



СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

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

ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ПРОТОКОЛ № 8

от извънредно заседание на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност,
проведено на 10.05.2024 г.,

Днес 10.05.2024 г. в зала 5, ет. 5, ул. "Московска" № 33 се проведе извънредно заседание на
Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност.

Заседанието беше открито от Председателя на Комисията – Иван Таков в 10.15 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че присъстват 13 общински съветници,
поради което заседанието може да бъде проведено. Списъкът на присъстващите членове на комисията
е приложен към протокола – Приложение № 1.

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

Членовете на комисията гласуваха така предложения дневен ред, както следва:

Общо гласували: в т.ч.:	13
За	12
Против	няма
Въздържали се	1

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

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

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

По т. 1 от дневния ред:

Организация на движението в централната градска част на Столична община

Председателят на комисията – Иван Таков: преди да предоставя думата на заместник-кмета на Столична община господин Павлов, който иска да направи отново презентация, на миналото заседание на комисията направи една, сега иска да представи нова презентация. Преди това искам да направя кратка рекапитулация, защото на 22 април 2024 г., се събрахме на комисия и около три часа дискутирахме, дебатирахме, бих казал с един приличен, конструктивен тон и мисля, че всички се обединихме около становището, че първо в комисията трябва да се получат всички документи, свързани с тази реорганизация на движението, именно необходимостта от възлагане за преасфалтиране на булевардите, заповедта за организация на движението, както и всички други релевантни документи. До днес не сме получили нищо в комисията. Да, днес заместник-кметът преди около тридесет минути ми изпрати линк, където всички документи или поне така ми каза, които сме поискали, са качени публично на сайта, за съжаление нямаше време разбира се да се запознаем, както и вие да се запознаете с тях, за това той поиска да направи презентация и да обясни какво се е случило, но е много важно да кажем едно нещо. Извънредно заседание бе свикано: първо, за да имаме достатъчно време да се чуят всички гледни точки, а не само на съветниците, а и на гражданите и нямаше как да не я направим, след като три поредни дни вече виждаме протести от живущите в района на ул. „Фритьоф Нансен“ и бул. „Патриарх Евтимий“.

С изненада вчера разбрах, че се прави и нова организация на движение и по бул. „Скобелев“, много ми се искаше тези неща наистина да се комуникират по-добре и ние да знаем предварително. На 22 април 2024 година ясно ни беше заявено от заместник-кмета по транспорт на Столична община, че е подписана заповед само за ремонт, за подобряване на пътната настилка на бул. „Патриарх Евтимий“ заради недоброто ѝ състояние, за това бяхме поискали и протокол, за да видим защо и какво е било недоброто състояние на тази пътна настилка, защото бих казал, че има доста по-критични точки в града, отколкото асфалта на бул. „Патриарх Евтимий“. Както виждате, бяхме малко подвеждани и се случи една нова организация на движението, за която ние предварително знаехме, но наистина мислехме, че ще се спазва някакъв баланс, тъй като смятам, че на последното заседание на комисията всички се разбрахме до следващата комисия да получим документите и заедно с дирекция „Транспорт“ на Столична община и всички заинтересовани лица да се намери друг по-балансиран подход, който да удовлетворява по един или по друг начин всички заинтересовани страни. Явно политиката „на инат“ продължава. Казвайки това, за да не политизираме нещата първо, ще предоставя думата на заместник-

кмета по транспорт, който иска да направи своята презентация, след това ще имат, разбира се, думата първо общинските съветници и ще чуем всеки един гражданин, който има отношение и има желание да се изкаже по темата. Искам още нещо да добавя, колеги, за да видите всъщност, защо не се подходи правилно. Това са имейлите, получени на имейла на комисията по транспорт за последните няколко дни, за последния ден – стотици.

Г-н Илиян Павлов – зам.-кмет на Столична община: Благодаря, господин Таков, би трябвало да се прочетат всички писма, за да кажем колко се повтарят и т.н. и най-вече колко са „за“ и колко са „против“.

Г-н Таков: Колеги, имам една молба и към общинските съветници най-вече, защото виждам, че те най-много се превъзбуждат в момента и молбата ми е наистина да задържим добрия тон. Моля ви, знаете, че винаги съм държал на това нещо в комисиите и отново ви призовавам, наистина няма да позволим да превърнем нещо толкова важно като тази тема за организация на движението в цирк.

