



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

от заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 24 юли 2023 г.

Днес, 24 юли 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 Карлос Контрера, в 14:30 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че от 13 членове на комисията в залата присъстват 7 общински съветници, така че е налице кворум. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Уважаеми колеги, налице е минималният кворум за започване на заседанието.

Колеги, по дневния ред ви предлагам доклад от минало заседание на Комисията на господин Димов – кмет на район Надежда да разгледаме в началото, както и доклада на господин Джоргов и господин Гюров, след което да преминем към докладите от членове на комисията.

Има ли други предложения? Не виждам.

Подлагам дневния ред на гласуване с така направените размествания на точките.

Моля, който подкрепя дневният ред да гласува.

„За“ – 9.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

Общо гласували:	
в т.ч.:	9
За	9
Против	няма
Въздържали се	няма

Приема се единодушно.

Преминаваме към доклада на кмета на район „Надежда“ господин Димов.

По доп. точка 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК08-556/7/26.04.2023 г. относно откриване на процедура по провеждане на публично оповестен конкурс за отдаване под наем, за срок от 10 години, на

част от поземлен имот-публична общинска собственост, при специфично конкурсено условие-за охраняем автопаркинг.

Вносител: Димитър Димов– кмет на СО район „Надежда“

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, инж. Димов.

ДИМИТЪР ДИМОВ: Добър ден, уважаеми общински съветници.

Предоставяме за охраняем паркинг за срок от 10 години. Миналият път го отложихме, тъй като възложихме нова оценка по искане на Комисията по финанси, новата цена е 2700 лева без ДДС и конкурсното условие е 10 години, тъй като самата инвестиция в такъв паркинг не е малка, така че ако има някакви въпроси съм готов да отговаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли въпроси? Не виждам.

Моля, който подкрепя доклада да гласува.

„За“ – 8.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ – 2.

№	Поименно гласуване:	
1,	Карлос Контрера	за
2,	Зафир Зарков	за
3,	Калоян Паргов	за
4,	Христиан Петров	за
5,	Борислав Бориславов	-
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	-
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	въздържал се

11,	Борис Бонев	въздържал се
12,	Альоша Даков	за
13,	Михаил Ставрев	за
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	8
	Против	няма
	Въздържали се	2

Докладът се приема.

Благодаря Ви, господин Димов.

По точка 5 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-6947/20.07.2023 г. относно учредяване право на строеж за пешеходен надлез- топла връзка с площ от 40.37 кв.м над поземлен имот, публична общинска собственост, с идентификатор 44063.6213.4084, с предназначение за улица, с. Лозен, район „Панчарево“.

Вносител: Д-р инж. Ангел Джоргов – зам. кмет на Столична община и Николай Гюров – кмет на район „Панчарево“

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Джоргов.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Благодаря господин председател, уважаеми дами и господа общински съветници, става въпрос за пасарелка над улица, там се изграждат жилищни комплекси, като идеята на инвеститора е да не се пресича през улицата, когато се нанесат да живеят семействата, като изцяло за тяхна сметка да изградят пасарелка, над улицата, която е по регулация – 40 кв.м. общо взето е това нещо. Не знам доколко ще се ползва.

Положителното е, че като е с право на строеж е тяхна собственост и ние няма да харчим пари за асансьори, за ток и за поддръжка.

Това е от моя страна, благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли въпроси? Не виждам.

Моля, който подкрепя доклада да гласува.

„За“ – 10.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ – Няма.

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

Приема се единодушно.

Преминаваме към следващата точка.

По точка 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-6757/14.07.2023 г. относно въвеждане на единен стандарт за обозначаване на линиите от обществения транспорт на територията на Столична община.

Вносител: Зафир Зарков, Калоян Паргов, Борис Бонев и Симеон Ставрев – общински съветници

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, само да Ви уведомя, че предвид големият обхват на доклада съм поискал становище от Центъра за градска мобилност в петък, да го изразят писмено, не знам дали имат готовност.

Заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, знаете, че по повод приемането на някои промени в градския транспорт на буквени и цифрови наименования още на едно от предходните заседания коментирахме, че във времето сме натрупали поредица от различни особено буквени означения за линиите на градския транспорт, като ще дам само няколко примера, което породило нуждата за едно унифициране на номенклатурата, с която борава именно градския транспорт в София.

На първо място знаете, че даже се обединихме около това и мисля, че няма никой, който да е против на тази маса, че с буквата Е доста неудачно да се обозначават само и единствено електрически автобуси, защото за потребителя за него е важно да има автобус със съответната линия и маршрут и направления. Него не го интересува дали автобуса е на

електричество, на газ или на дизел. По същата логика, би трябвало тогава дизелите да имат дизел, ДИЗ, а за газовите може би нещо по-различно като Г, например. Именно в периода на изпълнение на различни проекти се добавиха и номенклатури, които са включително, имаме и на латиница и на кирилица, за пример допълнителните линии, които са обозначени с Д, а за нощните линии знаете, че отдавна бяхме приели Н. В този ред на мисли само за електрическите автобуси ще добавя, че дори на страницата на Центъра за градска мобилност, тъй като коментирахме с тях промените, които предлагаме даже някои от промените излизат от тях така да се каже. Например, на разписанията на сайта на Центъра за градска мобилност автобусите излизат като градски и крайградски със съответните номера, но изведнъж именно заради номенклатурата Е за електрически те са изведени в съвсем отделен ред, който нас ни обърква и в пътниците като цяло при търсенето на конкретен номер, който да може да бъде ползван от тях.

По тази причина предлагаме следното, първото е да отпадне обозначението Е, тъй като смятаме, че не е важно видът на горивото, а е важен номерът и направлението на съответната линия, с което всички електробуси да отидат там където им е мястото в големите групи крайградска и градска със съответната номерация. На следващо място, да отпаднат номерациите с Д за допълнителна като за тях се приеме първоначална цифра 800, за допълнителни и съответно 801, 802, 803 и колкото допълнителни линии се обособят в нашия град. За нощния транспорт да бъде запазена цифрата 9, като съответно линиите се номерират 900, 901, 902 и това са като последна цифра от десетте да представлява именно и най-късния транспорт, който през нощта чисто логически да води съответно до този извод.

На последното заседание приехме, и това го коментирахме вече по-специално и с Центъра за градска мобилност за експресните линии, които колегите предложиха свързани с Х, че на първо място, за да имаме експресни линии ние трябва да имаме превозни средства с един и същ маршрут, като едното пропуска спирки, в случая всъщност няма нищо експресно, когато автобуса спира на всички спирки, а по същия маршрут няма друго превозно средство, което да е с този маршрут и да не спира по тях, за да имаме експресност на съответната линия. По тази причина предлагаме номерата да бъдат тези, които са предвидени като цяло, и допълнително ще се опитам да кажа, не замърсява, но да не се обогатява до такава степен номенклатурата с различни букви и цифри, които безспорно водят до объркване на потребителите, защото потребителите ги интересува възможно най-краткият номер, който отговаря на тяхната потребност от транспортна услуга, за достигането съответно от точка А до точка Б.

Това е най-накратко казано, ако съм пропуснал нещо може и другите вносители, съответно колегата Барбалов, Колев, Ставрев да допълнят.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Други от съвносителите? Не виждам.

Колеги, във връзка с този доклад е постъпило едно становище, забравих да ви кажа в началото от господин Евстатиев експерт към комисията, което е свързано с проекта за решение на доклада.

След като няма други желаещи да се изкажат, ще се възползвам от възможността да направя изказване.

Имаме изразеното в доклада и не мисля, че хората които използват обществен транспорт са объркани, даже смятам, че ако се тръгне на

варианта, който предлагате съществува за съжаление риск да направим точно това, от което се опасяват всички да създадем хаос.

В проекта за решение не са третираны една друга категория означения тези за учениците. Очевидно за тях, както виждам няма объркване. Отделно от това има още поне две линии, които сте пропуснали да означите, които също са с индекс и според мен, внасянето на този доклад в момента е грешка, защото с неговото приемане точно в този период в един момент ще се окаже, че няма кой да организира тази дейност или да поправи евентуални пороци на решението по понятни причини, не само лятната ваканция, но и есенния период, в който разбира се Общинският съвет няма да функционира както обикновено, поради предстоящата кампания и вероятно занимаването ни с бюджета. Така че, за мен най-малкото доклада трябва да се отложи, докато не видим писменото становище на „Центъра за градска мобилност“ защото в крайна сметка върху тях ще легне отговорността да изпълняват това решение с всичките му силни или слаби страни. Формално правя предложение да отложим доклада, докато господата Дилчев и Антоу не представят официално тяхно становище във връзка с доклада.

Има ли реплики?

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, аз съм против отлагането на доклада. Предложенията, които са направени в него първо, бяха обсъдени още миналия път на Транспортна комисия.

Второ, те целят облекчаване на пътническата информация и намаляване на риска от объркване, което може да бъде постигнато тогава, когато всички номера на линиите са цифрови, а не смесени между кирилица, латиница, цифрови, безцифрови и т.н.

В интерес на истината и аз щях да го направя като предложение в края на дискусията не сме ги забравили т.нар. линии X9 и X10, всъщност предложението за корекция на проекта за решение е точка „г“ да придобие следният характер. „Експресна линия X50 да остане само с № 50, а експресни линии X9 и X10 да бъдат с номера съответно 109 и 110, каквито бяха планирани предварително, тоест когато бяха пуснати, включително основно с аргумента, т.е. отново аргументът, който и господин Зарков каза, че няма нищо експресно в линии, които спират на всички спирки така или иначе и обръщам внимание на нещо, което господин Зарков може би пропусна да отбележи с този доклад, което се въвежда чрез премахването на буквените означения и задължението към Центъра за градска мобилност освен в сайта и по спирковите табла да означава, както и на челните табели на превозните средства да означава само крайната спирка, отново работим в полза по-добро разбиране от страна на пътниците на какво превозно средство се качват и накъде пътуват, защото всъщност когато Вие чакате на спирка не ви интересува това превозно средство откъде идва, интересува ви къде отива, защото вие се качвате, за да се возите тепърва. Така че, като част от доклада е въвеждане на подобен тип изискване на челните табели да бъде изписвана само крайната спирка, както и на електронните табла на спирките също да не циркулират едни дълги редове, начална спирка и крайна спирка, а само крайната спирка. И нещо друго свързано с чисто визуалната информация с електробусите беше въведен зелено означение за електробусите по спирките, нещо което е напълно излишно, защото както беше казано няма никакво значение дали автобуса е електрически, дизел или газ, важно е каква е линията и къде се движи и всъщност се възстановява една стара традиция много правилна на градския транспорт на София, в която всички автобусни линии независимо от типа се означават с червен

цвят, всички тролейбусни линии със светло син и всички трамвайни с оранжев.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков, заповядайте.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря Ви.

Господин Контрера, да ви кажа защо аргумента за отлагане с Центъра за градска мобилност и становище не е правилен. Ако на нас ни се налага нон стоп да питаме администрацията може ли да свърши нещо в тази държава, не казвам в тази община конкретно, а в тази държава, може да се окаже, че ние нито едно решение, една политика не трябва да вземем защото администрацията ще ни обясни как това не може или както обикновено се случва.

Нашата роля е да правим политика чрез решенията, които вземаме с оглед подобряване на средата, за която отговаряме, а в случая говорим за транспортния сектор.

