



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 78

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 4 април 2022 г.

Днес, 4 април 2022 г. от 14:30 часа, присъствено 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 13 членове на комисията присъстват 9 общински съветници. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добър ден на всички. Откривам първото присъствено заседание на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност.

Налице е кворум, 9 общински съветници присъстват.

Имате проект за дневен ред от 3 точки и точка 4 разни.

Колеги, дневния ред има ли бележки, предложения? Не виждам.

Има ли против? Не виждам.

Има ли въздържали се? Няма.

Приема се единодушно с 8 гласа дневния ред.

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

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

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
----------------------	------

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

Преминаваме към т. 1

По т. 1 от дневния ред: Доклад № 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.

Становище с вх. № СОА22-ВК66- 1489/4/18.03.22г. от „ЦГМ“ ЕАД.

Становище с вх. № СОА22-ВК66-14-1489/6/21.03.22г. от Кристиан Кръстев- зам. кмет на Столична община.

Постъпили становища от граждани и външните експерти към Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност, във връзка с доклада.

Вносител: Борис Бонев – общински съветник.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Доклад, разглеждан в две предходни заседания. Отложихме го за предоставяне на справка за натоварването на линията и за предоставяне на информация от направление „Транспорт и градска мобилност“ във връзка с необходимостта от въвеждане на промени в организацията на движение с оглед новия маршрут по доклада.

Мисля, че няма нужда от представяне на трето заседание.

Господин Иван Николов – Дирекция „Транспорт“, дали имате готовност?

Ще помоля да се включва микрофона, за да се чува.

ИВАН НИКОЛОВ: Благодаря.

Господин Кръстев слиза като цяло. Ако искате аз ще започна с натоварването, тъй като го дадохме преди малко го входирахме, съжалявам, че чак сега, но сега входирахме и данните от натоварването. Имаме доста справки, в момента има някакъв проблем с интернета тук, не мога да се включа, за да мога да ви покажа самите графики като натоварване В таблица сме показали средното натоварване за делник е 16 %, като периода, който е разглеждан в програмата е бил 1 февруари до 3 март 2022 г. За делник 16 % натоварване, като най-натоварената спирка в посока от Бояна към Княжево тоест сегмент е между Бул.

Никола Петков и ул. Дамяница, като имаме 38 % натоварване, като това е 38 % от седящите места. Това е в часовия диапазон между 14 и 15 часа. Обратната посока е кв. Павлово, бул. Александър Пушкин, пак 38 % между 13 и 14 часа. Най-слабото можем сега да го отворим и да го видим, ние дадохме най-силното, за да можем да видим сегмента, където има най-голямо натоварване.

Тъй като имаше запитване за данните, за да мога да покажа каквото искат общинските съветници в цялост, като казвам пак за средното от делник е 16, празник 14, за да мога да ви покажа да отворя самата програмата за да видим точно какво се иска. Към самото становище сме приложили и графики, но няма как в момента да бъдат разпечатани. Най-слабите са в двете крайни точки. Като цяло най-голямото натоварване беше между 12 и 14 %, като изкарах за ул. Буря, това беше една от темите, за ул. Буря като средно на час в пиковите часове средното е 5 човека използват тази спирка. Говорим в часа ако два курса се паднат средното по 5-6 човека, не е общо за целия час.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Вие сте го внесли становището?

ИВАН НИКОЛОВ: С всичките графики.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: По организацията на движението?

ИВАН НИКОЛОВ: За организацията на движението имаме становище на колегата Димитър Петров. Като цяло бяха разгледани три от точките в становището на Столичен автотранспорт.

Започваме с кръстовището, което е на Никола Петков и Хрелков, реално новото, това е с Околовръстния път. Това, което е дал колегата, ако искате да ви кажа колко време за проектирането и приблизително цена за изпълнение, или дословно, това ли ви интересува или да ви покажа цялото становище.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Дайте трафика и срока.

ИВАН НИКОЛОВ: При налични финансови средства от 6 до 8 месеца с всичките разрешителни, които е необходимо.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Говорим за светофарната уредба.

ИВАН НИКОЛОВ: Точно така.

КРИСТИАН КРЪСТЕВ: За съжаление такива са процедурите.

Тук говорим не за парите за светофари, а за самата процедура, че когато едно експлоатационно дружество иска да му се платят на ръка в брой средствата за съгласуване на проекта и за да не се бавят допълнително парите за съгласувка съм ги изкарал от моя портфейл и съм ги платил и след това когато хората ги върнаха ми ги възстановиха.

ИВАН НИКОЛОВ: Стойността е между 100 и 200 хиляди лева, зависи от самото кръстовище.

Друга точка, която е обхваната от становището е допълнителната секция за ляв завой от Никола Петков към ул. Бъдеще. Там процедурата ще е доста по-елементарна, трябва да се види възможността за удължаване на ралото, габарит има, за да се отдели ляв завой като секция, необходимо е едно доизграждане, като това може да стане в рамките на месец до месец и половина може да бъде осъществено за левия завой.

Най-голям проблем в становището е кръстовището на Хрелков, тоест на Княжевска и Никола Петков, като според колегите това е нецелесъобразно поради наличието на тесен участък под моста на бул. Никола Петков, което не позволява да бъде изградена светофарна уредба със стоп линия непосредствено преди кръстовището с ул. Княжевска. Изтеглянето на стоп линията на 70 м и повече поставя необходимостта от включването на ул. Ехо, това е улицата към Горна Баня, в рамките на светофарните уредби и съответно обособяването на огромни времена за освобождаване кръстовището, което ще генерира дълги опашки от чакащите автомобили.

Това е относно три от точките на Столичен автотранспорт, които са засегнати в тази точка.

Допълнително нещо, преди малко пристигна от деловодството и подписа на живущи, които са подписали, че не желаят удължаването на линия 107 не само заради отпадането на спирката на ул. Буря, тъй като знам, че на последната комисия това нещо като проблем е било изчистено, но изразяват притесненията си, че с удължаването ще се увеличи пробегът, ще се увеличи самата обиколка и че ще стане доста нередовен транспорта от гледна точка на това, че ще влезе в голям трафик по удължения маршрут. Ето я подписката.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Запознат съм, аз съм я докладвал на миналото заседание.

ИВАН НИКОЛОВ: Това е второ писмо.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: № 1263.

ИВАН НИКОЛОВ: Ако може да доизразя становището, че самата линия с удължаването на 107 линия през Горна баня до Суходол създава едни много удобни и подходящи, да не кажа, че е абсолютно задължителни връзки на гражданите с метростанцията. Предвид това, че в момента светофара, най-малкото не е задължителен светофар този на Никола Петков и Хрелков би отнел срок, който вече беше казан почти половин година. Смятам, че може в работна група да помислим варианти за 107 линия, на само за 107 линия, а може би разделянето или нова линия, които да създават тези връзки. Трябва да помислим варианта и за създаване на нови връзки на 107 линия в остатъка от участъка, който е от Бояна в Павлово и в Овча купел, такова предложение, тъй като все пак с колегите сме го коментирали, имаме и от „Да България“ Виктор Чаушев е предлагам подобно нещо, да се раздели самата линия 107 на две линии на 106 и на 107, като създаваме връзка с довеждане до метрото. Предвид което смятам, че като първи етап е необходимо да възложим светофара на Никола Петков и на Хрелков и да започнем, господин Контрера, както имахме досега комисии, които разглеждахме единствено и само линия, разписание, да започнем работа по тази линия допълнително.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добре.

Господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Аз имам един въпрос по отношение на разходите за светофар, които цитирахте, защо са толкова високи разходите? Един светофар да струва до 200 хиляди лева ми се струва доста абсурдна цена? Тоест на каква база е направена тази сметка, имате ли подробно разписана количествено стойностна сметка?

ИВАН НИКОЛОВ: Подробно няма разписана в самото становище.

БОРИС БОНЕВ: Тогава на какво основание такава сума е дадена?

ИВАН НИКОЛОВ: Един светофар ние може да го възложим още следващата седмица, като вече след проекта да имаме и подробно разписано КСС и там ще видим точната цена. Той е дал голям диапазон, между 100 и 200, не е казал конкретно 200 или нещо подобно, така че не мога да кажа.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Николов.

Господин Бонев!

БОРИС БОНЕВ: Аз намирам за напълно излишно да се дават примерни стойности, когато разминаването е толкова огромно между тях.

