



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 96

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 28 ноември 2022 г.

Днес, 28 ноември 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 в залата присъстват 7 общински съветници, така че е налице кворум. 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.

Имате проект за дневен ред, който съдържа шест точки и една допълнителна.

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

Режим на гласуване по дневния ред.

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

Общо гласували:	6
в т.ч.:	
За	6
Против	няма
Въздържали се	няма

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Комисията приема предложения дневен ред.

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ТД26-11086/1/20.10.2022 г. относно приемане на Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на СО.

Становище с вх. № СОА22-ВК66-11833/11.10.22г. относно горещитирания доклад, с вносител Борис Бонев-общински съветник

Писмо с вх. № СОА22-ВК66-4010/1/21.11.22г. относно нов проект на решение към горещитирания доклад, с вносителите група общински съветници.

Вносителите: Зафир Зарков, Прошко Прошков, Лорита Радева, Анна Стойкова, Симеон Колев, Димитър Вучев, Радослав Абрашев- общински съветници.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, към доклада в хода на многократното му разглеждане са постъпили първо, становище от общинския съветник Борис Бонев от 11 октомври 2022 година, и писмо с нов проект за решение от група общински съветници от 21 ноември 2022 година. Тъй като многократно сме дискутирали темата, ще помоля новият проект за решение да бъде представен, както и да се маркират промените в него.

Заповядайте, господин Зарков по новия проект за решение.

Господин Симеон Ставрев се присъединява към работата на комисията, което ще бъде отбелязано в протокола.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, колеги знаете, че този доклад отдавна дискутираме смисълът и неговото значение за нашия град, но тъй като многократно сме го правили ще пристъпя директно към това, което вследствие на разговори, вследствие на постъпилите включително и становища от колегата Бонев и с разговори на представителите на „Демократична България“ относно техните предложения за корекции на доклада във финален вариант, като вносителите приехме, а дори част от нас се и подписаха съвместно с други колеги членове на Общинския съвет за предложения за изменение и допълнение на Наредбата за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферата на територията на Столична община.

По същество в § 1, чл. 3 от предложения проект на наредба предлагаме следните изменения и допълнения.

Първо, в ал. 5 след думите „жилищен имот“ се добави израза „до 2 автомобила на обособен имот“, това е продиктувано от необходимостта всъщност или по-скоро от пропуск може да се тълкува, че няма изрично

изискване за максимален брой автомобили, които могат да бъдат допускани в жилищните зони за регистриране и свободно придвижване в ниско емисионните зони по време на тяхното действие. Аналогично с платените зони за паркиране и стикерите, които се издават, които са до два приемаме същото ограничение.

Второ, в ал. 7 след думите „Център за градска мобилност“ ЕАД“ разпоредбата се изменя както следва: /По образец съгласно приложение № 1 или по електронен път, за срок до две години към което следва да бъдат приложени следните документи/ и продължава текста, както е, като тук имаме допълнение, двата варианта и по електронен път, и по образец от приложение № 1 и този срок до е до 2 години, това се отнася до времето, за което важи разрешението на живущите и техните автомобили да влизат и излизат от зоната по време на действието ѝ.

Трето, в ал. 7, т. 1 след думите „копие и оригинал“ се добавя изразът „При необходимост“ същото се отнася и в ал. 7, т. 2 и т. 3.

Ал. 9, придобива следната редакция: „Във всеки случай на преминаване и движение в определените зони с ниски емисии на вредни вещества лицата по ал. 8, подават заявление на хартиен носител или по електронен път по реда предвиден в Закона за електронното управление до Центъра за градска мобилност, съгласно образец и в него се посочва номер на карта за паркирана на места определени за превозни средства обслужващи хора с трайни увреждания и използване на улеснението при паркиране.

Тук един специфичен режим относно хората в неравностойно положение свързан с това, че колеги знаете, че всъщност картите се издават индивидуално и гражданите, които имат такива карти на практика могат в различно време с различен автомобил да се наложи да се придвижват до болнични и социални заведения, именно поради тази причина се предвижда и този само уведомителен режим защото иначе най-малко така да се каже превенцията върху това да се злоупотребява с това би била налице в сериозен мащаб и би било до някаква степен дори обезсмислило рестриктивният режим на тези зони, които имат своите цели относно честотата на атмосферния въздух

и за това е необходимо да бъде и подавано такова своевременно уведомление за автомобила, с който това лице ще се придвижва.

В § 2, чл. 9, ал. 1 от предложениния проект на наредба, са направени изменения свързани с по-пунктуалното изброяване на големия ринг, като тук мисля, че беше пропуснат един булевард, което сега е допълнено от същия този ринг.

В § 3, чл. 11 от предложениния проект се правят следните изменения, а именно първо в чл. 11, ал. 1 след изреча „календарна година“ да се добави изразът „съгласно приложение № 3“, в ал. 1, т. 1 изразът „считано от 1 декември 202 година“, се заменя с изреча „считано от 1 януари 2023 година“. Тук сами разбирате, че това касае всъщност функционирането на тази зона, колкото и да имахме доброто желание да започне да функционира още от тази година и от този декември, както се очертава самото приемане на наредбата ще се случи в средата на месец декември, което до голяма степен не дава възможност и на необходимата кампания гражданите достатъчно да бъдат своевременно информирани и уведомени за този нов вид политика с ниско емисионните зони и за това променяме срока на влизане в сила от 1 декември 2023 година.

В ал. 1, т. 1 изразът „считано от 1 декември 2025 година“ се променя на „считано от 1 декември 2024 година“, тук имаме изтегляне с една година на автомобилите от екологичен клас втори, които да засегнат малкия ринг, иначе казано вместо от 2025 година, тяхното ограничение се намалява с една година и влиза в сила от 2024 година.

Отново в ал. 1, т. 2 изреча „считано от 1 декември 2028 година“ се променя „считано от 1 декември 2027 година“ и това касае влизането на големия ринг.

В § 4, чл. 13 от предложениния проект за Наредба се правят следните изменения, именно в т. 3 изразът „приложение № 3“ се заменя с изреча „приложение № 4“ продиктувано от добавянето на графични карти, които показват обхвата на съответните рингове.

В точка 2, изреча „считано от 1 януари 2030 година“ се заменя както следва „считано от 1 януари 2029 година“. Тук в екологичното направление, след

проведени разговори с колеги се прие, че въвеждането на зона така да се каже свободна от тези, които потребяват емитирани така да се каже от печките на твърдо гориво, да не е от 2030 година, а да се изтекли срокът с една година напред.

В Преходните и заключителните разпоредби § 6, приложение № 1 към чл. 3, ал. 7 се прави следното изменение, а именно заличава се текстът „известно ми е, че за неверни данни посочени в тази декларация нося наказателна отговорност по чл. 313 от НК“ .

В § 7, в приложения № 2 към чл. 3, ал. 9 се правят следните изменения.

Първо, създава се следният текст: „Номер на карта за паркиране на места определени за превозни средства обслужващи хора с трайни увреждания и използвано улеснение за паркиране“.

В точка 2 се заличава текстът, че се задължава да се уведоми Центърът за градска мобилност при промяна на обстоятелствата, които дават правото на преминаване на движението за определени зони с ниски емисии на вредни вещества от съответната екологична група на моторно превозно средство в седемдневен срок.

Трето, заличава се текстът „Известно ми е, че за неверни данни посочени в декларация по чл. 313 от НК“.

В § 8, създават се нови приложения № 3 към чл. 11, ал. 1 със следното съдържание: „което е графична карта съответно на двата ринга“.

В § 2, след израза „както и на основание“ се записва „чл. 8 от Закона за нормативните актове и съответните членове от Закона за местното самоуправление и местната администрация“.

В § 10, с който в § 3 от предложението се правят измененията.

Ал. 2 се заличава, досегашната ал. 3 става съответно ал. 2 и става въпрос само за преномериране.

Подписано е от Георгиев, Зарков, Стефанова, Стойкова, Георгиева, Димитров и Стаматов.

Това са измененията, които приехме.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Беше представено предложение с вносителите председателя на СОС – Георги Георгиев, господин Зафир Зарков – зам.-председател на Комисията по транспорт, госпожа Грети Стефанова – председател на групата на „Демократична България“, госпожа Анна Стойкова – член на Комисията по екология, госпожа Марта Георгиева – член на Комисията по екология, господин Бойко Димитров – член на Комисията по финанси и господин Диян Стаматов – председател на групата на ГЕРБ в СОС.

Има ли други изказвания по новия проект за решение с измененията.

Господин Бонев, имате думата.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, понеже това вече го обсъждаме наистина за пореден път няма да влизам в подробности за моите колебания относно екологичния ефект на тази наредба в този вид.

Искам да обърна внимание на няколко неща. Твърди се, че по мое предложение в ал. 7 в различните точки по отношение на предоставянето на копия и оригинал за справка е добавен изразът „при необходимост“.

Обръщам внимание, че когато няма дефиниция какво налага някаква необходимост и се използва този израз „при необходимост“ означава, че всъщност всеки един служител на Центъра за градска мобилност може напълно субективно да прецени дали да поиска документите в оригинал за справка. Това е проблем, защото всъщност всяко едно общуване с администрацията, в която на администрацията и се дава възможност за субективно тълкуване е нова вратичка за корупционна дейност. Тази корупционна дейност в този случай може да е минимална, може да е както се казва за 20 лева или за 50 лева, но я отваряме. Защото аз не виждам на какви обективни основания ще се твърди, че нещо е необходимо и кога не е необходимо и затова в становището, което съм дал ясно съм написал, че трябва да се следва Закона за електронното управление, където в чл. 20 са описани методите, по които се подават документи и как се удостоверява тяхната истинност.

