



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

№ 116

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт

и пътна безопасност

проведено на 11 септември 2023 г.

Днес, 11 септември 2023 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 Зафир Зарков в 14:30 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че от 13 членове на комисията в залата присъстват 8 общински съветници, така че е налице кворум. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Добър ден, уважаеми колеги общински съветници.

Стартираме заседанието на Комисията по транспорт и пътна безопасност.

Имаме налице необходимият кворум, с което преминаваме към настоящия дневен ред.

Имате ли забележки и предложения, сега е моментът да ги отправите, по дневния ред?

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Правя предложение доклада на госпожа Радева да го гледаме първи, за да не задържаме кмета на района и госпожа Радева.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Това е точка 3 от допълнителните, нали така?

БОРИС БОНЕВ: Да.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Ако няма обратно предложение, ще го подложа на гласуване, с така направеното предложение от господин Бонев.

Господин Бонев, имате ли конкретно предложение.

БОРИС БОНЕВ: /говори без включен микрофон, няма чуваемост за протокола/

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: За точка 4 допълнителна още не са дошли колегите, тъй като знаят, че са в допълнителните точки и са към края.

Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Въпросната четвърта допълнителна точка, не беше ли обявена днес, тя е със статут на извънредна според мен, от кмета?

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Да, прав сте в днешния ден беше обявена и моля да се приеме като извънредна.

Правя предложение за дневния ред с трета допълнителна точка, като първа, с това да гласуваме дневния ред днес?

Моля, който е съгласен с така направената промяна в дневния ред, да гласува.

/

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

Приема се единодушно.

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-6929/2/11.09.2023 г. относно изменение на Решение № 712/27.07.2023 г. на Столичния общински съвет за подобряване транспортното обслужване чрез промяна на маршрутните разписания на автобусни линии №№ Х50. 58. 120. 304, 310 и оптимизиране на транспортната схема.

Вносител: Лорита Радева – общински съветник и Ивайло Цеков – кмет на район „Искър“

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, знаете, че там и в предходното заседание стана въпрос за автобусна линия № 304, която има изразено различно становище от колеги по време и на самото заседание. Имаше предложения от господин Контрера за провеждане на

обществено обсъждане. Ако иска госпожа Радева да представи така проведеното обществено обсъждане, резултатите от него и предложението, което се прави.

Благодаря Ви.

Заповядайте, госпожо Радева.

ЛОРИТА РАДЕВА: Господин председател, благодаря за дадената дума. Организатор по решението на това събитие обществено обсъждане беше кмета на района и бих помолила, ако има възможност първо той да представи.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Разбира се, заповядайте.

ИВАЙЛО ЦЕКОВ: Уважаеми господин председател, уважаеми общински съветници и гости на заседанието на комисията, колеги.

Във връзка с решението от 27 юли организирахме обществено обсъждане на темата свързана с промяната на автобусна линия № 304. Все още тече и срока за подаване на мнения и на жалби те са до 12-ти, но с оглед на това, че в самото решение едновременно беше отбелязано да се проведе обществено обсъждане и едновременно с това на практика беше дадена и зелена линия да се осъществи промяната, с госпожа Радева поискахме да внесем този доклад, с който доклад на база и на вече постъпилите искания, мотивирани предложения, както и на база на дискусиата, която се формира по време на самото представяне.

Промяната е, да кажем най-общо, не се възприема еднозначно от страна на хората. Може би липсва предварителна информация, може би липсва предварителен анализ, тъй като районната администрация не разполага с анализ или информация, ако я имаме извинете, просто не е стигнала до нас, но смятам, на база на това, което чуваме, на това което получихме като писмени мнения, становища и жалби, че би било целесъобразно тази точка по този начин написана да бъде отменена в решението от 27 юли 2023 година и съответно след съответните направени анализи, които смятам, че са важни за хората, които ще са ползватели, и за тези, които към настоящия момент ползват линията такава, каквато съществува, да бъдат предварително информирани и съответно смятам, че по такъв начин би имало и по-широко съгласие.

Това е накратко, благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Мисля, че станаха ясни мотивите ви за тази точка.

Госпожо Радева, Вие ще допълните ли нещо?

ЛОРИТА РАДЕВА: Изразих и в заседанието на Общинския съвет своята позиция, няма да натежавам повече с мнения, мисля че колко и малко да беше времето сте имали възможност да се запознаете със становището на гражданите, преобладаващата част от тях, не подкрепят промяната към този момент без липсата на достатъчно информация и анализ и по отношение на това какви промени ще настъпят в района и в ползването на улица „Обиколна“

в резултат на предлаганата промяна на маршрута на автобус № 304 и подкрепям мнението на кмета заради, което съм и съвносител на доклада.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, госпожо Радева.

Други мнения и становища има ли колеги? Няма.

Предлагам да преминем към гласуване.

Който е съгласен с доклада на колегите, моля да гласува, с едно допълнение и господин Бориславов вече е в залата, с което ставаме 9 човека.

„За“ – 6.

„Против“ – 2.

„Въздържали се“ - Няма.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	за
2,	Христиан Петров	за
3,	Калоян Паргов	-
4,	Карлос Контрера	-
5,	Борислав Бориславов	за
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	за
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	против
11,	Борис Бонев	против
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	8
	в т.ч.:	
	За	6
	Против	2
	Въздържали се	няма

Господин Контрера, вие не участвате в гласуването ли?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Не.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Мисля, че в доклада става ясно отменят се точките, с които се въвежда този транспорт, тъй като на заседанието по Вашето предложение, още в зала

за съжаление точка 3.1, точка 3.2 всъщност са останали. Останало е само вашето предложение точка 3, като цяло.

Така или иначе от Общинския съвет администрацията смята, че трябва изрично решение да има, за да бъде достатъчно ясно и да не подлежи на някакво тълкуване.

Благодаря, с което точката се приема.

Преминаваме към следващата точка по дневния ред.

Пристъпваме към точка 2 от дневния ред.

По т. 2 от дневния ред: Доклад вх. № СОА23-ВК66-7815/21.08.2023 г. относно Съставяне и приемане на Сборен бюджет на Столична община за 2023 година.

- Предложения вх. № СОА23-ВК66-7815/1/05.09.23 г. от ПГ "Патриоти за София", относно изменение и допълнение на проект за решение по доклад № СОА23-ВК66-7815/21.08.23 г. за съставяне и приемане на Сборен бюджет на СО за 2023

Вносител: Йорданка Фандъкова – кмет на Столична община.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, знаете че сме малко в нетипична ситуация с оглед на това, че държавният бюджет закъсня изключително много, даже след следата на годината имаме държавен бюджет, който безспорно поставя на изпитания голяма част от дейностите на общините. Важно, което е, че имаме политическата воля и един от най-важните политически документи предмет на най-големите спорове, когато се обсъжда общински бюджет са именно капиталовата програма, която с голямо мнозинство приехме преди известно време, така че остават наистина останалата част от един такъв бюджет, който е свързан и със социални дейности, образователни и т.н., отук насетне, кой ще представи бюджета.

Господин Барбалов, или госпожа Станкова, заповядайте да представите бюджета.

СТАНКОВА: Общият размер на сборния бюджет на Столична община за 2023 година като проект възлиза на 2 милиарда 555 милиона лева. В това число са включени европейските средства за европейски проекти в размер на 295 милиона лева и собствените приходи в размер на 930 милиона лева. Собствените приходи от данъци са 467 милиона лева, от неданъчни приходи 462 милиона лева.

От републиканския бюджет ни се дават средства за зимно поддържане и снегочистване на Републиканската пътна мрежа в размер на 1 милиона лева, които се разходват в местни дейности. Целева субсидия за капиталови разходи 23 милиона 100 хиляди лева, които също се разходват в местни дейности. Тази година за първи път ни се дават 5 милиона 315 хиляди за покриване ефекта от увеличение на минималната работна заплата в местните дейности.

За делегирани държавни дейности общо имаме 1 милиард 6 милиона лева, от които със Закона за държавния бюджет за тази година са утвърдени 953 милиона лева, останалото е от преходен остатък.

Разходите са равни на приходите, тъй като бюджета на общините по принцип са балансирани съгласно Закона за публичните финанси. От разходната част за вашата комисия мога да кажа, че от местни приходи са разчетени 174 милиона лева, това е с 10 милиона лева в повече от миналата година. Разпределени за компенсации, преференциални карти 42 милиона лева и по Регламент № 1370 – 132 милиона лева.

Като държавна субсидия са разчетени със Закона за държавния бюджет за 2023 година – 89 милиона лева.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Колеги, други мнения и становища, знаете че така или иначе бюджетът се разглежда най-обстойно в Комисията по финанси и бюджет, в която предстои утре поредно заседание.

Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, ще направя кратък коментар и ще докладвам и предложенията, които касаят транспорта от името на нашата група.

Генерално това, което ме притеснява при изготвянето на бюджета е фактът, че ние разглеждаме един проект внесен през месец август, разглеждаме го септември, тоест има ли сме осем месеца, в които са извършвани разбира се разходи и са събирани приходи. Липсва ми този отчет, който да съпровожда проекта за бюджет, защото без да ми се обижда никой в момента ние стреляме на сляпо дали заложените показатели се изпълняват, каква част от приходите и разходите е изпълнена и за кои дейности. Що се касае разчетът за компенсации от бюджета на Столична община и регламента ми прави впечатление, че средствата, които са за компенсации са намалени спрямо 2022 година. Показателят, който се прочете е, 42 милиона лева, мисля че що се отнася до предходната година бяха 46, приблизително 47 милиона лева, както се вижда и от проекта на икономическа рамка, който сте внесли има намаляване. Това означава ли, че Столична община дава по-малко за компенсации и защо?

Средствата за регламент номинално са увеличени. Но ние много добре знаем, че част от нашите дружества не успяват да получат дори тези средства, по икономическата рамка, в резултат, на което се образуват едни дефицити не в ЦГМ, а в операторите.

Освен това, тъй като имаме завишение или приблизително мисля, че с около 2 милиона лева беше прихода от глоби и санкции, беше добре, 3 милиона, не е пред мен бюджетът. Беше добре да се направи една справка свързана точно с администрирането на глобите от паркиране, защото предполагам, че именно това е показателят с повишената събираемост.

И в този смисъл, за мен преди да се изяснят всички тези неща, твърде рано е да говорим за приемане на бюджета. Друг е въпросът, че има и голям преходен остатък, както е отбелязано и в държавно делегираните дейности и в общинската отговорност. Моят конкретен въпрос в случая е, има ли средства, които са разчетени по дейността за транспорт и не се били усвоени за 2022 година говорим?

По самите предложения, предполагам, че те ще бъдат разглеждани в Комисията по финанси, господин председател, а не тук.

Чисто телеграфно да насоча към нещата, които касаят работата на Комисията по транспорт, предложили сме увеличение в дейност 604, осветление на улици и площади с 2 милиона за текущите разходи, тъй като знаем, че се направи компромис в поддръжката, тъй като повечето пари през 2022 година от текущи разходи отидоха за покриване на електроенергията.

И правим предложения за увеличение с 1 милион на капиталовите разходи, с други думи за изграждането на осветление в участъци, които са с готови проекти, но няма осигурено финансиране. Това касае дейността разбира се на направление „Транспорт и градска мобилност“, където се намира и осветлението.

В дейност 606 – изграждане, ремонт и поддържане на уличната мрежа, предлагаме увеличение на капиталовите разходи, разходи за ДМА с 2 милиона лева, за придобиване и поставяне на спиркови навеси по спирките на масовия градски транспорт.

Нещо, което беше възложено на „Центъра за градска мобилност“, но доколкото ми е известно все още не са започнали тези процедури, така че е добре и Столична община да се ангажира.

Предложението, което третира дейност 849, тоест общинската отговорност, където осигуряваме финансиране за транспорт, ние сме го направили без да имаме отчета предоставен от Столична община и „Центъра за градска мобилност“, как са администрирани средства за 2022 година. Тоест това предложение в момента е висящо, докато не получа отговор на въпросите, които поставих.

И ревизираме своето предложение свързано с придобиването на автобуси за нуждите на „Столичен автотранспорт“, като предлагаме първото предложение за 12 и 18 метрови автобуси да отпадне. Предлагаме и второто предложение е свързано с придобиването на двуетажни автобуси, да бъде коригирано от 10 броя да бъде променено на 4 броя, на обща стойност 240 хиляди лева без ДДС и в цялост да остане само предложението за 10 броя туристически автобуси „Евро 6“.

Разбира се, ще докладвам и тези предложния на Комисията по финанси.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера, да това изменя предложението поне в тази част, но това ще се разгледа, както коментирахте и Вие на Комисия па финанси.

