Кутев, Каблешков, да ремонтираме колкото си искаме сигурно лоши трамвайни трасета и какво ли още не? Исках да ми кажете вашето мнение дали според вас има смисъл да вкараме 548 млн. лева за 40 хиляди души трафик или поне да прескочим последните две станции, защото там натоварването наистина ще е много слабо?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Господин председател, мога ли на господин Бонев да му предоставя информацията, за която се интересувахте?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да, само ако може заедно с това да отговорите на господин Симеон Ставрев по отношение на Плана за възстановяване, защото имаме някакво неразбиране между доклад, който той чете и проекта за решение.

Заповядайте, господин Барбалов.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Сумата за общия дълг, който пред предвижда към 2030 г. е 864 млн. лева да има Столична община, но това, което е посочено е това, което се следи от Закона за публичните финанси е съотношението към приходите на общината, този процент всъщност е този, който е лимитиран на 15 % от Закона за общинския дълг и в който ние нямаме никакъв проблем да се вместим.

Що се отнася до финансирането ...

БОРИС БОНЕВ: Господин Барбалов, не чух, ако може да ми каже тези 864 и няколко милиона към коя година?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Към 2030 г.

БОРИС БОНЕВ: А към 2025 г., когато аз попитах?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: 2025 г. нещата са 695 милиона.

Господин Бонев, това нещо се строи Завод за изгаряне на отпадъци, който също влиза вътре и той също ще се строи определени години, това са всичките заеми на общината, това не е само този проект.

БОРИС БОНЕВ: Въпросът е, че във вашата таблица в момента пише, която сте предоставили на комисията, че 740 милиона ще бъдат заемите към 2025 г.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Аз ви отговарям с новия заем, това, което е при текущите заеми, вие попитахте с новия колко ще стане и аз ви отговарям най-коректно.

БОРИС БОНЕВ: Тоест със сто милиона по-малко ще стане, въпреки че сме поели 190 милиона евро над заема, така ли?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Господин Бонев, това, което имате горе виждате прогноза до 2025 г. 740 милиона.

БОРИС БОНЕВ: Колко е прогнозата до 2025 г. с взимането на новия заем?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, моля Ви.

Господин Барбалов, въпросът беше ...

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Прав е господин Бонев.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, позволете ми да ръководя, за да изясняваме фактите. Така като си говорите един през друг, уверявам ви, никой нищо не разбира. Въпросът на господин Бонев беше с включването на заема, който разглеждаме като проект към 2025 г. какъв ще бъде общо остатъчният дълг?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: 868, извинявайте за недоразумението.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: А 2030 г. Вие споменахте, че ще бъде колко?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: 9.7 %, трябва да видя в друга таблица точно колко е заема.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, 868. Благодаря.

Господин Ставрев, въпроса Ви?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Господин Барбалов, не разбирам, затова моля да ми изясните, за да преценя как да гласувам за доклада,

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Именно да го подкрепите, какво има да прецените?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Е, господин Контрера, да не си слагаме думи в устата. Нека да изчистим нещата, защото все пак ни слушат и граждани, нека всеки да знае какви средства се поемат. Това, което аз искам да разбера е за въпросните 217 милиона ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Ставрев, моля ви, въпрос, както господин Бонев го зададе. Разбрахме Ви мотивите.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Опитвам се да го задам, ако искате да не го задавам и въобще да не питам.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ваша воля.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Моята воля е да задавам. Вие ме прекъсвате пет пъти.

За въпросния етап 3 с този доклад осигуряват ли се 100 % финансиране за него през Плана за възстановяване и устойчивост? Това ми беше въпроса.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Барбалов.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Етап 3 за пояснение говорим за разширението с 3 станции в кв. Христо Ботев, за него според информацията, която имаме, се предвижда 100 % да се финансира от Плана за възстановяване и развитие и съответно ние това предвиждаме. За следващия участък вече съфинансирането се променя по друг начин, защото първоначално в Плана за развитие за двата лъча на метрото имаше 380 млн. лева предвидени. Сумата беше намалена и бяха останали точно сумата, която е по вече сключените договори за тези три станции, както вие ги наричате етап 3. За останалите финансирането следва да се осигури от държавния бюджет и Столична община, за да може да се изпълни проекта в неговата цялост.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Ставрев?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Достатъчна ми беше информацията, много ви благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви и аз.

Не виждам други изказвания.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Ако ми позволите да поясним нещата, защото съм съгласен, че са малко объркани в доклада и проекта за решение. На стр. 3 от доклада има индикативен график за финансирането като етап 1, който е всъщност участък 3 до Левски се финансира от Плана за възстановяване и развитие. Тук заем няма за Левски. Етап 2, тоест участък 4 до Цариградско шосе, шестте станции, тук няма План за възстановяване и развитие, има местно финансиране, тоест парите, които вероятно ще дойдат от държавата и

Европейска инвестиционна банка заемни средства, това, което в момента го дискутираме.