Също така обръщам внимание, че в ал. 9, където е направена редакция спрямо първоначалната версия на доклада отново караме гражданите да правят двойна работа за нещо, с което ЦГМ вече разполага като информация. Става

въпрос за тези лица, които имат издаден стикер за паркиране, че трябва специално да се изпрати нов документ, заявление на хартиен носител или на електронен носител, за да може ЦГМ да удостовери, че има такъв стикер за паркиране и на база на този стикер за паркиране да им бъде позволено да минават през зоните. Това е абсурдно при положение, че ЦГМ разполага с информация за това кой автомобил, с кой регистрационен номер има издаден валиден стикер за паркиране в синя или в зелена зона, е напълно логично това нещо автоматично като данни да бъде дадено на системата, която ще определя дали някой има право да влиза в ниско емисионната зона или не, и дотам а не човек проактивно да се налага да подава поредно заявление, пореден документ.

Не съм сигурен честно казано, че така написана тази наредба отговаря на Стратегията на Столична община за дигитализация, за намаляване на административната тежест даже бих казал точно обратното.

Също така обръщам внимание, че по отношение на ринговете, тоест на зоните продължава да стои въпроса с факта, че те са определени не на база експертно становище, а на база монтирана техника и едва след това всъщност е станало съгласуването с вече монтираните камери и техники, така че моля да отпадне от аргументацията този аргумент, че това е по искане на експерти, защото пак казвам камерите бяха поставени преди да има становище на експерти, къде да бъдат поставени камерите.

Последно, смятам че е изключително важно предвид отсрочката, която беше направена Столична община и може би това е работа на нашата Комисия по транспорт, да бъде накарана да предостави публичен план, за това хората които ще попаднат под удара, под влиянието на тази наредба какви са алтернативите, които им се предлагат с градски транспорт, с велосипеден транспорт или ходене пеша. Това включва да бъде направена анкета тези, които са в най-ниската категория и ще бъдат засегнати откъде докъде пътуват, къде живеят и на база на събирането на тези данни Столична община да предложи или да каже, че всичко е наред и ще се справят със сегашното състояние на градския транспорт, велосипедната мрежа или пешеходната мрежа, но ако не, да предложи конкретни мерки, които всъщност да облекчат тези хора. защото е повече от

явно, че с тази наредба в този ѝ вид се наказват най-бедните хора в нашето общество, не се наказват тези с най-замърсяващите реално и мощни автомобили, а най-бедните, тези, които са си купили най-старите възможни, колкото да имат някакъв автомобил и да се придвижват. Така че смятам, че отговорното политическо действие е след като се приеме тази наредба, да се направи и втората стъпка, която е какво правим за тези хора, как осигуряваме, как гарантираме, че тяхното качество на живот, което презумираме, че и в момента не е особено високо, няма да се влоши допълнително и това да не бъде, разбира се, за сметка на здравето на всички останали. Тоест не противопоставям едното на другото, а казвам, че трябва да има и подобен план, който дори не се споменава в цялата аргументация на доклада в този момент.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Зафир Зарков – реплика.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Колегата Бонев може би не е разбрал някои от членовете, които ще се коригират, защото неправилно тълкува някои от тях.

На първо място, да започнем с корупционните практики. Не знам как ги видяхте, колега Бонев, изобщо да има такива. Много странен начин на мислене при положение, че тези документи биха се изисквали само и единствено от страна на Центъра за градска мобилност при съмнение за някакви нередовности в документите. Няма логична причина служителите на Центъра за градска мобилност да поискат допълнително документи, те да им бъдат предоставени, пък затова, видите ли, някакви пари да дадат. Изключително нелогично даже и като начин на мислене. Така че има такива случаи. Има случаи за подправка на лични карти на подправяне, на нотариални актове и, разбира се, когато служителите на ЦГМ се усъмнят в електронно подаваните и сканирани такива документи, напълно нормално е да предвидим необходимата процедура, да бъдат изискани оригиналите на тези документи за сверка, за да се избегнат злоупотребите, каквито, за съжаление, са не един и два случая по отношение на

стикерите за локално платено паркиране. Толкова по прозрението за някакъв вид корупция в тази посока.

На следващо място, ринговете са определени - точно обратното твърдя, а именно, на експертните становища на участващите, включително и от академичните среди хора и учени, които определиха тези зони като първоначален вариант и камери има много повече поставени в града или, най-малкото, не е проблемът ако е било необходимо да се изместят от няколко кръстовища камерите, това да бъде свършено, стига това да довежда до различното виждане, което вие имате за обхвата на тези нискоемисионни зони. Към този етап това, на което сме се базирали и ние, е на експертното мнение на хората, които се занимават с това и затова сме определили тези рингове.

Относно констатацията Ви и в началото започнах, че може би не сте разбрали всъщност смисъла, изискват се на живущите нови заявления само в случай, че те нямат издадени винетни стикери за локално платено паркиране. Точно обратното, на живущите с издадени не се изисква повторна регистрация, а се изисква само за – има такива случаи, макар и рядко, - на граждани, които притежават и гаражи, паркоместа и други такива места, където те позиционират своите автомобили и към този момент не им е необходимо издаването на стикер за локално платено паркиране, с което системата няма как да ги знае, че техните автомобили домуват в съответната зона или дали изобщо имат желание, този автомобил дали домува изобщо в зоните, които попадат в нискоемисионната зона. Това налага именно в този случай те да подадат заявления и не касае по никакъв начин хората, които Вие визирахте.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли други реплики към господин Бонев? Не виждам. Заповядайте за дуплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Сам казахте, че изискването за документите ще бъде тогава, когато се проявят съмнения за тяхната истинност и споменахте подправени лични карти, подправени нотариални актове. Ето, давам ви пример, подавате си документите, служителят установява, че имате подправена лична карта, иска Ви ги за справка.

Вие отивате с подправената лична карта и казвате: Ето ти 50 лв., за да може тази подправена лична карта във вашата система да си влезе като неподправена лична карта, а аз да получа възможността да преминавам през зоната за ниски емисии, въпреки че нямам право на това.

Така че хайде да не се правим на наивници какви могат да бъдат възможностите за корупционни практики в момента, в който се даде възможност в една административна процедура да има субективен фактор. Защото субективният фактор при необходимост или при съмнение е очевиден. Единственият начин Вие да ме убедите в противното е да кажете: Тогава ще се разпише процедура с някакви чекове, които когато има изпълнените условия 1, 2, 3, 4, 5, 6, това е достатъчно да се твърди, че има съмнение. Затова служителят е длъжен ако тези условия са изпълнени, да поиска нещото за справка. Но ето така, просто да си запишем как на основание на съмнението на служителя – ами може служителят да е в лошо настроение днес и да ги вика всичките, нали? И понеже няма процедура, понеже няма контрол на какво основание се прави това нещо, никой не може да го спре, никой не може да го накаже, защото той ще каже: Аз имах съмнения. – На какво ти се основават съмненията? – Еми, имах съмнения.

Така че очевидно е, че това не е помислено, очевидно е, че отваря тази възможност. Може да са един или два случая годишно, но просто ги отваряте като възможност в момента да се случат.

Нещо друго, на което искам да обърна внимание. Не разбрах дали това нещо се е случило или се предвижда да се случи, но след като ще се подават все пак електронни формуляри до Центъра за градска мобилност, в закона, както казах, ясно е записано как се прави това нещо и Центърът за градска мобилност следва да има и профил в системата за сигурно електронна връчване. Така че моят призив е чрез становище на комисията Центърът за градска мобилност да бъдат накарани да си направят подобен профил и чрез тази система за сигурно електронно връчване да се изпращат всякакви документации и кореспонденции с ЦГМ.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли други изказвания, колеги?
Архитект Игнатов, заповядайте.

АРХ. ИГНАТОВ: Колеги, тази наредба за всички нас е ясно, че е частично решение, дори да не кажем, поне в моите очи изглежда, да не кажа фалшиво за момента, но неизпълнимо. Имам въпрос към вносителите кой ще прилага всъщност тази наредба в действие, кой ще глобява хората, кой ще издава глобите, актове или каквото трябва, за да действа тя. Защото ако тя не се прилага по някакъв начин, тя няма да работи. Примерно, може би е странен факт, но ако проверите в Google maps, най-краткият маршрут Пловдив-Калотина минава по жълтите павета и хората, които минават примерно от Пловдив с кола, която не би трябвало да влиза в тези зони, каква ще го глобите и кой ще съставя тези актове и какви ще бъдат прогнозните приходи в бюджета на общината. Това ме интересува чисто практически, за да работи по някакъв начин тази система.

Втори въпрос: имаме ли от тази година вече, която измина, работа на камерите по ринговете, имаме ли някаква статистика все пак от микса на автомобили? По евро рейтинг колко коли от дадена група влизат в тези рингове, за да знаем приблизително обхвата на засегнатите хора и съответно намалените емисии, към които се стремим, за да знаем просто какъв ще бъде реалният ефект от наредба та при нейното стриктно прилагане, разбира се, ако имаме, това е по точка 1, по първия ми въпрос.

Трето, това е обсъждано в миналото, но все пак да напомня. Смятам, че начинът на сегрегиране на автомобилите по година на производство не решава напълно проблема със замърсяването, тъй като има, и всички от нас ги виждат, много некоректни шофьори и това трябва да бъде отправено към Контрол на годишните технически прегледи в София. Има много некоректни шофьори, особено през последната година и последните месеци, откакто поскъпнаха горивата, които си изрязват филтрите, за да намалят разхода на колите и за тях остава димна завеса. Днес буквално на идване видях такива коли. Да не говорим за бусовете, които въобще нямат филтри, а за камионите – там е съвсем отделна тема, също много тежка.

Така че моля да ми отговорите на първите два въпроса поне за това, който ще я прилага и това, което казах.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков за реплика, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Искрено се надявам, господин Игнатов, да не си е мислил наистина, а по-скоро да ни провокира да му обясним, да не си е мислил наистина, че се прави наредба, която не е ясно как ще се контролира, защото всички знаем, че ако няма контрол в един нормативен акт, той е мъртвороден.

На първо място, само преди две години, колеги, отново разказа с група колеги дори бродихме по Народното събрание с идеята да създадем нормативната възможност общините в България да могат да спират определени типове автомобили и в случая по определен екологичен критерий.