Господин Барбалов, ако иска да вземе отношение по поставения въпрос от вас.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря, по усвояване на средства от бюджета 2022 година, много благодаря, защото това ще ви помогне да вземете по-правилно отношение спрямо разпределението между преференциални карти и регламент. Ако погледнем разходите за бюджет 2022 сме имали 70 милиона преференциални карти, а са усвоени 67, всъщност неусвояването е точно в продажбите на карти, за това „Центъра за градска мобилност“ са предложили това разпределение, което в момента сме заложили в проекта за бюджет. Естествено, Общинският съвет съете може да го размести, но имайте предвид, че съществува риск за недоусвояване в частта преференциални карти от страна на „Центъра за градска мобилност“, което няма да даде възможност, ако няма действащ Общински съвет, да се прехвърлят в регламент на по-късен етап.

Що се отнася до развитието на бюджета до тази година, ако господин Контрера беше отговорил на моите обаждания щях да организирам среща с групата му, както с другите групи, на които представих информация за приходи и разходи до края на юли, още не е късно, ако е на разположение още утре можем да направим такава среща.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Барбалов и за диалогичността.

Заповядайте, господи Контрера за реплика.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, не разбрах само за 2022 година, предполагам, че го има в отчета за касовото изпълнение, но все пак да го кажете и тук, усвояването на регламента, защото по груби мои сметки има разлика спрямо приетата рамка и това, което например автотранспорта е усвоил по регламент и не малка.

По отношение на поканата за среща разбира се, насреща сме, но би било добре все пак без значение дали сме в политически групи или не, или се срещаме, да има и писмени документи, защото нашата работа основно се основава на тях и в тази връзка, тук се обръщам и към „Центъра за градска мобилност“ по отношение на прогнозата за 42 милиона лева компенсации от бюджета на Столична община, нека да бъде представена една справка за броя на продадените преференциални карти, защото действително за 2022 година има известен процент, които не са усвоени, но категорично не кореспондира със сумата 42 милиона, както и господин Барбалов каза - 67, ако не ме лъже паметта, са били усвоени през 2022 година, сега защо през 2023 година правим разчет за 42 милиона лева, което се вижда и в проекта за рамка, че намалява това възнаграждение на километър, каква е причината?

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Господин Барбалов, дуплика.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Влезнахме в диалог, но бих препоръчал господин Контрера да обсъди с „ЦГМ“ детайлите само ще му припомня, че тази година в началото беше внесено и прието в Министерския съвет, постановление, което увеличи компенсацията от страна на държавата за ученици и за пенсионери. И най-вероятно на това се дължи преразпределението, но наистина най-добре биха могли „Центъра за градска мобилност“ да отговорят на този въпрос. Между дружествата също за разпределението на регламента, това което имам при мен като отчет е, че от 94 милиона компенсация по регламент усвоени за миналата година са 94, така че ние там нямаме никакви сериозни притеснения. Иначе Вашата група или Вие заповядайте утре в 10.00 часа ще се радвам да Ви видя.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Господин Дилчев, искате ли да внесете едно допълнително изясняване.

Заповядайте.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Заради постановлението на Министерския съвет тази година голяма част от компенсациите за този вид превозни документи ще дойдат именно от държавния бюджет и за това беше нормално парите заложили в Столична община по това перо да отидат в регламент. Една малка скоба, тази година ще бъдат усвоени, как да кажа, ще можем да усвоим повече средства, отколкото е предвидил държавният бюджет, това трябва да се знае, но за съжаление това са разчетите в държавния бюджет, за това и това влиза тук в рамката. Другото няма да бъде платено.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

От колегите други въпроси?

Заповядайте.

ВЕСЕЛА ТОНЧЕВА: Не съм сигурна, че точно ще ориентирам въпроса си и по-скоро да представя една констатация. По повод това, което каза и господин Контрера, за спирковите навеси и спирки, къде се изграждат и в кое перо попада като бюджетна тема.

Искам да кажа, че констатирах поради ангажимент в сградата и за пръв път отидох с градски транспорт, оказа се, че спирката на 64 и на 304 в двете посоки е изключително проблематична, не отговаря на достъп, не само за достъп за хора с увреждания, но и за достъп за нормални хора, които трябва да се качат по невероятни пътеки, няма да обяснявам за какво става въпрос. Нека който реши да направи проверката.

И двете спирки в наречената спирка „Манастирски ливади“ са под въпрос. Не мога да си обясня в едно време, което би било с тежко атмосферно състояние, как може човек да стигне в тези спирки, особено в зимен период и ако слезеш на спирката в посока планината и

трябва да минеш в един тъмен тунел, в който е автомобилен прехода за да излезеш от другата страна.

Извинявайте, че може би не съм съвсем коректна по темата, но не знам кога да представя такъв въпрос.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Мисля, че разбрахме правилно въпросът.

ВЕСЕЛА ТОНЧЕВА: Може би градска мобилност или който реши.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, разбрахме въпроса, иначе това е в дейност 606, ако не се лъжа за спирко навесите, но господин Контрера да ме поправи, ако не е 606.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Да в, 606 е.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Чудесно, но господин Дилчев, тъй като има програма, която гласувахме от Общинския съвет, моля да сведете по този повод до знанието и на колегите как всъщност се разполага във времето и на какъв етап.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Към днешна датата имаме проведени процедури, имаме от около десетина дни и влезли в сила разрешения за поставяне за 44 броя навеси. Предстои в следващите десетина дни, ако Дай Боже времето е добро да започне поставянето на 44 броя навеси. След около седмица предстои да влезе в сила разрешение за поставяне за още 29 броя навеси, като останалите до решението на Общинския съвет в момента се процедират. Те са малко по-проблемни с различни външни връзки по тях с различна комуникация, няма да могат да бъдат поставени ще трябва да търсим нови локации, попадат някои в тях и в частни терени, реституирани междувременно, така че работим със спирките. Започваме с тези, които са безспорни, които са ясни и се надявам до края на годината да приключим с поставянето на всички.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, мисля че беше важно и за гражданите все пак да се чуе частично този проблем, как се решава.

Колеги, ако няма други изказвания, мнения и становища ще подложа на гласуване точка втора от дневния ред. Не виждам.

Преминаваме в режим на гласуване на точка втора, доклад относно съставяне и приемане на сборен бюджет на Столична община, моля който го подкрепя да гласува.

„За“ – 6.

„Против“ – 2.

„Въздържали се“ - 1.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	за
2,	Христиан Петров	за
3,	Калоян Паргов	-

4,	Карлос Контрера	въздържал се
5,	Борислав Бориславов	за
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	за
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	против
11,	Борис Бонев	против
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	9
	в т.ч.:	
	За	6
	Против	2
	Въздържали се	1

Бюджетът в Транспортна комисия се прие, както и в някои други комисии.

Преминаваме към следващата точка от дневния ред.

По т. 3 от дневния ред: Доклад вх. № СОА23-ВК66-7859/23.08.2023 г. относно Общинска строителна програма за изграждане, реконструкция и ремонт на обекти - публична общинска собственост за 2023 г.

Вносител: д-р инж. Ангел Джоргов - зам.- кмет на Столична община

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, знаете, че всяка година приемаме такава програма. По-скоро бих, тъй като ни е тежък дневният ред, все още имаме много точки, ако имате въпроси относно програмата, предполагам, че той е в готовност да ви отговори, така че ако има въпроси и становища моля заповядайте. Виждам, че няма.

Подлагам го на гласуване.

Моля, който е съгласен да гласува.

„За“ – 8.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	за
2,	Христиан Петров	за
3,	Калоян Паргов	-
4,	Карлос Контрера	-
5,	Борислав Бориславов	за
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	за
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	за
11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	8
	в т.ч.:	
	За	8
	Против	няма
	Въздържали се	няма

Приема се точка 3 от дневния ред.

По т. 4 от дневния ред: Доклад вх. № СОА23-НЦ62-587/3/07.09.2023 г. относно даване на съгласие за включване на Столична община като партньор в проектно предложение „Адаптивен мониторинг и поддръжка за безопасност на пътната инфраструктура“, с акроним АМАНДА (AMANDA), по Програма “Хоризонт Европа”, поканана „Безопасен и устойчив транспорт и услуги за интелигентна мобилност за пътници и стоки“

Вносител: Дончо Барбалов – зам.-кмет на Столична община

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Барбалов, заповядайте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Бих предложил господин Николов, който е най-запознат с темата да даде кратко експозе.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Николов, имате ли готовност?

Заповядайте.

НИКОЛОВ: Става дума за проектно предложение, тоест консорциум от партньори, мисля че основната част са в Швейцария, които разработват най-различни програми относно пътната безопасност. Става дума за участието ни към един абсолютно пилотен проект за сигнализация на определено кръстовище или участък, който с помощта на пътна светеща сигнализация или друг вид помощ да се докаже преди и след нарушенията, които се правят в самия участък. Съвсем малък е проектът. Участието ни е изцяло като партньор, който да осигури площадка за пилотирането на този проект.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Заповядайте, колеги за въпроси и становища, ако имате?
Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: /Задава въпрос без включен микрофон/.

НИКОЛОВ: Все още се уточнява с партньорите каква да бъде точно площадката, кое да бъде избраното трасе. След като ние вече бъдем одобрени и влезем в консорциума ще се проведат и няколко срещи, за да може като и срещи в Швейцария, така и тук на място, за да се конкретизира кое ще бъде мястото, на което да се изпробва тази нова технология.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Други въпроси, мнения и становища?

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, моят въпрос е малко по-общ.

През последните години Столична община участва в редица подобен тип проекти с международни партньори и финансирани по различни програми на Европейския съюз и други подобни бенефициенти. Въпросът ми е, след като минат тези тестове, проучат се различните възможности можете ли да ми кажете кои от нещата, които в рамките на подобен тип проекти са установени като успешни практики, после са били наложени като постоянни практики обхващащи цялата система на градския транспорт и мобилността в София, а не са останали само и единствено проект в рамките на проект.

Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Николов, предполагам, че вие ще вземете отношение.

НИКОЛОВ: По отношение на такъв тип проекти единствения проект, за който се сещам в момента е проектът „Инуер“ и по него проект имаме пуснати пет автобусчета в „Манастирски ливади“ и със същите точно, това което сме взели като добра практика използването на приложението и въобще възможността на приложението в момента ние ще го направим към другите довозващи линии, които ще тръгнат съвсем скоро. Това са линиите, които бяха приети от Общинския съвет, Д2, 3, 4 и 5, които вече са 802, 803 и така до 805, така че - да прилагат се тези практики или това, което сме взели като опит от чужди проекти, което сме наложили тук е било в самите проектни предложения и мога да говоря конкретно за

проекта „Инуер“, като давам и примерът конкретно с основния проект, който беше с довозващите автобусчета.

Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Други мнения и становища от колегите? Няма.

Преминаваме към гласуване.

Който е „за“ моля да гласува.

„За“ – 8.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	за
2,	Христиан Петров	за
3,	Калоян Паргов	-
4,	Карлос Контрера	за
5,	Борислав Бориславов	за
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	за
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	-
11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	8
	в т.ч.:	
	За	8
	Против	няма
	Въздържали се	няма

Приема се.

Господин Ставрев не участва в гласуването.

Преминаваме към точка 5 от дневния ред.

По т. 5 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ТД26-7251/3/19.07.2023 г. относно придобиване на автобуси за обезпечаване на транспортната задача, изпълнявана от „Столичен автотранспорт“ ЕАД,

Вносител: Карлос Контрера – общински съветник

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господи Контрера, нещо в допълнение.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, като вносител доколкото си спомням идеята беше да се внасят предложения в рамките на месечния срок, не виждам да има такива.

Според мен ситуацията става още по-лоша отколкото беше през месец юли. Така, че мога да ви предложа и друг вариант свързан с проекта за решение да го гласуваме точка по точка, ако някои от точките ви притеснява, да отпаднат или да променим някои от параметрите, показателите, защото в момента се случва това, за което ви казах и в края на юли, виждам, че следващата точка е инвестиционна програма, която съдържа част от тези предложения с идея за различно финансиране.

Така че, ако по същество няма въпроси, бихме могли да гласуваме проекта за решение точка по точка и това, което ви притесняваше тогава да отпадне.

Другият вариант е, разбира се да решите да отложите отново доклада и да чакате приемането на бюджета с аргумента, че трябва да се установи дали ще има осигурено финансиране. Но тук съм длъжен да кажа, че поне по моите наблюдения що се отнася до „Столичен автотранспорт“ проблема със състоянието на техниката се задълбочава.

Сигурен съм, че тук ще бъде направен опит да ни убедят да кажем от мениджмънта в обратната теза, но всички ние виждаме състоянието в гаражите и най-вече на колите на линия, и само след няколко дни от 18 септември трябва да тръгнат зимните разписания, част от автопарка беше ремонтиран, но за друга част все още няма решение, поради липса на финансиране. И дори бих задал въпросът, може би това беше по време за обсъждане на бюджета, но по мои спомени решението ни за заем последното за „Столичния автотранспорт“ не е изпълнено в цялост.

Мисля, че приблизително 12 милиона лева, които трябваше да бъдат предоставени за части разплащане на задължения за горива все още не са предоставени. Така че, темата е изключително актуална, още повече, че ако отхвърлим варианта все пак бързо да придобием някакви автобуси, дори и употребявани, има риск част от разписанията да не се изпълняват или да не се изпълняват точно поради липса на техника. Въпросът за шофьорите ще го коментираме в рамката.