Ще задам въпроса директно към господин Дилчев, да ни каже тук той това решение как вижда неговото изпълнение – възможно, невъзможно, трудно и т.н., защото дали има избори, дали има кмет или няма кмет администрацията трябва да работи. Дали има правителство, или няма правителство администрацията трябва да работи. Тя не трябва да зависи от конюнктурата избори и от това кой ще седне на кметския стол или на началническия стол без значение в държавата или в общината, за да може да започне да работи и да прави нещо. Тази държава наистина се държи като демократична и модерна държава, защото за 30 години уж много претендира, но не сме мръднали на йота. Без значение, че ние ще отидем на избори и какво ще правим, администрацията трябва да продължава да

работи и да обслужва гражданите и да си върши задачите, а пък който го изберат, да си му мисли после каква политика и какво темпо ще налага.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Като гледам, няма нужда от реплика, да.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Като дуплика, започвайки отзад напред, господин Паргов, всички сме наясно, че Центърът за градска мобилност не е администрация.

В крайна сметка, когато се възлагат задачи, трябва да бъдем наясно при вземане на решението, кое е възможно, до колко е възможно и как е възможно, защото в тази комисия са вземани и грешни решения по доста въпроси, така че прибързването, особено когато се касае за една такава генерална промяна в края, със сигурност трябва да бъде обосновано и на база на това, което експертите биха могли да кажат и разбира се след това да се търси отговорност как и защо нещо е изпълнено или не е изпълнено.

Не веднъж сме ставали свидетели на решения на Общинския съвет, които не се изпълняват, нищо че са взети, до тук с администрацията.

По отношение на ориентирането на пътниците, не мисля, че някой от София в момента има проблем да се ориентира. Така или иначе тук става въпрос за навик. Това, че на Вас като вносители не Ви харесва текущото състояние, с оглед на теоретичните разбирания е съвсем друго нещо, но да говорим, че пътниците са объркани, казвам Ви го като редовен ползвател на обществения транспорт, не мисля. По-скоро имахме обратната практика, с поставянето на указателни табели, които доведоха до объркване в метрото.

По отношение на така нареченото преномериране. Според мен вървим в посока, така както Ви гледам сте се събрали по групи, към вземане

на грешно решение. То ще бъде такова, защото е прибързано, след което ще започнат техническите оправдания, това може, това не може, това не го премислих.

Другото, което ме притеснява и това е към Вас, господин Зарков, е че ние с Вас сме били вносител на много доклади, свързани с точно тези номерации, сега излиза, че сме внасяли предложения, които не са съвсем адекватни. Аз не поддържам тази теза, но очевидно Вие я поддържате. Кой е бил прав, в крайна сметка, ще видим, ако това решение стигне до изпълнение.

Завършвайки ще кажа, че за мен докладът трябва да бъде отложен, не, за да чуем обясненията на едно или друго лице, а за да имаме писмен документ, който да гарантира, че тази комисия е взела решение по възможно най-информирания начин, а не сме били подведени. Пак ще кажа, случвали са се и такива работи.

Благодаря.

Първо господин Евстатиев, след това господин Самарджиев, след това господин Зографски. Това е редът.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Уважаеми колеги, още на заседанието, когато се разпали полемиката за префикса на линиите, знаех, че ще се стигне до подобен доклад.

Както господин Контрера анонсира, изказах становище, което е в подкрепа на част от доклада по отношение на електробусните линии и го направих неслучайно, защото още през 2022 година бях вносител на подобно предложение, което гласеше, така или иначе на изписвания на табелите на превозните средства индекса да се премахне и от електронните табла, а самите електробусни линии да отидат в категорията на автобусните линии, това е абсолютно резонно и аз нямам нищо против това.

По-скоро моите съображения бяха по отношение на нощните и на експресните линии, като сега искам да направя вметка, тъй като се тиражира спекулация, линия № X50 като цяло е експресна линия, тя обслужва само 4 спирки по маршрута си.

За №№ X9 и X10 съм съгласен, че там трябва да се направи ревизия на решението, но като цяло сме тръгнали в една добра и европейска посока.

Мотивирал съм в своето становище, което го имат колегите общински съветници, защо трябва тези международно използвани индекси да се запазят, говорим на N и X, и не мисля, че подобно решение в момента е нужно на хората един месец, след като променихме номера на тази линия, и след като тази линия вече стана ясно разпознаваема и това е видно от броя на таксуванията на пътници по нея.

Ние имаме десетократен скок на таксуванията още в първите й две седмици. Не мисля, че има объркани хора.

Още нещо, приветствам експертите на господин Бонев в квартал „Драгалевци“, по отношение на електронните табели, но ние в момента имаме голям брой подвижен състав с неавтоматизирани системи, при които изписването на крайната спирка само на електронна табела, ще доведе до постоянни действия на водача, на всяка крайна спирка ръчно да превъвежда маршрут, като говоря за някои особено по-стари системи при трамвайния транспорт, това изисква операции, които отнемат повече от 30 секунди, защото се въвежда отделно номерът на линията, отделно маршрутът повторно, потретно и така 16 обиколки, 18 обиколки и така нататък.

Ето защо смятам, че намесването в стандарта за визуална информация, който е приет и от заместник-кмета по транспорт, в момента не е целесъобразно, защото този стандарт ясно разписва, че при автоматизираните системи се показва на челното електронно табло номерът

на линията и актуалната посока на движение. При някои неадаптивни и неавтоматизирани системи се използват така наречените двуредови текстове, тоест показва се началната и крайната спирка, именно с цел да не се обременява водачът с допълнителни действия, които действия в определени ситуации могат да доведат до още по-голямо объркване, защото хипотезата на задръстванията, задръжките, закъсненията и така нататък, повярвайте ми, един водач няма да се сети да си обърне табелите, чийто контролери на някои превозни средства се намират на страничната страна на ватманската кабина, за хората, които не са влизали във ватманска кабина.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Самарджиев, заповядайте.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин председател.

В случай, че бъде прието от комисията да мине доклада, имаме само едно нещо, което бихме искали да предложим от нашата дирекция.

В проекта за решение в т. 1, т. 4 на интернет страницата на Центъра за градска мобилност в секция „Разписание и маршрути“ линиите да са структурирани, както следва:

В точка „е“ „Допълнителни линии“, да бъде към автобусните линии, тъй като мислим, че това са си нормални линии, независимо от броя на обслужваните пътници като вместимост на возилата, те са си нормално линии, просто се оптимизира с още една излишна графа това нещо. Докато при нощните линии има логика да са в отделна графа, защото те са специализирано нощни и биха могли да подведат някой, по-скоро ще стане същото като с електробуси и автобуси. Самия индекс „допълнителна линия“ си е чисто административна наша подялба, но не е съществена информация за пътника.

Благодаря Ви, господин председател.

Заповядайте, господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Учуден съм за толкова маргинална тема, след като миналата или по-миналото заседание на тази Транспортна комисия, така с лека ръка въведохте думата „Х“, която даже я няма в нашата азбука, да обозначава нещо, което е туристическо, а тук се казва генерална промяна, която се взема в края на мандата. Тази генерална промяна не е нищо повече от опит да се структурира логиката на градския транспорт. Това не означава, че ние подценяваме хората и ги смятаме за глупави, че ще се загубят в София, просто с едно леко административно решение да се улесни живота и да се въведе някаква логика и структура в градския транспорт, който преди 1990 година имаше много сериозна и здрава логика, кои линии са с кои номера и в кои квартали какви групи линии обслужват.

Така, че тази дискусия ми се струва доста безполезна, особено на фона на останалите, които предстоят.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Дилчев, заповядайте.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Уважаеми съветници, господин председател, работили сме с колегите по темите на доклада, имаме някои съвсем малки забележки и желания, с които естествено, ако може нас, като една администрация или както искате, бихте се съобразили.

Съзнавам, че очакванията към Центъра за градска мобилност са високи.

По темата с именуваннята на интернет страницата, предлагаме и това негласно разделяне на градски и крайградски автобусни линии също да бъде обединено и автобусните линии да се разделят само на автобусни линии и нощни автобусни линии, за да може да бъде по-ясно на пътниците.

Втората молба е чисто организационна, иска ми се да се отложи с месец, ако може, влизането в сила на тези решения, не за друго, а защото ще имаме доста работа по подмяна на спиркознаците в столицата, така че за да сме спокойни, предвид и натоварената обстановка, която предстои следващите месеци, нека да стане 31 ноември, 30 ноември, да, 31 ще е неизпълнимо.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Относно предложението, тъй като е факт, че е коментирана темата в Центъра за градска мобилност, включително и бе повдигнат въпроса за крайградски и градски, тъй като знаете, че там основното чисто географско обозначение на Софийския околоръстен път и притеснението, което изразих и тогава и сега, но ако смятате, че е правилно, ще се съглася с Вас, но ако смятате, че до голяма степен не влияе и в ориентирането на пътниците, когато търсят автобуси извън Околоръстното. Все си мисля, че по-бързо ще намират, когато търсят автобус, който е извън Околоръстното като маршрут, и когато имаме автобус вътре и само единствено в Околоръстното.

Обедияването може да доведе до едно по-бавно намиране от потребителите на номера и маршрута, който издирват до някаква степен. Това единствено е някакво опасение, но пак казвам, ако колегите са съгласни и аз нямам нищо против.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще подложа първо на гласуване предложението за отлагане на доклада, след това редакционните предложения, надявам се съм записал всички.

Който подкрепя предложението докладът да бъде отложен до постъпване на официално писмено становище от Центъра за градска мобилност, моля да гласува.

„За“ - 1

„Против“ – няма.

„Въздържали се“ - 8.

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

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Първо, господин Самарджиев, как бяхте формулирали Вашето предложение?

В т. 1.4 да отпадне буква „е“ от проекта за решение.

От проекта за решение да отпадне т. 1.4е, като допълнителните линии преминат и се отразяват в т. „в“ „Градски автобусни линии“.

Допълнителните линии не са ли в рамките на Околовръстното? Не знам, питам Ви като вносители. Да, но са допълнителни линии, съгласно закона, господин Паргов.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Едно предложение, ако може да отправя, защото и господин Зарков е прав и други сигнали имаме, влиза, търси номер на автобус и няма, защото той е крайградски.

Нека да ги съберем на едно, ако трябва със звездичка или с друго указание, отдолу да пише, че въпросните номера обслужват, но да са на едно място, защото като се започне едно търсене, едно разглеждане.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добре, тогава в такъв случай просто точката да отпадне и Центърът за градска мобилност по усмотрение ще ги слага, където намери.

В режим на гласуване сме.

Който подкрепя това предложение, моля да гласува.

Предложението е т. 1.4, буква „е“ да бъде заличена от проекта за решение. Който подкрепя това предложение, нека да гласува.

„За“ – 9

„Против“ – 1.

„Въздържали се“ - няма

№	Поименно гласуване:	
1,	Карлос Контрера	против
2,	Зафир Зарков	за
3,	Калоян Паргов	за
4,	Христиан Петров	за
5,	Борислав Бориславов	-
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за

8,	Радослав Влахов	-
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	за
11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	за
13,	Михаил Ставрев	за
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	9
	Против	1
	Въздържали се	няма

Приема се.

Който подкрепя предложението на господин Бонев относно т.1.1. г да бъде експресни линии х 50 да остане само с 50, а експресни линии „х 9“ и „х10“, да бъдат с номера 109 и 110 , моля да гласува

„За“ – 9.

„Против“ – 1.

„Въздържали се“ – Няма.

№	Поименно гласуване:	
1,	Карлос Контрера	против
2,	Зафир Зарков	за
3,	Калоян Паргов	за
4,	Христиан Петров	за
5,	Борислав Бориславов	-
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	-
9,	Борислав Игнатов	-

10,	Симеон Ставрев	за
11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	за
13,	Михаил Ставрев	за
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	9
	Против	1
	Въздържали се	няма

Приема се.

Следващото предложение е в т. 2, срокът 31 октомври 2023 година, да се замени с 30 ноември 2023 година.

Който подкрепя това предложение, моля да гласува.

„За“ – 9.

„Против“ – 1.