На второ място, важно бе да се направи съответната екологична категоризация на автомобилите не в София, а в България, за да може да има ефективен контрол и обективни критерии, на които да се базират общините в България и да осъществяват съответно своята политика в тази посока. И двете неща се случиха около 2020 година, пролетта на 2020 г., като годишните технически прегледи и категоризирането на автомобилите стартира от миналата година юли месец и към юли месец тази година вече имаме 99,9% автомобили, категоризирани със съответната екокатегория, приета от Националната нормативна база, а именно в Наредбата за годишните технически прегледи, казано накратко, по предложение на Министерство на транспорта.

Кой ще контролира в Закона за чистотата на атмосферния въздух? Достатъчно ясно арх. Игнатов е записано. Контролира се от кметовете на общини, както контролират за всичко останало и могат да налагат санкции, съответно и от „Пътна полиция“ и МВР. Тъй като в София, отново ще кажа, имаме дефицит относно работата и дейността на „Пътна полиция“, което сме констатирани многократно в тази комисия, разчитаме, естествено, основно на

нашите възможности. Именно поради тази причина са тези камери, които имат за цел да могат да разчитат. Те могат да разчитат държавните контролни номера. Това се случва и в последствие, както знаете. По този начин съответно със съответната еко категория се регистрират нарушителите, които навлизат в съответната зона и по съответния ред в Административно-процесуалния кодекс има предвиден ред, по който тези нарушения се установяват, след което се връчват и съответните наказателни постановления.

Глобата, за ваша информация, е предвидена отново в Закона за чистотата на атмосферния въздух. Тя предвижда, по мой спомен, от 50 до 500 лв. за физическите лица и за юридическите от 200 до 1000. Разбира се, в най-общия случай на практика говорим за глоба от 50 лева, стига да не е някой рецидивист, който всеки ден е решил да нарушава правилника, защото всеки от нас ако е кмет и ако някой е решил, че ще го прави напук с димящия си автомобил, най-вероятно ще наложи по-висока санкция, а както ви казах, тя е в размер до 500 лв., по спомен. Това е относно кой ще контролира.

Бройките на автомобилите сме ги коментирали. Екологична група 1 по национални статистически данни всъщност обхваща - за страната са около 31-32% от парка на леки автомобили. За София поради стандарта, според който със сигурност икономическата ситуация е по-висока, този процент е по-нисък, което означава, че могат да бъдат засегнати около 120 000 автомобила. На база на анализи, които се базират чисто на предположения от тези, които са в активно движение, засегнатите реално шофьори, които биха преминавали през центъра, са от порядъка на може би 50-60 хиляди, като тук държа да подчертая, че това е на база на предположения, които са направени съответно от работната група и дирекцията, която има това видеонаблюдение, което към момента се извършва отново от страна на Столична община.

Това, че Гугъл мап го дава като най-късо разстояние, това безспорно е така, но също така Гугъл мап никога не би го дал като маршрут, ако факторът време, който е най-важен може би, би бил заложен при използването на това приложение и тук има важния момент, че именно поради настояването на Столична община автомобилите в България да имат някаква категоризация,

която да дава яснота всеки автомобил каква екологична група е, това ще позволи да бъдат санкционирани автомобили, които не са само и единствено със Софийска регистрация, а и всички останали автомобили от страната, които преминават през този период през централната градска част.

Чужбина е по-сложен вариант, безспорно. Силно се надявам, че това трябва да остане като една въпросителна в този случай, защото за номерата от чужбина се предвижда за да може да се прави регистрация по постоянно пребиваващи, а тези, които преминават, голям проблем би било налагането на санкцията, както сам бихте се досетили, с оглед след един час напускане на територията на Република България.

Те са реплики, но всъщност трябва да си изясняваме някои съществени въпроси, защото имаше и твърдение, че това не решава проблемите в София. Не знам на какво се базира. Пак отново ще подчертая, включително и екологичните организации, които професионално се занимават с тази проблематика, настояват, че това е работеща мярка, включително че тя би допринесла за подобряване на качеството на атмосферния въздух, така както се случва в над 300 града на Европа вече. Само докато си говорим година и половина с вас за въвеждането на нискоемисионните зони, градовете в Европа от 200 станаха 300, които имат такива и подобни такива мерки, включително може и такси и други възможности, свързани с ограничаването на движението на автомобилите, които зад тях оставят черни кълба дим.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Искате ли дуплика, архитект Игнатов?

Няма да Ви торможим Има ли други изказвания от съветници? Няма. В такъв случай и аз ще направя един коментар.

Припомням, че разглеждаме общ проект за решение между групите на ГЕРБ и „Демократична България“, като направените предложения всъщност основно изменят сроковете, в които да се въведат така наречените нискоемисионни зони. Аз ще ви обърна внимание, че самият обхват на зоните по никакъв начин не кореспондира с декларираните стремежи, защото вие хубаво ще забраните движението в малкия ринг по булевард „Васил Левски“, но китната улица „Любен Каравелов“ ще се превърна в една непрекъснато задръствана

пътна артерия и ви уверявам, че ако не аз, то част от съседите бурно ще се чудят и протестират защо целият трафик не минава по булеварда, а тръгва по една малка квартална улица.

Този проблем се появи като паразитен трафик навсякъде по големите булеварди, където започва да се прилага ограничението за зони с ниски емисии, що касае автомобилния трафик и аз и с новия проект на решение не виждам това как ще бъде решено. Г-н Бонев каза, че това решение наказвало най-бедните. Освен тях, то наказва всички, на които държавата допуска да се продават автомобили, без значение от тяхната категория и в същото време ви забранява тук-там да ги използвате. То е същото като с казуса с пиротехниката, който разглеждахме в общинския съвет. Държавата е разрешила безконтролна употреба, след което някой друг решава, че това не му харесва и ще се опитва да го решава по други пътища. Според мен, развоят и финалът на тази наредба е, че тя едва ли в този си вид ще работи, но, разбира се, нищо не пречи да пробвате.

Това, което на мен ми липсва, мисля, че и някой друг го каза, е обхватът на засегнатите лица, защото самата зона за ниски емисии не засяга само живущите под някаква форма, а засяга и всички, които по една или друга работа от София или извън София преминават и в момента през тези пътни артерии. Което означава, че, тъй като говорим за нормативен акт, най-вероятно при един съдебен контрол ще се окаже, че има порок още в подготовката и общественото обсъждане на тази наредба. Лично аз едва ли ще я подкрепя, тъй като, според мен, тя не решава, що се касае до трафика особено проблемите. Даже по-лошо, в някои части на града ще доведе до още по-големи и нови задръствания там, където не е имало такива. Примера с „Любен Каравелов“ няма да ви го давам за трети път.

Благодаря ви.

Господин Зарков, след него господин Паргов.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Контрера, разбирам принципната Ви позиция изобщо по политиката на нискоемисионни зони, но в крайна сметка трябва да си даваме сметка, че има някакви приоритети, които трябва да се опитваме да ги следваме и ако трябва да съм честен, за мен приоритетът с

чистотата на атмосферния въздух по един или друг начин допринесе по начин, включително и с такива рестриктивни мерки за граждани, които се движат с такива автомобили и трябва да има механизми, по които те да бъдат демотивирани да ги използват.

Не съм съгласен и с това, че целият трафик ще премине по един улици, защото, на първо място, говорим не за целия трафик, а за по-малко от една четвърт от автомобилите, които евентуално биха могли да преминат и за една конкретна улица най-вероятно ако има такъв паразитен трафик, би се отразило в няколко автомобила в денонощието.

От друга страна, не бива да забравяме, че само три години, а ко не се лъжа, след това ще влезе в действие и голямата зона. Тогава „Любен Каравелов“ и други такива улици след придобиването на съответните навици у гражданите, със сигурност вече няма да представляват такъв проблем с т. нар. паразитен трафик.

Друго предложение - няма да се прехвърлят, защото колкото по-голям става този ринг, толкова по-важно е да демотивираме изобщо хората с димящи автомобили да се придвижват в центъра на града, защото все пак все още си мисля, а и много от вас на висок глас коментират данните за замърсяването на въздуха и, видите ли, колко пострадали има от това и умрели, а в същото време, когато има мерки, които имат за цел - не за вас, аз затова Ви казах за други колеги, в същото време обаче когато има мерки, които могат да доведат до това, на първо място чрез този вид рестрикция тези хора или част от тях ако щете, да предпочетат да ползват градския транспорт, за който ние всъщност ние тук имаме сериозна отговорност, а други във времето да се преориентират най-малкото към автомобили, които не бълват отзад такива кълба дим, или ако не могат да си ги позволят, в крайна сметка автомобилът не е даденост. В крайна сметка който не може, има достатъчно обществен транспорт, за да се придвижи в града, колкото и непопулистко да звучи това. Но все пак смятам, че когато има въпрос между кълба дим и здраве, аз лично избирам здравето.

На финала, от друга страна, този документ отдавна се работи. Предложенията, които бяха предоставени, ние сме ги отразили по един или друг

начин. До този момент друго предложение в тази посока и в тази добра практика не е внесено и не е разгледано.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Калоян Паргов, реплика.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Всъщност ползвам формата на реплика, за да се солидаризирам с Вас, господин Контрера.

Предполагам, че неслучайно, не заради периферното зрение, но ми дадохте, за да отговоря г-н Зарков, да приключим. Подозирам Ви все пак в това.

Що се отнася до аргументите в тази наредба, със сигурност звучат правдоподобно, но от гледна точка на спецификата на времето, в което живеем, считам, че има все още какво да се желае, за да не остане просто на хартия както обикновено, тъй като де факто ние зависим от състоянието на зимата, а не от положените мерки и условия, да си го кажем честно, колеги, поне тук в комисия. В зала може да говорим всякакви работи, защото слушаме и кмета на София, който се хвали с определени постижения, което си е по-скоро Божие провидение и намеса, отколкото някакви наши чисто човешки условия, които сме положили.