Така че, ваше е решението как ще подходите към доклада, дали ще го отхвърлите, дали да го гласуваме точка по точка или да го отложите във връзка с все още неприетия бюджет.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Мисля, че и в предходното заседание достатъчно беше изразена воля и наистина този доклад, който внесохте до някаква степен изигра катализираща роля по внасянето на допълнителна програма, така да се каже, но мисля, че и колегите ясно изразиха становище с намеренията и ориентирането към закупуването изцяло на нова техника.

В този ред на мисли смятам, че трябва да гласуваме доклада в цялост. Това доколко отговаря на нуждите на градския транспорт може да стане ясно и в рамките на дискусията, която предстои да се проведе.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Всъщност дуплика или реплика.

Съвсем накратко колеги, автопарк 18 метрови, имаме 19 годишни евро 3 – 49 броя, 25 броя – евро 2, и още към тях ако добавим и 24 годишните „Мерцедес“-и, стават 29, 12 метровите, евро 2 – 30 броя, евро 3 – 43 броя, това са старите дизелови БМЦ-та, евро 4 – 35 броя. Макар, чисто статистически доставката на новите електрически превозни средства – 10 метровите и на „Карсаните“ да вдига средната възраст все пак те са предназначени не за основните, а за довозващите линии. С тези показатели, с това състояние на автопарка и при положение, че все пак се вземе някакво решение, защото не е ясно още, дали ще се приеме бюджет и рамка, аз не мисля, че дружеството до безкрайност може да издържи, и това е факт.

Отделно от това ние знаем, че между 6 и 9 милиона са задълженията за доставка на части, което блокира доставянето на нови части. Така че, в един момент просто ето тези аналози, с които разполагаме ще излязат от строя и няма да им с какво да се обслужват линиите. Ето за това става въпрос. Аз не казвам, че моят доклад ще реши проблемът, но той е предложение за краткосрочно решаване на част от проблема, тоест по-добре от нищо.

Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Господин Евстатиев, заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Благодаря Ви, господин председател.

Уважаеми господа общински съветници, като експерт бях натоварен с не леката задача да организирам, наблюдавам и извършвам анализи на тестовете на двуетажния автобус. Двуетажната експлоатация от ден първи нямаше кредита на доверие, който по принцип всяка една иновация трябва да има и бях подложен на страхотен натиск по отношение на целесъобразността на идеята. Въпреки фалстарта в самото начало и ставането на заложник на автобуса на проблемите с резервните части, които господин Контрера анонсира, в периода

след комисията на 24 юли автобуса започна да работи, така както господин Бонев поиска да се направят по-широкомащабни тестове и по мое предложение Столичния автотранспорт заедно с мен като ръководител на идеята организира, провеждане на тестова експлоатация по автобусна линия № 3.

Резултатите от тази тестова експлоатация доведоха до едни доста категорични данни, които съм изложил в своето експертно становище, включително и с таблици по отношение на броя валидации, с анализ по отношение на мнението на пътниците и на целесъобразността. Имах възможност да проведа разговори с над 100 души пътници в автобуса, както и с жители на село Долни Пасарел, които ми припомниха една информация, че до даването на линията на концесия Долни Пасарел е обслужвано до 18 метрови автобуси, които събират около 130 – 150 пътника.

Впоследствие, след като линията отново става част от експлоатационната задача на Столичния автотранспорт, тя се обслужва с 77 местни автобуси от модела „Ютонг“, които обаче в пиковите часове, когато имаме много работещи и много ученици се оказват недостатъчни, поради което голяма част тези жители на село Пасарел, са преминали на алтернативен транспорт, включително споделени пътувания и т.н.

Какво се случи обаче с двуетажната експлоатация. Над 60 са хората, които категорично заявиха пряко в разговорите си с нас, че те са оставили колите си, след като са научили за двуетажни автобус и са организирали пътуването си така, че да пътуват с тази трета кола, която обслужва. Всички те изразиха много високо мнение за услугата и изразиха своето желание да им организираме двуетажна експлоатация.

Тъй като от ден първи въпреки едно мое старо мнение от 2018 година, в което тогава на фона на кризата с дългите автобуси и едно предложение за китайски реплики на Рут Мастер бях казал, че двуетажните не са за София, да всъщност китайските реплики не са за София, и не мисля, че трябва да се върви по този път.

Въпреки това мое старо мнение от 2018 година аз смятам, че такива линии обслужвани с двуетажни автобуси особено като тройката трябва да има най-вече защото има една съществена полза от двуетажния автобус. Той е с габаритите и маневреността на къс автобус на 12 метра, но съвместимостта на съчленен, той има над 80 седящи места и над 40 правостоящи.

Разделението на пътничкопотока благодарение на втория етаж е друг плюс, който за жителите на Пасарел се оказва особено полезен и атрактивен, защото хората, които пътуват от начална спирка до метрото или да кажем до Окръжна болница спокойно си сядат на седалките на втория етаж, а хората които пътуват на по-къси разстояния използват първия етаж, така както по принцип навсякъде в Европа се използва двуетажния автобус.

По отношение на експлоатационните разходи те са с доста пренебрежим процент по-високи от тези на стандартен 12 метров автобус, но за сметка на това, пак казвам, че обръщаме внимание на пътничко вместимостта на тези превозни средства. За мен като автор на идеята, като експерт, и като човек бил от първия ден на терен е най-целесъобразно не да отхвърлим идеята за двуетажни автобуси, а да и дадем един прозорец от време, като се предложи изменение на решението в точка 4.2 от проекта за решение бройката да се промени до 4 броя употребявани двуетажни автобуси с три врати, нисък под и т.н., и с тези четири броя автобуси ние да разгърнем експлоатацията по линия 3, а в същото време да проведем и по-широкомащабни тестове, за да можем догодина да говорим и за процедура евентуално за някакви чисто нови двуетажки, които да подсилят така да се каже автопарка.

Искам да обърна внимание, че самите цифри, които са изложени в моето становище показват, че интересът към експлоатацията на двуетажни автобуси е устойчив с тренд на нарастване. Това ни дава така да се каже основание да смятаме, че е възможно не само да върнем голяма част от пътниците в автобусите, но и да повлияем благоприятно на автомобилния трафик особено по този натоварен маршрут, който е от Долни Пасарел, Кокаляне, Панчарево към града.

Ето защо, моето предложение като експерт изложено в становището ми е двуетажната идея днес да не бъде убивана, а да ѝ бъде дадена възможност сама да докаже своята целесъобразност така, както тя вече го направи с един автобус.

Искам да използвам трибуната да се извиня персонално на господин Борис Бонев, за една моя така да се каже породена от огромното напрежение около цялата идея, за един мой акт така своеобразен на протест, не господин Бонев, нямам мнение, че „Спаси София“ иска да спре автобуса, особено след като с господин Гергин Борисов разговаряхме по темата, но хубаво е да помолите Вашите фенове да не използват Вашето име и да казват Бонев, каза че ще спре автобуса, защото такива неща един човек каза и са кофти, но приеми моите извинения. След разговор с господин Гергин Борисов, след разговор с господин..., „Спаси София“ не иска да спре този автобус.

Правя това уточнение, защото наистина се породило голямо напрежение, което наистина повлияло негативно на цялата идея. Моля от името на експертно звено „Техници София“ господин Бонев да приеме извинението, извинявам се и на целия Общински съвет.

Моля също така в заключение днес да дадете шанс за живот на двуетажната идея, която със сигурност доказва, че работи за повишаване на пътничкопотока. Бих се радвал, ако и други общински съветници, които чух, че имат впечатления получени от жителите на Пасарел, кажат и подкрепят тази идея повярвайте ми на прага на изборите това ще зарадва хората много. Имайте предвид, че ние само след двадесетина дни ще се борим за гласовете на хората.

Благодаря Ви, много.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Тук вече и политическото като че ли взе връх в това изказване. Държа да отбележа, че направеното извинение към господин Бонев е може би адекватно на фона на това, което разбрахме, че е пишело на табелката, но много моля да не се правят други надписи с каквото и да е друго послание, защото това е грубо нарушаване на нашите правила, които сме изготвили и приели за това какво трябва да съдържат надписите на автобусите. Недопустимо е, надписите да гласят каквото и да било различно от номера на съответния автобус и неговото направление, защото сами разбирате колко неприемливо е това.

Колеги, други мнения и становища? Не виждам.

Подлагам на гласуване доклада във вида, в който е предложен.

Моля, който е съгласен да гласува.

„За“ – 1.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - 8.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	въздържал се
2,	Христиан Петров	въздържал се
3,	Калоян Паргов	въздържал се
4,	Карлос Контрера	за
5,	Борислав Бориславов	въздържал се
6,	Ваня Тагарева	-
7,	Прошко Прошков	въздържал се
8,	Радослав Влахов	въздържал се
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	въздържал се
11,	Борис Бонев	въздържал се
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	9
	в т.ч.:	
	За	1
	Против	няма
	Въздържали се	8

Тук виждаме и господин Паргов, каква позиция зае, с което доклада не се приема. Преминаваме към точка 5 от дневния ред.

По т. 6 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-8328/07.09.2023 г. относно разкриване на излетни и експресни автобусни на територията на Столична община.

Вносител: Карлос Контрера – общински съветник

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Контрера, искате ли да представите доклада? Заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Уважаеми колеги, съвсем накратко, на Вашето внимание са три идеи, които доста време сме обсъждали може би малко закъсняхме с внасянето на този доклад, но все пак е добре, освен обичайното вайкане свързано с липсата на финанси, разбира се да се опитваме да даваме перспектива що се отнася до наземния транспорт. Както повечето от Вас знаят след въвеждането на делничните разписания, което се случи преди около две години по доклад на тогавашния заместник-кмет Кръстев с мое участие и това на господин Зарков, ако не лъжа, Витошките линии доказаха потенциала за излетни пътувания и интереса към тях не само е подчертан, но е устойчив.

В тази връзка и с подобряването на експлоатацията на линията до парк „Врана“ за мен категорично има данни, че София има като град потенциала да обслужва подобни линии и те да се радват на висок интерес от страна на пътниците и не само, на чуждестранни туристи, които посещават града, но и на столичани, които особено в летните месеци се възползваха от възможността за подобни излетни пътувания и по направление „Витоша“ и по направлението към парк „Врана“ където пътничкопотока грубо казано се увеличи четири пъти след въвеждане в експлоатация на двуетажния автобус.

Това е единствената промяна, която е направена, което показва, че когато линията е с определен атрактивен характер тя привлича пътници.

Трите предложения са: Разкриване на подобна излетна линия, до град Банкя, която да запълни съществуващия дефицит свързан с липсата на удобна и бърза връзка не само от централната част на града, но и от източните квартали, всъщност с това курортно селище, нещо повече Столична община положи огромни усилия да възстанови минералната баня и фактически в момента основния начин за достъп е с автомобил.

Вчера посетих и района и разбира се и района на банята и огромна част от т.нар. пътувания всъщност бяха с автомобили. С предложението за една излетна експресна връзка, която да тръгва от „Александър Невски“ до град Баня всъщност бихме могли да дадем едно ново направление в есенно-зимния сезон и да осигурим и достъп на столичани ползвателите на обществения транспорт до тази културна ценност и до самия курортен град.

Второто предложение е за бърза връзка, която да свързва центъра и Националния исторически музей, който разположен в началото на кв. „Бояна“ оставя встрани от основните не само маршрути на обществения транспорт, но и от основния туристически поток в центъра.

Създаването на една подобна връзка би помогнало и за допълнителното натоварване на витошките линии, тъй като на спирката на Националния исторически музей може да се направи и трансфер.

Третото предложение се отнася до връзката, която в момента съществува само чрез прекачване в системата на „Метрополитен“, Летище „София“ – Централна гара.

Едно подобно решение би могло доста да улесни всъщност тази част от пътниците, които правят трансфер между двата вида транспорт, но не бива да забравяме и нещо изключително важно, зоната около летището се превърна в своеобразен бизнес хъб. Там освен наличието на поток от туристи, които кацат или излизат от Летище „София“ има и значителен брой офиси с работещи, една не малка част от тях и сега се възползват от двете електробусни линии, но непокрито остава направлението на запад връзката с централна градска чест след „Орлов мост“, връзката с Централна гара и други маршрути, които правят възможен трансфера към западните квартали.

Така че, докладът е продиктуван от тези съображения накратко, разбира се, ако има някакви коментари можем да ги дискутираме.

Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Моля, колеги ако имате някакви мнения и становища по въпроса.

Господин Паргов, заповядайте.

КАЛОЯН ПАРГОВ: На територията на Столична община имаме четири града – София, Баня, Нови Искър и Бухово.

Въпросът е, какво правим господин Контрера с Нови Искър и с Бухово, тъй като и те са градове? Не трябва ли да имат и те експресна линия, казвам го, защото знаете все пак защо за Баня може, а за Нови Искър и Бухово не може.