Исках да коментирам писмото, което сме получили, подписката. Както стана ясно проблемът със спирката, използван от средно 5 човека на курс е решен, защото тя остава част от маршрута.

По отношение на притесненията на гражданите за влизането в задръстването и трафик, и в момента линия 107 минава например по „Цар Борис III“ в участък, който е доста натоварен и често има задръствания, важно е тук ЦГМ да гарантира, че когато бъде формулиран и дефиниран един интервал на движение на тази линия, той ще бъде спазван. Затова и всички тези мерки, които се говорят инфраструктурни би трябвало да доведат именно до спазването на това разписание. Така или иначе независимо от тежкия трафик по Околовръстния път, не е толкова дълъг участък, в който автобуса преминава по Околовръстния път, а през всички останали моменти от линията, няма проблеми с трафика. Говоря предложените удължения на линията. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Въпроси?

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: Аз имам въпрос и към експерта и към господин Бонев. От казаното от вас аз оставам с впечатление, че разделянето на линията на две линии е добро и работимо решение, то решава част от проблемите спрямо удължаването на 107 линия.

Другият ми въпрос е към господин Бонев, дали това за него е приемливо, защото той е вносител все пак на доклада? Може ли по този начин да се решат част от проблемите и да се ускорят процедурите, така че хората да имат връзка с метрото и да не чакат 6, 8 или N на брой месеци и години, преди това да се случи?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Имате ли готовност?

БОРИС БОНЕВ: За мен разделянето на две отделни линии не е решение в случая, защото по този начин всъщност ние не даваме основното предимство, което иначе бихме дали с удължаването, именно директна линия, без да се налага да се прекачваш. Отделно това е линия, която не само ще доведе до директни връзки с метрото, но и дава възможност например на живущите в Карпузица да имат връзка с градския транспорт до съседни техни райони, което в момента не е факт. Така че за мен не е решение да бъдат разделени линиите. То така или иначе и да има нова линия, например 106 и 107 предложението, което се коментираше, тя за да може да функционира адекватно и да си спазва разписанието също всички тези предложения за инфраструктурни промени, светофари и т.н. пак трябва да бъдат реализирани, тоест ние със сигурност явно говорим за един срок, който ще трябва да чакаме, без да има нормална адекватна връзка например от Суходол до метростанция Горна баня или от Карпузица.

ИВАН НИКОЛОВ: Разделянето на линията казах, че е един от вариантите, тоест вариант, който може да се говори, да се обсъди, пак казах, имахме добър опит с комисия, сформирана от господин Контрера, в която разглеждахме само разписания и маршрути на градския транспорт. Даже в момента точно такава комисия вече има няколко доклада, които са приети и от днес даже имаме промяната на трамваите влезе в сила.

Разделянето на линията и връзките, които се създават от 107 дали да бъде директна връзката или може да се направи връзка между Карпузица и Горна баня, между Карпузица и Суходол, пак казвам, че е нещо, което може да се обсъди.

Със сигурност и ние ще подготвим предложение, което да предложим на общинските съветници с тези връзки, тоест да обсъдим, за да намерим най-добрия вариант за хората, които живеят там да създадем тези необходими връзки.

Имаме и други линии, които също бихме обхванали от този анализ, имаме линии, които да кажем се появяват един път буквално само събота и неделя в тези райони, а е необходимо да направят една довеждаща функция в Горна баня.

Преди месец беше приет ПУП, като вече имаме почти готов проект за обособяване на обръщателно колело на ул. Лотос, точно при метростанцията на Горна Баня. Така че това е един добър момент, в който може и до края на годината да имаме изградено това ухо и да бъде използвано като крайна станция на някое от тези линии или най-малкото там да се прави връзката с Горна баня е удобно.

Казах, че с разделянето е нещо, което може да бъде обсъждано. Имаше предложение, което господин Чаушев беше внесъл с разделянето на линия. Мисля, че може отново да бъде разгледано в тази комисия и да помислим вариант как да направим най-удобните връзки. За съжаление към момента ние нямаме никакъв готов вариант. Разглеждаме варианта за 107 и смятам, че все пак връзките и начина, по който е предложено е добър за създаване на довеждащата функция. Но тук вече виждаме и проблеми които имаме и с гражданите и други проблеми, които са инфраструктурни. Мен все още ме притеснява и завоя на Никола Петков и Княжевска, тъй като там един 12-метров автобус би представлявало доста голяма трудност да направи този ляв завой излизайки от Княжевска без светофарна уредба, трябва да помислим за друг тип ограничение или нещо на самия Никола Петков, за да може да осигурим безпрепятствено или максимално безопасно излизане на автобуса. Мерси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: Да обобщите становището като цяло положително ли е или е по-скоро отрицателно. Вие казахте така и така, не можах да разбера все пак какво е становището.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, доколкото разбрах становището на Дирекция „Транспорт“ е докладът да се насочи към Работна група, за да се дадат допълнителни предложения не само във връзка със 107 линия, но и с промени в други връзки.

Господин Кръстев, заповядайте.

КРИСТИАН КРЪСТЕВ: Ако разрешите да допълня. И в двата случая според мен е необходимо изграждане на светофар на Хрелков и Никола Петков с оглед първо на пътната безопасност не само на градския транспорт, така че без

значение какъв ще бъде резултата от тази работна група или от работата допълнително във връзка с предложението на 107 е необходимо да се изгради такъв светофар, защото там така или иначе ще продължава да се движи линия на градския транспорт, така или иначе има конфликт на потоците, много е остър ъгъла на вливане и излизане съответно, особено на излизане, и съответно това създава предпоставки за пътно транспортни произшествия. Така че само по себе си предложението ескалира проблем, който отдавна е трябвало да бъде решен. И без значение какъв ще бъде резултата, е добре да има светофар.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Кръстев.

Има ли други становища?

Господин Зографски, искаше думата. Заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря.

Ще започна от последното изказване. Всъщност при изграждането на светофар освен много високата сума, която на мен наистина не ми изглежда за реална, то трябва да се има предвид какви потоци се вливат в какви пътища и затова има така гадуенс, които насочват вниманието, че при липса на достатъчно пътникопоток независимо какъв е ъгъла на вливане и изливане, не се слага светофар. Аз смятам, че слагането на светофар на всяка уличка на Околовръстния път в този му формат е грешка и трябва да се помисли как движението да се регулира по различен начин.

Да Княжевска и Никола Петков има радиуси на завиване, би трябвало да можете да ги изкарате по проект и видите дали може да завие автобус. Според мен може да завие автобус. Автобусът минава, с една организация на движение, абсолютно не виждам смисъл в мост, в който има пропускане на движението в една посока да се сложи светофор под мост. Това ще генерира задръствания, които ще блокират разминаванията под моста. Абсолютно смятам за неоправдано това, което е за Княжевска и Никола Петков.

Проблем с гражданите казвате. Аз не чувам аргумент. Това е едно субективно мнение, на което гражданите имат право, но все пак сме експерти в комисията и би трябвало да говорим с някакви факти и числа. 16 % натовареност

в делник означава крайно дисфункционална линия, която има нужда нещо да ѝ се промени. Това е опит да се подобри, да се увеличи ползването ѝ.

Последно нещо, но не по важност, излиза, че ние нямаме никаква концепция за наземния транспорт в район Овча купел като цяло, който е много сериозен проблем предвид факта, че именно за Овча купел трябваше да са довозващите електробуси, които струваха 26 милиона на общината и ние нямаме даже трасета на този транспорт. Не знам защо купихме тези автобуси, с тези специфични спецификации при положение че нямаме натоварване, нямаме модел, нямаме план за въвеждането на този транспорт.

Всичко, което тук казахте върви към отлагане, най-лесното е да се отложи проблема, господин Игнатов пита положително, отрицателно, то е отлагателно, господин Игнатов. Често срещана практика в тази комисия за съжаление, проблемите да се отлагат, вместо да се решават. Ясно е, че когато имаме електробуси някой хубав ден, можем петметровите китайски и турски да ги пускаме там, но идеята беше да се направи нещо сега, една година след отварянето на метрото да се получи някаква що годе добра връзка на гражданите и кварталите с метрото. Ако го отложим за едни каква си работна група, която не функционира, тя не функционира, няма заповед и т.н., тази работна група я няма, ако го отложим този проблем просто няма да бъде решен. Призивът ми е да не се случва това. Най-лесното е да се отложи.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря ви, господин Зографски.