„Въздържали се“ – Няма.

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

12,	Альоша Даков	за
13,	Михаил Ставрев	за
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	9
	Против	1
	Въздържали се	няма

Приема се.

Последното предложение е в т. 1.4 от проекта за решение, букви „в“ и „г“, да бъдат слети, като се изпише само буква „в“ „Автобусни линии“.

Който подкрепя това предложение, моля да гласува.

„За“ – 8.

„Против“ – 1.

„Въздържали се“ – няма

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

	Общо гласували: в т.ч.:	9
	За	8
	Против	1
	Въздържали се	няма

Приема се.

Подлагам на гласуване доклада в цялост, заедно с проекта за решение с така направените изменения.

Който подкрепя доклада, моля да гласува.

„За“ – 9.

„Против“ – 1.

„Въздържали се“ – Няма.

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

	За	9
	Против	1
	Въздържали се	няма

Приема се точката с направените изменения.

Господин Зарков, ще водите ли следващата точка, има две постъпили становища?

ЗАМ. ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Уважаеми колеги, преминаваме към точка втора от днешния дневен ред.

По точка 2 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

Господин Контрера, предполагам, че ще направите представяне на доклада.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Има две постъпили становища, господин Зарков, които са изпратени по електронната поща от господин Иван Ковачев и господин Евстатиев, експерт към комисията. Това да отразим.

Уважаеми колеги, представям на Вашето внимание доклад, който е свързан с цялостното състояние на Столичен автотранспорт.

Както сте проследили от изложението в доклада, от пролетта на тази година заедно с представители на дирекция „Транспорт“, на заместник-кмета на Столична община, общински съветници, включително с експерти и мениджмънта на дружеството, сме извършили анализ и наблюдение какви са необходимостите, свързани с обезпечаването с техника за Столичен автотранспорт.

Генерално за доклада, ситуацията е следната:

Поради липса на доставки, последната от която, ако не ме лъже паметта, е 2019 година на техника за дружеството в сегмента 12-18 метрови автобуси, започваме да изпитваме все по-тежки проблеми с изпълнението на транспортната задача.

Както сте видели и в доклада, и в приложените становища, основните проблеми са свързани с три категории превозни средства, които в момента Столичен автотранспорт експлоатира в трите гаража.

Така наречените осемнайски, или това са „Мерцедес“-ите, за които имаше много жалби по 260-та линия, дизеловите автобуси ВМС 220, с които гаражите „Малашевци“ и „Дружба“ изпълняват курсове и съчленените MAN 262, които също са дизелови.

Тук говорим само и единствено за автобуси, които чувствително надвишават средната възраст за кола от обществения транспорт от 12 години и половина. Те, разбира се, не са климатизирани, една част от тях не могат да обслужват и хора с нарушена подвижност.

Ситуацията в Столичен автотранспорт с експлоатацията на тези коли е следната:

Имаме 30 броя автобуси, които в момента обслужват първо, заместващите трамвай № 5, автобуси, които обслужват и крайградски, и градски линии. Тяхната експлоатация започва да става все по-тежка и разходите все по-големи, тъй като повечето от тези аналози са на милион, милион и половина километра.

Има две възможни решения, свързани с това положение:

Едното е, Общинският съвет, като принципал да не направи абсолютно нищо.

Второто е, все пак да се предприеме, може би, не много популярна мярка, но мярка, която в средносрочен и краткосрочен план ще позволи нормалната експлоатация на линиите (цитирам по памет): № 260, № 10, №14, заместващите линии, които в момента обслужват транспортния оператор.

Предложението е: във връзка с тези дефицити да бъдат закупени до 30 броя 12 и 18 метрови употребявани автобуси Евро 5 или Евро 6. Моята препоръка е, все пак, да бъдат потърсени автобуси на газ, за да могат те да позволят част от тези автобуси да бъдат извадени от линии.

Второто предложение е свързано с перспективата да развиваме излетните линии, вече не само тези до Витоша, тоест № 66 и № 63, а да мислим и за осигуряване най-малкото на обслужване на целодневно, включително и в празник, и в делник и на местността „Бонсови поляни“, например.

За целта предложението е да бъде потърсен вариант за придобиване на туристически автобуси със стандарт Евро 6 от типа, който беше одобрен и имаме, ако не ме лъже паметта, две доставки на подобни превозни средства, които да гарантират по-нататъшното обслужване на излетните линии.

Предложението е, също така, с оглед на успешните тестове, които се извършиха и с двуетажен автобус, да бъде потърсен вариант в случай чрез преговори с Община Берлин за доставката на до 10 от експлоатираните от тях до момента двуетажни автобуси, които така или иначе те започват да извеждат от експлоатация, с оглед доставката на нови такива.

Смятам, че данните, които са приложени към доклада за увеличения брой пътувания показват, че в София има интерес към

двуетажните автобуси. Те успешно могат да бъдат отново използвани в системата на обществения транспорт.

Предлагам и що се отнася до тестовия автобус, който и в момента се използва, двуетажен, да бъде взето решение той да бъде придобит.

Това е краткосрочното и средносрочно решение.

Ние трябва да си даваме сметка, че общинския автобусен оператор трябва да има възможност и в перспектива да извърши доставка на новопроизведена техника. Затова има предложение за закупуване на 30 броя нови единични газове ... автобуси, говорим за Евро 6, 60 броя нови газове ... автобуси, стандарт Евро 6.

Предложение за покупка на 10 броя двуетажни автобуси, стандарт Евро 6.

Всички тези дългосрочни предложения, на база опита, който имаме и от решенията 2016 година, да бъдат обезпечени чрез лизинг, така както беше взето решението 2016 година за Инвестиционната програма на Столичен автотранспорт, като необходимите средства за покриване на лизинговите вноски се включат във възнаграждението, което транспортния оператор получава от Центъра за градска мобилност.

По този начин, с приемането на едно такова решение, бихме могли да дадем перспектива за предприятието, не само обезпечавайки в следващите една, две или може би малко повече години на новопроизведена техника, но и с доставката на употребявани автобуси, които в относително кратък срок могат да бъдат доставени, и да заменят в момента старите аналози.

Общо взето ситуацията има две възможни решения:

Едното решение е да не направим нищо. Това предложение или да не бъде разгледано, или да бъде отхвърлено, което означава, че тези, които

тръгнат в тази посока застават зад решението, че в момента проблем няма и евентуално решения ще бъдат търсени наесен.

Вторият вариант е, комисията, и разбира се, Общинският съвет да се обедини около идеята, че подобни доставки са необходими и да започнем процедурата, която така или иначе ще бъде довършена в следващия мандат, но ще сме спестили на себе си, на предприятието и на столицата, един период, в който Столичен автотранспорт може да организира доставката на тези превозни средства.

Имам, действително своите опасения и не случайно Ви сезирам с този доклад, като председател на комисията, че есенно-зимните разписания с този подвижен състав, много трудно могат да бъдат изпълнени, предвид големите очаквания за още и още намаляване на интервала на движение по някои линии.

След малко ще разгледаме доклад, който включва разкриване на нова автобусна линия, предложение за връщане на нощния транспорт – две линии октомври и две линии декември.

Реалната ситуация е, че много трудно операторът може да обслужва дори тези предложения, сигурен съм, че ще се появят и нови.

Така може да се стигне до реалната ситуация да има определени решения, които не могат да се изпълнят, и отговорността, разбира се, ще бъде наша.

Самият транспортен оператор, както виждате е приложил и анализи и справки, които показват, че ситуацията с резервните части, също не е цветуща, и с оглед на задълженията, и с оглед забавянето на цялата верига на доставки, което означава, че ако сега от линия падат коли, поради някакви аварии, или например поради вандализъм, може да минат седмици и месеци, преди те да се върнат на линия.

Съществува един голям проблем, който съм длъжен да Ви го кажа, най-малкото, защото нито ние като общински съветници, нито гражданите трябва да бъдем държани на тъмно.

В момента ние скоростно, изчерпваме ресурса на последните нови доставени автобуси, натоварвайки ги повече, отколкото е експлоатационният разчет за годината, например дизеловите ... , което означава, че те за по-кратък срок ще изчерпят своя капацитет.

Това също трябва да се вземе под внимание, когато се разглежда доклада.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Докладът е с достатъчна сериозност и затова мисля, че трябваше добре да бъде представен и аргументите, с които е внесен от вносителя.

Добавям и двете становища, които пропуснах и са на Вашето внимание.

БОРИС БОНЕВ: Много благодаря.

Няколко неща, тъй като наистина представянето беше доста дълго и напоително:

Веднага не съм съгласен с едно нещо, с една от основните изказани тези, че има само два избора в случая: или да не подкрепим доклада и съответно всички колективно да носим вина, че едва ли не градския транспорт е колабирал, или да го подкрепим и да плеснем с ръце и да си кажем, че всичко е наред.

Разбира се, че в един политически орган като Общинския съвет, с което Вие сте много добре запознат, можеше да има и трети вариант, в който вместо самосиндикално да ни сюрпризирате с един доклад за близо 100 милиона лева, можехте да направите предварителни консултации с всички

политически сили, да обясните аргументите си, защото е факт, че Вие като председател на Комисията по транспорт, имате повече достъп до данни от дружествата и така нататък, и както се казва да разкажете, да ни убедите във всичко това и да не се случва само писмен доклад, и това, което ще бъде разказано тук на комисия, защото първо може да има конкретни предложения, може да има забележки и със сигурност това щеше да е много добра стъпка в посока на това да се потърси съдействие, защото смятам, че подобен тип доклади е важно да бъдат подкрепени от всички, надали има хора, които да са „против“ или „въздържали се“.

Няколко вече по същество неща: абсолютно безспорна е нуждата от закупуването на нов подвижен състав за градския транспорт. Това важи не само за автотранспорта, но и за електротранспорта и подмяната на трамвайните мотриси и автобусите.

Със сигурност смятам, че Общината е длъжник на наземния градски транспорт, особено и всяка една възможност да бъде финансирано закупуването на повече превозни средства, нови, не само ще осигури по-комфортни условия за работещите в градския транспорт, но и за пътуващите с градски транспорт.

Така, че аз в частта, касаеща закупуването на нови превозни средства, особени забележки нямам, освен смятам, че със сигурност е много по-добре да е една обща поръчка за едновременна доставка и на къси и на съчленени автобуси, с идеята те да бъдат на един производители, с което и разходите, бъдещите разходи за поддръжка и резервни части със сигурност ще бъдат намалени, защото и в момента един от сериозните проблеми на градския транспорт е, че горе-долу имаме около 150 различни модела, всеки със своите изисквания и особености, което създава един абсолютен кошмар

при доставката на резервни части. Тоест, трябва да целим уеднаквяване на транспортния парк.

По отношение на двуетажните автобуси, тук визирам и новите и старите, в никакъв случай не отричам, че има интерес към линия № 500 до Врана с двуетажния автобус. Това е нещо, което може да продължи със сигурност като опит, но със сигурност не смятам, че само за две седмици експлоатация на двуетажен автобус, ние можем да правим дългосрочни изводи за това, в крайна сметка, дали това ще бъде нещо, което заради типа превозно средство ще привлича повече пътници, или общо-взето всички хора, които искат да го ползват сега, ще го ползват 2-3 седмици и след което рязко ще намалее.

Така, че аз лично, преди да се стигне до закупуването на нови или употребявани двуетажни автобуси, бих продължил този експеримент още известно време, за да видим трайност на използването на линията и на интереса към двуетажните автобуси.

Тук отварям една скоба, нещо, което лично аз не видях да е попадало в рамките на Комисията по транспорт, поправете ме ако греша, въпросният тестов автобус Neoplan, който доколкото разбирам, се ползва с договор за наем от Столичен автотранспорт, добре, някакъв договор, предполагам, че се ползва. Кога, кой го е сключил, при какви условия, как се е решило това нещо, в смисъл малко странно ми се вижда, изведнъж се появи един двуетажен автобус, излезе на линия, а не стана ясно какво и как се случва там.