Това, което аз искам да питам господин Барбалов, първо да кажа, че обществено обсъждане в три по средата на работния ден, господин Барбалов, извинете, но не се прави, резултатът беше, че нямаше буквално нито един гражданин, имаше няколко общински съветника на ГЕРБ и няколко човека от, имаше три изказвания, едното от тях беше мое, друго на хора от Спаси София.

Искам да питам господин Барбалов предвид факта, че предстои общината да взема и други заеми, особено за Топлофикация София, там състоянието е повече от критично, може би най-критичния сектор в цяла София и за изграждане на когенерацията, за което от БСП колегите много сериозно настояват през годините, мисля, че господин Паргов ако все още е тук ще подкрепи. Искам да знам това от сегашното ръководство на София какви останали дългосрочни заеми мисли да взема до края на този мандат, като вероятно Топлофикация е единият от тях. Също така остава неясна съдбата на инсинератора, тоест пренасочването на средствата от пропадналия проект за инсинератор. И други проекти, които подлежат на съфинансиране от Столична община в размер 50 на 50. Тоест европейските пари, каквито бяха до предишни я програмен период вече ги няма 90 на 10 финансиране, за всеки лев, който идва от Брюксел, ние трябва да доплаща 1 лев от собствени средства. В този контекст ние тук виждаме една таблица с текущите задължения плюс евентуално господин Барбалов ако отговори за този нов дълг от 390 млн. лева. Но, предвид факта, че това не е последното заседание в този мандат, моля господин Барбалов да каже поне приблизително, защото съм сигурен, че има такива разчети, колко още заемно финансиране планира ръководството на Столична община да вземе и за какви генерални проекти става въпрос? Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз по-скоро бих ви насочил въпроса да бъде приблизително още колко дълг може да поеме общината?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: То е ясно, то много лесно се изчислява колко още дълг може да поеме общината на база на сегашни приходи заради ограниченията в закона.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Барбалов, това е извън проекта за решение, като разбира се ако разполагате с данните пред Вас?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: В това, което в момента е на вашето внимание съответно е включен заема за изграждане на инсталацията за изгаряне на RDF горивото, тъй като този проект все още е на масата.

Що се отнася до други ,на този етап вече зависи от нуждите на отделните направления. За Топлофикация темата е голяма и е сложна, но тук евентуално ще се говори, ще се говори за заеми, свързани с инвестиции в дружеството по инвестиционните програми, които надявам се Общинският съвет да подкрепи, така че на този етап за топлофикация нямаме фиксирана сума, която евентуално общината да има готовност да заеме като заем. За другите евентуални бъдещи заеми зависи от работата на направленията, но тук искам аз припомня на уважаемите съветници, че има срок, който някъде след края на януари 2023 г. не могат да се поемат нови задължения, така че каквото евентуално би се поело като нов дълг ще бъде през календарната година.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добре.

Преминваме към гласуване на доклада заедно с проекта за решение.

Има ли „Против“ дневен ред? Не виждам.

„Въздържали се“ има ли? 3 съветници..

Със 7 гласа “За“ и 3 гласа „Въздържали се“ докладът се приема.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за

8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	Въздържал се
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
11.	БОРИС БОНЕВ	Въздържал се
.		

Общо гласували: в т.ч.:	11
За	7
Против	няма
Въздържали се	3

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Преминаваме към точка 2.

По т. 2 от дневния ред: Доклад с вх . № СОА22-ВК66-1489/14.02.2022 г. относно удължаване на автобусна линия №107 през квартал и метростанция Горна Баня до кв. Суходол и осигуряване на удобна връзка с метрото.

Вносител: Борис Бонев – общински съветник

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Нека господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря Ви. Идеята е от една в голяма степен линия на градския транспорт в момента, която не отчита всъщност