Господин Кръстев, искахте под формата на реплика.

КРИСТИАН КРЪСТЕВ: Много накратко.

Изобщо не съм казал, че трябва да има светофар на Княжевска. За мен конфликта е в Хрелков и съответно мога да го потвърдя и с данни на потоците, които влизат и излизат, още повече оттам е включването и към Околовръстното, така че само по себе си всички знаем, че е така и ако искате се заяждайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Ще се радвам да споделите тези данни с комисията, защото.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, момент.

Господин Николов.

ИВАН НИКОЛОВ: По две от нещата. Едното беше пак за Княжевска. Още когато говорихме за това, казах, че не е целесъобразно поставянето на светофарна уредба, но може да се търси вариант за някаква инфраструктурна промяна в самото кръстовище, господин Зографски, това го казах и аз, а не да търсим варианта на светофар.

Второто нещо е, да така е, 16 % средно натоварване, хваща се целия пик от 5 сутринта до 23 часа, хваща се целия, така е. Ако го погледнем в пика, че и 20 % има някъде натоварване. Извинявам се, аз нямам възможност да се кънекна към служебния уай-фай, ще видите в становището всички тези графики как натоварванията, като аз съм показал максималните. Въпросът е, да 16 % и с удължаването тази линия ще бъде по-привлекателна и ще бъде ползвана от повече хора. Още в началото казах връзката между Бояна, между Павлово, също трябва да се потърси вариант за някаква довеждаща функция, тъй като сега тя стига само до трамвай № 5, който в момента, може би заради това потока е намалял, тъй като там е трамвайна линия, която не води почти до никъде. Така че това беше предложението ни да разгледаме варианта и в другата част на трасето на 107 линия. Мерси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Господин Кръстев, надявам се, че ще се научите аргументираната дискусия в комисията да не я приемате като заяждане всеки пъти. Твърдите, че имате числа, които и комисията поиска от Вас да предоставите като аргументация за нуждата от кръстовището именно на Хрелков и на Околовръстния път, аз точно него имах предвид, защото това е първостепенна улична мрежа, даже и международен път, така че ще се радвам да ни разкажете колко са единиците в час и в какво процентно съотношение са по трите клона на кръстовището.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Становища други по доклада?

Господин Евстатиев, заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Аз искам да се изкажа по първата част не за светофарите, а по отношение на самата линия. Освен довеждащата функция до

метрото трябва да не забравяме, че Боянската църква генерира и голям туристопоток особено през лятото и една такава връзка от метростанция Горна баня до Боянска църква няма да е никак излишна.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да, това не мисля, че някой го оспорва.

По-скоро изказването на господин Иван Николов беше също в посока на подкрепа., така имаше предложение да се отложи доклада и да се насочи към работна група за внасяне на допълнителни предложения, така ли е господин Николов?

ИВАН НИКОЛОВ: Да.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Кога ще имате готовност?

ИВАН НИКОЛОВ: Смятам, че в рамките на този месец ще имаме готовност и с други предложения, които също да коментираме в работната група.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тоест вие искате да предложите цялостна реорганизация, подобно на доклада за 314, подобно на доклада за Люлин и Банкя и т.н. Добре.

ИВАН НИКОЛОВ: В такъв случай да предложим както вариант, който да се разгледа в комисията за същата линия, така да видим и варианти, които може да се поискат и от другите членове на комисията, както казах няколко пъти, има и такъв вариант, който е разработен от „Да България“, както имаме и други линии, които бихме искали да предложим като реорганизация.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Аз няма против да се разгледа в по-големи подробности на работна група, но срокът на работната група за подобрене в градския транспорт изтече, тоест искам да знам кой от тук присъстващите ще се ангажира и в какъв срок тази работна група да профункционира отново?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Утре ще пусна писмо, господин Бонев, с което да се сформира нова със срок ако желаете до 31 декември, ще предложи да насочим Вашия доклад и съответно господин Иван Николов поема ангажимент до края на месеца да внесат и техните предложения.

БОРИС БОНЕВ: Може ли един бърз въпрос, защото то беше в рамките на някаква размяна на усмивки, но всъщност това, което господин Чаушев каза,

на мен всъщност ми се струва логично, да има постоянно действаща работна група в рамките на мандата на Комисията по транспорт, която да разглежда тези подобни въпроси в подробности, защото очевидно че формат тук не е работния формат за подобни неща.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще ми напомняте да й удължаваме срока.

Колеги, да го подлагам ли на гласуване това?

Има ли обратни предложения? Няма.

Отлагаме доклада и да го насочваме за разглеждане в работна група, която ще поискам да бъде сформирана с участието на общинските съветници в същия състав, експертите и представители на направление „Транспорт и градска мобилност“ и ЦГМ същото направление. Приемам, че постигнахме един студен мир по този въпрос и приключихме с разглеждането на точка 1, която лавинообразно се увеличава като документация след всяко изминало заседание.

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Отлага доклада и го насочва към Работната група по градския транспорт, формирана от председателя на Комисията по транспорт и пътна безопасност.

Преминваме към точка 2 от дневния ред.

По т. 2 от дневния ред: Доклад с вх . № СОА22-ВК66-6670/4//17.03.2022 г. относно приемане на План за действие на общинските концесии на Столична община за периода 2022-2027г. и допълнение към Програмата за управление и разпореждане с имотите-общинска собственост през 2022г. с обектите, включени в Плана.

Вносител: Дончо Барбалов- зам. кмет на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Кой ще докладва?

ДИАНА ЦЕКОВА: Аз ще докладвам само частта за транспорта.

Това е съгласно изискванията на Закона за автомобилните превози, че общественият превоз на пътници може да се възлага съгласно Закона за обществените поръчки или Закона за концесиите. Законът за обществените поръчки когато не се прехвърля оперативния риск върху изпълнителя, в обратния случай по Закона за концесиите. В нашия случай Столична община не разполага с финансов ресурс да поеме сама оперативния риск и затова всички междуселищни автобусни превози следва да бъдат възложени по реда на Закона за концесиите. Целият план е изготвен на база предложения, постъпили от всички направления в Столична община и районите. Нашата дирекция изпрати писма до всички, те изпратиха съответно своите предложения. Разбит е по години, тъй като и един по-голям времеви хоризонт е обхванат, понеже Националната стратегия за развитие на концесиите предвижда периода между 2018 и 2027 г. Важното, което следва да се отбележи е, че тази програма е динамична, тоест по всяко време към нея могат да се добавят или от нея да отпаднат обекти. Но няма начин да се възложи, да се открие процедура за възлагане на концесия ако тя не фигурира в Плана за действие на общинските концесии. Затова представяме на вашето внимание този план.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Въпроси? Не виждам.

Пристъпваме към гласуване на точката.

Няма звук.

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

9.	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
10.	БОРИС БОНЕВ	Въздържал се

Общо гласували:	10
в т.ч.:	
За	7
Против	няма
Въздържали се	3

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

По т. 3 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА21-ВК66-2364/11.03.2022 г. относно актуализиране на размера на цената за прилагане на принудителната административна мярка- принудително преместване, съгласно Наредба за организация на движението на Столична община.

Писмо с вх. № СОА22-ВК66-2364/2/28.03.22г. от „ЦГМ“ ЕАД, относно актуализирана информация, във връзка с доклада.

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

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги пристъпваме към една точка на колегата Контрера, която разгледахме в едно от предходните заседания и я отложихме.

Господин Контрера представи първия път своите виждания, даже имахме дискусия по темата, затова предлагам ако няма нищо против да преминем към дискусия, ако има заявени изказвания, информация или желание да се вземе отношение по темата.

Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, аз не мисля да го преразказвам, защото този въпрос се търкаля една година.

Имаме постъпили актуализирани данни от Центъра за градска мобилност, те са изпратени още миналата седмица. По-скоро ако има някакви предложения

и допълнителни аргументи и мотиви, за да продължим дискусиата там, откъдето свършихме миналия път.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

В същия ред на мисли, колеги, ако има заявки за изказване, мнения, становища?