Така, че ще се радвам, да бъде отговорено на този въпрос.

Отново в контекста на това, че нямам против този експеримент да продължи със сигурност и дано да е успешен.

Колкото повече пътници в градския транспорт, толкова по-добре.

За това дали линията да бъде „Е“ или без „Е“, Вие казахте, че трябва становище на Центъра за градска мобилност, смятам, че ако заплащането на вноските за лизинга ще влязат в заплащането от страна на ЦГМ към Автотранспорта, тук да няма становище на Центъра за градска мобилност, е доста проблемно, първо.

Второ, смятам, че много по-добър вариант и много по-чист вариант, предвид, че само след още две точки ще гледаме доклад за 30 милиона лева, които Автотранспорта не може да си плати към Столична община, много по-чист вариант би бил да бъдат проведени обществените поръчки по реда на чл. 114 от Закона за обществените поръчки, тоест без осигурено финансиране.

Нека ги има за лизинга, аз съм абсолютно „за“ да бъдат проведени обществените поръчки, така и така в момента сме в края на програмен период и най-вероятно ще се наложи ако не тази година, то следващите една-две да се спасяват средства, дали по ОП „Околна среда“, дали по нещо друго, така че няма абсолютно нищо лошо Столична община, в случая Автотранспорта, да е подготвен с готови, проведени и спечелени обществени поръчки по начина, по който Метрополитен го прави, с което успя да спаси вече 350 милиона евро, които иначе щяха да бъдат загубени от европейските фондове и смятам, че това е по-правилният начин да се случи тази обществена поръчка.

По отношение на старите, закупуването на стари, аз лично съм леко скептичен. Честно казано, конкретните бройки, конкретните градски транспорти, с които да преговаряме, на мен ми намирисва на нещо предварително решено или нагласено, което не смятам, че е нещото, което целим в конкретния случай.

Моля, за малко повече детайли, особено записът до 30, 12 или 18 метрови, в смисъл това какво означава – 29, 12 – метрови, един 18 метров, или обратното?

Мисля, че предвид, че има някакви конкретни нужди на Столичен автотранспорт, това нещо трябва да бъде прецизирано, а не просто хвърлено по този начин в рамките на доклада.

Благодаря.

ЗАМ. ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Отбелязахме, че становищата са постъпили сега, така че възможно е да не се е запознал господин Бонев.

Други реплики или изказвания?

Изказване ли беше това, господин Бонев?

БОРИС БОНЕВ: Да, изказване.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Бонев, аз съм сигурен, че само след няколко месеца този доклад ще бъде преписан под някаква форма от хора, които или са в тази зала или са около тази зала в момента, но ситуацията е следната:

Ние имаме поставен на дневен ред проблем и възможност да се произнесем какво да бъде решението.

Тезата, всички сме „за“, но нищо не правим, в случая няма да помогне, тъй като за съжаление, предвид особеностите на този мандат и трите кризи, които се сляха накрая в една почти, реално ние не сме имали инвестиционна програма, насочена към нуждите на Столичен автотранспорт, и дефицитите, когато се натрупват водят до проблеми в експлоатацията.

По отношение на Вашата бележка, свързана с първите точки, да бъде обединена процедурата за 30 нови единични газове и 60 нови

съчленени, аз нямам против това да бъде в една процедура, ако останалите общински съветници сметат, разбира се, можем да го запишем.

По отношение на така наречения от Вас „експеримент“ с двуетажния автобус, идеята беше предложена, поискал съм от Столичен автотранспорт през пролетта да намерят решение. Такъв тип возило имаше налично и е сключен договор за ползване, така, както и Столичен електротранспорт използваше тестовите електробуси.

Въпросът е, дали да продължи експерименталното обслужване и как да се случи?

Доколкото разбрах, Вие също кредитирате подобна идея, и в тази връзка е предложението да бъде направен анализ и този тестов автобус да бъде закупен в крайна сметка.

По отношение на употребяваните, не съм изключителен апологет на подобно решение и подход, но ситуацията е такава, че както Ви е добре известно, провеждането на процедури по доставка на новопроизведена техника може да продължи повече от две години.

В този период, разбира се, общинския транспортен оператор не просто трябва да изпълнява транспортната задача, но и да има възможността да предоставя първо, по-качествено обслужване, както се случи казусът с горещините напоследък, оказа се, че климатизацията е един от съществените въпроси. Няма как да осигурите климатизация с автобуси, които фабрично без климатик се използват.

Така, че предложението е и в тази посока.

Възможността за намиране и доставка на употребявана техника Евро 5, Евро 6 дава възможност в относителни кратки срокове да бъде окомплектован автопарка, за да може да се отговори първо на очакванията за намаляване на интервали на движение по някои линии, което означава

понякога пускане на допълнителни коли, както и за разкриване на нови линии, каквато ще гледаме в следващия доклад.

Всички сме наясно, че да въведем в експлоатация нова линия със стари автобуси, някак си, няма да бъде най-добрият жест към пътниците.

По отношение на двуетажните, предложението е да се преговаря с Община Берлин, поради простата причина, че те в момента извеждат от експлоатация подобни двуетажни автобуси и както се вижда и в доклада, аргументът е до някъде да повторим процедурите с трамваите от Прага, които бяха доставени.

Мисля, че в крайна сметка няма нищо лошо в това да се опитаме да разгледаме и този вариант.

Критиките ги чух, но не чух конкретни предложения, ако не вземем това решение, какво друго да направим.

По отношение на повдигнатия въпрос за лизинга, аз нямам против Центърът за градска мобилност да даде становище, но в крайна сметка през 2016 година това решение е взето от Общинския съвет, като е възложено неговото изпълнение, без значение тогава дали е имало или не становище, може да проследите и дискусиите и проекта за решение.

В крайна сметка идеята на всички тези действия е да се увеличат пътниците, респективно приходите в системата.

Освен това, имайте предвид, че по време на епидемията от 2020 година насам, възнаграждението на Столичен автотранспорт и на Столичния електротранспорт беше намалено. Говоря за сумите, плащани от Центъра за градска мобилност, графа първа от Икономическата рамка.

Така, че има възможност този луфт да бъде обран и с него да се финансира евентуално процедурата по финансов лизинг.

Нямам и против да бъде записано и предложението Ви, без осигурено финансиране, но това ще ни постави в една доста неизвестна ситуация, според мен.

Благодаря.

ЗАМ. ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Други реплики? Няма други реплики.

Господин Бонев, заповядайте за дуплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Вие отговорихте единствено за старите двуетажни автобуси, че биха били дошли от Берлин при влизане в дискусия с Община Берлин, но не казахте нищо за записаните до 30 стари 12-18 метрови автобуси, както и за туристическите такива за общо 9 милиона, без ДДС.

Като се има предвид, че Вие не можете да влезете, да почукате и да кажете, а, имате 30 автобуса, дайте ни ги. Това също са поръчки, това също са процедури.

Не съм сигурен, че спестяваме някакво особено време, ако, отново казвам, вече не е предварително ясно от къде ще се вземат тези автобуси, което пък отваря едни други въпроси, ако това е така. Защото е ясно какво означава предварително нагласен търг или обществена поръчка.

Така, че не получих отговор на въпроса ми за тези до 30 стари автобуси.

В проекта за решение не пише от къде ще ги вземете.

При положение, че говорим за процедура и Вие изказвате аргумента, че нека вземем първо на старо, защото някой от съществуващия подвижен състав вече не може да осигурява адекватно обслужване. След като това ще се прави без осигурено финансиране по ЗОП, очевидно сроковете са горе-долу същите, за купуване на старо няма по-съкратени

срокове в ЗОП, тоест всъщност аргумента – това е начина ние по-бързо да получим що-годе годен подвижен състав, докато чакаме да дойдат новите, очевидно не е верен, защото няма как ако имате провеждане на обществена поръчка, Вие да получите различен времеви период за доставка на подвижния състав, в зависимост от това дали е нов или е стар.

Така, че това е нещото, което исках да кажа.

Не стана ясно за тези автобуси, откъде биха дошли, как биха дошли, след като не са договорени.

Благодаря, че се съгласихте за обединяването на новите, защото смятам, че това е по-правилното.

По отношение на 10 двуетажни нови за 7 милиона лева, отново смятам, че на този етап това не е целесъобразно, предвид все още недоказаният траен интерес към двуетажните линии.

Ако се докаже със сигурност, ще подкрепя нещо подобно да се случи.

Благодаря.

Аз пак ще си го кажа за записа: като отивате да гледате филм, първата седмица има повече зрители, отколкото петата или шестата, така че докато няма трайно, и като казвам трайно, самите ние, когато въвеждаме експериментални линии или нещо подобно, залагаме шест месеца, преброяване на пътниците от ЦГМ или нещо подобно.

Нали, нека където се казва, да видим летен сезон, зимен сезон, почивка, не почивка, и тогава да кажем ок, откакто се движи двуетажен автобус до Врана, има драматично повишаване на броя на пътниците, съответно това е една добра идея, нека да я тестваме до Банкя, до други излетни линии, съответно тогава вече ще има наистина аргументите,

базирани на данни за закупуването и даването на 7 милиона лева, без ДДС за 10 автобуса.

Благодаря.

ЗАМ. ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Господин Контрера, беше дуплика. Ако искате после в изказване направо да си го направите.

Господин Паргов, заповядайте.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Вие тук ако искате излезте, спорете си и така нататък, ще ви запишем, ще ви пуснем дебат.

Противно на очакванията, господин Контрера, може би аз ще съм един от малкото, да не кажа единствения от присъстващите днес на тази комисия, който ще Ви подкрепи в този доклад, но да не останете сам в изолация, както при предния.

Един от аргументите, използвам моя аргумент от предния доклад е, че може да има избори, тъй като част от аргумента, който няма да чуете, че идват избори, идват нови съветници, нови кметове, те да си решават, да не ги натоварваме с едно такова решение.

Само, че транспорта и проблемите на транспорта, не може да чака да се сменя властта и да се осъзнава, да се учи на това как се управлява, нали.

Проблемите трябва да бъдат решавани.

Наистина, Вие сте прав във Вашата аргументация, само че аз искам да я допълня с нещо и ще Ви моля да приемете или да отхвърлите това, което ще кажа.

Тъй като ние ще имаме нужда и от още подобни превозни средства, свързани с обслужването на транспортната задача и във връзка с изтичане на договора на един транспортен оператор МТК Груп, чийто срок

е осем години, доколкото не ме лъже паметта и мога да смятам, 2016 - 2017, това означава 2024 – 2025 в рамките на новия мандат.

Така, че това нещо, разбира се, трябва да се предвиди и мисля, че трябва да го допълним в този доклад, господин Контрера, тъй като всички действия трябва да бъдат насочени към поемане на отговорността и от нас самите, с оглед поемане на тези линии с подобен тип автобуси, на които са свикнали да се возят хората по тези линии, без значение дали са повече крайградски, не са по-централни, за да покажем, че няма разлика с частния оператор.

Разбира се, обаче, този доклад, за да може да се реализира, трябва да намери подobaващо място и в последващата икономическа рамка, защото този доклад като решение, дори да се приеме, ако той не намери място в бюджет 2024 или в някакви прогнозни финансови рамки, където да бъде заложена подобна инвестиция, включително най-вече в икономическата рамка, касаеща пряко транспорта, той си остава едно добро пожелание на тази комисия.

Така, че с тези допълнения, ще очакваме от Вас сигнал, за да мога да взема окончателно решение дали да Ви подкрепя по този доклад, завърших моето включване.