строителството на метрото като инфраструктура с доста висок транспортен капацитет, идеята е чрез минимални и максимални лека корекция да се подобри обслужването, тоест връзката между наземния транспорт и метро да минава между три квартала, това е Карпузица, Горна Баня и кв. Суходол, като всеки от тези квартали получава директна връзка с транспорт до метрото до метростанция Горна Баня. Квартал Карпузица въпреки че е в подножието в релативна близост до метрото, няма директна връзка с него към този момент, Горна Баня има частично, тъй като знаем, че станцията се намира в периферията на квартала, а кв. Суходол всъщност е много интересен, тъй като в последните години все повече хора го предпочитат за свое жилище и всъщност има връзка с метрото посредством линия 56, но с първата метролиния на метростанция Вардар, пътуване през улица Суходолска и Факултета, което е дълго, често е и в задръстване. Основният негатив, който ние също така сме го идентифицирали с удължаването на линия 107 е ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Само да ни посочите участъците, които се удължават.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: За сметка на последната спирка в кв. Карпузица на линия 107, по ул. Княжевска през подлеза, ул. Никола Хрелков, където прави връзка с метростанцията, на ул. Хрелков излиза и на Околовръстния път и след това на ляво по маршрута на съществуващия по Траян Танев до митница Суходол, като в обратната посока всъщност върви през Траян Танев и Трети март с максимално късо включване по Околовръстния път в посока от Суходол връщайки се към метростанцията. Тук предлагаме диференциран двупосочен маршрут с цел максимално автобуса да не излиза на Околовръстния път, тъй като сме идентифицирали това като основен проблем за закъсненията на линията попадането в много сериозно натоварения Околовръстен път, който също така предстои да бъде разширяван следващите години дай Боже. Още по-големи затруднения ще има в този период на строителство, така че това е идеята с минимални разходи, защото осъзнаваме, че това е много трудна година, смятаме, че с една корекция, която не струва малко, аз признавам, 550 хиляди лева на година не е малък ресурс, но разбира се, няма безплатни обеда на този свят. Ако

смятате, че ограничения ресурс на градския транспорт трябва да бъде насочен там, а аз смятам, защото тези квартали са наистина жалко да не могат да се възползват от близостта си до метрото, а и така в голяма степен може да си спестяваме една бъдеща изцяло довозваща нова линия, така че можем да ги насочим част от новите електробуси в някои други квартали, които имат нужда като Витоша, като Манастирски ливади или Овча купел като цяло. Готов съм да отговарям на всякакви други въпроси. Описали сме местоположение на спирки, положителни и негативни страни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тук господин Зографски не го каза, но неговото изчисление, всъщност и на вносителя с 10.2 км двупосочно на курс. Тук говорим за разстановката делник 6, 5, 6, 3, според мен има увеличение на коли?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Има.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Според мен в настоящата ситуация, разбира се, можем да проведем дискусията, но да вземем данните за натоварването в момента, си мисля, бихме могли да разгледаме на различни варианти да подобрим линията, защото в момента за съжаление някои от курсовете за съжаление возят по един-двама души, в някои участъци, даже има и без пътници, така че със сигурност има необходимост от оптимизация, въпросът е в каква посока да тръгнем.

Господин Кръстев, заместник-кмета е споделял идеи за оптимизация, включително на този линия, така че може би от него под формата на предложение към доклада, но ми се ще да извадим реалните данни от натоварването, да огледаме варианта за маршрут, включително Вие на терен гледали ли сте го господин Зографски? За маршрута говоря?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Да, на място сме били. Няма пречки или затруднения, най-голямото затруднение и пречка ще бъде нарушеното обслужване заради евентуални задръствания на този участък.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да, ще има задръжки.

Аз ви предлагам, понеже господин Николов директор на Дирекция „Транспорт“ е със здравословни проблеми, да поискаме информацията и за следващото заседание вече на база на данните да преценим това ли е дължината

на маршрута. Ще помоля и външните експерти, Вие го представихте, господин Зографски, но и другите външни експерти ще им изпратя доклада и за писмени становища, за да можем да минем паралелно с бюджет ли, проекта за икономическа рамка, дали бихме могли това предложение да го разгледаме и да го включим. Това е моето мнение. Иначе на прима виста ми се струва разумно предложение.

Господин Бонев, като вносител?

БОРИС БОНЕВ: Да, нямаме против да бъдат поискани становища, молбата ми е за следващото заседание.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: За следващото, говорим за следващото заседание.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Ако позволите още един път да кажа, предстои ни надявам се скоро въвеждането на довозващ транспорт, удължаването на тази линия ни спестява нуждата от нова линия. Също така от една наистина нефункционираща в момента добре линия, защото не прави връзка с никакъв голям терминал или пункт на градския транспорт, да се опитаме да я направим по-използвана и по-удобна за хората.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да, ясно.

Към външните експерти господин Ковачев, господин Чаушев, господин Евстатиев ще получите доклада разбира се, мисля че е качен на страницата, ще помоля за едно становище писмено по имейл да бъде изпратено.

Колеги, предлагам да го разгледаме на следващото заседание.

Господин Николов, ще изискаме данните от натоварването.

КРИСТИАН КРЪСТЕВ: Да, поемам ангажимент да проверим натоварването и ще ви докладвам на следващото заседание.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Кръстев.