Прав сте, господин Зарков, с аргумента за бедността, защото едва ли хората във времето, в което живеем, си правят правилно сметката, че ще им излезе по-евтино с градския транспорт, отколкото да сипят малко нафта или бензин в колата, за да се придвижат, или пък газ или метан. От тази гледна точка е така защото българинът има две водещи правила в живота – да не се мине и да не изстине. От тази гледна точка не трябва да подценяваме неговата интелигентност, но от гледна точка на така поставените неща чисто и просто отговаряйки или избягвайки процедурата по наказание от Европейската комисия, считам, че тя няма да избегнем наказанието заради това, че имаме някакви нормативни актове и сме взели някакви уж на хартия мерки, а по-скоро ще гледа нашите резултати. И дай Боже да не се окаже прав в това, което ще кажа сега – така, както през 2017 г. групата на БСП постави в центъра този въпрос, той стана общ по отношение на търсенето на мерки и консенсус. Къса Ви е паметта, г-н Зарков, просто Ви напомням, че януари – февруари по време на бюджетната процедура това беше водеща тема, която поставихме социалистите и се радвам,

че тя стана - аз казах, че тази реплика няма да е към Вас, г-н Контрера, просто се възползвах процедурно. Завърших.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Под формата на съвсем кратка дуплика, след двете ми отправени реплики. Пожеланията винаги са хубаво нещо, но практиката на същите тези европейски градове, които се удавиха в рестрикции в последните три десетилетия не показва да са минали с лъвски скокове напред, особено за град като София, където основният проблем е битовото отопление, как точно ще подобрим чистотата на въздуха, като накажем широки слоеве от населението и стигнем до хипотеза, в която държавата, пак ще повторя, дава право да се продават тези стари или употребявани автомобили и в същото време избирателно се казва къде те могат да бъдат управлявани.

Още по-големият проблем е свързан с техническата пригодност, включително и на автомобили евро 6 и дали това, което пише на стикерчето на предното стъкло отговаря на емисиите, които се отделят от конкретното превозно средство. Тъй като всички сме били на технически прегледи в България и сме наблюдавали процеса, отговорът е: не.

Тук се поде темата за катализаторите, не за филтрите. Мога да ви уверя, че при лоша поддръжка и автомобила евро 6 може да бъде с доста по-високи емисии от тези, които по техническа документация би трябвало да извършва, само че формално той ще отговаря на изискванията да се движи по улиците и да продължава да пуши и ние по никакъв начин ако не бъде решен проблемът с техническите прегледи, няма как да въздействаме.

Друг е въпросът дали тази измислица с евро категориите беше най-правилното законодателно решение, но не тук е мястото за подобен разговор. И все пак очевидно се разделяме парадоксално на две групи. Едната група са които смятат, че тази стрелба в тъмното трябва да бъде проведена и другите, които сме доста по-скептични и консервативни и не сме уверени, че този доклад ще създаде повече предимства, отколкото поражения ще нанесе.

Благодаря.

Господин Зографски, заповадяйте.

ЗОГРАФСКИ: Ето, веднага ще ви дам възможност, като ви питам, преди моето изказване, ще помоля за отговор на въпроса, понеже сте прав, че законът вменява на кметовете да организират контрола. Може ли да кажете коя общинска институция ще бъде натоварена с този контрол от страна на кмета на Столична община? Заповядайте за реплика. Аз се надявам, че след това ще мога на база на отговора ще мога да направя изказване.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Искам да взема съвсем сериозно отношение по темата с катализатора и евро стандарти и т. н, защото наистина бе засегнат и от арх. Игнатов, но нека да оставя така.

От дискусиите, които сме имали с Министерство на транспорта и ние като физически лица, когато сме минавали на прегледи, знаем, че този тип процедура е от изключително значение не само за екологичността на нашите автомобили, а дори е свързано и с пътната безопасност. С инициативата от Столична община, която подехме с категоризирането на автомобилите, на първо място бе водена от това, че над 35-40 % от автомобилите в България всъщност в „Пътна полиция“ не са регистрирани със съответни евро стандарт, на първо място.

На второ място, ние като работна група - не мислете, че вие сте се сетили - установихме и порока, който може особено в България да го има, именно с премахването на катализатори и друг вид устройства, които имат отношение към отделените от съответния автомобил газове. Именно поради тази причина от Министерство на транспорта, тъй като ние не може да му нареждаме, с молба се отправихме, за да реши и да изправи тези два проблема, които стоят пред София като град, който има нужда от такъв вид политики и предложението и решението, което бе дадено от министерството е това, което е. Ние не можем да влияем на този процес, тъй като той е на национално ниво и министерството, естествено, каквото е сметнало за необходимо и правилно, е направило. Но това уверение, което получихме към този момент е, че тази система има сериозна нужда от реформи, които във времето са се провеждали по един или друг начин и аз съм склонен да се съглася с тях, защото този тип годишни технически прегледи в

България е един от рекордьорите по време за провеждане. От системата, която всъщност прави мониторинг на прегледите, имаме прегледи за шест минути. Ако някой ми обясни каква може да се установи техническата пригодност на един автомобил за шест минути в пункт за годишен технически преглед, както се казва, браво!

На второ място се оказва, че има автомобили, които не се намират на територията на страната, а също преминават годишни технически прегледи. Това как се случва и аз не знам.

Смея да твърдя, че нашата инициатива допринесе за подобряване на качеството на извършването прегледи в пунктовете за годишни технически прегледи поради простата причина, че именно тази категоризация изисква вече директна връзка със сървъри на министерството при провеждането на тези прегледи. Това до голяма степен най-малкото кара пунктовете автомобилите да са в необходимото технологично време за извършването на такъв преглед. Оставям настрана факта, че вече знаете, че от известно време не може да се извърши годишен технически преглед, без да сте си платили данъка, към Столична община в случая, нещо, което само до преди няколко години бе много елегантно заобикаляно и по пунктовете се преглеждаха коли на общо основание, без дори да са си платили данъка към Столична община и така си караха с години.

По-важното е от последни разговори, които съм имал и което за нас важно като хора, ангажирани с тази проблематика е, че се предвижда допълнително надграждане на тези прегледи, което ще доведе до реалното замерване на тяхното експлоатационно състояние към момента на прегледа, или иначе казано, най-важното за мен и за вас би трябвало да бъде едно превозно средство, особено в нашата страна, като е с някакъв евро стандарт, да е ясно: ако отделя повече вредни емисии от необходимите, то да попадне в по-ниска екологична категория. Това ако се случи, колеги, искам да ви кажа че даже сме свършили голяма работа, защото към настоящия момент го има този компонент и твърденията са, че не се спазва докрай от много от самите пунктове за годишен технически преглед, защото то е трикомпонентно това, което аз знам. При извършване на годишен технически преглед се взимат под внимание годината,

съответният евро стандарт от каталози, ако не присъства регистрационният талон и съответно реално отделените газове.

При тази свръзка, която трябва да си направи министерство, всъщност това ще бъде водещо. И тогава опасенията, които всъщност всички ние имаме, че това е само една лепенка на предния прозорец, ще се елиминират и ние ще имаме реално контрол върху отделяните газове от автомобилите. И когато имаме автомобил евро 5, обаче, виждате ли, той е премахнал всичко, което се сети, той няма да попадне в екологична категория трета, а ще попадне в екологична категория втора например, което е изключително важно и пак смея да твърдя, че това по наша инициатива се случва реално при годишните технически прегледи, където те имат сериозен дефицит и проблеми, много от нас най-вероятно сте запознати.

На въпроса на господин Зографски, предвижда се увеличаване на щатното разписание на дирекцията и направлението на дирекцията за анализ и управление на трафика, които ще има ангажименти и упълномощаване за съответния брой хора за управляване на процеса, постановяване на нарушителите и налагането на съответните наказания по тази наредба.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

ЗОГРАФСКИ: Ние като експерти нямаме по правилник дуплика, но добре, всъщност резонен въпрос постави господин Игнатов, какво е разпределението на колите, на които ние не получихме отговор реално. Оказа се, че 120 хиляди коли приблизително биха били засегнати от чисто транспортна гледна точка как първи градски ринг, който е абсолютен паркинг с много лошо разпределение на пространството, с много лоша организация на движението без проведени мероприятия, инфраструктурни мерки предвидени още през 2012 година как ще поемат този трафик, който ще заобикаля центъра търсейки да избегне ниско емисионната зона. Още по-притеснително всъщност е, че става ясно, че нито един орган няма да контролира тази ниско емисионна зона, защото казвате общински и държавен контрол. При положение, че така или иначе продъниха някои представители на управляващите медиите да говорят колко

недостатъчни са екипите на „Пътна полиция“ в София, ние да ги натоварим с още една огромна задача е с предвидим резултат – нулев. Става също така ясно, че общината няма да има своя структура, която да контролира на терен работата, тоест ще се продължи аналоговата работа на Центъра за управление и анализ на трафика и по същия начин както в момента аналогово се контролират бус лентите с камера, преписва се след това сигнала, подава се като копие в полицията. И като резултат на това имаме около 1 %, около 1000 глоби на месец, и под 1 % от нарушителите при положение, че ние имаме преброявания за около 500 нарушения на час в посока на „Цариградско шосе“.

Така, че почти никой няма да контролира тази ниско емисионна зона, което е изключително притеснително. Никакъв ефект няма да има, ако просто „Рандон“ много малък процент ще се глобява при това без присъствие на униформени лица независимо дали са общински или държавни служители на терен. Комплексни са мерките за принуждаване или за създаване на алтернативи на колите и необходимостта от навлизане с кола в центъра. Те изобщо не изчерпват само ограничителни мерки. Имате План за устойчива градска мобилност даже два и двата вече са остарели и абсолютно нереализирани. Мерките за градски транспорт не са реализирани, за велосипедно движение почти никакъв напредък нямаме, особено през последния мандат. Има управляващи, които носят отговорност и вие не сте един от тях. Вело трасе по „Цветан Лазаров“ в небитието в „Дружба“, номинално се брои за един километър велоалея, но тя не върши никаква работа. Цялата работа е такава отбиване на номера и мерки на хартия, пореден е този, единствената цел особено с отлагането е всъщност някакъв ПР ефект, който според мен ще бъде и контрапродуктивен, за да кажат сегашните управляващи или поне част от тях, за да кажат въвеждаме мерки, но не сега. Въвеждаме там където всъщност нямаме станции за измерване на качеството на въздуха. Въвеждаме без да сме измислили алтернативи, въвеждаме без обходните маршрути да бъдат разчистени поне от огромни паркоместа, които са незаконни и няма орган, който да контролира цялото това наше въвеждане. Не знам, наистина защо е този инат от страна на управляващите поне да не решат тези логични въпроси и проблеми, които изникват с една такава

ниско емисионна зона. Призовавам и Вас от „ДБ“ знаейки тези огромни дефицити вътре, да не се подкрепя тази импровизация.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това под каква форма да е?