ЗАМ. ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Паргов.

Реплика към господин Паргов, господин Контрера или изказването Ви? Реплика-подкрепа.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Паргов, всъщност, по-лошият вариант би бил ние да оставим една бомба на следващия мандат, без значение какъв ще е неговия състав, защото много по-лесно е да се скрие всичко това, да не се прави нищо и общо-взето, когато дойде есента да има чудене, н о не мисля, че това е отговорното поведение и не мисля, че ни

отива като комисия, която понякога отделям твърде много време, както се казва, за детайли, но така сме преценили да работим.

Според мен, този доклад трябва да бъде подкрепен от всички, защото той се опитва да даде решение на един проблем, който ще ескалира със сигурност. Нямам против и Вашата бележка, с оглед на изтичане на договора от 2016 година на МТК Груп, да се предвиди и възможността, Вие си спомняте, че в решението през 2016 година за Инвестиционната програма, това беше един от аргументите, да се одобри покупката на съчленени и къси автобуси, газови тогава, с идеята основно, разбира се, когато Столичен автотранспорт започва да обслужва линиите, той да отговори с минимум стандарт на техниката, същия, какъвто е ползван до момента. Това също трябва да се премисля.

Не е вярно твърдението, че една доставка може да се случи от днес за утре.

Така, че нямам против, разбира се, и Вашата бележка да бъде добавена.

Благодаря.

ЗАМ. ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Господин Паргов, не искате дуплика, така че продължаваме нататък.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Искам дуплика.

ЗАМ. ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Заповядайте, господин Ставрев.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Благодаря.

Подлагам на съмнение необходимостта да купуваме двуетажни автобуси.

Все още има подвижен състав, в частност трамваи, където трябва да се катерим с децата си и с всички неща, които носим.

Честно казано не мога да разбера защо на София ѝ трябва двуетажни автобуси и съм убеден, че когато ги вземем тези двуетажни автобуси горе няма да се катери никой.

Това е и в първа точка и в четвърта точка.

След това, не мога да разбера защо трябва да купуваме наистина употребявани автобуси, плюс това тук не е уточнено, че те изрично, че те могат да бъдат на газ.

Не разбирам защо при всичките проблеми на града, трябва да купуваме втора употреба автобуси, които евентуално да бъдат на дизел и през цялото време говорим за чистота на въздуха, а купуваме към Електротранспорта експериментални превозни средства, които се зареждат на ток, сега се връщаме към стандарт Евро 5, Евро 6 и Евро 4.

От гледна точка на това, че предлагате две обществени поръчки, едната за 30 единични и за 60 съчленени, аз също не мога да разбера защо трябва да бъдат две, предвид на това, че ще е много по-изгодно за който и да изпълни тази поръчка, да има една обществена поръчка, а не две.

Най-много искам, обаче, да разбера от Столичен автотранспорт, Монов не знам дали е тук още. Как да попитам Монов, след като излезе, нещо, което ми се струва изключително важно, но ще се върне надявам се.

Не мога да разбера каква е изгодата за дружество Столичен автотранспорт, поне ако може да го каже, предвид това, че на тях би им било вменено да проведат процедура чрез финансов лизинг.

Според техния опит, този финансов лизинг колко процента би оскъпил цялата процедура и дали няма да се по-изгодно за софиянци, процедурата да бъде по пряко възлагане, като бъде осигурено финансиране от страна на Столична община.

По този начин е възможно да спестим пари.

Не съм правил обществени поръчки, но ми е много интересно да чуя мнението на Автотранспорта, понеже на тях би им било вменено това нещо.

Моля, някой да ме убеди, че в случая финансовия лизинг ще свърши по-добра работа от гледна точка на спестяване на пари за софиянци.

ЗАМ. ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Ставрев.

Има заявена една реплика от господин Контрера.

Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Ставрев, първо да поясня, че аз нямам против т. 2 и т. 3 от решението да бъдат обединени за провеждане на една процедура, казах го и на господин Бонев.

По отношение на финансовия лизинг, защо е това предложение?

Тъй като очевидно в момента ние не можем да разсъждаваме за финансиране от бюджета на Столична община, 2023 година все още нямаме проект за бюджет и не сме могли да предложим.

Предложението за финансов лизинг идва на база опит, който така или иначе Столична община има, спомнете си, че тук разглеждахме доклади в тази посока.

Оскъпяване, действително ще има, но в ситуация, в която Вие нямате собствени средства, с които да придобиете тази техника, най-логичното е да потърсите вариант за външно финансиране.

Ако Вие смятате и може да се подпишете тук, че може да осигурите въпросните 40 милиона и 600 хиляди и 14 милиона и 500 хиляди, това би било много добре. Надявам се да го видя в предложението Ви за бюджета за 2023 година и тогава ще има осигурено финансиране и няма да се налага да използваме механизма на лизинг.

Дали, обаче това ще се случи и дали е разумно тези средства да бъдат блокирани по този начин, е съвсем друга тема. Тема, която вероятно ще бъде коментирана в Комисията по финанси.

От там нататък Вие оспорихте идеята за придобиване на употребявани автобуси, но както виждате опитът на дружеството с експлоатацията на витошките линии, които се експлоатират с автобуси, които не бяха новопроизведени, но едните са стандарт Евро 5, а другите са стандарт Евро 6, показва, че тези стъпки са в успешна посока.

В крайна сметка, противно на някои твърдения, аз не мисля, че дизелът в обществения транспорт в Европа е приключил, защото ставаме свидетели на това как редица градове закупуват подобни модификации, не разчитат само на газ или на електричество. Да не говорим, че по тези линии с голяма денивелация дизеловите автобуси са доста по-доброто решение в момента, плюс, че са с механични скоростни кутии.

Така, че всяко едно решение, разбира се, това за употребяваните автобуси не е безспорно, но е възможност те да бъдат доставени в относително кратки срокове, не за друго, а защото средния период за заявяването и произвеждането на един абсолютно нов автобус, за съжаление, в Европа се увеличава непрекъснато.

В момента се говори за доставки след две години. До тогава с какво ще експлоатираме линиите?

Така, че този въпроси стои и понеже господин Зографски ми суфлира, заедно с изпълнителния директор и с членовете на борда, разбира се, сме коментирали темата за Инвестиционна програма на Столичен автотранспорт, но в условията на 2020 година, локдауните и Корона кризата, изчерпване на наличния финансов ресурс на дружеството, очевидно не беше възможно такава програма да се изпълнява. След което дойде пикът на

енергоносителите, след което дойде войната с всичките икономически последиствия. Общо-взето сега, в този момент поне имаме някаква яснота що касае приемане на бюджетна рамка, възможност за някакво прогнозиране.

Мисля, че този доклад ще помогне по-скоро на следващия мандат на Общинския съвет, отколкото на този, защото поне ще има някаква база за перспектива и развитие.

Благодаря.

ЗАМ. ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Господин Ставрев, моля само да повторите, тъй като виждам, че държите въпросът към господин Монов, който не ви чу, тъй като беше излезнал.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Здравейте, господин Монов.

Искам да ни дадете повече информация относно плана в доклада, да ви бъде вменено задължението да отговаряте за обществената поръчка за финансовия лизинг. Да кажете какви са плюсовете и какви са минусите, чисто от финансова гледна точка, защото по мое мнение, доколкото съм запознат когато има осигурено финансиране от страна на дружеството или на Столична община директно и имаме пряка обществена поръчка няма лизингово дружество и съответно цената може да е по-изгодна. В този случай, ако ползваме лизингово дружество, както беше драмата с „ОТП“ или там както се казваше преди няколко месеца какво е оскъпяването, колко процента, всъщност самото лизингово дружество ли ще отговаря за техническите параметри, които трябва да бъдат изписани в поръчката или не, малко повече информация, защото за мен това решение със седем точки с по едно изречение всяка точка е доста притеснително предвид това, че говорим за 100 автобуси - 80 милиона лева?

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Монов, ако можете де полезен, заповядайте.

СЛАВ МОНОВ: Знаете, че автобусите се закупуват по три начина със собствени средства, кредит или на лизинг. Наистина ако се дадат собствени средства на дружеството от собственика това ще е най-добрият вариант стига да ги има налични, което мога да кажа. Другите два варианта са лизинг и кредит, когато се използва лизинг наистина има оскъпяване, но при една разумно направена инвестиция с добра доходност, което позволява изплащането на лизинга и покриване на финансовите параметри. Знаете, че само за пример ...“МТК груп“ техните автобуси също са на лизинг, след като частника е решил, че това нещо е доходно, не ползва собствени средства, означава че става.

Относно втората точка от въпроса на господин Ставрев, когато се прави обществена поръчка тогава се прави поръчка за лизинг при зададени параметри от нас на автобусите, а самия лизингодател решава каква марка да бъдат, дали ще бъдат „Мерцедес“, дали ще бъдат „Скания“ или „Волво“, това вече лизинга го решава. Те си водят производителя.

Самият лизингодател определя, тоест в една обществена поръчка се определят параметрите. Ние не сме собственици. Нали знаете, че при лизинг собственик е лизингодателят.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Така или иначе условията трябва да са от нас и не мисля, че не трябва да има съмнения по отношение на това, така е.

Колеги, съвсем накратко ще направя едно изказване по тази тема. Така че, си вземам думата, тук безспорно е едно и това е колеги, че с оглед спиране на темпото на развитие на градския транспорт с Ковид кризата и с последващите цени и вихър от цените на горивата, градският транспорт на

София забави особено в наземния автобусен транспорт темпото на обновяване, защото само ще припомня към 2019 година господин Монов, който го ангажира господин Ставрев в момента, но господин Монов имаше малко над 10 милиона дори, които бяха заделени именно, за да може да закупува нови транспортни средства или ако добре си спомням сумата, от този порядък, което показваше, че има възможност дори за закупуване на транспортни средства с прякото участие на оператора.

За съжаление отново ще кажа, дойдоха тези години, такива каквито са и транспортния сектор, като цяло и в частност градския транспорт на София изпитва всички тези затруднения, с които всички сме запознати на тази маса.

Това обаче, което не бива да подценяваме това, че автопаркът продължава да изостава чисто морално, технически и експлоатационно и безспорно трябва да има някакви процедури, които да осигуряват нормални транспортни средства за функционирането на неземния градски автотранспорт в случая, такъв че да не демотивира пътниците да го използват.

От изказванията, които чух до момента и от доклада, който входира господин Контрера, поне аз си направих две заключения, едното е, че един такъв доклад безспорно колкото по-широка подкрепа получи, толкова по-голям шанс има това да се отрази в необходимите финансови документи, включително и на Столична община, за да може да бъде реализиран по един успешен начин, за да няма, ако искате дори и по-късно на един по-късен етап някакво, след като вие го приехте аз сега ще съм напук докрай.

На следващо място, бяха изразени аргументи в посока, че е необходимо може би още някакво време, включително и на двуетажните

линии, за да се види дали този ефект е траен или е ефекта на модерното на момента, което според мен с още един такъв период би трябвало вече да говори поне за някаква тенденция, някакъв тренд нагоре, надолу или как се случват нещата.

В този ред на мисли с поглед в предстоящото по-следващият месец задължително разглеждане на бюджет в Столична община ще предложи този доклад да го отложим и да подходим по необходимия с отговорност към потребителите на услугите начин в търсенето възможно на най-адекватното решение, тъй като виждате колко противоположни мнения за колко кратко време бяха изразени. Безспорно е господин Контрера е положил сериозни усилия в подготовката на този доклад, поне от това, което прочетох, но вярно е, че и времето за да се запознаят всички и да отговорят на всеки един от неговите предложения не смятам, че е достатъчно и именно за това ще направя втори аргумент предложението да го отложим за следващото заседание, което по стечение на висшите сили, на Бога както се казва ще бъде свързано най-вероятно и с бюджета на Столична община отново ще повторя, защото знаете, че днес се гледа спешно във Финансова комисия държавния бюджет, очакванията са в Народното събрание да края на тази седмица да има национален бюджет, което означава, че следващата сесия след тази в четвъртък ще бъде сесия на бюджета на Столична община.