Г-н Павлов: Благодаря, ще започна с това, че документите, които са релевантни към проекта, са качени публично на www.Sofia.bg, така че всеки може да ги разгледа. Документите ги има, публични са, направихме повече от това просто да е публичен процесът, като сме ги предоставили за абсолютно всички. Направил съм една презентация, за да мога да отговоря на въпросите, които излязоха през последната седмица. Да, на предишната комисия отговорих на повечето, които са за проекта и изобщо за цялата идея на това нещо, как следва стратегическите документи, как следва плановете и изобщо всичко, което в град София през годините е било залагано като устройство на улиците. Тук ще обясня повече за темите, които се повдигнаха през седмицата. Нужна е промяна, това е булевард, който 100 % беше ползван само и единствено от автомобили, имаше конфликти, знаете и за велоалеята по тротоара, знаете и за спрелите автомобили и изобщо организацията на този булевард като рингов булевард, този който трябва да провежда транзитния трафик, не беше най-ефективното решение. Кои са документите, които залагат този проект да се случи, може да ги видите, ще ги прочета: Общият устройствен план от 2009 година, в Програмата за развитие на велосипедния транспорт на територията на Столична община е заложено велоалеите да се случат между 2012 и 2015 година, Генералният план за организация на движението от 2011 година залага БУС лентата, Подробният устройствен план през 2014 година, арх. Ян Геел казва със своя доклад през 2017 година, че този план има нужда от реорганизация. Отново в Програмата за развитие в следващия етап, отново се залага велосипедното придвижване. В Плана за устойчива градска мобилност през 2018 година се залагат отново велоалеите и БУС лентите, Визия за София, Програмата за София, всички тези документи, където се споменават булевардите, които претърпяха реорганизация, казват едно единствено нещо, че булевардът не е ефективен по начина, по който е и той трябва да даде алтернатива не само на автомобилите, и както виждате, сме закъснели по абсолютно всички от тях. В Плана за устойчива градска мобилност виждате краткосрочна мярка, трябва да се изпълни до 2020 година, а в момента сме 2024 година., така че сме закъснели. В Генералния план за организация на движение през 2011 година виждате къде са заложени БУС лентите, както и в момента се изпълняват по бул. „Патриарх Евтимий“, както и по бул. „Васил Левски“, където даже знаете, че няма паркиране, тъй като по ринговите булеварди, ако трябва да следваме наредбите, не би

трябвало изобщо да има паркиране. Велоалеите, изброих документите, в които се споменава това трасе, че е нужно и то свързва абсолютно всички съществуващи велосипедни трасета. Краткосрочната мярка за изпълнение отново е 2020 година, закъснение от четири години, това е един цял мандат. Относно градския транспорт. Всички анализи и документи показват, че на градския транспорт трябва да му се дава предимство чрез обособени трасета, така се намалява стресът на шофьорите, довежда до ускоряване и най-вече създаваме един булевард, който наистина служи за превеждането на градския транспорт, защото това е транспортът, който провежда най-много хора през центъра на града. Виждате шест линии, 40 преминавания на час, това са стотици хиляди хора, които ползват градския транспорт, както може да видите всъщност с идеята за ул. „Фритьоф Нансен“ за двупосочното движение там, ако се пусне линията на тролейбусите да минават оттам, както е било планирано и за това е било изградено всъщност, ние можем дори да спестим пари от транспортен пробег годишно и най-вече от човекочаса на хората. В проекта, както вече сте видели от самия булевард, има заложени платформи. Това е стандартно и добре прието решение, което се използва навсякъде в Европа. Идеята е, когато хората се качват в превозните средства, да е на същото ниво, на което и те са, и също така велосипедистите да виждат, че на това място предимството е за пътниците на градския транспорт и може да видите как действа това, когато автобусът спре и велосипедистите трябва да изчакат, качват се и продължават. Има подобно решение на ул. „Алабин“ - автомобилите изчакват трамваите, абсолютно същото е и няма нищо притеснително в платформите. Напротив, даже помагат на всички участници в движението. Ето как се свързват велоалеите само с 2 км., ние свързваме абсолютно всички велосипедни алеи, най-натоварените на бул. „Цар Борис III“, тази по бул. „България“, всичко се свързва в едно, когато се довърши напълно, ще могат да се ползват от всички, които искат да се придвижват с велосипеден транспорт. За пешеходците направихме нови пешеходни пресичания с всички мерки и най-вече да завишаваме пътната безопасност. Имаше нерегламентирани пресичания. Проектът не е просто за паркоместа или за градски транспорт, или за велосипеди, а е и за пешеходците, той е за абсолютно всички, защото градът е на всички и ние трябва да дадем алтернатива на абсолютно всеки начин на придвижване, независимо кой как си избира да го прави. За принципите на проектирането. Спазена е абсолютно цялата нормативна база, знаете за това косо паркиране, това следва наредбата и абсолютно всичко е спазено така, че да се създаде модерна и безопасна градска среда. Изпълняваме си предизборната кампания, почерпен е опит от най-добрите европейски градове с всички елементи на подобни трансформации, защото такива има в другите градове и това е напълно нормален процес и да, в момента може да има някакви сътресения откъм трафик, но това ще се измери, ще се анализира, но е нормално докато хората свикнат с новата организация на движение да има такива моменти, от опита, от примерите в чужбина, такава реорганизация толкова голяма отнема няколко месеца, докато хората свикнат с нея. Как се работи? Работим с рамковите договори с фирмите подизпълнители, те са от четири години, приети са от предишното ръководство, включително цените и условията са абсолютно същите. Няма как да ги променяме, точната сума по проекта мога да ви изредя и това, което като организация налага новият проект, за демаркирането са около 80 хиляди лева, това са прогнозни цени, точният отчет ще го дадем и пак ще го публикуваме публично, веднага след като имаме точните сметки. За демаркиране – 80 хиляди лева, маркиране и пътни знаци – 60 хиляди лева, пътна безопасност и всички мерки, включени това са 200 хиляди лева и платформите 140 хиляди лева, така че около 480