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, съвсем накратко, защото не знам дали на инат правим нещо господин Зографски, ама имам чувството, че вие на инат каквото си решите си говорите, а отгоре на това и внушавате на колеги, че нещо има такова. Колко пъти беше казано, какво аналогово има при положение, че изрично бе упоменато, че се подготвя софтуер, който автоматично ще налага глобите и изобщо няма такова аналогово гледане на монитора, кой преминава и кой не.

Контролът, който е предвижда е такъв изобщо не е аналогов, а е точно обратното на аналогов и на следващо място, струва ми се безумно аргументът, който изложихте едва ли не да не се приемат тези утвърдени европейски практики с аргумента, че виждате ли екипите на КАТ били малко и ние да не ги натоварим.

ЗОГРАФСКИ: Няма кой да ги контролира.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Контролирането се извършва автоматизирано от добрата система за видеонаблюдение на Столична община.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, административно наказващата процедура е по-различна, но тя не е предмет на работата на нашата комисия.

Господин Евстатиев, заповядайте.

ЕВСТАТИЕВ: По отношение на въвеждане на нискоемисионни зони, единствената ми бележка може би е свързана с изказаното от господин Борис Бонев или от господин Зографски беше за прецизиране рамката на тази нискоемисионна зона с цел определени малки пътни артерии да не се превърнат във вратичка за заобикаляне на зоната. Също така би било добре, на някакъв етап да се помисли дали при въвеждането на тези нискоемисионни зони може да се компенсира с повече градски транспорт, който да бъде свързан така с точки за паркиране, мисля че това пак беше споменато, че хората които имат коли, които

не попадат в разрешението за преминаване и навлизане в нискоемисионната зона да могат да стигнат бързо до точката, до която искат да се придвижат и без автомобил.

БОРИС БОНЕВ: Паркингът на „Цариградско шосе“ и без това стои полупразен, отделете 200 места за колите, които не отговарят на категорията да използват метрото.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Според мен, господин Бонев има предвид бесплатно.

Преминаваме към гласуване.

Господин Зарков, доклада с новия проект за решение, само че това не е нов проект за решение колеги, обръщам ви внимание, а са изменения към проекта за решения, така както е представен, защото изцяло нов проект за решение от формална гледна точка не е внесен, така че ще подложа на гласуване проекта за решение заедно с предложения за неговото изменение и допълване внесени с писмо от 21 ноември 2022 година, тъй като това е нормативен акт, трябва да бъдем максимално прецизни.

Който подкрепя проекта за решение заедно с измененията, моля да гласува.

Режим на гласуване по дневния ред.

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

12.	АЛЪОША ДАКОВ	-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

Общо гласували:	10
в т.ч.:	
За	6
Против	1
Въздържали се	3

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

ПК по Транспорт и пътна безопасност подкрепя Доклада с приложения проект на решение, като на основание писмо с вх. № СОА22-ВК66-4010/1/21.11.22г., предлага следните изменения и допълнения:

§ 1. В чл. 3 от предложениния проект на Наредба се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 5, след думите „жилищния имот“, се добавя изразът: „до два автомобила на обособен имот“.
2. В ал. 7, след думите „„Център за градска мобилност“ ЕАД“, разпоредбата се изменя както следва: „(по образец съгласно Приложение № 1 или по електронен път) за срок до 2 години, към което следва да бъдат приложени следните документи:“
3. В ал. 7, т. 1, след думите „копие и оригинал за справка“ се добавя изразът „(при необходимост)“
4. В ал. 7, т. 2 след думите „копие и оригинал за справка“ се добавя изразът „(при необходимост)“.
5. В ал. 7, т. 3 след думите „копие и оригинал за справка“ се добавя изразът „(при необходимост)“
6. В ал. 9 придобива следната редакция:

“(9) Във всеки случай на преминаване и движение в определените зони с ниски емисии на вредни вещества, лицата по ал. 8 подават заявление на хартиен носител или по електронен път по реда, предвиден в Закона за електронното управление до „Център за градска мобилност“ ЕАД (по образец съгласно Приложение № 2). В него се посочва номер на карта за паркиране на местата, определени за превозните средства, обслужващи хора с трайни увреждания и използване на улеснения при паркиране.”

§ 2. В чл. 9, ал. 1 от предложениния проект на Наредба се прави следното изменение:

1. Ал. 1, т. 2 придобива следната редакция:

„2. Зона „Голям ринг“ – зоната, оградена от: бул. „Сливница“, бул. „Данаил Николаев“, бул. „Ситняково“, бул. „Михай Еминеску“, бул. „П. Яворов“, бул. „Никола Й. Вапцаров“, ул. „Атанас Дуков“, ул. „Люба Величкова“, ул. „Сребърна“, бул. „Х. Ибсен“, бул. „П. Ю. Тодоров“, бул. „И. Е. Гешов“, бул. „К. Величков“.“

§ 3. В чл. 11 от предложениния проект на наредба се правят следните изменения:

1. В чл. 11, ал. 1, след изразът „календарната година“ се добавя изразът „съгласно Приложение № 3“
2. В ал. 1, т. 1 изразът „считано от 01.12.2022 г.“ се заменя с изразът „считано от 01.12.2023 г.“
3. В ал. 1, т. 1 изразът „считано от 01.12.2025 г.“ се променя, както следва: „считано от 01.12.2024 г.“
4. В ал. 1, т. 2 изразът „считано от 01.12.2028 г.“ се променя, както следва: „считано от 01.12.2027 г.“

§ 4. В чл. 13 от предложениния проект за Наредба се прави следните изменения:

1. В т. 3 изразът „Приложение № 3“ се заменя с изразът „Приложение № 4“
2. В т. 2 изразът „Считано от 01.01.2030 г.“ се изменя, както следва: „Считано от 01.01.2029 г.“

§ 5. В чл. 19 от предложениния проект на Наредба се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 се заличава изразът „когато има техническа възможност за това“.
2. В ал. 4, след изразът „снимков материал“ се добавя следния израз „или в електронен вид“

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ:

§ 6. В Приложение № 1 към чл. 3, ал. 7 се прави следното изменение:

1. **Заличава се текстът:** „Известно ми е, че за неверни данни, посочени в тази декларация, нося наказателна отговорност по чл. 313 от Наказателния кодекс.“

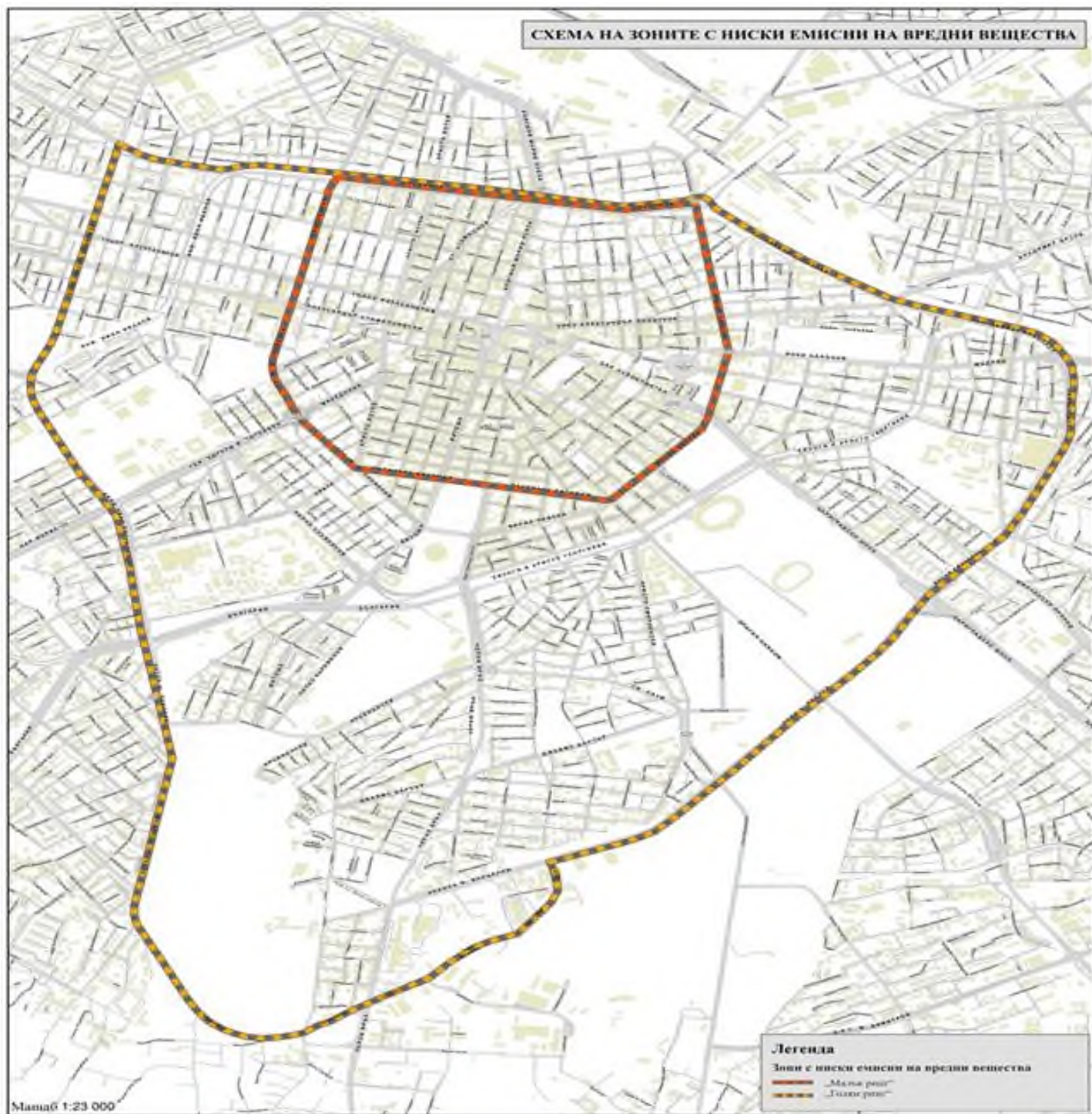
§ 7. В Приложение № 2 към чл. 3, ал. 9 се правят следните изменения:

1. Създава се следният текст:

“Номер на карта за паркиране на местата , определени за превозните средства, обслужващи хора с трайни увреждания и използване на улеснения при паркиране:.....”