Виждам тук служители, които очакват възнагражденията си, а по-нататък госпожа Ваня Григорова сигурно като чуе за възнаграждения обръща веднага поглед в тази посока.

В този ред на мисли ще направя това предложение и правя това предложение, включително и с апел може би към вносителя господин Контрера в един порядък дори и още тази седмица да започват някакви срещи и да се коментира дали нещо може да бъде подобро в този доклад

и какви предложения могат да се включат още към него, за да може на следващата сесия, ако има този политически консенсус, ако има това политическо общо говорене, да вървим направо към реализирането на някаква такава политика свързана с това, което коментирахте до момента. Безспорно и за мен не е проблем особено що се касае новите автобуси, не е проблем без осигурено финансиране да се върви към процедура, не само не е проблем, но даже е задължително с оглед на това, че средства остават тук и там и само преди дни знаехте че станахме свидетели на две добри новини за метро мрежата в София и това са двете по осем метровлакове „Шкода“ съответно и „Сименс“ за трета и за първа и втора, и лоша за тези, които не са се справили така, че от тази гледна точка смятам, че докладът това е времето и септември месец, в който да се начертае някаква посока и да започва да се работи.

Благодаря.

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Правя ви реплика господин Зарков, и правя следното предложение като допълнение на това, което Вие предложихте, за да не се върви към билатерални срещи и предвид, че тук очевидно от всички политически сили беше изказана принципна подкрепа към този доклад, но всеки има своите допълнителни забележки, предлагам с решение на Комисията по транспорт да създадем в спешен порядък и в много кратки срокове до края на август една работна група, в която всички неща да бъдат казани наведнъж и в крайна сметка всички допълнителни съображения, както и господин Паргов каза за „МТК Гроуп“, да направим може би един малко по-дългосрочен план за нуждите на наземния градски транспорт, автобусния в Столична община и на тази база септември месец заедно с бюджета в общ доклад да предложим съответно на база на това, което сме

се съгласили и като финансов механизъм за придобиване на автобусите, като срок за придобиване на автобусите да има ли двуетажни, да няма ли двуетажни, да има ли стари, да няма ли стари, обща поръчка или не обща поръчка, просто защото в момента очевидно всички искаме да подкрепим и всички разбираме нуждата от нови превозни средства, но има някакви детайли, които не са изчистени има разминавания и ще бъде жалко да пропуснем тази възможност. Независимо от желанието на всеки един от нас да отиде на море през месец август мисля, че темата за бъдещето на градския транспорт е достатъчно важна за да може всеки да се отдели поне две, три срещи, да дойде на подобни заседания на работната група, за изчистим всички аргументи и да внесем заедно един общ доклад септември месец с първата сесия на Общинския съвет.

Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Разбира се, нямам против да обсъждате, да се събирате, както се вижда очевидно сте на мерили механизъм за сработка, както казват нашите братя оттатък Вардара, разбира се аз бих ви предложил нещо съвсем различно, в рамките на месец август да съберем писмени предложения. От заседанията на т.нар. работни групи особено във формат „Транспорт“ накрая се оказва, че присъстваме един или двама общински съветници, една част в различните периоди, различни хора, така че виждам във вашето предложение опит да се печели време за да изградите позиция, какво да правите, защото е очевидно, че по същество аргументи за отхвърляне няма и има уточняване на детайли, както вие казахте.

Дали са детайли господин Зографски, за милиони или за стотинки, няма абсолютно никакво значение по една много проста причина, всеки може да даде своите предложения. Разбирам, че ви трябва време, въпроса е дали обслужването на линиите имат това време. Въпросът е дали ще стигнем до някакъв консенсус през август или септември и въпроса е дали този доклад въобще ще бъде разгледан от Общинския съвет.

Опитът да се отложи решението е бягане от отговорност според мен, така че решението е във вашите ръце, дали да предприемете отлагане, дали да го отхвърлите, дали да дадете срок за работни групи, писане на имейли, предложения и т.н., в крайна сметка дори и нищо да не стане, аз ви го завещавам на всички, така че който се пристраши може да го внесе разбира се, заедно с мен.

Така че, според мен се опитвате да шеканирате процеса, но пак ще кажа, есента когато трябва да се пуснат нощни линии и нови линии не съм убеден, че това ще бъде възможно с този автопарк, да не говорим за шофьорите. Въпросът господин Бонев е в даването на перспектива. Ако вие не давате перспектива очевидно няма да дойде и решението. Така че, наистина господин Зарков подложете на гласуване Вашето предложение за отлагане, нека да бъде конкретизирано кой какво да предлага или да не предлага и да вървим напред.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Има още две изказвания заявени от експерти към комисията.

Господин Евстатиев, заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Извинявам се, че изпреварих господин Дилчев, но темата е изключително сериозна и аз самия като експерт, отделих повече от месец и половина върху разговори, тъй като не само „Спаси София“ имат приятели навън, и колеги.

БОРИС БОНЕВ:/Говори без включен микрофон няма чуваемост за протокола/

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Евстатиев, моля ви по същество.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Отвратителното отношение на господин Бонев, моля за забележка.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: По същество ще говорите ли?

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Ще има ли забележка към господин Бонев, както се направи такава към мен?

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Забележка и към двама ви, защото ако продължавате в този диалогов режим по-добре ...и ще преминем към гласуване. Така че, по същество, ако е възможно.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Като човек, който всеки ден е на терен в поделенията на „Столичен автотранспорт“ аз виждам една тенденция, която тенденция е плашеща и като експерт я изказах и пред медиите. Тази тенденция касае два аспекта. Падането на колите, като птици една след друга, и системното напускане на водачи заради влошените значително условия на труд. Има и трети аспект, който пътувайки с градски транспорт го виждам и чувам и това е все по-голямото недоволство на хората, които си закупили дългосрочни превозни документи и в същото време пътуват в „МАН SG 262“ високоповод на 50 градуса температура вътре в автобуса.

Разбираме, че има сериозни политически мотиви за престрелки в двете посоки по отношение на употребяваните автобуси, но ето какво на база експлоатационните потребности на поделенията направих като разчети. Имаше въпрос относно – защо до 30 автобуса? Реално в момента най-сериозният проблем е с моделите „Мерцедес 345 S конектор“ известни като 19-ките, обслужващи линия № 260, МАН-овете SG 262 в

„Малашевци“, които са доставени 2000 година, в проблема са включени и BMS-220 SLF“, които са в две от поделенията в „Малашевци“ и в „Дружба“ и респективно една малка част, но все пак нископодови коли 18-та серия в „Земяне“.

Най-крещящата нужда от подмяна на меко казано уморени автобуси имаме по отношение на серии 19, това е „Мерцедес О-345-S“ и на серия 21, които са „МАН SG“ в „Малашевци“.

По отношение на разговорите с експлоатационния персонал, с автоколоните и т.н., направихме на база очертаната рамка направихме следното предложение, което е всъщност тези 30 употребявани автобуса да бъдат разделени на следните бройки: 16 употребявани автобуси, които да бъдат като замяна на „МАН SG“ и 14 употребявани соло автобуси с дължина 12 метра, които да заменят омазните на всички и на водачи и на пътници 19-ки.

По отношение на горивото може би всички от Вас знаят, че „Столичен автотранспорт“ следва да поддържа определен стратегически ресурс от дизелови автобуси и всички знаете, че кризата с газа пред, която бяхме изправени осмисли този стратегически резерв. Ето защо горивото при тези 30 автобуса не е уточнено, но няма никакъв проблем транспортния оператор да прецени каква част от тези 16/14 автобуса да бъдат съответно на природен газ.

По отношение на двуетажните автобуси искам да вметна само, че те не са просто атракция, може би в желанието идеята да се бламира се пропусна моментът, че двуетажния автобус с маневреността и с габаритите на соло автобуса, но с превозната способност на съчленен автобус. И може би се пропусна фактът, че с придобиването на 11 общо двуетажни автобуса в поделение „Малашевци“ може да се осигури реорганизация на

автобусния парк и да се осигурят нископоводи, климатизирани автобуси за други линии, тоест да се пренасочат автобуси ютонг там където може да работи двуетажен автобус. Защото пак казвам, двуетажният автобус по същество не е само атракция, той е и редовна кола за превоз на пътници, с ниско подов достъп за инвалиди, за инвалидни платформи с гласово оповестяване за незрящите пътници. За съжаление от дискусията тук аз виждам едно нежелание във всички обществения транспорт да бъде подкрепен за да гарантира своята транспортна задача в есенно-зимния период. Всички тук изказвания бяха разнопосочни, имаше предложения за отлагане и т.н., но ще ви обясня като експерт, че думата „отлагане“ не може да бъде обяснена на МАН-а, който е на 23 години, и който на линия излиза по два пъти на ден и по два пъти на ден го прибират с „Камаз“. Не може да бъде обяснено на хората, които по 260-та линия буквално се измъчват в 19-ките. Измъчват се и самите 19-ки, които ако могат да тръгнат към автоморгата сами ще го направят. Измъчват се и водачите, които с кърпи, с поливане с вода, с всякакви средства се опитват да се охладят. Има не един и два аргумента в полза на подкрепа на употребяваните автобуси. Да, мнението е непопулярно, но искам отново да ви призова да погледнем редицата европейски и богати градове, които до Ковид кризата купуваха само и единствено нови автобуси, само и единствено МАН, само и единствено „Мерцедес“. В момента техни служители обикалят автокъщите за употребявани автобуси и изкупуват лотове от автобуси само и единствено за да гарантират осигуряването на транспортната задача на града.

Ние говорим за нови линии, но утре ще бъдем изправени пред хипотезата да имаме над 30 % открити коли по линия вследствие на неизправни автобуси, вследствие на напуснали водачи, които не желаят да карат 19-ки и 23 годишни счупени МАН-ове.

Отговарям и на господин Зографски, тъй като го чух, да не им продават двуетажните си автобуси МАН на база инвестиционна програма и на база това, че те преди Ковид кризата успяха да сключат изключително добър договор с Александър Денис, но и те в момента забавят подмяната на тези МАН-ове, защото Александър Денис не може да им достави в срок новите двуетажни автобуси, а защо не може да им ги достави? Защото в глобален мащаб доставките... няма корупция, доставките в глобален мащаб се забавят с месеци и с години.

За някои от присъстващите в залата аз може би говоря глупости, но ви каня да дойдете в „Малашевци“ и да поговорите с водачите на МАН-овете, ще ви заведе в „Земляне“ да поговорите и с водачите на 19-ките.

Аз съжалявам тези хора, които стоически издържат всеки ден да изпълнят транспортната задача, съжалявам сервиза, съжалявам организационните звена, които всеки ден са изправени пред сериозния проблем с недостига на автобуси и на водачи. Спасителният план за закупуване на употребявани автобуси, пак казвам е не популярно, но крайно необходимо и нетърпящо отлагане решение. И не бива да търсим в него задкулисие, договорки, или каквото и да е, не този план е изграден само и единствено на база на проучване, на търсене и на анализи на това как в някои не лоши европейски градове нещата се случват.

Благодаря Ви, за вниманието, ако има въпроси ще отговоря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Евстатиев за това съждение, което безспорно споделяме и е вярно за тези автобуси.

Заповядайте, за реплика.

