



С

ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

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

ДО
СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ
СЪВЕТ

ДОКЛАД

От

ИВАН ТАКОВ,
Д-Р ЕНЬО САВОВ
Общински съветници
Местна коалиция
„БСП ЗА БЪЛГАРИЯ“

ОТНОСНО: Приемане на решение за проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация на общински център за безопасно и спортно шофиране като пакет от мерки, целящи увеличаване на пътната безопасност на територията на Столична община.

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Безопасността на движението по пътищата е ключов индикатор за развитието на обществото. Именно поради това пътнотранспортните произшествия са съществен

проблем, за справянето с който се полагат значителни усилия на глобално, национално, регионално и местно ниво.

Със средно 1.35 милиона загинали годишно пътнотранспортния травматизъм в световен мащаб остава неприемливо висок. През последните десетилетия безопасността на пътя в Европейския съюз (ЕС) се подобри значително като ЕС е първенец в класацията за най-сигурни пътища със средно 49 загинали на един милион души. Въпреки това, съгласно доклади на Европейската комисия пътнотранспортния травматизъм на територията на ЕС продължава да поддържа прекалено високи стойности. В резултат на това и в условията на тясно сътрудничество с държавите членки ЕС приема директиви, подпомага кампании, насърчава обмена и осигурява финансиране.

На национално ниво бяха предприети редица действия и мерки, свързани с безопасността на движението по пътищата. Така с Решение № 16 от 17.01.2019 г. на Министерски съвет бе приет интегриран подход „Безопасна система с визия нула загинали и тежко ранени“, имащ предимно информационен характер с фокус върху личната безопасност, опазване здравето и живота на децата и останалите участници в движението. Стратегически документ в този ресор е и „Националната стратегия за пътна безопасност на движението по пътищата 2021 – 2030 г.“, чиито основни моменти гравитират около „институционални мерки и контрол“, „Образователни кампании“ и „гражданско участие“. В този ред на мисли следва да бъдат отчетени и последователните изменения на Закона за движението по пътищата и Наказателния кодекс.

Интензивността на движението влияе силно върху настъпването на пътнотранспортни произшествия. Нарастването на броя преминали превозни средства по пътната и уличната мрежа за даден период от време, при равни други условия, води до повишаване на риска от настъпване на ПТП. В тази връзка, през последните няколко години, се наблюдава тенденция населението на град София да става все по-моторизирано. По данни за Нивото на моторизация¹ през 2025 г. на 1000 жители се следват между 760 – 800 автомобила, което е с около 30 % по-високо от нивото за София през 2020 г., когато съотношението е било 663 автомобила. За сравнение на изложените данни следва да бъде посочено, че жителите на други големи европейски градове имат ниво на използване на автомобили под 450 на 1000 души.

В допълнение към представената тенденция следва да бъде отразено и обстоятелството, че средната възраст на автомобилите в град София е 18 години, а

¹ По данни от НСИ

половината от всички автомобили в София са над 16 години. За сравнение средната възраст на автомобилния парк в ЕС е 11, 5 г. Напредналата възраст на пътните превозни средства, управлявани на територията на Столична община, предполага вероятността от техническа неизправност на спирачната система на управлявания автомобил, което сериозно увеличава риска от ПТП.

Поради високата интензивност и плътност на пешеходното движение в гр. София са настъпили най-много произшествия, при които са пострадали пешеходци. По данни на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ за първите 9 месеца от 2025 г. при тези ПТП са загинали 31 души, а ранени са били 652. За сравнение през цялата 2024 г. от настъпилите 747 тежки произшествия са загинали 34 души, тежко ранени са били 340 души, а 545 е бил броят на леко ранените. Внимание следва да бъде обърнато и на обстоятелството, че въпреки липсата на официална статистика, сред пострадали от ПТП са и пътници в обществения транспорт като ранени са 31 души и 2 (двама) са загинали. Последният петък бе реализиран последният черен пример от тази статистика.

Голяма част от произшествията на пътя са предотвратими. Намаляването на пострадалите и загубите е функция от регулаторната база, поведенческите модели на участниците в движението по пътищата, контролната дейност, пътната инфраструктура, автомобилния парк и спешната медицинска помощ. Въздействието върху тези определящи фактори не би могло да бъде ефективно, ако се подхожда фрагментарно.

Следвайки това разбиране Столичен общински съвет обсъди и прие редица решения, пряко свързана с отделните елементи, влияещи в различна степен върху вероятността от настъпване на ПТП. Въпреки това считаме, че досега СОС не е предприел решителни мерки в посока „създаване на контролирана среда за автомобилизъм“, която да е достъп за гражданите и гостите на София.

Безопасността на движението на територията на СО е споделена отговорност между всички страни – пешеходци, ползвателите на пътни превозни средства и Столична община. Сигурността на движението по пътищата на всички зависи от личния принос и неговата отговорност. Възприемайки се част от една по-висша цел, всеки гражданин е в състояние за нейното осъществяване. Съвкупността от добронамереност, самодисциплина и толерантност към другия би осигурило една по-здравословна и безопасна градска среда.