2. Заличава се текстът: “Задължавам се да уведомя „Център за градска мобилност“ ЕАД при промяна в обстоятелствата, които дават право на преминаване и движение в определените зони с ниски емисии на вредни вещества независимо от екологичната група на моторно превозно средство, в 7-дневен срок.”
3. Заличава се текстът: „Известно ми е, че за неверни данни, посочени в тази декларация, нося наказателна отговорност по чл. 313 от Наказателния кодекс.“

§ 8. Създава се ново Приложение № 3 към чл. 11, ал.1 със следното съдържание:



§ 10. В § 2 след израза “както и на основание” се записва “чл. 8 от Закона за нормативните актове, чл. 21, ал. 1, т. 13 и т. 23 вр. с ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация.”

§ 10. В § 3 се правят следните изменения:

1. Ал. 2 се заличава.
2. Досегашната ал. 3 става съответно ал. 2.

Преминаваме към разглеждане на т. 2 от дневния ред.

По т. 2 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ВК66-13491/09.11.22 относно изменение на Решение № 802 от 27.10.2022г на СОС за приемане на пакет от мерки, целящи подобряване на пътната безопасност на територията на Столична община

Вносител: Георги Георгиев-Председател на Столичен общински съвет и Зафир Зарков- общински съветник.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тъй като няма предложения преминаваме към гласуване.

Режим на гласуване по дневния ред.

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	-
9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	за
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

ПК по Транспорт и пътна безопасност подкрепя Доклада с приложения проект на решение.

Преминваме към т. 3.

По т. 3 от дневния ред: Писмо с вх.№ СОА22-ВК66-1489/11/21.11.22г. относно Решение № 605/21.07.22г.

Вносител: Кристиан Кръстев - зам. кмет на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: От името на господин Кръстев, моля господин Самарджиев да внесе разяснение, заповядайте.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин председател, уважаеми общински съветници, тъй като в предходното решение на Столична община през последната лятна сесия не беше точно упоменато къде ще са локализирани спирките, за това се направи пробно преминаване с Центъра за градска мобилност, за да установим къде е най-подходящата локация. Съответно сме описали и имаме проектна готовност, изготвени разписания и корекция в предложението ви единствено от гледна точка на интервалите в празник, за да може да е прецизирано с предвиденото времепътуване на линията, което не се отразява върху общия обем на работа, като не си спомням във вашето решение дали беше упоменато разделянето на крайната спирка в момента, за да няма объркване на пътниците, но ще разкрием такава спирка, за да е ясна посоката на движение в преплитането на самата линия, като принципно искаме подкрепа за

така представения доклад и евентуална дата, от която да може да стартира работата, като имаме потвърждение от Столичния автотранспорт за готовност от средата на декември да поеме допълнителните коли.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Необходимо ли е да се произнасяме с решени на Общинския съвет по така зададените въпроси?

Мисля, че промените касаят интервалите на движение и експлоатационните параметри, които макар да са определени с решение могат в хода на работата да бъдат коригирани със заповед. Разбира се, ние като комисия ще излезем със становище, но въпроса ми е нужно ли е да процедираме цял доклад. Не мисля, че е необходимо. Те вече са определени.

Колеги, иска ли някой думата?

Предлагам ви становището на комисията да бъде формулирано по следния начин: Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност подкрепя предложение с входящ № вх. № СОА22-ВК66-1489/11/21.11.22 г.

Определя срок за начално на изпълнението 15 декември 2022 година.

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	-
9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	-
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	-
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

Общо гласували:	8
В т.ч.:	
За	8
Против	няма
Въздържали се	няма

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

ПК по Транспорт и пътна безопасност подкрепя предложенията в писмо с вх. № СОА22-ВК66-1489/11/21.11.22г. и определя срок за изпълнение до 15.12.22г.

Преминаваме към разглеждане на т. 4 от дневния ред.

По т. 4 от дневния ред: Предприемане на мерки за подобряване на системите за пътническа информация

Вносител: Карлос Контрера- Председател на ПК по Транспорт и пътна безопасност

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Евстатиев като експерт, заповядайте.

ЕВСТАТИЕВ: Уважаеми господа общински съветници, уважаеми колеги експерти, през последната над 1 година съвместно с работната група по системи за пътническа информация и с колегите тук от комисията реализирахме редица мерки за подобряване качеството на пътническата информация в наземния обществен транспорт. Част от тези мерки включваха прилагането на два стандарта за визуалната и акустичната информация, които в момента единствено в трамвайните мотриси „Песа“ не са приложени. Поетапно преминаване към независима пътническа акустична информация, което започна с линия 280 и тук ще призова да продължим с линия 11 и линия 111 където са следващите двадесет автобуса от модела, след което да се търси решението за

линия 240, където са следващите двадесет автобуса, и се стигне до едно друго предложение, което беше постъпило на нашата страница в социалната мрежа, на страницата на експертно-техническото звено свързано с осигуряване на гласовото оповестяване на спирките по автобусните линии на частния оператор „МТК-груп“.

На база на това постъпило питане, определям го като питане, а не точно като сигнал, експертно-техническото звено извърши проверка и оглед на автобус на „МТК-груп“ и се установи, че там реално е възможно въвеждането на гласово оповестяване буквално от днес за утре, защото въпросът е всъщност на един кабел и един конектор. С Центъра за градска мобилност, който има представител в постоянната работна група по системи за пътническа информация разписахме този въпрос и тук желанието, което имаме е, комисията да излезе с писмо до „МТК-груп“ за прилагане на вече упоменатото гласово оповестяване в едно писмо на заместник-кмета по транспорт, което мисля, че повече от една година датира.

На последно място, тъй като не желая да губим времето на комисията постъпи още едно предложение, което смятам за целесъобразно и преди началото на заседанието ние го разисквахме в свободна форма и касае на фона на всички тези подобрения, които се направиха по отношение на електронните табели и гласовото оповестяване, да премахнем допълнителната челна табела поставена на челното стъкло на превозните средства оборудвани с електронни табели, които са адаптирани към ето този визуален стандарт, пояснявам това е шрифтовият набор София – Санс Матрикс, което е матрична версия на официалните шрифтове на Столична община, и който беше разработен с хора представители на организации със специални сетивни потребности. Това са визуализации на маршрути изпълнени с този шрифт София Санс Матрикс за номера на линията, които осигуряват добра видимост и лесна възприемчивост дори при лошо време, някой ако желае мога да му го предоставя да го погледне.

В същото време обаче за да не нарушим достъпността на транспорта, тъй като имаме модели превозни средства, при които страничната табела е разположена горе висока над страничното стъкло, там предлагаме да се направи

набор от книжни табели, които да бъдат изпълнени с един шрифт, по един стандарт, и които да бъдат заложи като част от стандарта на Центъра за градска мобилност за допълнителните информационни средства и стикерите.

Какво ще постигнем с това?

В момента в обществения транспорт на София, тези от вас, които пътуват сигурно са забелязали, освен че се слагат т.нар. некролози, това е жаргонното название на тези допълнителни табели, всеки прави сам някакви интерпретации на тази табела, която иначе е определена в каталога грешно определен шрифт, много грозен и много нечетлив, трудно възприемчив. И също така ги поставят по начин, по който той не е целесъобразен за хората, които имат потребност от тази табела.

Другото нещо, при превозни средства като тези автобуси, закупени с общински средства, като тролейбуси закупени с европейски средства, разполагащи с перфектна информационна система, адаптирана, визуално възприятие от хора, които има някакви зрителни увреждания ние слагаме тези разпадащи се, намачкани и грозни книжни табели в зоната където не дай Боже едно дете да попадне вечерта, особено сега когато се стъмва рано, може да бъде сгазено от автобуса защото отпред на предното стъкло, извинявам се за острия тон има един парцал, съжалявам, че не ви донесох табела, която изглежда точно така, който закрива не малка част от видимостта на шофьора, колкото една детска главичка.

Според е ефектът от тези табели, пак казвам от гледна точка на поставянето, от гледна точка на изработката им, която е на принципа там да има нещо отпред и от гледна точка на това, че ние с колегите работихме над една година вече тук и с комисията и повече от три години работим като самостоятелно експертно техническо звено със самите транспортни оператори, да направим достъпна визуална информация. В същото време ние загрозяваме превозните средства, създаваме предпоставки за не дай Боже инциденти и не задоволяваме потребностите на хората с увредено зрение, които имат съвсем други нужди, а не от това да се сложи табела написана с червилото на диспечерката само и само за да се отбие номерът, че има такава табела отпред.

Ето защо, смятам и сутринта в нашата страница на експертно-техническото звено призовах да получим подкрепа за становище на Комисията по транспорт насочено към Центъра за градска мобилност за изменение на този каталог, премахване на челната допълнителна табела при 186 автобуса „МАН“, 110 тролейбуса и при всички трамвайни мотриси от моделите Т6А2, Т6А5 и Т5Б4 оборудвани със системи за визуална информация, тоест оборудвани с електронни табели. Само, челната допълнителна табела. Изработването, като аз се ангажирам като част от експертно-техническото звено, че ще предоставя на Центъра за градска мобилност PDF файлове, защо казвам PDF файлове, за да не могат да бъдат интерпретирани от гаражите и разпечатвани всякакви вариации на тема допълнителна табела. Такива допълнителни табели, поставени след първа врата, ламинирани, четливи и да бъдат поддържани. В качеството си на човек, който също има зрителни увреждания, мнозина тук от комисията не знаят, но аз с изкуствено ляво око, приемам да съблюдавам и да отстоявам използването само на табели по стандарт отстрани при първа врата и такива, които са в добро състояние, за да бъдат лесно възприети.