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Първо, факт е, че глобата за репатрация с паяк не е вдигана от изключително дълго време. В този период и зоната за паркиране платено се разшири в София, и благосъстоянието на хората нарасна, но най-лошото всъщност е, че в този период реда и контрола в града не се подобриха значително. Причината или едно от последствията на сравнително достъпната глоба при нарушение тежко, което да налага репатрацията с паяк, води до факта, че никой всъщност не се притеснява от тази функция като превантивна за нарушенията. Моето лично убеждение винаги е било, че подобен тип глоби касаят нарушители на правилата, тоест тук аргументи, които виждам, че се пишат наляво, надясно, свързано с как искал лошият Общински съвет да повиши цената за репатриране с паяк и това било повишаване едва ли не на цената на някаква услуга, която хората доброволно използвали много и се радвали кога им се наложи да използват, не приемам, това е глоба, санкция за нарушители. Хора, които забавят движението на градския транспорт, хора, които спират в рамките на пешеходна пътека, с което създават опасност за преминаващи пешеходци, опасност от инциденти, хора, които не спазват и грубо нарушават правилата. От тази гледна точка за мен е отдавна необходимо да бъде повишена тази глоба с цел да има наистина възпираща функция. Отново ще повторя, това е глоба за нарушители, а не някаква услуга, която някой ползва с голямо удоволствие и трябва съответно да понесе необходимата цена за това, че е нарушил правилата в София.

Казвайки това, искам да предложа и едно допълнение на проекта за решение, тъй като е факт, че в момента Центърът за градска мобилност определено има повишени разходи за извършване на тази дейност поради липсата на достатъчен брой паркинги за наказателно преместени автомобили,

особено в западните и северните части на София, а и в южните също. В резултат на това от квартали като Надежда, от Люлин разходите за репатриране на автомобили от тези квартали са много по-високи, защото в близост няма паркинги и моето предложение към решението по този доклад е да възложим в срок до 3 месеца Центъра за градска мобилност да предостави подробен анализ за нуждата от нови допълнителни паркинги за репатрирани автомобили конкретни имоти и примерна оценка колко би струвало обособяването на тези паркинги така, че когато се репатрират автомобили да не се налага един паяк да мине половин София, за да осъществи своя контрол. Мисля, че всички ще се съгласим, че ако има повече на брой подобни паркинги, това значително ще подобри и самото извършване на контролната дейност при установяване на нарушения. Така че, това е моето предложение. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Една кратка реплика ще направя към господин Бонев. Макар че като философия съм съгласен с това, все пак като отговорни общински съветници трябва да вземаме под внимание на първо място закона и затова припомням, че макар и да не е наречено глоба, макар да нас да ни се иска да си го формулираме точно по този начин, разходите по репатрираните са всъщност съпътстващи към извършването на нарушение и законодателят ясно е казал, че там трябва да сме ориентирани изцяло само и единствено към покриване на разходите извършени по самото преместване и именно затова и ние се спряхме на този размер, базирайки се на предоставената информация от ЦГМ. Иначе напълно съм съгласен, че нарушителите трябва да заплащат адекватния размер на това действие.

Господин Игнатов, заповядайте.

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: Казахте тримесечен срок, за да предоставят информация, защо толкова дълъг срок, не може ли да е едномесечен срок?

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Дилчев, заповядайте.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Въпреки тежката финансова ситуация, искам да припомня случая с паркинга в Надежда, така че не всеки имот, макар и хубав, може да се превърне в наказателен паркинг, защото хората в квартал имат и

техните виждания, мнения и както знаете, една идея за наказателен паркинг към днешна дата към днешна дата не успяхме да реализираме. Иначе сме готови да реализираме такива паркинги. Защо три месеца? Защото внимателното обследване на имоти иска по-сериозна работа. Надявам се, че ще можем да посочим имоти за по-кратко време, естествено това изцяло зависи от съдействието на районните кметове.

Отварям една скоба, за последен път да помоля наказателния паркинг в Красно село да ни бъде вкаран в капитала, защото към днешна дата ние плащаме наем там, нещо, което мисля, че не е необходимо в тези времена ЦГМ да плащам наем на Столична община, така че има какво да се помисли към сега действащата ситуация. Иначе да, определено паркинг в Люлин би икономисал, би направил доста по-ефективна работата в тези квартали.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Дилчев.

Държите ли на Вашата дуплика, господин Бонев. Заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Аз, господин Игнатов, не случайно казах до 3 месеца, защото разбира се, че ако Центърът за градска мобилност по-рано успее да извърши този анализ, съм сигурен, че ще ни бъде предоставен. Понеже аз също имам опит с търсене на информация по отношение на собствеността на имоти от районните кметства и знам, че това за съжаление понякога може да отнеме доста повече време, отколкото човек си мисли че отнема, това е причината да предложи подобен срок. Всъщност моята дуплика исках да бъде предимно към господин Зарков, давам си, че нашето законодателство мисля, че е уникално в тази си част в Европа, затова, че на практика глоби, които би трябвало да имат санкциониращ ефект и възпиращ ефект при нарушения, са обвързани с разходите за извършването им. Това е пълен абсурд. Твърдя, без да съм сто процента сигурен, че подобен тип решение няма никъде в градовете и в държавите, към които ние се стремим и които възприемаме за цивилизовани и в които цари ред и контрол, от каквото всяко едно общество има нужда.

Искушавам се да кажа кой беше на власт 12 години и че можеше всички тези неща да бъдат отдавна променени след като са такъв проблем, а те са, тъй

като и по отношение на такса разрешително за строеж и много други подобни сте изпадали в изключително интересни ситуации, включително с решение на Върховен административен съд, който ви отменя наредби и предложения, решения и т.н., но да върви напред, да гледаме положително, както бихте казали някои от вас, въпросът е, че това светло бъдеще трябва да дойде по-скоро и то трябва да е фокусирано в частта му за санкциите и реда общините да имат възможността сами да определят глобите в зависимост от това къде са им най-големите проблеми и ви давам просто един пример, ясно е, че в София ще има повече проблем с паркирането, логично е Столична община да може да си определи високи глоби за нарушение на паркирането в една община, в която например се горят листа есенно време, разбира се ,че там трябва да са по-високи глобите за подобни нарушения. Но това не е тема на нашата комисия, просто отбелязвам, че е едно дълбоко несправедливо и грешно към този етап решение по този начин да се определят глобите. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, да не се впускаме в разширяване на темата, тя е достатъчно конкретна и очертана ясно в доклада. Вътре е написано изрично, че гражданите възприемат заплащането на тези разходи като глоба, въпреки че нормативно те в Закона за движение по пътищата и в нашата наредба съответно за организация на движението са формулирани по друг начин. Тук въпросът е следният, той е по-скоро политически така да го кажа, дали ние желаем да се борим с нарушителите на пътя или не желаем. Очевидно е, че при по-висока стойност, която трябва да се заплаща за освобождаване на превозното средство, ще има известен превантивен ефект, което донякъде ще помогне на част от кварталите малко да си отдъхнат от тези безбройни на ден нарушения, свързани с неправилното паркиране. Ние тук говорим само и единствено за нарушители, както отбеляза господин Бонев.

Моя призив е докладът да бъде подкрепен, подкрепяме и предложението за допълнение, разбира се то има резон, ние се нуждаем от повече наказателни паркинги в различни точки на града и в северната, и в южната част на града не

само за да намалим разходите, но и за да дадем възможност на ЦГМ да осъществява по-ефективен контрол. Едно е репатриация автомобил да дойде от Дружба до Студентски град, друго е да дойде да кажем от Малинова долина или от Панчарево. Може да се реагира много по-бързо на жалби и сигнали от граждани, включително и на сигнали от водачи на обществения транспорт, защото е епидемия от неправилно престояващи или паркирани автомобили по спирки, по трасета на градския транспорт, в резултат от което страдат хиляди или десетки хиляди пътници ежедневно. Мисля, че на миналото заседание се коментираха и конкретни локации.

Аз бих предложил и в допълнение на това, което каза колегата Бонев, Центърът за градска мобилност да даде разчети за допълнителни паяци, които евентуално да бъдат закупени с цел подобряване и увеличаване на контрола. Нищо не пречи, макар да сме в криза, все пак да сме наясно какво е необходимо за да подобрим този сегмент от опазване на обществения ред, защото всъщност тук говорим за опазване на обществения ред. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Има ли към господин Контрера реплики?

Няма.