Второ, маршрута Централна гара – Летище „София“, тъй като все пак вложихме доста пари свързани с тази транспортна свързаност жп гара – летище от гледна точка на метрото, като метролинии, за да можем да приличаме малко от малко на една от европейските столици, в които пътуваме все по-често, не както преди.

Така че, това е второто ми съображение, като въпрос.

Иначе тази експериментална линия и по-скоро не експериментална, а експресна туристическа „Александър Невски“ – Националният исторически музей мисля, че към нея нямам никакви съображения, но към първите две просто питам, защото е нормално жителите на другите два града да попитат защо за Банкя може, а за Бухово и Нови Искър не може, сигурно и те трябва да си намерят някой Бойко Борисов да е оттам, и тогава сигурно ще може.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Паргов.

Искате ли да отговорите, господи Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Паргов.

Разбира се, може да се чувствате поканен, а не просто да подкрепите доклада, но и да внесете предложения за подобно разрешение и към изброените от Вас два други града на територията на Столична община. Вярвам, че вие като доайен, един от доайените в Транспортна комисия имате достатъчно възможност да подготвите такива предложения.

Що се отнася до връзките с летището очевидно е, че вариант с прекачване между двата метродиаметъра не води до огромен пътничопоток през мрежата на „Метрополитен“ остава една част от пътници, които са необслужени и отново подчертавам част от тази зона е наситена с възможност за привличане на трудови пътувания, което означава, определен брой хора да се откажат от автомобилите за пътуване до работа и да ползват обществен транспорт в западното направление, което дава бърза връзка, ако обърнете внимание що се отнася до тази линия е предвидена връзка и на метростанция „Театрална“ за трети метродиаметър.

Насищането с наземен транспорт не отрича ролята на метрополитена, напротив създава възможност и участъци, които не са толкова натоварени от подземната железница да привлекат нови пътници, които да ползват тези наземни линии като довозваща връзка с „Метрополитен“.

Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Искам само да допълня нещо във връзка с един от аргументите, които бяха казани, че влакове на БДЖ от Искърско шосе, до Централна гара – София има средно между 40 минути в час пик на всеки 40 минути в час пик и 1.20 часа така ,че със сигурност обслужването с автобус би подобрило обслужването на пътничопотока между летището, гарата и обратно, тъй като в момента не смятам, че с този влак веднъж на високосна година може тази ирелация да бъде адекватно обслужена.

Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Евстатиев, заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Като експерт и като съавтор на идеята бих искал само да внеса две уточнения.

По отношение на линията, която е до Националния исторически музей идеята на тази линия е всъщност тя да тръгва от 1 ноември, когато се преустановява експлоатацията на Х-30, да бъде с една кола, тоест просто автобуса, който в момента обслужва Х-50 ще се пренасочи на новата линия Х-40, тя е пак с движение само в празнични дни, тоест там няма да имаме допълнителна кола.

По отношение на линията до Банкя, искам да помоля господин Иво Стоилов, който е един от радетелите на идеята за транспортно обслужване на Банкя да му бъде дадена думата, той да говори след мен.

По отношение на линията за летището точно така, всъщност тя е направена на база анализи, на база допитване на работещи в района, на база следене на пътувания и т.н., действително ако свържем тези два важни интермодални терминала с наземна линия ще подобрим обслужването, такива линии има във Виена, има в Берлин, има в редица градове и в Прага също има, така че мисля, че там две коли целогодишно ще натоварят сериозно транспортната задача, просто ще създадем една нова и удобна връзка, която ще помогне и на пътуващи и на работещи и очаквам да генерира и съответно закупуване на допълнителен брой дългосрочни превозни документи.

Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, заповядайте.

ИВАЙЛО СТОИЛОВ: Здравейте, искам да изкажа няколко думи за експресната линия до Банкя.

Първо, тази линия най-вероятно може да работи и в работни дни, тъй като много народ има от Банкя, който рано сутрин отива на работа към центъра, прикачванията с автобусна линия № 309 не са особено удовлетворителни при положение, че единият автобус минава точно пред другия, не може да се осъществи качествена връзка. Отделно понеже гледах проекта относно спирките искам да предложа една корекция, която е вместо да спира автобуса на спирка Метростанция „Сливница“ 1060 мисля, че беше да минава през обръщалото на автобусни линии № 47 и 49, тъй като нали се сещате, че ще има разминавания между двете спирки и хората ще се чудят на коя спирка да ходят. Отделно от този подлез, тъй като почти всеки един ден минавам оттам е много по-удобен за гражданите на град Банкя, има неща за хапване и пийване там, тоест може нещо човек да си купи и след това да отиде на обръщалото на чака автобуса. При това положение ще може да се чакат не две, а цели три линии.

Третото, нещо което искам да вметна е, на Автостанция „Банкя“ да почиват, но крайните спирки да бъдат спирки център – Банкя и началната спирка да бъде център – Банкя,

тъй като Автостанция „Банкя“ е далеч от центъра и повечето хора хващат автобуса предимно от спирка център – Банкя.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Други мнения и становища? Няма.

Бяха направени предложения за изменения, но колеги с оглед на това, че този доклад сме го коментирали безспорно той има известни основания, от някои колеги бяха изразени някои опасения относно някои от предложенията. Факт е, че в момента вече сме в тази предизборна борба, включително имаме и кандидати за кметове на нашия град, което не е лошо. Така или иначе искаме поне това, което може да бъде гледано, но това означава и все пак безспорно е показва и доверие на съответната политическа сила, но все си мисля, че тези решения конкретно за тези линии е добре да останат, конкретно зелените за един нов състав на Общинския съвет, не че в тях няма положителни идеи, които трябва да бъдат осмислени и реализирани по възможно най-добрия начин без да се налага да се правят дори и допълнителни предложения, но все пак така или иначе въпрос на гласуване.

Ако няма други предложения и становища по доклада ще го подложим на гласуване?

Господин Евстатиев, нещо допълнително ли се сетихте, заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Господин председател, бих искал да направя уточнение, че да наближават избори обаче в случая обслужването на хората не трябва да бъде заложен на предизборната надпревара за това като експерт смятам, че уважаемите общински съветници, ако имат желанието е добре да се разгледа и да се гласуват линиите, ако трябва линия по линия, просто за да може да дадем някаква основа, от която да се тръгне. Имайте предвид, че все пак много работещи хора днес гледат комисията и са вперили очи в нас относно две от линиите, за които е направено предложение.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Евстатиев.

Колеги, всъщност имаме едно конкретно предложение по доклада, което беше формулирано с промяна на спирки, ако може да тъй като няма обратни предложения, така или иначе ще го подложим с така направеното предложение, ако няма проблем вносител разбира се, така че в режим на гласуване.

Моля, който е съгласен с така направеното предложение и доклада внесен от колежата Контрера, да гласува.

„За“ – 4.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - 6.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	въздържал се
2,	Христиан Петров	въздържал се
3,	Калоян Паргов	въздържал се
4,	Карлос Контрера	за
5,	Борислав Бориславов	за
6,	Ваня Тагарева	въздържал се
7,	Прошко Прошков	въздържал се
8,	Радослав Влахов	въздържал се
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	за
11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	4
	Против	няма
	Въздържали се	6

Докладът не се приема се.

Продължаваме с точка седем от настоящия дневен ред.

Ще помоля господин Христиан Петров да води точката.

По т. 7 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-8354/07.09.2023 г. относно обновяване на подвижния състав на наземния обществен транспорт и съпътстваща инфраструктура.

Вносител: Зафир Зарков – общ. съветник и Дончо Барбалов – зам.-кмет на Столична община

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Първо давам думата на един от вносителите, ако иска да представи доклада, господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Уважаеми колеги, на Вашето внимание предлагаме доклад, който е свързан с предложение за обновяване на подвижния състав на наземния обществен транспорт и съпътстваща инфраструктура, който предварително искам да заявя, че се базира на експертните предложения от страна на транспортните оператори, основно „Столичен електротранспорт“ и „Столичен автотранспорт“.

Също така се базира и на проведената дискусия в предходното заседание на Комисията по транспорт, където мисля, че категорично беше изразено становището за закупуване на нашия град на нови транспортни средства. Този доклад се съобразява включително и с това. Знаете, че през последните години столичният транспорт се сблъска с редица предизвикателства свързани с Ковид, с драстичен ръст на цени и за това смея да твърдя, макар и да беше подложен на риск през тези години, смея да твърдя, че градският транспорт показва, че е устойчива система. Да, не е като през 2019 година, когато сравнително наистина можеше да се говори само и единствено за неговото развитие. Имаше редица предизвикателства свързани и с финансовото състояние, с експлоатационното, колеги тук отбелязаха отново, че не всички проблеми са решени докрай и това безспорно е така и остават като предизвикателство, но от друга страна с оглед решаващото решение от миналата година за отпускане на 74 милиона лева в държавния бюджет за Столичния транспорт и потвърждаването му буквално днес иначе казано с бюджета, който беше приет преди малко повече от месец, държавния бюджет, който беше приет преди малко повече от месец, и гарантирането отново на тези средства за градския транспорт, дава основания да погледнем по един по-благоприятен начин за неговото развитие, именно в този ред на мисли с оглед продължаващото нарастване на транспортна задача и изискванията най-вече на пътниците към него като такъв, който е необходим да отговаря на високи стандарти, защото всички знаем колкото по-добри транспортни средства излизат на линия, толкова повече и желанието на гражданите става по-взискателни, в което няма нищо лошо и това всъщност трябва да бъде наша цел.

Ще се спра оттук насетне в конкретика какви са конкретните предложения, които с господин Барбалов предлагаме на Вашето внимание, за двата транспортни оператора.

В съвсем телеграфен стил ще ги прочета. На първо място, Столичен електротранспорт не по значение, а просто така се намира в доклада е доставката на 15 броя ниско подови климатизирани тролейбуси с дължина 12 метра. Доставка на 18 броя нископодово климатизирани съчленени трамвайни мотриси за между релси 1435, те са изключително важни с оглед напредването на силно се надявам и реализирането на този проект с бул. „Копенхаген“, където именно тези мотриси ще са изключително необходими за да поемат изцяло обслужването на линията, която ще минава оттам. Доставка на 25 броя нископодови климатизирани съчленени на 1009 за да може да продължи обновяването на трамвайния транспорт с оглед това, че новите транспортни средства, които успяхме да подменим през последните години трамвайни транспортни средства, подвижният състав около една трета може да се каже, че е подменен, това са въпросите, естествено показват друго ниво на обслужване и трябва да продължи. Доставка на 30 броя нископодови климатизирани и бързо зарядни електробуси с дължина 12 метра, това е т.нар. ултра кондензаторна технология

или познатите Ви транспортни средства, които в двата края на маршрута в рамките на няколко минути зареждат, за да изминат разстоянието. Това безспорно се доказва като една от успешните иновативни политики в подвижния състав, защото знаете, че когато ние стартирахме пилотно с такъв тип транспортни средства в Европа нямаше особено много примери. Факт е, че това, което за момента говорят данните първо от експлоатационна гледна точка това се оказва сравнително най-евтиният вид транспорт.

На следващо място, смятаме, че това ще бъде и бъдещето на тролейбусите, така или иначе тази тежка инфраструктура във въздуха в един момент може би след години следва своето логично развитие в такъв тип технологии, които не са необходими от тази тежка инфраструктура.

В допълнение на това още 15 нископодови бързозарядни електробуси с дължина 18 метра и доставка на 20 броя нископодови климатизирани и съчленени трамваи за междурелсие 1435, като тук е с по-голяма дължина от 28 – 33 метра, като тук са включени 10 броя двупосочни мотриси т.нар. пенделни, за да могат да обслужват надявам се вече не трасето за „Копенхаген“, както е досега а в бъдеще да обслужва там, където е необходимо да бъдат провеждани ремонти и няма възможност мотрисата да достига до обръщало, поради такъв род дейности.

В допълнение на това се предвижда в съпътстващата инфраструктурна и модернизация и реконструкция на пет броя ТИС-ове, често тази инфраструктура ни убягва от вниманието, всички са съсредоточени върху новите превозни средства, но в крайна сметка именно тези токоизправителни станции дават възможността трамваите и тролейбусите в София да се движат, включително и бързозарядните такива и последните години макар, че беше извършена на шест от ТИС-овете ремонт в последните десет години това обновяване трябва да продължи защото някои от ТИС-овете не са ремонтирани повече от няколко десетилетия, а това е важно за сигурността на предлаганата транспортна услуга.

Също така е включен и един проект за въвеждане на нова зарядна инфраструктура за зареждане на електрически превозни средства, като се използва реколполираната електрическа енергия в контактна кабелната мрежа, един иновативен проект, естествено и нашите оператори трябва да се включат в тези съвременни тенденции и енергията трябва да се оползотворява максимално.