И не на последно място, иска да обърна внимание отново към този автобус. Прави ли му впечатление на някой от колегите, нещо?

Допълнителната електронна табела с номер на линията, която е поставена на мястото, на което иначе се поставя тази книжна табела. Това е една европейска практика, която ние приложихме при един от автобусите в АП „Землене“, и която се оказва изключително целесъобразна. Този автобус беше наблюдаван от хора със специални сетивни потребности, беше наблюдаван от независими граждани, които имат съпричастност към подаването на жалби по отношение достъпността на пътническата информация и общото мнение беше, че този вариант, който е приложим при превозни средства, чиято странична табела е над страничния прозорец, тоест при ограничен брой превозни средства, при останалите видимостта не е нарушена, този вариант е най-целесъобразен. Да, веднага ще се зададе въпросът, колко струва, но смятам, че когато става дума за достъпност, когато става дума за европейски облик и когато става дума за хора, които наистина биха имали полза от подобно нещо, ние трябва да се обединим

около това, че е добре в някакъв етап при подходящи финансови условия да потърсим решение и за прилагането на тази идея, като пак казвам, тази идея е приложима за 186 автобуса „МАН“, които са със странична табела разположена много високо и за абсолютно всички тролейбуси модел „Шкода 26“ и „Шкода 27 TR“. Видях го това решение и на запад, тук колеги общински съветници сигурно са го видели също и работи наистина. Тази табела вечер става невидима и с извинение не искам да засегна някой, но една възрастна госпожа или възрастен господин, който разчита на подобна допълнителна табела няма и да я види, докато допълнителната електронна табела с номер на линията тя е еднакво добре видима, както през деня, така и през тъмната част на денонощието и се откроява достатъчно, за да привлече вниманието дори на някой, който си гледа в телефона чакайки превозното средство на спирката, но да се върнем на хората със специални сетивни потребности, които са най-нуждаещи се от качествена и достъпна информация, и заради които ние тук с колегите от комисията и с колегите от работната група положихме неимоверни усилия да направим пътническата информация в обществения транспорт на София, такава каквато е в момента.

Обръщам внимание, да не ме заподозри някой в някакво пристрастие, не обръщам внимание да анонсирам отново, че от днес и последните автобуси, които бяха не адаптирани към този визуален стандарт това са автобусите на „МТ Кар“ от днес тези автобуси започнаха поетапно да се програмират, след като аз с моите колеги във вчерашния неделен ден вместо да се отдадем на почивка прекарахме цял ден в ДЕПО-то на „МТ Кар“ в тестове, в експерименти и в борба със системата турско производство, но резултата е налице, така че и тези автобуси попадат в графата интегрирани към стандарта за визуална информация на Столична община.

В заключение, бих искал да кажа, че отправените предложения са базирани на комуникацията ни с граждани, на комуникацията ни със служители в транспорта, на комуникацията ни с хора имащи специални сетивни потребности на наблюденията ни върху редица западни градове и не на последно

място на професионалния ни опит по отношение на пътническите информационни системи.

Благодаря за вниманието.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господи Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, първо поздравления за работата, която сте направили, абсолютно съм съгласен, че тези импровизации на челните табели трябва да се прекратят и смятам, че предвид, че повечето превозни средства имат оборудване с електронна челна табела, премахването на хартиената такава от предното стъкло е напълно логичен ход. Напълно съм съгласен с вашето наблюдение, че електронна странична табела разположена непосредствено до първа врата е нещо, което следва да се направи инвестиция за закупуването им и за монтирането им.

Имам един коментар, който е във връзка със стандарта, който показахте, за челните табели горните, не е въпрос по отношение на шрифта или нещо подобно, в смисъл вие сте се съобразили с шрифта на София и т.н., обръщам внимание практиката обикновено в повечето европейски градове да не кажа почти всички е тук да не се изписва началната и крайната спирка, а само единствено дестинацията до която ходи, защото в крайна сметка, когато видя, че автобус 22 идва ме интересува дали той е в посока „Централна гара“ или в посока „Подгумер“, а не ме интересува дали преди „Централна гара“, където искам да отида той идва от „Подгумер“.

В момента повечето автобуси имат тази система, само дестинацията към която се движи автобуса да бъде поставена моето лично мнение е, че така трябва да бъде на всички, защото в крайна сметка това е информацията, от която пътника всъщност има нужда, а не какъв е маршрута по принцип на автобуса.

Благодаря.

ЕВСТАТИЕВ: Господин Бонев, благодаря за подкрепата за нашите предложения. Бих искал да внеса едно уточнение, тъй като може би малко ви заблудих, може ли колега снимката на „МАН“-а, в превозните средства на столичния обществен транспорт там където имаме възможност за автоматична смяна посоката на маршрута се изписва само крайната дестинация със

съответната интермодална връзка или с уточнение, ако преминава един и същ маршрут и има два курса през различни места, както имаме едни курсове на линия 49 през 78-мо СОУ.

Показаните дестинации тук са на линии на „МТК груп“ които разполагат с автобуси с проста система, която е с ръчно въвеждане от водача и нямащи възможност за автоматизация, с цел, че водачите ние всички знаем какво се случва там където се направиха тези еднопосочни дестинации като идея за интеграция са „АВО“ преди години и видяхме какво се случи, тоест нищо, с цел да няма объркване и да виждаш автобус с табела „Подгумер“, а той да отива към „Централна гара“, се въздържахме от това нещо, тъй като пак казвам субективният фактор тук при тези автобуси на „МТК“ които не са малко, те са 60 автобуса от този модел. Изключително за мен е важно това да се премахне субективният фактор, тоест това да накараме водача да обръща табели на последна спирка повярвайте ми няма да се случи пробвал съм го. Само за „МТК“, които са ръчни и нямат техническа възможност. И понеже споменахме автобусите „БМС Просити“ може би ще наруша малко процедурата, но аз се извинявам предварително, искам да обърна внимание, че автобусите на „Столичен автотранспорт“, господин Контрера е запознат, предполагам че и други членове на комисията, след тоталното игнориране на производителя на табелите „Поларис електроник“ турска фирма, ние имаме 60 автобуса с табели, които вече не могат по никакъв начин да бъдат програмирани, поради което заедно с господин Контрера и със „Столичен автотранспорт“ работим върху решение за адаптивна информационна система, която да пресече този проблем.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не виждам да има възражения, единствено това, което ме притеснява е онази стара преписка в Комисията по дискриминация, която имаше обструкции, но предполагам, че в момента с механизма за компенсация по този начин едва ли ще бъде проблем.

Що се отнася до следващите стъпки според мен, тъй като 280 в гараж „Малашевци“ беше успешно оборудван и с визуална и с гласово оповестяване, за мен трябва да се съсредоточим основно върху т.нар. тежки линии и това е като концепция и според мен е добре първо да се помисли за 204-та и след това за

другите линии, 111-та наистина също, тъй като тя се обслужва от няколко типа превозни средства, не знам доколко ще успеем абсолютно всички курсове да покрием предвид различните превозни средства.

Така, че това го давам като препоръка и според мен, в следващата година с бързи темпове трябва да се върви към унификация, защото много е важно човек когато е на спирката или е вътре в превозното средство особено в това време да може бързо да се ориентира предвид и практиката с по-тъмните стъкла в някои видове превозни средства, това е абсолютно необходимо.

Следващото нещо, което според мен, трябва да решим е въпросът да бъдем запознати приблизително в какъв период и на каква стойност ще бъде възможността за монтиране и въвеждане в експлоатация на страничните, за които казахте, че касаят „МАН“-овете?

ЕВСТАТИЕВ: Господин Контрера, по отношение на „МАН“-овете, бяхме направили проучване, за което искам да внесем уточнение, че е информативно, тоест не определяме цена, а работим на база на това, което съм направил като допитвания и беше около 250 – 320 евро на автобус.

Става дума за самата странична табела и за нейната монтажна стойка, тъй като не е само табела, табелата се монтира залепена на стъклото и е съставена от две части. По отношение на внедряването на тази странична табела спокойно могат да се правят по два автобуса на ден и да се монтира буквално за една седмица или две, както го направихме с 280-та линия.

По отношение на гласовото оповестяване да, аз съм съгласен, че 204-та линия е по-добрият вариант, там има също и оплаквания, и всъщност подкрепям това нещо, като за гласовото оповестяване искам да си позволя, тъй като пропуснах в изложението имам морално задължение да споделя с Комисията, пак стигаме до БМЦ-тата, там поголовно се нагазват шофьори за намалено гласово оповестяване, което при наш анализ се установи, че действително не е по вина на водачите. Самият нискочестотен усилвател на автобусите е изключително неадаптивен и не позволява подаването на звук с достатъчна сила към говорителите в салона. Имаме един автобус, който е с независимо гласово

оповестяване 2501, при който гласовото оповестяване работи перфектно и е с необходимата сила.

Искам пак тук да внеса уточнение, че когато се приложи решението на БМЦ-тата автоматично ще се премахне и проблемът с гласовото, така че това само го давам като сведение на комисията.

БОРИС БОНЕВ: Обръщам внимание, че в точка 6.9 има правописна грешка.

ЕВСТАТИЕВ: Пропуснах за обструкциите, тъй като се споменаха по отношение на допълнителната табела, тоест решението, с което е поставена, това решение на КЗД първо е от 2016 година и е издадено при условия, в които наистина нямаше достъпна среда. Подателят на жалбата и страна по това решение господин Емил Шиваров, с който ние активно работим, изрази своето съгласие, като даде допълнителни предложения, които за момента отхвърляме и са от гледна точка на експлоатационната обстановка, от гледна точка на целесъобразността на тези табели, но имаме неговото съгласие да премахнем челната електронна табела при цитираните от мен превозни средства и да започнем работа с допълнителната странична табела, която действително е много по-важна и стигнахме до това становище, че е много по-важна отколкото поставянето на табела отпред, която при две спрели едно след друго превозни средства пак никой няма да види.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добре, в такъв случай да изпратим включително и постъпилите предложения към Центъра за градска мобилност.