Аз разбрах архитект Игнатов иска, но аз също исках да взема кратко отношение по казаното от колегата Бонев, може би не за спорта, а все пак смятам, че е от съществено значение. Макар и да не влизаме в детайл, но държавността изисква да се гледа внимателно когато се взимат такива решения и когато се правят някакви такива твърдения, защото сме свидетели в момента на много случаи, в които именно държавността ни бяга. Защо не е глоба, господин Бонев? По простата причина, че когато го е правил законодателят това решение, то се касае примерно при неправилно паркиране вие сте санкциониран, би следвало да бъдете санкциониран за самото неправилно паркиране. Ако бъдете и репатриран, това би било втора санкция за едно и също нарушение, което правото не позволява. Така че са много специфични отношенията и те трябва в детайл да се разглеждат за всеки един такъв случай и затова се надявам да не сте свидетели

като на национално ниво бързи решени, без достатъчно да са осмислени така да се каже. Благодаря.

БОРИС БОНЕВ: Първо, ако 12 или 15 години на власт и на местно и на национално ниво са бързани и кратко време, за да се свършат подобен тип изменения, наистина разликата в скоростта ни на работа е доста драматично и не е във ваша полза. И второ, след като на практика в почти всички европейски държави и градове има как репатрирането с паяк да си бъде глоба за това, че ти си нарушил правилата, предполагам, че едва ли българското законодателство е чак толкова свещено, че да няма възможност за промени, които да ни доближава до начина на работа в други европейски държави. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Кратка дуплика. Само държа да изясня, може би отново не разбрахте смисъла на нещата. Глобата я дължите, когато сте извършили самото нарушение за него. Аз дори се съмнявам, че точно самото репатриране и в Западна Европа е самата глоба, това е част от санкциониращата процедура и вие дължите разходите, които са извършени за нея. Това, че ние не сме намерили адекватно за някои случаи решения, защото в крайна сметка когато сте паркирали в платена зона вие правилно или неправилно съгласно Закона за движение по пътищата сте паркирали? Вие може да твърдите, че в правилната страна, на правилния адрес. Нюансите са много и затова понякога не е достатъчно само с добро желание.

Господин Игнатов?

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: Колеги, все пак аз съм нов в тази комисия и се ориентирам, но по логиката, която разглеждаме на нашето законодателство и тези правила, които и на мен ми изглеждат абсурдни и бих предложил, не знам дали може към това решение допълнение, нашата комисия не може да изготви юридически предполагам предложение към законодателството, но можем да възложим на юридическия отдел в общината, който да изготви нещо като резюме или извадка в кои текстове, в кои наредби трябва да се пипне нещо и ние ще съдействаме и ще настояваме това което ни дадат като анализ да се случи. Можем ли това да го впишем към решението или към отделно решение към точка Разни примерно, за да решим въпроса кардинално. Защото с другото допълнение

да се намерят още наказателни паркинги, всъщност излиза, че тогава ще падне цената за репатриране, защото ще бъдат по-малки разходите, нали когато са по-близо паркингите, пробегът е по-малък и излиза, че ако се наеме един паркинг в Елин Пелин или в Ихтиман, тогава може да вдигнем таксата за репатриране и да пътуват по 60 км в една посока. Ако направим квартални паркинги, репатрирането би трябвало да струва пет или десет лева. Затова си мисля и моля да ми помогнете тук да формулираме някакво решение да възложим на юридическия отдел или на някакъв екип, който да може да ни каже конкретно в тази, в тази наредба и в този закон е казано, че общината не може да налага, тоест всичко е разходоориентирано и да видим какво може да се промени.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Разбрахме Ви, господин Игнатов. То най-резонно е едно такова становище, може и ЦГМ да ни даде по тази тема, като го вземем като решение, не като юридически отдел, те са практики, а и имат и юристи все пак.

В този ред на мисли дали има други изказвания по съществуващото на доклада?

Господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Едно допълнение за срока за тока 2 от кога да влезе. Вътре в проекта за решение не е упоменато.

Аз ви предлагам от 1 юни с оглед на оперативната ни дейност, тъй като най-вероятно ще го разглеждаме на 20 и кой април, след това са Великденски празници и т.н.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: От 1 юни, разбрахме Ви, господин Контрера.

Има ли нещо по предложението на колегата Бонев да бъде вписано като точка 3? Нямаме против.

Господин Чаушев, ако няма други колеги, заповядайте..

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Аз имам едно питане, не разбрах защо господин Дилчев и ЦГМ са внесли информация, че техният разход е 133 лева, определяме 120, нали така? Каква е причината?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз съм предложил. Ако искате направете друго предложение.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Защото ако така трябва, трябва да е 133 лева или 130 или 135 лева, нещо, което да е, защото след края на годината пак ще са недоволни.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Разбрахме Ви, господин Чаушев.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Има 10 процентно увеличение на заплати

КАРЛОС КОНТРЕРА: Има някакво неразбиране.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Нека да приемем това за реплика от господин Контрера.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Господин Контрера, Вие се юрист, искам да Ви попитам следното. Все пак в закона пише разходоопределена, това не е някаква предпоставка ако някой реши да го жали точно по тази причина да отпадне в съда и да се върне старото на 50 лева, 60 лева.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Идеята на законодателя е да се покрият разходите, не е казано точно изцяло и т.н. Разходоориентиран приблизително, иначе ние може да го актуализираме и всеки месец, няма проблем.

Следващият въпрос е, Вие хубаво се подсмиввахте, но Вие предлагате да се увеличи. Сега нещо ми се виждате разколебан.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Достатъчно колеги, благодаря. Мисля, че стана ясно и за двете страни, господин Чаушев ще Ви помоля да не продължаваме дискусията в този ред разходоориентирани. Ясно е, че всеки разход няма как всяка седмица да правим актуализация, особено при настоящите динамични цени на много неща-

Господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря.

Ще ми позволите ли в името на по-адекватното мое изказване да питам ЦГМ за 2021 г. за последната цяла година колко са общите приходи от синя и от зелена зона и общите оперативни разходи или за последната година, която е релевантна, защото моите спомени за съжаление са, че за 2020 г. те бяха съответно 36 млн. лева приходи, 30 млн. разходи. Тоест ние в оперативни разходи ни отиват 80 % от приходите на една дейност, която би трябвало много повече

да прибира, отколкото са й оперативните разходи и след това да преразпределя в три сфери – тротоарите към районните кметства, изграждане на паркинги и основно градския транспорт. Тоест тук ние имаме според мен това е и го казвам най-добронамерено, индикатор за две неща.

Първо, че цената е далеч под пазарната и това трябва, особено защото тук са се събрали само десни партии по убеждение доколкото знам, колегите отсъстват, цената е далеч под пазарната и това трябва да го имаме предвид.

Второ, откъм разходната страна имаме една дълбоко неефективна система, колегите в ЦГМ имат една прекрасна презентация в Белград с 20 служители и автомобили там контролират по-голяма зона отколкото в София, при това за всички нарушения, тъй като имат автоматичен контрол и общите глоби само от нарушения са 40 млн. евро на година, 80 милиона. Давам за сравнение, защото ние от една страна имаме 200 служителя по контрол, още сигурно сериозно число 60 – 70 със скобите, за паяци, за наказателни паркинги и т.н. и постигаме десетократно по-малко приходи от глоби. Тоест и тук ни куца сериозно дейността.

Няма да навлизам отново в дискусиата на господин Зарков и Бонев, напълно съм съгласен, че това не може да бъде разходно ориентирано, а трябва да има превантивен характер, но това изисква много по-сериозни намеси.

Факта, че нашата санкция, глоба, такса, както искате го наречете, е много в пъти по-ниска от съседни Балкански столици, даже не говорим за Западни и Централни европейски градове, но ми се струва че в това цялото нещо аз съм абсолютно за актуализация на таксата, то даже не е увеличение, а актуализация, даже отново под пазарната цена. Според мен ЦГМ няма стимул да направи процедурата по-ефективна, а има много начини това да се случи. Наказателните паркинги са само един от тези компоненти, автоматичен, електронен контрол, изхвърляне на талоните, с които и се злоупотребява, ще бъдат крачки в тази посока. Вижте в Белград какво е направено, мисля, че може да ни бъде страхотен пример и за нас, така че утре да няма нужда високите оперативни разходи да ги прехвърляме върху гражданите, както го правим сега. Абстрахирайки се от превантивния характер, който така или иначе трябва да има тази санкция, ние на

практика от високите оперативни разходи заради неефективност и сравнявайки с Белград това е безспорно заради неефективно управление на системата в момента ги прехвърляме върху гражданите. Дългосрочно би трябвало да се работи именно в тази посока. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Зографски. Мисля, че не е необходимо, за да има такава организация трябва ние да предприемем действия като общински съветници да променим наредбата, за да се случи това.