СЛАВ МОНОВ: Благодаря, господин председател няма да влизам по същество в доклада, просто искам да отбележа някои неща, като факти. Първото нещо е, че може би точно доставката от автобуси от Германия е

била и най-добрата доставка на употребявани и не само на употребявани, но на каквито и да е било автобуси, които са се движили в София.

Това може да се докаже и като разход на горива в годините и като експлоатационен живот така, че това е тема, която наистина заслужава да се повдигне като опция, най-малкото и автобусите за „Витоша“ е видно от справките, които сме изисквали ежемесечно от „Столичен автотранспорт“, че са най-ниските като разход на дизелово гориво спрямо всички останали, въпреки че има доста по-голяма превозна възможност и доста по-тежки линии, по които работят.

Второто нещо е, че хубаво е когато се направи това детайлно обсъждане да се предвидят и около 10 броя автобуси, около десет метрови, полуавтоматични предавателни кутии, имаше подобни тестове с такъв автобус с осем степенна скоростна кутия за другата част на „Витоша“, която сме я оставили малко на дълги автобуси, но реално условията на пътните платна не позволяват такива габарити. Хубаво е да се обсъди този въпрос и това е като бележка. Естествено двуетажните автобуси също биха били добра дестинация, както за Банкя, така и за единицата, където също е горе долу атракционно пътуването през по-голямата част от годината.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, все пак не бива да забравяме, че говорим без осигурено финансиране.

Пожеланията са добри, но това не означава, че от утре нещо ще се прави освен процедурите.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря на всички за тази интересна дискусия събрах множество аргументи и ще се опитам да мина през тях.

Всъщност това, което каза господин Монов е много обезпокояващо за лизинга, за това кой ще ни избере превозните средства.

Имаме лош опит като говорите за „издъхващи“ линии, бих казал че 2005 година БМЦ-тата турски производител от 61 коли, 30 не са в движение бракувани или спрени, защото имахме некачествен избор на некачествен модел, некачествен производител. Тези мини поръчки от по 10 броя, от по 15 броя, 30 броя дори отварят тази възможност на всякакви производители да кандидатстват и София да има абсолютно не унифициран парк, който е много по-скъп, много по-сложен за управление. Каза се и за експлоатационния живот, направи се аналогия с трамваите от Прага, които са 1995 година.

Знаете, много е трудно да сравнявате две неща с различен експлоатационен живот. Това е като да кажете на някакъв човек, колко е млад, само на 15 години и да го сравните с едно куче на 15 години. Няма абсолютно никаква аналогия. В тази връзка не е новина, не знам как се сетихте сега, че градският транспорт е пред колапс. Новината е, че го отричахте. Новината е, че въпреки многократните призови от 2020 година досега, да се предприемат сериозни структурни мерки за неговото реформиране нищо не се направи почти освен новата билетна система, за която благодаря на абсолютно всички, че се стигна до това разумно решение, което показва положителни резултати само година след въвеждането му, но като говорим за стар подвижен състав забравяме ли електротранспорта, където имаме произведени 60-та година. Този подвижен състав е на 63 години и много повече реве и му се тръгва към автоморгата, защото освен стари те са и опасни, защото им отказват спирачките на тези машини с десетки тона. Така че, нуждите от огромни инвестиции в градския транспорт никой не ги оспорва. Виждам, че доста внимание се обръща на условията за труд и с право, ние бяхме още 2018 година заедно с протестиращите в градския транспорт, ако си спомняте и тогава обърнахме

внимание, не вдигайте само заплатите, това е чист разход за Столична община, да важен фактор е, но не може да се спре с това. Какво трябваше да се направи.

Трябваше да се подобрят условията за труд в тези грохнали гаражи и депа където техниката е ужасна, условията за труд са ужасни и няма нужда да ме завеждате в нито едно депо, във всички съм бил и знам, че депо „Банишора“ се грее на кюмюр зимата, да на въглища, защото е 53-та година сградата на депо „Банишора“, тоест на 70 години.

Можехте да не продадете двете общежития на градския транспорт, едното на „Банишора“ веднага до тролейбусното депо, а другото на метро депо „Земляне“, а да бъде част от общинската жилищна политика за привличане на шофьори особено тези, които идват от провинцията да имат осигурено жилище и на достъпни цени, но това не се направи и в момента частници си купиха, довършиха и си продадоха апартаментите в тези сгради.

Можеше да се направи сериозна програма за подобряване на условията за движение на градския транспорт, така че да не бъде толкова стресово всеки ден, карането на тези шофьори. Всичко това не се направи, направи се най-лесното да се вдигат постоянно и постоянно заплатите, което обаче ни струва десетки и стотици милиони годишно всяка година, а всъщност ербаплъка в доброто управление не е с милиарди да правиш нещо все пак накрая, Доброто управление е с нищо да направиш нещо, и точно тези мерки драматично изоставаха в София и сега в момента сами признавате цитирате – транспортът в това състояние няма това време, няма два месеца време. Сега се сетихте в края на мандата. Най-много пред уморените поне да паднат сами и да се окажем в много, много неподходяща

ситуация, да и аз не искам да сме в тази ситуация, обаче това няма да се реши с ад хок абсолютно хаотични в момента и бих казал съмнителни.

Вашето изказване ми напомня, вашето изказване господин Контрера, на случая с госпожа Манолова точно преди четири години в предишната предизборна кампания. Ако си спомняте тя сложи в един плик победителят на голямата обществена поръчка за електробусите. Пликът съдържаеше името „Карсан“ – да, „Карсан“ победиха и къде са „Карсан“-ите в момента? Не се експлоатират. Хвърлиха се огромни пари за тези неподходящи превозни средства, защото експлоатацията им струва еднакво на града и ангажират същите шофьори, които биха ангажирали, можеше да се вземат десетина или двадесет „Карсан“-а само за улиците и за кварталите, в които няма друга възможност и маневреност, и всичко останало да се инвестира в нормални превозни средства, които са двойно по-евтини.

И сега на фона на това, че казвате, за основни линии като 260-та, да бъдат закупени макар и стари, да бъде закръпено положението всъщност, и казват, че градският транспорт е пред банкрут. Защо тогава изобщо дискутираме 20 двуетажни автобуса. Ако те бяха толкова добра опция, а не плод на лобизъм, чист лобизъм всеки град в Европа щеше да ги експлоатира. Защото нямате право на реплика, спрете да вдигате ръка, защото всеки може да направи разликата между съчленен и единичен автобус и знаете и другите градове в Европа могат да го направят, но всички знаят какви са недостатъците на тези автобуси. Да се предлагат 20 двуетажни автобуса в град, в който няма никаква традиция или необходимост за такива, без даже да се каже на кои линии и каква е необходимостта, да се каже на линия 5 ще бъдат пет коли, на линия 6 ще бъдат шест коли и т.н., а да се импровизира. Това см его чували, „Карсан“-ите са доказателство, че това не работи. Чувахме го преди четири години, в момента „Карсан“-ите не работят.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Зографски, разбрахме Ви.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Градският транспорт има нужда от 200 нови автобуса, не са 70, 100 и т.н., и освен това има нужда от заместители за превозните средства на НТК, след две години.

За това апела е сериозно да се преразгледа този доклад, да се сформира тази работна група и да се направи една комплексна поръчка, която да бъде спечелена от някой голям производител, за да не трябва с 200 хиляди различни части да се занимава града до безкрай и тази поръчка да бъде фазирана или да има опция, както го правят всички градове, Варшава е най-добрият пример как на фази, купува автобуси предимно от своя домашен производител „Соларис“.

И това трябва да бъде, градския транспорт, ако сте допуснали до това от август или юли да зависи взетото решение иначе ще колабира, аз не вярвам, че това е така, за това един месец дискусия смятам, че няма да предизвика нищо особено, но на фона на 66 милиона и дългогодишните последствия, които ще търпим от едно добро или лошо решение не сме сигурни смятам, че е абсолютно разумно до края на август да се направи тази работна група.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Зографски.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков, предлагам да изслушаме господин Дилчев и да преминем към гласуване, тъй като имаме 30 минути да разгледаме доклада за промени.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Дилчев, заповядайте.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Съвсем накратко, господа съветници, градският транспорт не е в колапс, нека да не прибързваме с такива заключения. Градският транспорт оцеля Ковид кризата, оцеля енергийната

криза, оцеля на моменти неадекватното управление на национално ниво, така че се оказа по-жилав, отколкото си го представяте.

Надявам се, с разумни решения оттук нататък градския транспорт също да продължи да работи, да функционира и да става по-добър.

Безспорно в последните години въпреки това, което се случва градският транспорт бяха подменени много превозни средства, тролейбуси, трамваи, електробуси без значение с какви средства резултата е факт. За метрото няма да коментирам там е видно. Цялата тази дискусия показва, че и господин Евстатиев каза месец и половина си е правил труд, че наистина имаше нужда може би по-рано да се съберем на този разговор и така винаги е добър знак когато подобни доклади се вкарват повече от една политическа сила. Това показва съгласие, показва проведен разговор и една съвсем малка забележка и в Европа се вижда успеха на столицата в електрификацията на транспорта. Виждам едно отстъпление в тази посока. Не се предвижда закупуване на електробуси, трябва да припомня, че макар и трудно, инфраструктура се изгради в автотранспорта, в електротранспорта, може би е добре един по-внимателен поглед към експлоатационните разходи на тези превозни средства и в един дългосрочен план да се вземе и решение естествено за диверсификация, нямам нищо против дизелите, виждаме на „Витоша“ работи, но да преценим внимателно как и какво да купуваме в дългосрочен срок, за да може и тези след нас да работят добре, защото безспорно по гаражите това, с което колегите шофьорите, механиците нямат проблем са новите превозни средства. Всичко купено втора ръка при цялото ми уважение към този вид бизнес е малко котка в чувала. Какво ще излезе, как ще излезе, дали няма да си купим нови 19-ки, които се чудим как да паркираме, колко ще струва това на автотранспорта, поддръжката да

съживят тези рейсове, в какво състояние са, ние също не знаем е добре да се обмисли внимателно.

Има за какво да си поговорим по този доклад.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Дилчев, това идва в потвърждение, че има какво да си поговорим и не случайно тази дискусия я оставих така, защото колеги всъщност това е разговорът за бъдещето на наземния автотранспорт, а в крайна сметка става въпрос и за десетки милиони така, че ако на някой му се е сторило, че продължава повече лично за мен когато говорим за десетки милиони на софиянци дискусията трябва да е пълноценна и да се чуят всички мнения и становища. И в този ред на мисли, ще се върна на моето предложение, тъй като смятам, че е адекватно все пак тези предложения, които се правят да имат някаква обвързка и с бюджета на града, защото ние много хубаво можем да си мечтаем и за 100, и за 200 нови автобуса, но като няма пари, няма да има нито един. Тук ще повдигна и един въпрос, който не е по-малко от значение, даже според мен е с по-голяма тежест, че имаме дефицит на шофьори. Дефицитът на шофьори ни е по-голям отколкото дефицита на транспортни средства и опасността да има открити линии т.нар. е по-голяма отколкото аварийния режим на един или друг автобус. Така че, трябва да се работи комплексно и многопосочно и това е единият важен момент, а именно обезпечеността чисто технически. Техническата обезпеченост, но на второ място е и това, което се прави не е без значение, включително увеличението на доходите, защото трудещите се в този сектор знаете, че имат редица по-сериозни и по-високо платени алтернативи у нас и в чужбина най-вече.

Предлагам Ви да преминем към гласуване на моето предложение да отложим доклада, да минем в посока предлагане на конкретни

предложения в този хубав летен август месец, софиянци най-вероятно го заслужават нашите усилия да ги положим и в този месец, да си отправят предложенията. Бих предложил да се отправят към вносителя в случая, съвпада и като председател на Транспортна комисия, така че е може да бъдат отчетени всички в края на този месец да се съберем всъщност на базата на направените предложения и да видим имаме ли разбирателство, нямаме ли разбирателство, какво купуваме, какво не искаме да купуваме и септември месец отново ще подчертая с бюджета, наесен с песен да стартира процедурата на това, което заслужават нашите съграждани, така че в режим на гласуване.