Трето, доставка на специализирани необходими за ремонт и поддръжка. Тук има доставка на специализирани два броя, които са за 1009 и два броя за междурелсие 1435 милиметра. Виждате и последната доставка, която е свързана с машина за шлайфане на релсов път една тема, която поне колегите от Транспортна комисия знаем, че често сме я коментирали в последните години, като необходима, същият въпрос е стоял и в Столичния „Метрополитен“, но така или иначе шлайфането е безспорно един от важните елементи за

поддържане на тази инфраструктура, за да може да има по-малка аварийност и износване по-скоро в трамвайните мотриси, ако това може да се провежда включително и от наша иначе казано на оператора машина за шлайфане на релсовия път.

Това е относно Столичния електротранспорт, като подвижният състав се предвижда общо да бъде на стойност 403,5 милиона лева, а допълнителните дейности са в размер на около 49 милиона лева или общо 452 милиона лева.

На следващо място, в Столичния автотранспорт предлагаме да бъдат доставени 30 броя нови 12 метрови нископодови климатизирани автобуси на метан, 12 метрови нови нископодови климатизирани електрически – 50 броя, 18 метрови нови нископодови климатизирани електрически – 40 броя, 12 метрови нови нископодови климатизирани метанови автобуси – 30 броя, с оглед продължаване на подобряване и на последните така да се каже автобуси, които е необходимо да осигурят най-съвременни изисквания за превоз на пътници в нашия град. Това е една сериозна крачка в следващите години, ако се реализира тази програма в пълен обем, да може да не говорим вече за някои проблеми, които съпътстват чисто експлоатационно Столичния автотранспорт.

На следващо място, в този доклад се предвижда доставката на подвижен състав за поемане и обслужване на линиите, които са свързани с частния ни оператор, тъй като договора изтича след средата на 2026 година, предвиждаме и закупуването на 60 броя нови климатизирани метанови автобуси.

В допълнение за изграждането на инфраструктура при доставка на нови електрически автобуси са предвидени средства за изграждане и на нова инфраструктура за зареждане, включително и вертикални планировки, неща които във времето трябва да бъдат случени за да бъде и пространството в самите автоподеления подобрено.

В точка 4 от таблицата, която виждате в доклада, всъщност са включени и ремонти на трите автобусни поделения със съответните прогнозни стойности в Дружба, Малашевци и Земяне.

На финала, като точка 5 в таблицата е въвеждане и използване на зелена енергия чрез доставки и монтаж на фотовултаици, които също обхващат трите автобусни поделения за да може да бъде оползотворено пространството, което така или иначе знаем, че разполагаме с тези огромни халета и гаражи.

В последната точка отново е доставка на допълнителна техника за аварийни автомобили и оборудване към тях, като там е предвидено да се доставят три за пътна помощ, за трите поделения, две специализирани платформи за помощ до 11 тона, доставка на товарен камион, кран и самосвал – 3 броя и доставка на самоходна вишка – 3 броя, на обща стойност 3 милиона 100 хиляди лева.

Общата стойност, която се предвижда в тази програма на Столичния автотранспорт е в размер на 218 милиона, като закупуването на транспортни средства е в размер на 147 милиона, свързани със самите транспортни средства с допълнение на 36 милиона за 60 метанови автобуса, които са за нуждите на евентуално поемането от частния транспортен оператор на линиите от средните територии на нашия град.

Това са най-общо параметрите, които са заложили в тази програма.

Отново казвам изцяло сме се базирали и с господин Барбалов, на това което експертно от самите дружества е предоставено като информация, желание и нужда за реализирането на тази модернизация, която не трябва да спира, всъщност модернизацията макар и да беше по-ударна през последните години на практика не трябва да се прекъсва, защото всяко прекъсване после води до изоставане, а наваксването, както знаем трудно се случва с оглед на ситуацията, която чисто житейски понякога се случва свързани с такива необичайни събития, каквито преживяхме в последните три години.

Важно е също така да отбележим, че и при автотранспорта и при електротранспорта имаме значителен напредък по повишаване качеството на услугата. Прочели сте в доклада, че при кърсите автобуси средната възраст е 8,8 години, при съчленените е 11,5 години. При електротранспорта, както отбелязах една трета успяхме от трамваите да подновим, но тук държа да вметна, че няма диспропорция при двете дружества, при сумите, които казах, но трябва да се има предвид, че значително по-скъпа и по-тежка е инфраструктурата в Столичния електротранспорт, защото в крайна в крайна сметка трамвайните мотриси, знаете това е един влак, там и експлоатационното време на използване е много по-дълго, но и цената е много по-висока, така че сме подходили надявам се балансирано и към двата транспортни оператора с възможност паралелно да върви модернизацията и в двете дружества.

Това е в общи линии.

Господин Барбалов, ако иска нещо да допълни.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Господин Барбалов, искате ли думата?

Има ли реплики към изказването на господин Зарков? Няма.

Първо изказване, давам думата на господин Паргов.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Правя ви официална бележка, че трябва да ограничавате времето на вносителите, когато говорят, така както ще ограничавате и на нас, които правим реплики или изказвания, защото сега тези пледоария беше излишна, ние можем да четем, грамотни сме, виждаме как сте ги надиплили и т.н., но ви правя бележка, съобразявайте се, може би за първи път Ви е, така че ще свикнете надявам се.

Второ, господин Зарков, към господин Барбалов, няма защо да се обръщам все пак той е заместник-кмет по финанси, подчинен на тази конюнктура, която до 29 октомври ще съществува на територията на Столична община.

Това, което ще кажа е много принципно, от 11 точки в дневния ред за днес, има три точки, на които не им е мястото, и не им е мястото от гледна точка на това, че може би в предишни години по навик сте считали, че ще бъдете пак управляващи и сте залагали напред определени разходи тъй като това са стратегически разходи, те не са за един мандат, особено това, което ви слушах като пледоария, тъй като това не само единствените разходи.

Вие виждате сега какви трудности имаме с връзването на бюджета в последните години, и в един момент залагаме за следващите общински съвети, за следващите т.нар. мнозинства, в които със сигурност вие няма да сте толкова еднолични, а може би няма и да управлявате зависи, вота е на софиянци, да залагате такива мащабни стратегически бих казал задачи на общината. Не го считам за целесъобразно. Междудругото това и към Вас, господин Контрера, това беше причината да се въздържа и сега също ще се въздържа, защото Вие се въздържахте на господин Контрера, но по стар обичай моето си е мое, чуждото не е мое и ние трябва да сме първи, и 13 – 14 години не ви дойде акъла в тази община. Надявам се, след 29 октомври най-после гражданите да ви наляят малко акъл, че тази работа не може да продължава по този начин, господин Зарков да си правите този PR по този начин, да обяснявате близо 1 милиард, така ги пресметнах, Вие за колко време мислите, че можете да го направите като се познавате как работите и темпа, с който работите, за колко време мислите? Няма да ви стигнат още два мандата, но няма кой да ви чака по този начин.

Така че, тези три доклада, двата на господин Контрера наистина възлагат на следващия Общински съвет в перспектива, междудругото това беше идея и на господин Контрера, аз разбирам, че му я откраднахте услужливо защото вече не сте коалиционни партньори. И сега, с което завършвам, ние я вкарахме, не я вкара Контрера, нали щяхме да я правим заедно господин Зарков? Не помните ли на предишни комисии? Нали щяхме да седнем да го обсъждаме заедно? Аз бях целият август тук и чаках да ме поканите да го обсъждаме, но очевидно не сте имали желание, защото преоблякъл се Илия пак в тия, казвам ви не става така, цинично е.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Паргов, не случайно казах, че докладът се базира изцяло на експертно мнение, всеки е свободен да се присъедини към него, ако има желание, но не смятам, че това е най-важното и категорично не съм съгласен с Вашето становище свързано с това какво се задължава или не, защото в крайна сметка София не бива да чака или да стои в едно безвремие по която и да е тема, а когато става въпрос за транспорта безспорно

това ни касае. И когато става въпрос изключително, само и единствено за нови транспортни средства мисля, че това не поставя под никакво съмнение мотивите, с които искаме да внесем този доклад.

Иначе за изказването, кое, колко и какви мандати ще са необходими за изпълнението на тази програма само ще ви припомня, защото най-вероятно не четете докладите, както става ясно и сега от този, в него изрично е записано, че само за програмата, която приехме между 2015 и 2019 година средствата, които са инвестирани в градския транспорт са в размер на 256 милиона лева, осигурени и изработени от същата тази администрация, която явно на Социалистическата партия по някакъв начин не ѝ харесва.

В следващия период от 2020 година до 2023 година, до тази година, само за две години и половина бих казал са подменени още 156 транспортни средства на стойност от 218 милиона лева. И ако за БСП е моторно известно, че не се справя много добре с европейските средства има изключително много, поне в тази връзка специално с обновяването на градския транспорт се справяме по-добре така, че не твърдете, колко и какво време е необходимо за да се реализира тази програма, която по Вашите сметки е 1 милиард, а тя е далеч от 1 милиард с няколко стотин милиона, но може би така е по-удобно да направите сметките.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Господин Паргов, имате думата за дуплика.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Добре, че бяха европейските средства господин Зарков, и не случайно казах след 2020-та, че господин Фандъкова, нейния екип и Вие, като ГЕРБ сега ще трябва да покажете какви виртуози сте в привличането на средства, защото ако погледнете и структурата на бюджета виждате, че положението не е същото когато ЕНП беше толкова щедра към Борисов, вашият лидер и съответно към Столична община. Щом ме закачате на тази тема, да си го кажем.

Второ, няма да забравя една моторна глупост, която свършихте в Общинския съвет в периода 2015 – 2019 година, когато с парите на околната среда за чист въздух, с парите на околната среда за чист въздух, купихте 120 дизелови автобуси китайски, понеже усвоявате парите. И вместо за това да бъдете наказани, че може да направите такава моторна глупост пари от околна среда за чистота да купите дизелови автобуси. После се сетихте, че трябва да ги подменяте с електрически, понеже сте много големи виртуози, но добре, че ЕНП стои зад вас за да не ви покаже червен картон.

Дали съм смятал или не съм смятал, аз ви казвам, че това което правите в момента си е чист предизборен PR. Оставете следващият Общински съвет, със следваща конфигурация, в която може би ще сте и Вие, пожелавам ви го да седнете и да си проведете този разговор и на база политическия консенсус и разбиране, което ще имате да го заложите като задача пред Вас, давам ви го като съвет, политически издържано е.

Защото егоистичния тясно партийен подход едва ли ще ви спечели много симпатии на софийнци предвид това, което сте правили в последните 13 години.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря ви, думата има господин Бонев за изказване.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Няколко основни неща. Първо, ясно е, че има нужда от сериозна инвестиционна програма за развитие на градския транспорт, не само за придобиване на нов подвижен състав, но и за ремонт на депата и съоръженията и закупуване на средства за поддръжка на инфраструктурата. Има няколко неща, които лично ме малко ме притесняват, първо, не виждам никаква голяма амбициозност свързана с това не просто съществуващите автобуси, тролейбуси и трамваи с голяма възраст и висока амортизация да бъдат подменени с нови, а да има всъщност много повече превозни средства, които да служат за откриването на нови линии и въобще за подобряване на градския транспорт.

Второто нещо, което ме притеснява е, подходът, който е възприет, особено що се отнася до закупуването на по-скъпия вид превозни средства, а именно трамваите и не разбирам, защо не се възползваме от начин за покупка на подобен тип превозни средства, какъвто се използва доста широко в държави като Полша, Чехия, Унгария и не само, а именно обществена поръчка целяща сключване на Рамково споразумение с производител на трамвайни мотриси за доста по-голям брой трамвайни мотриси с опции, така че всъщност да постигнем една много по-добра цена при търга. Вярно малко по-специфична е ситуацията с Варшава, но те купиха мисля че над 100 трамвай „Хюндай“ на цена по-ниска отколкото трамваите „Песа“ в София.

Смятам, че има как при добре проведена и честно проведена обществена поръчка големите европейски производители да участват в подобен тип търг и съответно да дадат добра цена, тогава когато Столична община се ангажира например със закупуването на 100 или 150 трамваи в рамките на следващите пет години, като някаква част от тях в рамките на това какво е в момента реалистично възможно финансово да бъдат закупени веднага, а останалото да бъде опция, а не както досега се случва хартисат някъде пари, пускаме обществена поръчка за 4 трамвая, после за 13 трамвая, после за 2 трамвая, за 5 трамвая, в смисъл това е доста абсурдно. При такъв рамков договор просто, когато има пари се пуска поръчката към вече спечелилия и не се губи време с нови обществени поръчки и подобни.

Също така това ще позволи уеднаквяване на моделите и всички ползи свързани с резервни части, обучение на персонал, особено в трамвайния транспорт макар, че в автобусния също, това е проблем поради голямата разновидност на модели от различни производители.

Ако се направи обществена поръчка, в която трамваите за 1435, 1009 са заедно това би било според мен стъпка в правилната посока.