Ще ги изпратим със становище за изпълнение към ЦГМ.

ЕВСТАТИЕВ: Моля да се уточни, че мострите ще бъдат предоставени на PDF носител от мен и ще осъществя пряк контрол върху използването им след това, тъй като гаражите имат порочна практика, казах в кръга на хумора за червилото на диспечерката.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Преминаваме към разглеждане на т. 5 от дневния ред.

По т. 5 от дневния ред: Разглеждане на постъпили предложения за подобряване на транспортното обслужване на А310.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тази точка е от миналото заседание, не можахме да го разгледаме.

ДИЛЯН МАШНОВ: Предложението за подобряване на обслужването на линия 310 е породено от факта, че в момента няма директна връзка на „Централна жп гара“ с райони 6, 7 и 10 на жк „Люлин“ и на Централна автогара с райони 4, 5, 6, 7 и 10 на жк „Люлин“ от спирката на предгаровия площад.

Предложението ми се състои в това, спирката след кръга на „Лъвов мост“, ул. „Княз Борис I“ да бъде изместена преди кръга на „Лъвов мост“, след което да спира на спирката пред гаровия площад, след което да завива на ляво по бул. „Христо Ботев“ и да спира на съществуващата спирка 0382 бул. „Христо Ботев“ за 310.

Пробегът на линията се увеличава в този вид с около 1 километър 300 метра, в посока „Централна гара“ от жк „Люлин“ може да се осъществява връзка с електробус 60 на спирка ул. „Опълченска“, но както господин Самарджиев предложи може директно да отпадне ходенето до „Сточна гара“ и директно от кръга на „Лъвов мост“ да продължава към „Централна гара“ и по маршрута както споменах досега, но това не е във вида на това предложение в момента.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Разбирам идеята, която залагате особено с транспортното обслужване на няколко микрорайона в „Люлин“, обаче ми се струва изключително нелогично автобусна линия 310 само в едната посока да се отклонява до „Централна гара“, а в другата не. Извън допълнителния пробег, който не е без значение, пак казвам би било странно, ако пътуваш от „Люлин“ за „Централна гара“ именно тази връзка, която търсим всъщност първо да се ходи до „Сточна гара“ и след това да се изчаква, за да стигне до „Централна гара“.

На следващо място, много добре трябва да се помисли и върху следващото предложение от господин Самарджиев, като лишим тези райони от

„Сточна гара“ да бъде ясно от колко други връзки тогава ще направим връзка с „Централна жп и автогара“ обаче с колко други връзки ще лишим жителите именно на тези райони, поради тази причина е добре може би някакво становище, да се направят тези анализи включително. Трябва да се види, ако не ходи до „Сточна гара“ всъщност с какво ще се влоши транспортното обслужване. Същото важи и в обратната посока на финала, а именно че не случайно и в предварителния разговор казах, ако минеш до „Сточна гара“ изчакаш и да се закара до „Централна гара“, ако слезеш на „Лъвов мост“ ще стигнеш по-бързо до автогарата и „Централна гара“.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Други?

Господин Самарджиев, след това господин Евстатиев, така или иначе имаме изпратено на имейла предложението, нека да приключи разбира се и тук дискусиата, но ви предлагам и в работната група във връзка със следващото заседание и там да го разгледаме, понеже имаше въпроси, господин Самарджиев първо вие, а след това господин Евстатиев.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин председател, като цяло е необходима тази връзка. На мен горе долу ми е ясно каква е идеята и може би, ако вносителите са съгласни с това да преминава през „Централна гара“ от типа на линиите от „Младост“ които преминават, когато им е първа и последна и след това продължават по най-прекия път за „Люлин“ ще се създаде такава връзка особено в часовите зони след осем часа вечерта е доста неприятно да трябва да се прекачваш на автобуси, защото са на големи интервали.

Относно загубената връзка, като връзка ще се загуби връзката единствено с автобус 79, като основния поток от хората използват спирката на т.нар. „Женски пазар“ преди кръговото на „Лъвов мост“ и от тази гледна точка там се и качват и слизат хората за „Люлин“ всъщност. Така, че ако се помисли в тази посока бихме могли да го разработим и според мен, дори като пробег няма да надвишим даже може и леко да слезем надолу с някакви метри.

Благодаря ви, господин председател.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Евстатиев.

ЕВСТАТИЕВ: Придържам се към предложението на господин Самарджиев за изменение предложението на вносителя господин Машнов, като линията след спирката на „Женския пазар“ да прави ляв завой по бул. „Мария Луиза“ с начална и крайна спирка „Централна гара“, след което с ляв завой по бул. „Хр. Ботев“ и да се включва по маршрута си тоест да отпадне завъртането на линията на „Сточна гара“ с отпадането на връзката с линия 79, която всички бихме се съгласили, че е несъществена, като част от експертния състав на комисията смятам, че по-добрият вариант за линия 310 при наличието и на автобус 309 и на тролейбус е тя да отиде на „Централна жп гара“ като по този начин не само жители, но и гости на града, които имат пътуване в посока тези части на „Люлин“ ще бъдат облекчени, ще пътуват без прекачване и с един превозен документ.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, във връзка и с тези бележки и предложения за следващото заседание на работната група първоначалното предложение в цялост ще ви бъде изпратено с материалите за следващото заседание. При всички положения, ако се върви в тази посока ще трябва да бъде част от доклад, тъй като промяната в маршрута се случва с решение на Общинския съвет.

Господин Самарджиев ще ви помолим за следващото заседание, всяко решение може да се вземе и под условие.

Имаме една допълнителна точка по настояване на общински съветници, преминаваме към нейното разглеждане.

По допълнителна т. 1 от дневния ред: Писмо с вх. № СОА22-ВК66-13157/1/относно провеждане на публично оповестен конкурс за отдаване под наем, за срок до 10 години, до прилагането на ПУП, чрез реализирането на предвидените в него мероприятия, но не повече от 10 години, на недвижим имот, представляващ поземлен имот с идентификатор 68134.4356.153, с площ 2 438 кв.м. по КККР, одобрени със заповед № РД-18-14/06.03.2009 г. на ИД на АГКК, попадащ в УПИИ III - „за озеленяване“, кв. 82Б, съгласно частичен регулационен план на м. „бул. Сливница“, одобрен със заповед № РД-09-50-454/12.09.1996 г. на Гл. архитект на София, актуват с Акт за публична общинска собственост № 10079/20.02.2020 г.

Вносител: Цветан Стоевски-Директор на Дирекция „Обществени поръчки“

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Решение, което взехме на по-миналата сесия на Общинския съвет, директор на дирекция „Обществени поръчки“ господин Стоевски е представил конкурсната документация.

Тук в комисията по транспорт имаше съждения, господин Зарков заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Имам един въпрос, който е свързан с една от основните задачи пред избора да стопанисва и управлява този паркинг и именно „Паркирай и пътувай“ тип съгласно наредбата. Има ли определен в конкурсната документация и в договора като определен процент минимален за предоставени места в режим „Паркирай и пътува“?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

Представител на Дирекция „Обществени поръчки и концесии“: Не няма такъв определен процент, но не е проблем, ако сега с ваше решение бъде посочен някакъв такъв конкретен процент да го заложим. Това, което гледате и в методиката, с 60 точки ще бъдат оценени, тези които са предложили съответно най-голям процент, пак казвам ако прецените може с ваше решение да добавим такъв.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, понеже методиката е съобразена с дискусиите най-голяма тежест в оценката има брой паркоместа, „Паркирай и пътувай“, тоест този, който предложи най-големият брой паркоместа очевидно той ще получи и най-много точки, защото в самата методика размер на наемна цена до 10 точки, срок на наема до 10 точки и концепцията за развитие, предполагам че това всъщност са инвестиционните разходи, които предвиждат, подобренията всъщност, които ще останат в имота.

Така, че дали ще определим или не минимален брой паркоместа участниците са разбира се стимулирани от самата методика, но ако например искате да определим някакъв минимален брой.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Именно с това, както и в предварителните дискусии стана ясно, специфичните условия за избор, на което все пак в крайна сметка не са много възможните участници, бих предложил поне един минимален процент да има, който да е най-малко 40 % от предоставените паркоместа да бъдат в този режим, за да не стигнем дотам Центърът за градска мобилност все пак от частния да стане Център за градска мобилност за предоставяне на паркоместа на живущите в района.

Основна цел и задача на този паркинг трябва да бъде обслужването на „Метростанция Сливница“ и основен акцент в тяхната дейност. Тук ще кажа, че съм водил някакви предварителни разговори с експерти от Центъра за градска мобилност, които смятат напълно за разумно дори и по-висок процент от 50, но аз предлагам към този етап да запишем поне 40 % минимален брой на предоставените в този вид услуга, не по-малко от 40 % от местата.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това можем да го запишем в точка 5 в условията.

Въз основа на състоялите се разисквания по Доклада и писмото, бяха взети следните решения:

ПК по Транспорт и пътна безопасност подкрепя проект на конкурсна документация и договор, приложени в писмо с вх. № СОА22-ВК66-13157/2/24.11.22г., като предлага следното изменение и допълнение в проекта за конкурсна документация :

**В т. 5 след израза „...Паркирай и пътувай“ се допълва със следното:
... „(не по- малко от 40% от обособените паркоместа)“....**

Благодаря за участието.

Закривам заседанието.

(Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 16.10 часа.)

Изготвил:

**Йоанна Цанкова-
старши експерт П**

**Председател на Постоянната
по транспорт и пътна
ост**

Карлос Контрера П

**Зам.-Председател на
ната Комисия по транспорт и
юпасност**

Зафир Зарков П

**Зам.-Председател на
ната Комисия по транспорт и
юпасност**

Калоян Паргов П

28.11.2022 г.