Имате реплика ли, заповядайте.

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: За господин Зографски, аз съм питал госпожа Фандъкова на 5 декември какви са приходите от синята и зелената зона за 2020 г., не знам дали въобще това нещо е стигнало до ЦГМ, но предвид колко много неща питам и колко много се забавят, не знам дали ще успеем и тази година да знаем тази информация.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Ето, даже получихте отговор, то било на сайта.

Заповядайте.

КРИСТИАН КРЪСТЕВ: Напълно подкрепям тезата на господин Зографски, че не трябва да бъде разходно ориентирана, че трябва да има превантивен характер. И от гледна точка на партиите тук виждам, че тук има партии на масата, но не знам вие как изобщо се определяте като партия. Ако се определяте като такава, тя със сигурност не е дясна, а е изцяло популистка.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря за експертната оценка във Вашата дискуссия, не съм очаквал и нещо повече, така че как се определяме ние не е маловажно, важното е, че конструктивни винаги и че даваме конкретни решения, аргументи и числа. Ето господин Кръстев като ресорен заместник-кмет по толкова важна тема като платеното паркиране, вие би трябвало наизуст да знаете числата за приходи и разходи, това са абсолютно базови числа за годишно ниво и аз се надявах, че ще вземете думата да ги споделите тях, но отново както със светофара се изказахте неподготвен.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря ви колеги, с това изчерпахме дискусиата и предлагам да преминем към гласуване на този сравнително важен доклад за столичната общественост и особено за нарушителите.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Да обясним, че разбирам водещото място на ЦГМ подобната тематика в цялата страна. Темата, която повдига арх. Игнатов всъщност е работа на Национално сдружение на общините, защото паяци ползват навсякъде и тази цена навсякъде може би по един или друг начин се определя различно, но ние сме готови, както и с много други материи тук да бъдем водещи в тази тема.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Спомняте си ,че направихме една асоциация по паркирането, можем да я включим и нея. Все пак те проучват опита на останалите държави.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, предлагам процедура на гласуване по доклада на колегата Контрера.

Започваме с допълнението точка 2 – решението влиза в сила от 1 юни 2022 г.

Точка 3 – да се предостави анализ от ЦГМ в срок от три месеца за необходими нови наказателни паркинги, остойносттаване на разходите за тяхното обособяване.

Тук имаше и едно допълнение – включително и необходимите помощни средства, за паяците, за да изпълняват нормално функционирането на своята дейност.

С така допълнените точки от проекта на решения, моля да гласуваме.

Кой е за, моля да вдигне ръка? 10 гласа.

Колеги, с 10 гласа „За”, без „Против” и „Въздържали се”, с което приемаме с пълно единодушие доклада и проекта на решение.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за

4.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
5.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
6.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
7.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
8.	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	за
9	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
10	БОРИС БОНЕВ	за

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Приема доклада и проекта на решение по т. 3 от дневния ред на комисията с направените допълнения.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Контрера, по точка „Разни” Вие те.

По точка 4: Разни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, в точка „Разни” няколко неща.

Едното е, спомнете си, че при разглеждането на доклада за пешеходна зона около Александър Невски бяхме поискали справка за транспортното

натоварване, пристигнала е, предполагам че сте я видели. Ще го гледаме на сесия в четвъртък, изпратена ни е информацията.

По отношение на работната група аз ще направя предложение както миналия път беше в този състав. Ако има някакви други бележки да ги отразим сега, за да мога утре да пусна писмо.

Господин Симеон Ставрев ще остане само.

Господин Зографски имаше предложения и господин Евстатиев.

Заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря ви.

Да се поздрави наистина днес с новата 27 линия, но разписанието е изключително проблематично, тъй като има пълен несинхрон в някои часови пояси и то след 21 часа на практика значително се влошава транспортното обслужване по бул. България когато имаме трамваи, които са през 2 минути и след това 20 минути няма нито един трамвай. Това е недопустимо, вероятно е правено за да се спестим половин трамвай по-бързо да се прибере и т.н. Наистина очаквам аргументи, защото имаме сериозен проблем, 21 часа 2 трамвая по 27 по ред, след това три седмици по ред без нито едно 27, след това пак две 27 и имаме дупки 2 – 20 минути, 2 – 20 минути. По този начин всъщност унищожаваме идеята да се получат две линии с пълен синхрон във всяка една част от денонощието и ще доведе, ако експресно не се коригира, хората веднага ще въстанат срещу тази иначе добра идея, която осигурява добри директни връзки. Тук припомням, че идеята първоначално беше да се увеличи капацитета по България, план минимум беше да се добавят още коли на седмицата. След това решихме, че всъщност със същия пробег можем да постигнем и по-добър и директен обхват на различни дестинации, но в момент ас 20-минутен интервал ние драстично влошаваме транспортното обслужване на България, на която са закачени десетина огромни квартала. Това е първата забележка.

Втората забележка е факта, че след отварянето на пл. Македония и връщането на трамвай №10 в нормалния ѝ маршрут, всъщност имаме отново връщане на старото разписание, което е раздуто, с което всички се съгласихме преди година и половина, почти две години, че е раздуто и което е още по-

трагично, № 18 и № 12 трамваи имат различни по-кратки времена за общ споделен участък спрямо с № 10.

Третото нещо е, че ако си спомняте четирите минути между пл. Македония и Възраждане, за 200 метра повтарям, бяха обосновани с лошото състояние на релсовия път на площад Македония, което в момента го няма. Гражданите трябва от ден първи да виждат ползата от 50-те милиона лева изсипани в този ремонт, който така или иначе вгорчи живота цяла година.

Рекапитулация правя веднага, очаквам значително да се подобрят, тоест абсолютно да се синхронизират двете линии, очаквам десетката да се върне в нормалния ритъм и очаквам допълнително да се ускори движението около Македония – Възраждане и се надявам да получа оперативен отговор какво ще бъде направено, кога ще бъде.

ИВАН НИКОЛОВ: Ще започна аз, колегата Самарджиев ще продължи.

За разписанията по ред, както господин Зографски ги каза.

За № 27 колегата каза, че да, съществува този проблем. Още тази седмица ще работи с колегите от ЦГМ за направата на ново разписание. Искам тук да вметна едно нещо, тъй като Дирекция „Транспорт” и въобще направлението доста вече влизаме в разписанията и то доста активно работим с колегите от ЦГМ. Един голям проблем, който имат с разписанията. Най-малкото мърдане, така да ви го обясня на вас, защото и вие сте идвали, били сте в ЦГМ, най-малкото мърдане, минута в шаблона, означава изцяло ново разписание, означава три или четири часа мърдане с мишката да го нагласи.

За № 27 мисля че е възможно още в рамките на тази седмица с работата от колегите от ЦГМ да имаме ново разписание, този проблем, който казахте, да видим как да бъде решен.

Относно трамвай № 10 още миналата седмица получих сигнал от вас ч има проблем, да, това е разписание преди да се прави каквото и да е ускорение. Абсолютен факт. Не сме го разглеждали до този момент. Сега вече взехме разписанието, получихме го, имаме идеи за допълнително ускоряване на разписанието. Първото нещо, което ще направим е да направим ускоряване по трамвай № 10, а следващото нещо е да се направи ускорение на № 10 и в други

сегменти, като там обхваща и други линии, в които се движи в общо трасе. Тоест ще променим доста разписания. Предвид това, че ще изисква време първо ще направи трамвай № 10, след това ще направим допълнително ускоряване на трамвай № 10 заедно с други линии в общите трасета.

Сега колегата Самарджиев.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря за думата. Като цяло искаме трамваите да се ускорят като цяло, особено в участъците не само около Възраждане, тъй като там е сложено като буферно време. Тоест минават много трамвайни мотриси, единият завива надясно, другият направо, третият на ляво и това получава задръжки заради фаза, тъй като това не са автобуси да могат да минат в различни ленти, но ще огледаме предходни участъци, заради които може да дойде трамвая в аванс и да забави движението на останалите мотриси по линията.