Имам своите съображения по отношение на бройката на електробуси, не знам защо при положение, че София е един от градовете с най-добре развита тролейбусна мрежа, и при положение, че вече има технически решения, които позволяват тролейбуси с батерия да се зареждат докато са в движение под контактна кабелната си мрежа, но в участъци, в които няма такава, а те да се движат на тази батерия, ние продължаваме да залагаме или само 100 % на тролейбуси или 100 % на електробуси, а не тази смесена система, която в Прага в момента се доказва като изключително успешна и ефективна при положение наистина, че в София има добре изградена мрежа тролейбусна.

Обръщам внимание може би е някаква грешка в самия доклад, слава Богу не е в проекта за решение, но за мен е меко казано странно следното нещо, изграждане на 13 броя зарядни станции за бърз заряд, всяка от които ще бъде с пет броя точки за зареждане, забележете, съоръженията ще осигуряват зареждане, както на леки и лекотоварни автомобили на частни и юридически лица, така и на електрически автобуси от обществения градски транспорт. За мен е малко странно Столичният електротранспорт да става вече и доставчик на услуги по зареждане на частни субекти, освен ако това не е част от бъдещото му развитие в бизнес плана, нещо което за мен би било доста странно.

Обръщам внимание също така, че ако говорим за инвестиции в транспорта е ключово да се говори и за инвестиции в цялостна модернизация на депата на трамвайния транспорт. Тук са заложили единствено и само ремонти на гаражите на автотранспорта, които също са в лошо състояние, но със сигурност не толкова лошо, колкото са депата на трамваите, най-вече депо „Банишора“, което е и най-старото действащо депо в София и там условията за труд на служителите са наистина безобразни.

Така че, би било добре да се помисли и в тази посока.

И правя едно конкретно предложение, защото съм съгласен все пак казаното от господин Паргов, че в края на мандата на практика на последното заседание на Комисията по транспорт за гласуване на последното заседание на Общинския съвет при очевидно по социологически проучвания и въобще политическа обстановка бъдеща промяна на състава на Общинския съвет, бъдещо различно мнозинство и т.н., да се поемат рискове или по-скоро да се поемат ангажименти за стотици милиони лева, дори част от тях да са необходими. Правя предложение за промяна на проекта за решение, което всъщност да гарантира, че след днешното решение, което иначе аз бих подкрепил, ако разбира се, се приемат предложенията за промяна в проекта за решение няма да оставим в следващите три месеца ръководствата на общинските дружества за транспорт без надзор от действащ Общински съвет, да провеждат обществени поръчки, и по този начин всъщност да предпоставят бъдещият Общински съвет

да го поставят по-скоро пред свършен факт, което мисля, че би било и неморално и неправилно. И за това и моето предложение, което правя всъщност, по следния начин да се коригира проекта за решение.

Първа точка да бъде, дава съгласие „Столичен електротранспорт“ ЕАД да подготви необходимата документация за реализиране на проекти за обновяване на подвижен състав и развитие на инфраструктурата на „Столичен електротранспорт“ ЕАД през периода 2024 – 2029 година в обем и срокове съгласно приложение № 1 представляващо неразделна част от настоящото решение.

Втора точка е в същия дух, просто там даваме съгласие на „Столичен автотранспорт“ да подготви необходимата документация за реализиране на проектите.

Трета точка от проекта за решение да придобие следния вид: Възлага на изпълнителните директори на „Столичен електротранспорт“ ЕАД и „Столичен автотранспорт“ ЕАД да представят изготвената съгласно точка 1 и точка 2 от настоящото решение документация за одобрение от Столичния общински съвет преди да предприемат всички последващи правни и фактически действия за изпълнение на инвестиционните намерения.

Четвърта точка, се запазва, така както е в момента, а именно: Възлага на кмета на Столична община на всеки шест месеца от вземане на настоящото решение да внася информация до Столичния общински съвет за напредъка по неговото изпълнение.

Обръщам внимание, правя тези предложения с цел гарантиране интереса на гражданите на София чрез осъществяване на контрол от Столичния общински съвет, изборна година сме, три месеца е ясно, че Столичният общински съвет няма да функционира и смятам, че тази дупка не трябва да бъде използване, не казвам, че ще се използва, но не трябва да бъде използвана общинските дружества да си мислят, че могат да правят каквото им хрумне поради липса на постоянен контрол от Общинския съвет.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви.

Господин Барбалов, заяви реплика.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря, господин председателстващ.

Мисля, че това което господин Бонев предлага е разумно, всъщност ние никога не сме си и мислили, че в следващите два, три месеца ще бъдат обявявани такива процедури. Идеята беше точно да се работи и да не се губи време, защото подготвянето на един сериозен търг изисква сериозна подготовка, не само като процедури и като техническа част, но също трябва да се намерят и най-добрите източници за финансиране, за да може наистина да се тръгне с един цялостен пакет.

Така че, от тази гледна точка това, което вие предлагате за рамкови договори няма никакъв проблем, защото това не е изключено от доклада, който ние сме предложили. Ние сме дали по-скоро отговаряме на въпроса какво е необходимо като минимум, горе долу времеви диапазон, който е доста повече от мандат на Общинския съвет, защото от опит мога да кажа, че големите проекти в общината отнемат много време да се подготвят.

Например, проекта, който сега е за тротоарите започнахме през 2020 година да го работим. За ринга вътрешния ринг 2019 година, а сега се строи. Така че, всяко нещо в големите системи отнема своето време за да стане добре и за това мисля, че това, което предлагате е разумно, но само да кажа от гледна точка на тролейбуси и сега знаете, че някои от тях имат материи, а някои от тях са с генератори и имат автономен пробег в зависимост от това кога са закупени, но наистина, което е и в подкрепа, което господин Зарков в началото каза, първите тролейбуси нови, нови но са вече на 12 години, скоро ще станат на 15 години и т.н.

Първите метанови автобуси съчленените стават на 10 години догодина, и всъщност те бяха закупени с европейски средства по Околна среда, но вече стават на десет години. Ако ни не вземем мерки, неусетно ще станат на двадесет и после ще сме изправени пред една много по-сериозна картина.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви, да разбирам, че и двамата вносители.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: В допълнение понеже и аз щях да спомена за подготовката на проекта, тъй като много често отстрани изглежда, че нещата се случват изключително лесно, а това всъщност е работа от страна на администрация, и на хората които конкретно работят по всеки един проект, за да се реализира и това наистина отнема време.

Смятам, че когато има някакви цели, които се задават във времето и се използва всеки един момент да се работи това ще доведе по-бързо просто до положителни резултати на всички софиянци.

В допълнение към една от бележките, която прави господин Бонев, закупуването на два, на три, на четири, предполагам, че визирате допълнителните трамваи, които се взеха просто от икономия, а не че такава е била поръчката, иначе поръчките са за много повече по 15, 20, а тези просто бяха реализирани от икономия от средства от самия проект, допълнително се закупили такива трамваи. Това е въпрос на законодателство вече, няма как ние да си го измислим.

Така или иначе, както каза и господин Барбалов, не е изключено дори и Рамкови договори да се приемат, а иначе предложението, което се направи безспорно е това, защото далеч съм от мисълта, че на някой му е минавало изобщо съждението виждате ли докато няма

Общински съвет, някой да прави поръчки през поръчки, което лично аз даже не смятам, че и като време е достатъчно за да се случи. Така че, едно такова гарантиране стига да е спокойствие за всички нямам никакъв проблем с едно такова предложение отправено.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Добре, тогава направо, когато гласуваме самите доклади ще бъде с предложенията направени от господин Бонев.

Изказване на господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Инвестиционна програма последна за двата транспортни оператора, ако не ме лъже паметта гласувахме на 16 април 2016 година, която съдържаеше освен разчети за придобиване на класическите превозни средства, дизел, метан, електрически вече, и предложения за автобуси с хибридно задвижване, водородна технология и т.н. Това нещо не се изпълни от онази инвестиционна програма. Сега в края на мандата да гласуваме подобна рамка на мен ми се вижда странно и имам усещането, че някой нещо някъде се опитва да предпостави и бяга пред вятъра, с оглед на чукащите на вратата избори, защото подобна инвестиционна програма можеше да обсъждаме една година поне. Слабостите, които аз виждам, не казвам, че е лоша, но казвам, че има нужда от допълване.

На първо място, за разлика от доклада, който с лека ръка отхвърлихте аз бях приложил поне анализите на операторите. Тук не виждам такова нещо и в този смисъл правя предложение този доклад и проект за решение да се отложи за следващо заседание на комисията и да бъдат предоставени анализите на транспортните оператори.

В противен случай лежим на една добра дума, което не е сериозен подход за институция като Общинския съвет.

Второ, прословутата инвестиционна програма от 2016 година внесена тогава по доклад на господин Любомир Христов и Екатерина Йорданова, съдържаеше и указания за финансирането на инвестиционната програма. Тук няма нито ред. Там беше подробно описано в онзи доклад, кое с какво да се финансира включително чрез увеличаване на възнаграждението на операторите чрез изменение на тристранните договори с оглед на цената. Сега тук няма нито ред, как ще се финансират тези разходи, има спор между господин Паргов и един от вносителите на каква стойност са те.

След като ние не можем да отговорим с категоричност как ще бъде финансиран този разход това не е инвестиционна програма, а едно добро пожелание. Наистина хубаво пожелание, но пожелание.

Чувам за европейски програми, господа, Европейската комисия не разглежда природния газ метана като гориво чиято технология да финансира, как ще купите газови автобуси по европейски програми, след като самата комисия казва, че ще финансира

електроенергия, електрически превозни средства и водород. В същото време водорода го няма, като технология, много странно.

Не съм съгласен с тезата, че дизелът ще изчезне, не няма да изчезне уважаеми. Ние имаме нужда и от дизелови автобуси. Най-малкото за да поддържаме онзи прословут военен резерв, който по закон сме длъжни да поддържаме, което означава минимум 100 автобуса на дизел, защото при едно бедствие и авария или не дай си Боже военно положение, няма как да изкарате коли на метан и на ток да возят населението или някой друг, това е факт.

Господин Зарков се смее, но това са неща, които стоят без отговор в доклада.

Следващият голям проблем, всички много се радваме на Витошките линии, добре отхвърлихте моето предложение да закупуваме употребявани макар и евро шестцици, ако ще развивате витошките линии защо не заложим 10 – 20 автобуса ново произведени стандарт евро 6, механични скоростни кутии и дизели. Защо не го правим?

Идеята за двуетажните автобуси също липсва, както виждате интереса към тях е голям, какво пречи в тази инвестиционна програма да се добави, ако искате с чисто експериментална цел придобиването на пет и десет такива, които да обслужват част от линиите, нали в крайна сметка това е визионерският документ, аз не го виждам.

Така че, според мен вашето усилие е похвално, но има какво да се доработи.

Що се отнася до електротранспорта. Не е лошо да предвидим и средства за основния ремонт и реконструкцията на релсов път и кабелна контактна мрежа. Аз не съм и съгласен с тезата, че трябва да бъдат закупени само 15 тролейбуса. Така че, има много въпроси, според мен без да видим самите анализи и предложения на автотранспорта и електротранспорта не бива да разглеждаме този доклад.

Така че, ако те бъдат предоставени в рамките на следващите дни можем да направим една извънредна комисия и да ги дискутираме.

Формално правя предложение да гласуваме доклада да бъде отложен. Нямаме очевидно готовност да отговорим на част от въпросите или имаме спорове, имаме нужда от една по-продължителна дискусия. Тук гласуваме програма за над 500 – 600 милиона.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви, господин Контрера.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Господин Контрера, с оглед някои от нещата, които ми направиха впечатление във Вашето изказване, мисля че още със старта на представянето на доклада ясно заявих, че той се базира изцяло на предоставени от съответните две дружества информация и желание за обновяване на подвижния състав.

Няма как да видите контактна кабелна мрежа и трамвайни трасета защото това е една изключително тежка тема, която сама по себе си е достатъчно да бъде в отделна програма, а още повече понякога знаете отлично колко трудности срещат тези програми за тези трасета по обективни причини, за реализирането, за ремонт или за изграждането на нови, например „Копенхаген“, който знаете и главния архитект какви усилия положи, за да може, толкова време, за строителство говоря в момента, но касае всичко и строителство. Тази програма трябва да обхваща всичко, когато говорим за прилежащата инфраструктура.

Така че, това безспорно за мен трябва, ако се работи в тази посока да бъде отделен доклад и документ, в който да се коментират именно трамвайните трасета и контактна кабелната мрежа, а доколкото залагането на водородни и други превозни средства личното ми мнение е, че в този диапазон до 2029 година поне до момента не знам успешна технологична възможност на такива превозни средства някъде да оперира по успешен начин за разлика от това, което предлагаме ние в този доклад, а именно в този хоризонт с утвърдени транспортни средства да продължи обновяването на градския транспорт в София.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: По повод изказването на господин Контрера, имате думата.