Работата с хора и моделиране на поведението на участниците в движението има най-съществен принос за постигане на висока степен на пътна безопасност и

ограничаване в максимална степен на пътнотранспортния травматизъм. Съзнавайки, че темата следва да бъде разглеждана като сбор от логически свързани елементи, които само в съвкупност водят до позитивно изменение следва да бъде отчетено, че именно субективната преценка на всеки един от участниците в движението в градска среда е водеща за настъпването или избягването на ПТП. Именно от тях обществото изисква да познават правилата за поведение, да познават общите и конкретни предизвикателства при придвижването в градска среда и да съобразяват поведението си с вече изброените.

Поради това и успоредно със съществуващите мерки и похвати за повишаване на пътната безопасност на територията на София считаме за необходимо изграждане на контролирана среда, в която, от една страна, автомобилистите ще могат да изпитат така необходимия за тях адреналин от високата скорост, а от друга, ще се създадат условия за повишаване на уменията на шофьорите в критични ситуации. Центърът ще спомогне и насърчи провеждане на обучения на служители на МВР, НСО, а също така и от автошколи и автоклубове. Не на последно място, създаването на подобен център ще допринесе за местната икономика чрез ръст – нови работни места, туризъм и приходи от използването на услугите на центъра.

Вярваме, че като подходящ терен следва да бъде определен този, който е далеч от гъсто населените квартали на София и същевременно има добра транспортна свързаност с общинската пътна мрежа. Изборът на подобен терен ще допринесе както за развитие и подобряване на местната икономика, така и за преодоляване на потенциалния проблем с шумово замърсяване.

Освен права отсечка за ускоряване центърът може да включва зона за организирани автомобилни състезания, пространство за дрифт както и полигон за аварийни маневри. Като част от кратковременните ползи /тези до една година/ от изграждането на подобен комплекс следва да се определят:

- 1) Намаляване броя на младите шофьори, които използват общинската пътна мрежа за нерегламентирани състезания и опасни маневри.
- 2) Подобряване на уменията на младите шофьори за управление на автомобила им в аварийни ситуации.

Изграждането на подобен център неминуемо ще доведе и до икономически ползи за Столицата. Освен приходи от таксите за използване на центъра ще могат да се генерират и приходи от реклама и организирани корпоративни събития. Да не забравяме, че отварянето на подобен инфраструктурен комплекс ще създаде и нови работни места.

Икономическите ефекти от изграждането на многофункционален център за

безопасно и спортно шофиране надхвърлят рамките на транспортната политика. Проектът ще генерира заетост в строителния сектор по време на реализацията му и ще създаде постоянни работни места след въвеждането му в експлоатация. Чрез организиране на обучения, спортни събития и корпоративни програми комплексът ще привлича посетители от страната и чужбина, което ще стимулира местния бизнес, включително хотелиерството, ресторантьорството, търговията и транспортните услуги.

Предвид всичко изложено считаме, че изграждането на подобен многофункционален център за безопасно и спортно шофиране в периферията на София ще осигури контролирана среда за обучение, ще намали привлекателността на незаконните гонки по градската улична мрежа и ще допринесе за повишаване на уменията на водачите. Мярката следва да се прилага съвместно с контрол на скоростта, инженерни мерки и образователни кампании за постигане на устойчиво подобрене на пътната безопасност.

УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

С оглед на гореизложеното и на основание чл. чл. 21, ал. 1, т. 8 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация предлагаме на Столичния общински съвет проект на решение.

С УВАЖЕ

.....
ИВАН ТАКОВ

.....
Д-Р ЕНЬО САВОВ



СТОЛИЧНА ОБЩИНА
СТОЛИЧЕН ОБЩНСКИ СЪВЕТ

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

РЕШЕНИЕ №...

на Столичния общински съвет

от 2026 година

ЗА Приемане на решение за проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация на общински център за безопасно и спортно шофиране като пакет от мерки, целящи увеличаване на пътната безопасност на територията на Столична община.

На основание чл. 21, ал. 1, т. 8 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩНСКИ СЪВЕТ

Р Е Ш И:

1. Приема решение за проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация на общински многофункционален център за безопасно и спортно шофиране като пакет от мерки, целящи увеличаване на пътната безопасност на територията на Столична община.
2. Възлага на Кмета на Столична община да идентифицира подходящ за целта по т. 1 терен на територията на Столична община, който да представи за последващо одобрение от Столичен общински съвет.
3. Възлага на Кмета на Столична община да организира провеждането на процедура по изработване на инвестиционен проект за общински многофункционален център за безопасно и спортно шофиране при съблюдаване на разпоредбите на ЗОП и ППЗОП

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на, Протокол № .., точка ... от дневния ред, по доклад № и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет:.....

/Цветомир Петров