хиляди лева за тази нова организация, включваща булевардите. Как се случи цялото нещо? Ето ви една кратка хронология, коя заповед какво и защо, тук се дава ясна хронология как се е случил самият процес на 18 февруари 2020 година, тогавашният заместник-кмет по транспорт на Столична община, г-н Кръстев възлага на ОП „София проект“ ЕАД да създаде такъв проект. Следват обществени обсъждания, бил е показван от тогавашния кмет и всички останали. В началото на месец април 2024 г. минава съгласуване на проекта с всички представители на комисията, на малка транспортна комисия на 13 април 2024 г. всъщност с тази заповед за СМР, която е за текущите ремонти по булеварда и на 26 април 2024 г. е възложено въвеждането на новата зона. Виждате две различни неща, а самият процес тръгва още от 2020 година. Съгласувателни и изобщо законовата част на този проект, тъй като тук също се появиха много въпроси минава абсолютно нормална процедура, както всеки един друг проект. Няма друг път този проект или който и да е друг да измине. Той трябва да бъде съгласуван и ще ги изредя всички от член на дирекция „Транспорт“, дирекция „Управление и анализ на трафика“, направление „Обществено строителство“, дирекция „Аварийна помощ и превенция“, Столичен инспекторат, НАГ, „ЦГМ“ ЕАД, СДВР, дирекция „Изграждане и ремонт на улична мрежа“, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, дирекция „Поддръжка на улична мрежа“, всяка една институция и структура, която по някакъв начин има общо с този проект е минала съгласувка. Отново ще припомня за хронологията, този проект е представен и през 2020 и 2024 година, през изминалия месец. Общественото обсъждане тогава през 2020 година е събрало 600 положителни становища. Имало е дискусия в район „Средец“, знаете „София избира“, проектът завършва на второ място с 5338 гласа през 2021 година, както и господин Таков показва, имаме над 200 становища към комисия по транспорт от тази седмица.,

Проведе се дискусия между членовете на комисията, общински съветници, представители на дирекция „Транспорт“ на Столична община, г-н Трайчо Трайков – кмет на район „Средец“, г-на Радостина Петрова – външен експерт към ПКТПБ. г-н Венцислав Банчев – представител на две граждански организации и на голяма част от живущите в засегнатия участък, г-жа Вера Стаевска – представител на инициативата „Зелени закони“, г-жа Мария Стоичкова, г-н Крум Миланов, г-н Александър Иванчев, г-н Васил Казаков, г-жа Драгомира Раева, г-н Мирослав Копчев, г-н Веселин Статков, г-жа Стефка Данчовска, г-н Андрей Димитров, г-н Георги Толев, г-н Орлин Тенчев, г-н Иван Петрунов, г-н Христо Статков и много други граждани.

- документите за новата организация на движението по бул. „Патриарх Евтимий“ и ул. „Фритьоф Нансен“ ;
- Бус лентите;
- велоалеите в централната градска част;
- количествено-стойностна сметка на проекта;
- зоната и местата за паркиране;
- разписанията на градския транспорт;
- невъзможността за достъп на линейки;
- нормативни уредби;

- законосъобразност, целесъобразност, икономическа обосновка, безопасност за участниците в движението, естетически качества;
- и много други.

Г-н Таков: Явно протестите ще продължат, не можем да намерим решение, тогава единственото, което ни остава, докато не получим цялата документация и анализа, който сме поискали, уважаеми господин Павлов, и до следващото заседание на комисията е да няма разбирателство и за това бих призовал и аз кметът оттук, докато не се намери адекватно решение и баланс на това, което се случва, както решихме всички заедно на предходната комисия да се върне старата организация на движение, докато не се намери адекватно решение, ако не всичко вече си е за сметка на „Спаси София“, на администрацията на кмета и на заместник-кмета, друго ние не можем да направим, дадохме днес четири часа възможност да се чуят абсолютно всички мнения.

Поради изчерпване на дневния ред в 13.55 часа председателят закри заседанието на комисията.

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

Председател на Постоянната комисия
по транспорт и пътна безопасност Иван Таков
[име, фамилия]

14.05.2024 г.

[дата на подписване]

Зам.председател на Постоянната
комисия по транспорт и пътна
безопасност Андрей Зографски
[име, фамилия]

14.05.2024 г.

[дата на подписване]

Зам.председател на Постоянната
комисия по транспорт и пътна
безопасност Карлос Контрера
[име, фамилия]

14.05.2024 г.

[дата на подписване]