НИКОЛОВ: Благодаря, господин председател, съвсем накратко малко да вкарам разяснения. Относно алтернативните горива и това, което е заложено по оперативните програми – да, точно така електрически превозни средства, водородни превозни средства само, че това беше по Оперативна програма „Околна среда“, която така и не намери възможност да финансира превозни средства. В началото, когато се разработваше още мисля, че колегите могат да ме поправят 2022 година след като вървяха успешно навсякъде почти в България проектите за закупуване на електрически превозни средства се започна работа по новата програма на Оперативна програма „Околна среда“, която беше точно за закупуване на електрически или водородни или други алтернативни превозни средства, но пак говорим за електрически превозни средства.

Към момента тази програма няма да финансира по никакъв начин превозните средства. Програмата, която ще финансира превозни средства това е Планът за интегрирано развитие на общините, който е приет и община София има такъв план, беше приет и представен от госпожа Фандъкова и от арх. Здравков.

В момента започват поетапно да се подават проектните предложения. В индикативния списък, с който е приет и самия План за интегрирано градско развитие са сложени и най-важните проекти за общината и точно това е закупуването на превозни средства. Вътре сме сложили и също има индикативни бюджети и закупуването, както на

електрически, така и на метанови превозни средства, просто искам това да дам като доуточнение.

Относно релсовия път и контактно кабелната мрежа да, те не са в този план, всяка година „Столичен електротранспорт“ изпраща такъв план за основните ремонти на контактно кабелната мрежа и господин Контрера много добре е запознат, тъй като не един път сме го коментирали. В него се записват както приоритетните трасета, които се работят от дирекция „Строителство“, така и основните ремонти, които ги правим. Миналата година даже имаха голям успех бюджета да бъде троен, даже четворен, може би бюджет на това, което имахме в последните години.

Така че, това е съвсем различен документ, който може да бъде предоставен и той е отделен от тази програма.

Благодаря много.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Господин Контрера, имате думата.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря и все пак си спомням, че 2016 година гласувахме тогава и Вие господин Зарков гласувахте „за“ инвестиционна програма с автобуси на водород, не знам защо се отричате сега от тази технология, и не я виждаме в инвестиционната програма. Имам това качество да помня някои неща. Въпреки всичко казано, това не е критика, което Ви казвам, добре е тази инвестиционна програма тук господин Бонев е абсолютно прав тя ще се изпълнява може би не просто от следващия, а и от по-следващия мандат на Общинския съвет, да дава цялата картина. Но мен ме притеснява това, че отново се лежи на идеята за финансиране през европейските пари, и по отношение на метановите автобуси господин Николов, позволете ми познавайки какво безумие се вихри из Брюксел да ви кажа, че много смело подходите с това предложение.

В крайна сметка за съжаление тенденцията е точно финансиране само на електрификация на транспорта и на водородните технологии.

Според мен, тук ако искате да водим европейския разговор беше добре да се оставят възможности и за други видове горива. Така или иначе както се вижда ние нямаме особено голяма готовност например с водородните технологии, нали така? Не бъркам.

Кой на какво му се върти в главата, това не променя действителността.

Що се отнася до липсата на част „Инфраструктура“ за мен това е грешка, защото какво ще се получи както сега доставят се нови трамваи и в същото време част от трасетата се нуждаят от неотложен или основен ремонт, и всяка година списъка се премята, отделят се някакви средства да, факт е, успяхме да увеличим с много борба парите през изминалите години, но кое гарантира, че това ще се случва през тази или следващата година, доколкото видях списъка с обектите те са преходни от миналата година, за тази година мисля, че нямаме допълнително заложи.

Що се отнася до инвестициите в самите гаражи и инфраструктурата, нуждите са далеч по-големи и всички ние знаем това. Не само по отношение на плацовете, не само по отношение на сградите, но и това, което се случва с електрификацията. Защото за да преминем на следващия етап към по-широкото използване на електробусите очевидно ще ни трябват мощности и трасета, захранване.

Така че, това са теми, които бихме могли да ги дискутираме, но смятам, че приемането на този доклад ще бъде в момента преждевременно.

Не мисля, че посочените бройки всъщност отговарят на действителните нужди, няма да ви чета пак списъка с автобуси евро 2, евро 3 и евро 4, които трябва да се сменят. Ако искаме да даваме перспектива пред развитието трябва да заложим повече бройки автобуси не само за да сменим старите, но и някой го каза преди малко, да има възможност за разкриване и на нови линии. Защото хубаво залагаме просто подмяна, а кога ще мислим за развитието.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви.

Някой друг от общинските съветници за изказване? Няма.

Господин Евстатиев, имате думата.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Запознах се като експерт с доклада, като цяло е много хубав, както един колега машинист се изразяваше очертава светлото бъдеще само, че с една подробност, че светлото бъдеще ще бъде минимум след две години в най-добрия случай след една, а положението с автопарка, както и господин Контрера го засегна, както и аз го засягам в няколко свои становища и в изказвания в публичното пространство положението с автопарка не търпи отлагане и автобуси ни трябва не в светлото бъдеще, автобуси ни трябва за вчера, защото експлоатационните планове, зимната експлоатация чука на вратата и в един момент ще се окажем с извинение „със смъкнати гащи“ пред ситуацията да имаме открити коли, да имаме недостиг на подвижен състав, защото просто този, който е наличен се намира в депата и не може да излезе на линия.

Поне за мен отхвърлянето на доклада за употребявани автобуси по-скоро беше непремерен ход и тази инвестиционна програма в смисъл по никакъв начин не влизаше в конфликт с него. Лично добро впечатление на мен ми направи пенделните трамваи за 1435 милиметра, там наистина имаме проблем, защото в момента в експлоатация са едни 65 годишни мотриси, които са много хубави обаче за музея.

Що се касае до трамвайния транспорт искам да обърна внимание, че имаме трамвайни линии, които нямат по своите маршрути нито едно нископодово превозно средство. Другият момент е с климатизацията на трамвайния транспорт, която също е доста изостанала. Така че, по-скоро за мен приоритетите биха били трамвайния транспорт, тоест закупуване на повече трамвайни мотриси за сметка на кондензаторните електробуси, които поне за момента

са меко казано сме пренаситени с тях и не мисля, че те са една от най-добрите технологии главно заради допълнителната и най-вече скъпа инфраструктура.

Господин Бонев спомена нещо за тролейбуси на батерии, които се зареждат когато тролейбуса е под кекеме, за мен това е едно доста целесъобразно предложение върху, което би могло да се мисли.

На последно място, бих искал да кажа, че наистина на края на мандата на този Общински съвет такава инвестиционна програма е трудно да се обсъжда и да се приема по-скоро това би било добре да стане в следващия мандат и пак да се върнем към ситуацията с автобусния парк и да търсим алтернативно решение, което да може да се случи в краткосрочен и средносрочен план.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря.

Мисля, че вече преминаваме към гласуване, ако няма други желаещи да се изкажат.

Предлагам, първо да гласуваме предложението на господин Контрера за отлагане.

Моля тези, които подкрепят решението да гласуват.

„За“ – 2.

„Против“ – 6.

„Въздържали се“ - Няма .

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	против
2,	Христиан Петров	против
3,	Калоян Паргов	за
4,	Карлос Контрера	за
5,	Борислав Бориславов	против
6,	Ваня Тагарева	против
7,	Прошко Прошков	против
8,	Радослав Влахов	против
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	против
11,	Борис Бонев	против
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	2
	Против	8

	Въздържали се	няма
--	---------------	------

Предложението не се приема.

Предлагам да предлагам да преминем към гласуване на доклада с предложенията на господин Бонев.

Гласуваме доклада ведно с предложенията на господин Бонев.

Моля, които са „за“ доклада да гласуват.

„За“ – 6.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ – 3.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	за
2,	Христиан Петров	за
3,	Калоян Паргов	въздържал се
4,	Карлос Контрера	-
5,	Борислав Бориславов	въздържал се
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	за
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	въздържал се
11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	9
	в т.ч.:	
	За	6
	Против	няма
	Въздържали се	3

Приема се.

Продължаваме с първа допълнителна точка.

По т. 8 /доп. т. 1/ от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-8386/08.09.2023 г. относно приемане на Икономическа рамка на обществения градски транспорт в Столична община за 2023 година.

Вносителите: Зафир Зарков – общ. съветник и Дончо Барбалов – зам.- кмет на Столична община

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Предполагам един от вносителите ще представи първо.

Заповядайте, господин Барбалов.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря, господин председател.

На Ваше внимание е проект на Икономическа рамка за Столичния транспорт за 2023 година.

Тя се движи заедно с проекта на бюджет за 2023 година, с оглед на това, че финансирането от Общината се осигурява част от него, всъщност цялото финансиране е през бюджета на Общината, а държавното финансиране вече го знаем.

След приемането, публикуването в началото на август на Закона за държавния бюджет за 2023 година, съвсем на кратко, рамката обхваща общо 63 милиона 886 хиляди километра, което е с около 780 хиляди километра повече спрямо 2022 година.

В приходната част на бюджета имаме две групи приходи.

Едната е в размер на 225,7 милиона лева, където влизат приходи на Центъра за градска мобилност, компенсация за карти от Столична община, средства за същото от държавния бюджет и собствените приходи на транспортните оператори.

Второто голямо перо в размер на 221 милиона лева, това са компенсация по регламент и компенсация по наредба на Министерския съвет.

Рамката, която ние предлагаме на Вашето внимание е балансирана.

Другото, което е направено по информацията, която са събрали за Центъра за градска мобилност, анализирани разходите на дружествата, взети са под внимание ценовите разлики в горивата и в енергоносителите спрямо 2022 година, и от там са предложени съответно и разплащанията на километър на всеки един оператор за извършваната от него дейности.

На разположение сме за въпроси.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви.

Като първо изказване, господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин председателстващ.

Адмиравам това, че все пак Рамката е предложена на вниманието на Общинския съвет, но така предложена на мен ми се струва абсурдна, защото реално Вие предлагате намаляване на парите за транспортните оператори и увеличаване на средствата само и единствено за Центъра за градска мобилност, който не е транспортен оператор.

Учуден съм, че точно когато има възможност транспортните оператори на Общината, да бъдат извадени от това тежко положение, в което се справяхме от 2020 година март месец насам, сега изведнъж се появява Икономическа рамка, която намалява техните възнаграждения, и е доста странно да предлагате подобни показатели и то при положение, че знаете какво е състоянието на дружествата, особено на Столичния автотранспорт - просрочени задължения 21,5 милиона, кой ще ги плаща? Не е ясно.

Необвързка за 2022 година, ако не ме лъже, по разчет 30 милиона неизплатен регламент.

В същото време имате над 200 човека липсващи водачи, имате няколко милиона просрочени задължения за дизелово гориво, имате около 2 милиона за природен газ и така нататък.

С приемането на тази Рамка и намаляването на възнаграждението за операторите, всъщност какво правите, Вие връзвате откъм бюджетната част нещата и прехвърляте проблема от Общината и Центъра за градска мобилност в операторите, само че е редно тук да кажем следното:

Ако този проект за Рамка бъде приет, дефицитът накрая по веригата, при операторите ще стане още по-голям и ноември и декември, който и да бъде кмет и които и да са общински съветници, отговорът ще бъде пари няма.

Съответно за мен съществува първо, риск още този месец да не бъдат платени в някои дружества заплатите по ред причини и второ, да се окаже, че всъщност ние не можем да изпълняваме разписанията до края на годината.

Съгласен съм, че част от разходите на дружествата, прегледани от Центъра за градска мобилност, могат да бъдат намалени, само че имайте предвид, че една част от разходите въобще не са извършени, защото поради стари задължения не се правят нови доставки. Няма да изброявам за какво, което създава проблем с автопарка.

Освен това, при липса на 200 водачи, само в „Автотранспорта“, нали се сещате, че това са изплатени по-малко възнаграждения, осигуровки, данъци.

Сега, нашата идея е да привличаме водачи или да не назначаваме нови и да я караме все така? Ето, по щат трябва да са 1340, те са 1119.

От 1 септември увеличение със 150 лева в целия транспортен сектор на възнагражденията и Вие предлагате да намалим парите на операторите, защо?

Поради каква причина разходите на Центъра за градска мобилност за дейността, се увеличават от 31 на 39 милиона, както и комисионната от 14 % на 17 %, което прави около 8 милиона увеличение, само и единствено в Центъра за градска мобилност, не при операторите.

Нещо ми се струва, че някъде някой нещо иска да скрие зад тази рамка. Въпросът е с каква цел?

Затова, аз Ви предлагам дискусията по същество да я проведем, с оглед на това, че утре ще стане ясно дали бюджетът ще мине с тези показатели, да я проведем в четвъртък и до тогава Центърът за градска мобилност да предостави няколко справки: за превозните документи, за разплащането до момента по пера към операторите за осемте месеца, включително компенсация и регламент, за да видим картината към момента.

В противен случай, имам усещането, че се опитваме да нагласим числата, което не е добре за транспорта.

Към самите транспортни оператори, прави ли Ви впечатление, че всъщност, цената на „Метрополитен“ се увеличава, а цената на електротранспорта намалява. Тук аргументът не може да бъде електроенергията. Има нещо.