Що се касае до 27 и 7 ще го гледаме в много спешен порядък, още в утрешния ден ще видим каква е била идеята на колегата, предполагам че е имало такава идея. Бих искал да допълня, че няма някаква драматично разваляне, тъй като интервалът беше 19 – 20 минути, тоест ще го оправим, не казвам, че е ОК, идеята ни беше даже да подобрим този интервал от 18-19 в този най-натоварен участък, и да го свалим до 13, максимум 15 минути.

Относно тези коли, които се изключват, също имаме проблем, индикирали сме го и него, ще го обсъдим. Благодаря.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Дуплика. Това е разхищение на пробег и ресурс. Ако ни се виждат 20 минути, 2 минути, 20 между 2 минути, това е чисто разхищение на ресурса, с който се разполага в града. В 9 часа никога интервалът не е бил 19 минути. Не е бил, просто си отворете старото разписание, то и няма как, защото броя трамваи е същият и един отгоре на двете линии. Но, имахте месец и нещо за това. Защо се получават, след като имаме цял отдел, не дирекция, а отдел в ЦГМ, аз не само че съм бил, аз съм изработвал разписание, ясно ми е какво води всяко „мърдане”, но имате и софтуер за това. Ако не ви стига, аз съм първи, който би агитирал тук да се закупи поадвансов софтуер, може да го предложите, но факта, че след месец и нещо да не може да се изработи

разписание за толкова важна линия с толкова голям дисбаланс е грехота наистина. Говори много също за успешността не ваша, вероятно в Центъра за градска мобилност в този отдел. Но, докато се случат тези допълнителни ускорения за десетката, не разбирам какво пречеше да се върне действащото към момента на започването на ремонта разписание. Това е елементарно действие. Да не говорим, че в момента независимо за какви буфери вие говорите ,се получава дисбаланс между действащи линии, 12 и 18 имат различни времена по едни и същи участъци и ако ви е нужен повече буфер от това 15 минути да се пътува от Възраждане до метростанция Патриарх Евтимий по изцяло обособено трасе, аз не знам за какъв буфер говорим ние, с три ли ще се движи този трамвай.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз не разбрах за 27 новата или за 10?

Какво предлагате, господин Зографски?

БОРИС БОНЕВ: Да се редуват 7 - 27 – 7 – 27.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Самарджиев каза, че точно това ще правите.

БОРИС БОНЕВ: Защо ще?

САМАРДЖИЕВ: Да, ще бъде отстранено това. Предполагам че има някаква идея за почивките. Само да споменем какъв е бил интервала 21 – 22 на нощно движение на трамвай № 7 по данни от ЦГМ по действащото разписание. Казвам, че в момента това не влошава услугата, но ще я подобрим когато видим каква е причината за да бъде това. Синхронизацията не струва повече.

Трасета, прав сте, активно работим с директора за ускоряване на градския транспорт, както никога досега, като в това число влизат и трамваите, не само автобуси, грайградски. Затова в момента правим анализ на това къде да ускорим, буквално няма да остане почти незасегната трамвайна линия без ускорение. Благодаря.

ИВАН НИКОЛОВ: Това, което се каза от господин Бонев и господин Зографски, да, така е, разписанието на трамвай 10 беше върнато по старото му разписание. Като цяло ние не преглеждаме абсолютно всички разписания, това разписание беше върнато. Не искам въпросът да бъде само към нас, ние сме тук като представители на направлението, работим с ЦГМ, но все пак да не

забравяме, че те са хората, които управляват разписанията и в момента ние трябва да погледнем точно какъв е бил проблемът и защо 27 и 7 е било въведено по този начин като разписание. За това за софтуерния продукт господин Дилчев за съжаление го няма, вече се работи активно с наличния, както и с идея за нещо ново, да може да се правят тези разписания доста по-опростено, тъй като в момента това е една хамалогия, която представлява правенето на разписание, безумие. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Аз си отворих архив на разписанията, в 9 часа вечерта в делничен ден на трамвайна линия № 7 най-голямата разлика е 18 минути, преминаване на 21:31 и следващото в 21:49. Тоест в момента имаме влошаване на обслужването в тези часови пояси, като целта на цялата тази реорганизация беше да има подобряване на обслужването в тези пояси.

За мен има два проблема, които директно излизат на преден план и те са управленско организационни проблеми. Тук не коментирам сложността за направата на едно разписание, знам че е сложно, знам че като се пипне някъде, това може да окаже лавинен ефект върху други разписания, но първото нещо, което имаме, най-натоварената трамвайна линия в София, ние правим голяма реорганизация при нея без да осигурим при въвеждането на тази нова организация тя да функционира по най-добрия начин. Линия 7, в тази връзка която и да било друга линия на градския транспорт не може да ни бъде експериментално поле, в което да пробваме - тук не стана, ще имаме тази седмица ще го оправим, след две седмици ще го оправим. Не, особено на най-натоварените линии, от които зависят много хора, които са си направили разписания, които се прекачват, те знаят точно кога минава, ние не можем да си позволим да допуснем подобен тип проблеми и разминавания. Затова, първо се надявам това наистина да е последния път, когато се прави подобна реорганизация на транспорта, в която разписанията не са доизкусурени и помислени преди да влязат в сила.

Второто нещо, което също е като организационно управленски проблем, много добре си дава сметка, не е нито ваша, нито наша работа да следите в ЦГМ кое разписание ще върнат след прекратяване на временна организация на движението след ремонта. Но очевидно хората, които се занимават с това нещо или не са били обучени, или няма ясни правила за работа, или няма контрол що на кой там не му е хрумнало, че когато връща разписанието на трамвай № 10, трябва да го върне на последното актуализирано разписание, а не както е било преди три години и то особено при положение, че № 12 и № 18 в общия им участък се движат в момента по- бързо и ускорено, отколкото №10. Не мога да си представя, че при положение, че няма да се уморя да повтарям в Прага правят 13 хиляди корекции на разписание годишно, тук правим по 100, не мога да си представят, че хората, които ги правят тези корекции, не могат да съобразят толкова елементарни неща ,защото тук не говорим за 5500 с два курса на ден, тук говорим за основни трамвайни и основни линии на градския транспорт и не е допустимо да се правят подобни експерименти. Така че, наистина ви моля в най-кратки срокове 7 и 27 да коригирате, № 10 да коригирате, а върнете, защото това също не е върнато, синхронизираното разписание на 12, 18 и 10 в празничния ден, защото отново идват те на куп, а беше направено разписание да идват на всеки 5 минути в рамките на общите им участъци. Тоест подобренията, които бяха направените през последната година и половина да останат, а не всеки път да се връщаме назад и да се чудим какво става. Благодаря.

Обръщам внимание, че поех ангажимент да направите синхронизирано разписание на 10, 12 и 18 и в делничен ден. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев.

В такъв случай на следващата комисия аз ще поискам от вас в този промеждутък от време какви мерки са предприети, включително и от ЦГМ, най-вече разбрах, че основният проблем ес разписанието на трамвайна линия 10, нали?

БОРИС БОНЕВ: 7 и 27

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: 7 и 27 господин Николов пое ангажимент да се разработят и да се внедрят промени в разписанието. Доколкото

вижда, вашата претенция е за онези оптимизации, които направихме и не са внедрени. Така ли беше. Ще го включим като точка за следващата комисия, да видим до тогава какво е установено и какво е отстранено. Аз ще изпратя и писмо преди заседанието на ЦГМ да присъства директор дирекция. Поемам ангажимент да го напиша.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Мерси. Тук с Андрей обсъждахме следното, на мен ми се оплакаха много хора от обслужването на № 10, защото те не са съчленени, фактически са една кола и особено в периода сутрин когато се отива на работа и вечер, когато се връщат хората от работа, в десетката грубо казано е фрашкано. Според мен тук важният въпрос е, не знам кой може да отговори, дали може да ги направим съчленени, да закачим две коли? Кой може да отговори на това, защото ако ние успеем да закачим две коли една за друга това със сигурност ще подобри обслужването и ще качи много хора на трамвая. Защото аз знам за истории, при които хора просто не се качват на трамвая, защото няма къде да влязат.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Той си минава на моята спирка, така че го наблюдавам и извън върховото движение, но този въпрос го бяхме дискутирали преди години отново и тогава експлоатацията на електротранспорта изрази становище, че състоянието на трасето някъде създава проблем за това предложение. Мисля, че го дискутирахме юни миналата година на работна група, ако не се лъжа. Така или иначе ще искаме официално и становището на електротранспорта, защото те се подписват преди извеждането на колите.

Заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: По отношение на скачените трамвайни мотриси има проблем наистина с трасето и там имаше на Електротранспорт едно предписание, което беше за експлоатация в този участък. Но са правени проби с трамвайна мотриси от модела Идикон и в същност това, което може да се направи от страна на комисията е, да се пусне запитване до Столичен автотранспорт могат ли върховите коли на десета трамвайна линия да се поемат от мотриси Идикон, които имат модерна спирачна система, модерно задвижване и нямат проблем с експлоатацията в гората.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря за думата. Това е всъщност една много голяма тема, която постави господин Ставрев и тя е свързано с точно да определим кога са върховите моменти в градския транспорт и забелязваме определени дисбаланси в невърховото време, когато пътуват ученици и хора в смените и работим активно по тези въпроси, предстои внедряване на такива нови разписани в Студентски град и за десетката предлагам да направим и увеличаване на невърховите коли. Аз се водя с градски транспорт от сутрин до вечер и това, което ми прави впечатление на десетката е, че най-много се товари в обедните часове. Така че би могло с минимално увеличаване на пробега на десетката да се запазят по-голям брой коли в обедните часове, което да помогне на извозването на пътниците. Относно марките това е от друга компетенция.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря. Радвам се, че имаме такава аргументирана дискусия. Отново това потвърждава тезата ми, че има нужда от перманентна работна група, има много проблеми за решаване. Един от тях е доброто управление на подвижния състав особено при трамваите, защото в момента според мен не се ползва правилно. Имаме ресурс, за да се ползва по-правилно и по-ефективно, хем на пътниците да им е по-удобно, хем разходите да са по-малки за електротранспорта. На десетката няма лошо да се отразят още коли, но всъщност прави едно друго нещо неприятно впечатление – тук увеличаваме пробега, там увеличаваме пробега, някак си стана, господин Зарков, че само за 173 линия нямаше пробег и това щеше да банкрутира града. Но ето такива случайности често се случват, да , а съжаление.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: На коя тема сме всъщност в момента, защото преливаме?

Аз мисля, че повече от това, което се уточнихме, се разбрахме, че на този етап не можем да направим.

Да отправим питаме към Столичен електротранспорт по отношение на това предложение. За пробега, не забравяйте, че заради ремонта на петицата електротранспорта на годишна база губи пробег от трамваите и то значителен.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин Контрера. Само да дам един пример какво точно имах предвид, не механично да вдигаме коли и да генерираме стотици километри ежедневно, а по-скоро да помислим как да го преразпределим спрямо натоварването и примера ми е с трамвай № 6. Там намалихме интервала от 20 минути, имаше даже и 22 минути в невърха, на 14-15 максимум 16, което струва 41 км. В други ситуации като с 67, където направихме така, че да няма автобуси с угасени лампи, които да гастролират по Симеоновско, а да правят курсовете, намалихме 40 км. С линия 63 направихме ускорение с 10 минути в посока, слава Богу го изпълняват, макар да не са много щастливи всички. Там какво направихме, намалихме със 177 км в празник, а подобрихме драстично условията с още два часа и половина обслужване до Витоша с кръгли часове, стабилно разписание, което хората познават и това е най-важното нещо. Не винаги намаляване на интервал или увеличаване на километри води до положителен ефект, имаме много примери за това.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Изчерпахме ли темата?

.....1:36: Колеги искам да представя една новина от последните часове. В четвъртък като ръководител на един технически екип ще направя тестове на интегрирана пътническа информация в БДЖ, която за първи път ще бъде синхронизирана с информация за транспортни връзки в определени точки с метро и с важни интермодални обекти, като например Автостанция кв. Гара Искър от Столичния градски транспорт.

По темата, за която исках да взема думата по в точка Разни. Като част от Постоянната работна група по системи за пътническа информация няколко писма дойдоха на нашата страница, свързани с едно привидно техническо вероятно недоразумение или недостатък мога да го нарека на таблата новатроник, свързано с изписване на електробусните линии, това са Е184, Е 74 и т.н. Оказа се, че самите табла имат ограничен ресурс в полето за номера на линия, за до 4 символа и когато се изпише ТБ, интервал , Е нещо си, това поле започва да изписва текста на един много бърз и много дразнещ скроул, което веднага се е отразило на гражданското общество и тук предложението ми, което отправих и към господин Дилчев в писмена форма е дал може на тези табла ТБ от

електробусните линии да бъде премахната и всъщност алгоритъма на показване на стане А, както и сега, ТВ, както и сега, ТМ както и сега и Е Електробуси, вместо ТВ Е. Очакваният ефект от това е значително е значително подобряване на качеството на информацията, защото хора със зрителни увреждания казват, че този бърз, той наистина е много бърз този скроул, те почти не могат да го видят.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Заповядай.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря. Искам само да кажа, тоест бихте ли ме подсетили предложението, което искаха да въведат във връзка със заместващ автобус беше ТВ Е нещо си, последният да затвори вратата.

.....: ТВ Е 22 Т.

БОРИС БОНЕВ: Не знам дали тук някой си дава сметка каква простотия е това? Този тип номериране на линии, каквото имаме в София, значи това е електробус, който обаче се движи по тролейбусна линия, ама сега е заместващ. В смисъл това са абсолютни безумия, хората това не ги интересува. Това е буквално същата глупост, която в продължение на години търпяхме с метродиаметрите на Метрополитен. Метродиаметър е техническият термин за направлението. Това, което хората се интересуват, това са линиите, линия 1, 2, 3, 5, 15 и хората не ги интересува дали тази линия се обслужва от електробус, от тролейбус или то нещо друго. Така че по-скоро моя призив е не просто да отпадне част от тези неща, а може би е време за генерално преномериране на част от линиите на София, така че да отпаднат всякакви подобни измишльотини дали е електробус или не е електробус, защото това няма абсолютно никакво значение. Това, което има значение, имаш линия 123, нае откъде до къде, качваш. Какво ще дойде, за да те занесе с тази линия, теб не те интересува никой пътник това не го интересува, това са технически данни, техническа информация за експлоатационните дружества за ЦГМ, вие си ги знаете тези неща. Пълна глупост е и мога а ви гарантирам, че няма никъде град, в който да има подобен тип измишльотини. Ако има някъде въвеждане на букви, то е каквато беше една добра идея от комунизма в България, това е така наречените експресни автобуси и тогава вече има смисъла, кръщаваш го Е 1, Е 2, Е 3 и знаеш, че това са

експресни автобуси и тогава буквата ти носи някаква допълнителна реална информация, която да ти послужи като пътник, а не електробуси или тролейбус или нещо друго. Така че нека това да спре най-сетне.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз не знам защо трябва да е целият този патос. В крайна сметка ние можем да си проучим въпроса и да го правим.

Заповядайте, г-н Евстатиев.

Г-н Евстатиев:

Господин Бонев, искам да Ви допълня, всъщност типа на превозното средство има значение, особено там, където спирката е обща за тролейбус, автобус и трамвай. Примерно имаме такива спирки, които са общи за автобус и трамвай, имаме такива, които са общи за тролейбус и автобус. Ето защо аз по принцип оставам привърженик на идеята типа на идващото превозно средство да се показва, защото имаме спирки, веднага се сещам за бул. Константин Величков, там имаме А 11, но имаме и ТМ 11, така че аз съм против отпадането на типа, но съм за отпадането на служебното ТБ, тъй като това ТБ се появява от начина на отчитане на електробусите в системата АСКУП, тъй като те са прикачени така да се каже условно, господин Дичев ще ме поправи, ако греша, към тролейбусния транспорт и ценово, но технически смятам, че има възможност думата ТБ от таблата да отпадне и ние всъщност да имаме една много добре структурирана информация. Да, хората по принцип не ги интересува дали ида електробус, но е добре да се знае, че тази линия примерно 123 се обслужва от електробус.

Господин Бонев и господин Зографски веднага казвам, защото има ученически автобус на частен превозвач, който се движи, който преминава през колелото, който се разхожда с табели 123, което значело 123 училище ли беше, но той може да ни заблуди.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добре.

Позволете ми тогава на база на тази дискусия да възложим едно проучване, да си направим предложенията, господин Евстатиев, Вие сте готов да дадете конкретни предложения и да го решим този въпрос.

Поради изчерпване на дневния ред, закривам заседанието.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 16.15 часа.

**Йоанна Цанкова-
експерт П**

Изготвил:

**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