Що се отнася до Центъра за градска мобилност, може би да изразите становище също и вие, господин Дилчев, ще ви го изпратим и на Вас, за да може в оперативен порядък да вървим към някакво решение. Какво ще бъде то, ще видим от данните, от дискусиите.

Господин Чаушев, искахте думата. Заповядайте.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Благодаря.

Подобно удължаване беше разглеждано, само че в една част от него във връзка с пускането на метрото до Горна Баня от район Овча купел, бяха публикували и предложения и там именно 107 беше удължен до метростанция Горна Баня. Там беше установен един общински терен, който можеше да бъде оформен като някакво обръщало, но в крайна сметка удължаването до Суходол доста по-оптимално би решило проблемите, така че това е ... (не се разбира) идеята е, че от район Овча купел така или иначе има становище, че това е добре, може от тях да не искате становище, защото нали ще търсим становища, от тях може да не искате, те със сигурност са „За“ с оглед на предните им предложения.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Тъй като в заседанието много се разтягаме в приказките, а когато трябва да се представят писмени становища, сме по-недисциплинирани, мисля да променим подхода, защото макар да има запис на заседанията, думите отлитат, а написаното остава. Да не се получават ситуации като с доклада за пешеходната зона.

Господин Евстатиев, съвсем накратко и писмено ще очаквам.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Напълно подкрепям доклада на господин Зографски, защото линия 107 е една линия, която в момента е абсолютен въздуховоз, а с удължаването си да се предостави алтернативна възможност за придвижване на хората, живеещи в този квартал, които избягват, бягат като от дявол от тамян 56 линия по ред причини. Тоест ще изразя в своето писмено становище ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Колеги, има ли от съветниците становища? Аз ще изпратя писмата в рамките на следващия ден, да получим становище и да го разгледаме на заседание следващата седмица на 21 март 2022 г.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Господин председател, дали е удобно да се включа? Понеже въпроса на господин Бонев, който беше уместен за дълга към 2025 г. и на мен също не ми хареса отговора, който го дадох, на практика над

милиард и 51 милиона е 2025 г.. Съжалявам, господин Бонев, но като отворих таблицата, беше нещо по-старо.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви. Сега вече има логика, звучи да е вярна сметката.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Не ми се видя че нещо не се връзва, защото за 2024 г. даваме над милиард, затова отворих по-подробната таблица и там наистина е 1 051 милиона.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря за уточнението.

По точка 4: Разни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли становища?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: По бюджета, това, което искам да обърна внимание на уважаемите колеги съветници са два факта. Първият е, че няма никакво перо за мерки за градския транспорт вътре, за разлика от да кажем отделното перо за пътна безопасност или отделното перо за велосипедни алеи, които номинално са там, да, реализацията зависи от много фактори, но за градския транспорт няма такова перо, а ние тук сме работната група, дискутираме мерки, които част от тях изискват и по-сериозни намеси и инвестиции на терен.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Как да няма перо, други икономически дейности, там е финансирането, моля Ви се.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Хубаво би било да е черно на бяло, че това са пари само за тези дейности.

Втората точка като тема за размисъл наистина е факта, че Европа и като цяло развитите държави, към които и ние се стремим да принадлежим, много сериозно в контекста на текущата криза преосмислил количеството на гориво, газ, които харчат. Това е наистина много сериозна причина поредна криза върху кризата, в която ние да помислим как да оптимизираме градския транспорт, така че да не носи двойни загуби, да виси в задръствания, а затова операторите да

нямат приход, защото возилото не се движи номинално и то не се заплаща за чакането в задръстване, второ се харчи гориво и трето, градският ни транспорт е доста неефективен.

Също така, съжалявам господин Паргов, но София има един план за велосипедно движение, в който не сме помръднали на йота и сега е момента да ги създадем тези две условия за ефективен бърз удобен градски транспорт и алтернатива за придвижване с велосипед, за да стане по-малко зависими от импорта на всякакви горива. Това е призив към всички, малко да се активизира тази комисия и цялото направление „Транспорт“, имаме повод тази пролет редица мерки да предприемем. Господин Кръстев е тук, надявам се че слуша, надявам се да помни, че преди две години имахме едно заседание с няколко заседания много широк кръг експерти и със Софияплан, който се изработи една карта за велосипедна мрежа на София, която трябваше да е до края на тази година, до 2020 г., вече сме 2022 г. и едни процент от тези велоалеи не са реализирани и сега има още една нова причина да задвижим тези процеси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Колеги, поради изчерпване на дневния ред прекратявам заседанието.- Ще се видим в понеделник на 21 март 2022 г. Успех желая на всички.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15.55 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