Нека операторите да предоставят разчетите и за 2022 година отчета, какво им е разплатено, какви са им задълженията и какво е било предвиждането по рамка. Нека да видим и по месеци разплащанията, компенсация, регламент, възнаграждение от Центъра за градска мобилност.

В противен случай, на мен ми се струва, че Вие залагате една бомба за ноември месец, а тя може да гръмне и по-рано.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Господин Барбалов за реплика, заповядайте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Господин Контрера, радвам се, че сте прочели част от рамката за 2022 година и част от рамката за 2023 година, но ако обърнете внимание ще видите, че това, което е гласувано миналата година, разходите за дейността на всичките оператори са били 200 милиона, а тези са 225. Не знам как ги видяхте по-малко, но сигурно сте успели някак си.

Това, което също тази година се увеличава значително, това са компенсациите от 109 миналата година по рамка отиват 221, това са директно плащанията по регламент.

Приходите от дейност на дружествата и на ЦГМ, от 200 милиона се увеличават на 225 милиона, така че само от тук имаме към 130 милиона лева повече пари в транспортната рамка, спрямо това, което миналата година е било гласувано.

Това, че на „Автотранспорта“ и на някои оператори други се получава намаление на цената, както казах в началото, това е свързано с цената на енергоносителите.

Що се отнася до натрупаните задължения, за съжаление, те не биха могли да бъдат погасени чрез икономическата рамка за тази година, защото тя се изчислява при разумна печалба, която ако се не лъжа около 6 %, ако се вдигне печалбата на дружествата, ще влезем в режим на свръхкомпенсации, тогава пък няма да можем да им плащаме по регламент, така че много внимателно трябва да се правят сметките, за да не нарушим европейското законодателство в тази област.

Мисля, че Центъра за градска мобилност ще допълнят от гледна точка на техните приходи и разходи.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря.

Господин Дилчев, имате думата.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Добър ден.

Господин председател, изключително важен документ е икономическата рамка, за съжаление последните няколко години показаха защо това е така и защо в условията на финансов недостиг, гласуването на Рамка с недостиг води до действително неща, които господин Контрера подсказа.

Обръщам внимание на нещо важно, добре е да го знаем всички, за първи път предлагаме Рамка през септември месец, господин Контрера.

За първи път ние знаем през тези 7 месеца какви разходи са направени за тези оператори.

Това, че не знаете, не говори добре за Вас като общински съветник и бивш председател на тази комисия.

Това са отчети, които идват и в Столична община, които идват и в Центъра за градска мобилност, и те не са нещо тайно.

Така, че за първи път ние имаме относителна яснота за това какви са разходите на операторите, както и какви са приходите в системата.

Нека да го отчитаме това, преди да започне предизборната кампания за сметка на Икономическата рамка, защото това не е в интерес на никой.

Относно разходите на Центъра за градска мобилност, нека да припомним, че всичко това отново се разплаща на операторите.

Онези задължения, които бяха натрупани през 2020 година по време на COVID-19, към днешна дата са изцяло изплатени от Центъра за градска мобилност, повтарям, изцяло изплатени от Центъра за градска мобилност.

В момента към операторите имаме текущи задължения.

За съжаление, да, миналата година беше гласувана Рамка с недостиг.

Искам да обърна внимание и на други дребни детайли.

Миналата година извън парите за Рамката, бяха платени доста допълнителни средства на частния оператор. Може би сте забравили този факт, добре е да го припомним. Тези средства също ги нямаше по Рамката.

Приход, това, което така със задоволство можем да кажем, че тази година в сравнение с миналата, близо 25 милиона повече приходи повече в Центъра за градска мобилност от продажбата на превозни документи, както и повече приходи от дейността „Паркиране“, като силно се надявам при добрата работа, която в момента започваме, тези прогнози да бъдат оправдани към края на годината, за приходите в системата на транспорта.

Иска ми се, за първи път, отново повтарям, на базата на това, че работим с числа през септември, да направим една грамотна Рамка, Рамка, която в края на годината ще бъде изпълнена и най-важното ще бъде разплатена, без излишъци и без недостиг.

Това ще е показателно за работата на Общинския съвет и за това чии интереси пазят съветниците.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви.

Господин Контрера, заповядайте за дуплика.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Моите опасения, господин Дилчев, са, че ще има проблем с транспортното обслужване поради недостига, който съществува в операторите.

Вашата Рамка, както каза и заместник-кметът, не го решава. Едва ли ще се намерят 26-те милиона дупка в „Автотранспорта“, при наследени 19 от 2022 година?

Това е дуплика, така, че после ще имате възможност.

Не разбрах, защо увеличаваме цената на „Метрополитен“, а намаляваме на „Електротранспорт“?

Между другото, не съм коментирал заемите, които Вие обслужвате като Център за градска мобилност, те са в другата графа.

Цитирах възнаграждението и издръжката и все ми се ще като сме в тази особена ситуация септември, да се дадат справките какво е разплатено като възнаграждение, компенсации, регламент по дружества, защото аз имам усещането за дисбаланс между трите ни оператора.

Поставям отново въпроса за заема по договора от декември 2022 година, който все още не е решен.

Тези средства, ако бъдат преведени, ще помогнат.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви.

Съветници за изказване, има ли? Няма.

В такъв случай, давам думата на господин Дилчев.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Отново, господин Контрера, да напомня, че разпоредбите и нормативната база така е разписана, защото Рамката касае само разходите на операторите за тази година, макар, че ми се иска и на мен, но няма как с разходите за тази година, да компенсирате недостига и задълженията на операторите, които са генерирали миналата година. Сега няма да имаме, на базата на тази Рамка, такъв недостиг и това съм готов да седна и да го покажа с числа.

Нещо важно, това са сумите, с които разполагаме, както от Столична община, така и от държавния бюджет, благодарение на добрата работа и на Вас съветниците, и на разумното правителство, което отпусна за пореден път тези средства.

Ако предлагате пак да се направи Рамка с недостиг, ще очаквам конкретни числа, за да мога да Ви оборя.

ЗАМ.-ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви.

Ако няма повече изказвания, тогава ще преминем към гласуване.

Първо, нека да гласуваме предложението за отлагане на господин Контрера.

Моля, тези, които подкрепят предложението за отлагане, да гласуват.

„За“ – 2.

„Против“ – 8.

„Въздържали се“ – няма.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	против
2,	Христиан Петров	против
3,	Калоян Паргов	за
4,	Карлос Контрера	за
5,	Борислав Бориславов	против
6,	Ваня Тагарева	против
7,	Прошко Прошков	против
8,	Радослав Влахов	против
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	против
11,	Борис Бонев	против
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	2
	Против	8

	Въздържали се	няма
--	---------------	------

Предложението не се приема.

Преминаваме към гласуването на доклада.

Моля, тези, които не подкрепят доклада, да гласуват.

„Против“ – 2.

„Въздържали се“ – 1.

„За“ – 7.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	за
2,	Христиан Петров	за
3,	Калоян Паргов	против
4,	Карлос Контрера	против
5,	Борислав Бориславов	за
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	за
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	за
11,	Борис Бонев	въздържал се
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	7
	Против	2
	Въздържали се	1

Благодаря Ви.

По т. 9 /доп. т. 2/ от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-8406/08.09.2023 г. относно увеличаване на капитала на „Столичен електротранспорт“ ЕАД чрез извършване на непарична вноска и утвърждаване на актуализиран устав на дружеството.

Вносител: Зафир Зарков и Николай Стойнев – общ. съветници и Дончо Барбалов – зам.- кмет на Столична община

ЗАМ. ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Моля, някой от вносителите да представи доклада.

Господин Зарков или господин Барбалов, или няма нужда? Добре.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: При въпроси, сме готови.

Въпроси или изказвания по доклада? Няма.

Преминаваме към гласуване.

Моля, тези които не подкрепят доклада, да гласуват.

„Против“ – няма.

„Въздържали се“ – няма.

„За“ – 7.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	за
2,	Христиан Петров	за
3,	Калоян Паргов	-
4,	Карлос Контрера	-
5,	Борислав Бориславов	за
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	за
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	-
11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-
	Общо гласували:	7
	в т.ч.:	
	За	7
	Против	няма
	Въздържали се	няма

Докладът се приема.

По т. 10 /доп. т. 4/ от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ТД26-12919/1/09.09.2023 г. относно актуализиране на „Програма за придобиване, управление и разпореждане с общинска собственост на Столична община за 2023 г.“.

Вносител: Йорданка Фандъкова – кмет на Столична община.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Кой ще докладва?

Заповядайте.

Благодаря Ви, господин председател.

В кратка анотация ще представя доклада.

Докладът касае постъпило искане от „Метрополитен“ чрез изпълнителния директор господин Братоев с актуализация с обект от първостепенно значение, а именно „Връзка на втори метродиаметър с депо „Обеля“ и нова метростанция до ж. п. линията София – Кюстендил, като в обхвата на този обект попада един поземлен имот, за който са налице всичките предпоставки на чл. 21 от Закона за общинската собственост, а именно влязъл в сила Подобен устройствен план и доказан публично-обществен интерес.

Метростанцията ще бъде част от така наречения Транспортен хъб на „Обеля“, м който се включва ж. п. гара, автогара и бъдещата станция на метрото.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Исклучително важен обект, с оглед развиването на този хъб, дано и БДЖ си свършат работата и ние да я свършим добре, наистина ще стане първия, бих казал истински хъб в София.

Има ли други мнения и становища по доклада?

По предложение на колегата, моля, който подкрепя доклада, да гласува „за“.

„За“ – 8.

„Против“ – няма.

„Въздържали се“ – няма.

№	Поименно гласуване:	
1,	Зафир Зарков	за
2,	Христиан Петров	за
3,	Калоян Паргов	-
4,	Карлос Контрера	-
5,	Борислав Бориславов	за
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	за
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	за
11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	-

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

Приема се единодушно.

Благодаря.

На практика колеги, останаха няколко писма от точка осма от редовния дневен ред, която отложихме с информация и в точка 9 „Разни“, господин Бонев?

Заповядайте.

БОНЕВ: Благодаря.

Това е малко странно с тези писма признавам, но ми направи впечатление, че вътре има едно много интересно писмо, изпратено от мисля, че до голяма степен от основните инвеститори в района на летището, включително и от наземните оператори на Летище София, както и концесионерът на Летище София, в което се изразява категоричното становище, че в тази зона, в която само през месец август близо 900 000 пътници са обслужени от летището, но над 10 000 души работят вече постоянно там, е от изключителна необходимост Столичният общински съвет да предвиди допълнителна линия, част от нощните градски линии, която да обслужва Летище София.

Това е предложение, което както много добре знаете „Спаси София“ е направила много отдавна, още през 2017 година и ако тогава, да кажем, е имало някакви аргументи, предвид все още недостатъчно уплътнената зона около летището или липсата на достатъчно бизнес там, то в момента с всички хотели, които се строят и бяха построени, най-важното са всичките бизнес сгради и логистични хъбове, които са изградени около летището и големия брой работещи на летището и в тези всички зони, смятам, че е наложително Столична община да осигури адекватно обслужване на всички тези хора, след края на работното време на наземния градски транспорт. Това е особено валидно и предвид факта, че вече все още има и ще продължава да има и немалко полети, които кацат на Летище София, след края на работното време на градския транспорт.

Хубавото, за разлика от ситуацията преди 5 години е, че в момента всички полети нощни, кацащи след полунощ се пренасочват към Терминал 2, тоест не е нужно дори и да се обмисля обслужване с нощна линия на градския транспорт, която и от Терминал 2 и от Терминал 1 би могло просто при централата на България Еър, където и в момента има съществуваща спирка да се обслужват преминаващи, тоест пътуващите, затова и моят призив, който си давам ясна сметка, че няма да се случи в рамките на този мандат на Общинския съвет,

защото той приключи, но моят призив е към малкия брой общински съветници от ГЕРБ, които ще продължат да бъдат общински съветници в следващия мандат, да има разбиране за нуждата от нощен градски транспорт до летището, така че когато внесем този доклад, още най-вероятно в първото редовно заседание на новия Общински съвет, Вие да го подкрепите, ще разчитаме, защото е важно да се работи за бизнеса, който много е инвестирал в рамките на територията около летището в нашия град.

Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Ще си позволя един коментар.

Хубаво е, че самия Вие признавате и призовавате политическата група на ГЕРБ-СДС да прояви разбиране, което показва Вашето очакване, че групата на ГЕРБ-СДС ще има ключово значение за управлението на града и в следващия мандат.

С това колеги, предполагам, че изчерпахме дневния ред, мисля, че няма други точки.

Закривам заседанието.

Благодаря на всички за участието.

(Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 17.10 часа.)

Изготвил:	ЮЛИЯ ПАШАЛИЙСКА - ст. експерт
Председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност	ЗАФИР ЗАРКОВ [дата на подписване]
Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност	ХРИСТИАН ПЕТРОВ [дата на подписване]

Протоколът е изготвен на 15.09.2023 г.