Подлагам моето предложение да отложим доклада и всички ангажирани да се чувстват свободни да правят предложения по доклада на колегата Контрера.

Моля, който е съгласен докладът да бъде отложен, да гласува.

„За“ – 6.

„Против“ – 1.

„Въздържали се“ - 2.

№	Поименно гласуване:	
1,	Карлос Контрера	против
2,	Зафир Зарков	за
3,	Калоян Паргов	въздържал се
4,	Христиан Петров	за
5,	Борислав Бориславов	за
6,	Ваня Тагарева	за
7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	-
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	-

11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	въздържал се
	Общо гласували:	9
	в т.ч.:	
	За	6
	Против	1
	Въздържали се	2

Приема се отлагането на доклада.

Преминаваме към следващата точка.

Ще помоля господин Паргов, да води по тази точка.

По точка 3 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-6929/19.07.2023 г. относно подобряване транспортното обслужване чрез промяна в наземната транспортна схема на общественият транспорт.

Вносителите: Зафир Зарков, Карлос Контрера, Борис Бонев и Симеон Ставрев – общински съветници

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Уважаеми колеги, както ми напомня тук в началото господин Контрера, има постъпили становища по този доклад, така че преди да започнат разискванията, господин Контрера, някои от вносителите или по становищата.

Господин Контрера, заповядайте за становище по така разглеждания доклад.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Паргов.

Постъпили са две становища, едното е от инж. Иван Ковачев – външен експерт, който принципно подкрепя предлаганите промени, но прави бележка промените да се съгласуват с кметовете на райони засегнати от промените.

Господин Ставрев, никъде не е отбелязано, че са съгласувани, постъпило е и едно възражение от жител на столичен район „Люлин“ във връзка с автобусна линия № 310, ако сте проследили, там имаше една по-широка дискусия, за това ви предлагам тъй като очевидно трябва внимателно да претеглим „за“ и „против“ тази промяна да не я дискутираме. Тази точка за момента да я отложим до следващото заседание, може би да поканим кмета на района следващия път и хората, които са предложили промяната, тези които имат възражения за да не създаваме напрежение.

Благодаря.

ЗА.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря Ви, господин Контрера.

Някой друг от вносителите ще вземе ли отношение по доклада?

Започваме с господин Иван Николов, имате думата по предложенията.

ИВАН НИКОЛОВ: Благодаря, господин председателстващ.

Уважаеми общински съветници, колеги, в доклада предполагам, че е ясно, не знам да започваме по доклада и самите предложения по него. Предложения, както исках да кажа предложения за промени в доклада, който в момента имаме.

По предложенията за доклада, направо отваряме решението и започваме с линия № 58. Линия № 58 удължаването ѝ до гара Владая, реално това е едно удължаване, което от доста време го говорим.

Имаме разработен проект за организация на движение, с което автобусът няма да спира в центъра на Владая, а вече ще го закараме и ще прави връзка с гара Владая, което след това ще имаме възможност при прекачването да се направи прекачване на Метростанция „Горна баня“ с влак.

Втората промяна е автобусна линия № 120, при нея предложението е да не минава по ул. „Сребърна“ и „Люба Величкова“, а директно да продължава по ул. „Черни връх“ и да прави ляв на ул. „Филип Кутев“ и това двупосочно пак до зоологическата градина. Като цяло предложението в момента, както е в решението на Общинския съвет имаме и промяна, която е дискутирана преди малко с вносителите на самия доклад. Това е автобусна линия № 120, за да бъде по-експресна да не влиза в локалното платно при бул. „Драган Цанков“ и от кръговото на радиокулата да не влиза в самия локал, като там се губят две връзки, които не са натоварени. Това би спестило може би двете посоки поне от шест до десет минути в пиковите часове закъснение, което се трупва на тези съответни места.

Следващото предложение е за автобусна линия № 304, която е подпомагащата линия № 204. Идеята е линия № 304 да направи връзката, която е от крайната станция в „Дружба 2“ да минава изцяло по ул. „Обиколна“ от ул. „Димитър Пешев“ до бул. „Цветан Лазаров“ като се създават нови връзки в отсечката между бул. „Копенхаген“ и бул. „Цветан Лазаров“ прави се връзка с метростанцията, която е на „Интер Експо център“. Също така се разкриват три двупосочни спирки и там в момента не минава друго превозно средство. Остава обслужване само в делничните дни, надяваме се по-нататък да стане целоседмично обслужването. Това е за линия № 304, като единствено имаме промени, които също са дискутирани с вносителите. Имало е промени в наименованието на няколко от спирките,

ако искате да ги изброим, ако не ще ги дадем изписани директно. Подготвил съм решението с промените.

Следващата линия е № 310, предвид постъпилите становища и това, което се обсъди между вносителите на доклада, тя ще отпадне към този момент.

Направил съм го като решение, изцяло готово, в момента прочитам решението и предложенията по решението. Линия Х50, експресната линия, тоест тази до парк „Враня“ нейното удължаване по „Цар Освободител“ през площад „Александър Невски“, „Васил Левски“, обратно до „Орлов мост“ едно удължаване, което се прави и се създава само една нова спирка, която реално ще е същата, която се използва за нощния транспорт, на „Оборище“ между площад „Александър Невски“ и „Васил Левски“ и другите са съществуващи спирки. Единствено тук имаме коригиран срок на пускането на самата линия, това да бъде от 16 септември, тъй като до 15 септември е срокът за възстановяването на жълтите павета пред Народното събрание, така е срокът, за временната организация, за това се коригира и в решението на Общинския съвет, да бъде първата събота след ремонта.

Закриването на линия № 294 за периода само на месец август до 14 септември, линия № 294 да бъде закрыта, тя е една кола, но все пак това би помогнало на автотранспорта, с шофьор, с издължаване на отпуски и т.н. Това е докато не е започнал и учебният процес. Преустановяването за събота и неделя за период от шест месеца на линия № 75 и № 384 само в празничните дни, изключително нисък пътничкопоток. Правеха се измервания сега в летния период, както и преди това се разглежда, 85 % от автобусите се движат слабо почти празни, това означава от един до четирима човека, като има и някои курсове, които са абсолютно празни.

Говорим за № 75 и № 384 само в почивните дни, тоест събота, неделя и празниците да не се движат за следващите шест месеца.

Линии № 45 и № 122 с няколко поредни решения на Общинския съвет те бяха спрени по шест месеца, по осем месеца заедно с нощния транспорт се движеха горе долу спиранията, като се видя, че нямаме в момента нито обратна връзка, няма жалби, няма желаниа да се върнат, имат добри линии, които заместват в момента този транспорт. Това са линии все пак и с по една до две коли, така че се предлага тяхното окончателно закриване.

Разкриването на новата линия № 288, предвид пускането на новата отсечка на „Филип Кутев“ от ул. „Сребърна“ до бул. „Симеоновско“ там ще бъде изграден голям булевард с три ленти в платно, като ще има и бус ленти. Идеята още през 2018 година с Плана за устойчиво градско развитие се разгледа вариант за най-потенциална линия, тогава беше за потенциалната линия за трамвайно трасе, което е още от „Овча купел“, от „Борис“, което да стига до „Гео Милев“, тоест до „Слатина“, както и част от него да стигат до старото трасе на шестицата, горе на „Климент Охридски“, като това се видя като най-потенциално трасе до 50 000 пътувания на ден беше изчислено, че ще бъдат генерирани.

Предвид това е невъзможността в момента, нямаме готовността за пускане на трамвай, или трамвайно трасе все още не се изгражда, все пак има потенциал за такава рингова линия, за това се предлага на първия етап пускането на ринговата линия, която да започва от автостанцията в „Гео Милев“ и да преминава изцяло през „Асен Йорданов“, „Г.М. Димитров“, „Филип Кутев“ и с десни завои да преминава покрай „Черни връх“, около МОЛ „Парадайс“ и да прави връзка пак със зоопарка. Идеята е на тази линия да започне с три коли, това все пак е съобразено с възможността въобще

автотранспорта да поема нови линии, с възможността да поема нови линии особено с водачите, като това е в момента проблема, който съществува с водачите. Това е, първият етап на линията, очакваме, че до края на другата година, ако стане пробива, който е на „Каблешков“ между „Луи Айер“ и „Черни връх“ вече тази линия може да достигне до бул. „България“, а от другата страна наистина неоспорима е връзката, която може да се въведе в „Слатина“, в „Гео Милев“ и да свързва този квартал до „Левски Г“, като потенциала е да стана една от новите рингови линии буквално успоредно на 111, това е за линия № 288.

Предлагаме ученическите линии У1 и У2, които са с нови маршрути от миналата година работят, тази година да започнат работа от началото на учебния срок, като за цялата учебна година да работят по линия. Имаме идеи за промени и в тези линии, както и за пускането на нови, но към момента се предлага линиите да започнат целогодишно работа за да може да се изследва изцяло техният потенциал, тъй като между първото и второто пускане имаме около 20 % повече потребители в самите линии, като цяло те не затормозяват по никакъв начин градския транспорт, защото както и с колегата до мен, това което беше направено това са автобуси, които се движат по други линии, излизат за определен курс изпълняват курса и след това се връщат по основните градски линии и може би най-важното решение е пускането на нощния транспорт, като е разделено на два етапа, разделянето на два етапа е първите две линии, които са най-натоварени според справката N1 и N2, тоест „Студентски град“ – „Обеля“ и „Младост“ – „Люлин“ да започнат до края на октомври, да започне тяхната експлоатация, а другите две линии да започнат до края на годината, като интервалите ще бъдат 60 минути, има направени промени, които са обсъждани в работната група, както каза и господин Контрера, работната

група между общински съветници и експерти, в която се направиха предложения, които също са отразени в решението, като това всички курсове съответно на тръгване да бъдат от 0.00 часа от площад „Александър Първи“, както и в 4 часа, когато са последните курсове също да бъдат отдам за да може това да бъде по-лесно използвано от потребителите. Имаме няколко промени в самите маршрути за N3 и N4, като единственото добавяне, което в момента имаме добавяне към решението на Общинския съвет е по линия N2 със създаването на две нови спирки на бул. „Ломско шосе“ при Метростанция „Бели Дунав“, създаваме две нови спирки, както и една еднопосочна спирка в посока Студентски град, на бул. „Фритьоф Нансен“ точно при кръстовището с бул. „Васил Левски“.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, като съвносител отбелязвам, че съм съгласен с направените предложения за изменение и си позволявам да направя още две, едното е чисто според мен от гледна точка на записа, предвид че само преди две решения, взехме решение за даване на нова номерация на нощните линии и на линия X50, може би е добре за да е сигурно, че няма никакво объркване в точка 5 да се промени маршрута на линия № X50 (№ 505). Това е чисто редакционно, но след като смятате, че това няма проблем, за да не се получи в един момент, че гласуваме едно, а се случва друго и т.н., същото важи и за нощните линии, тогава след решението на Общинския съвет това нещо ще се случи.

Конкретно предложения правя в точка 11.3 свързано с възстановяването на експлоатацията на нощния транспорт съгласен съм, че с приоритетност трябва линии N1 и N2, като най-използвани да бъдат пуснати. Смятам обаче, че датата 30 октомври 2023 година е твърде далечна, така или иначе живота в София след летните месеци и ваканциите започва с

връщането и на учениците от 15 септември, когато значително се засилва трафикът генерално в градския транспорт. Така, че моето предложение е да има промяна в тази точка, така че за линия N1 и N2 да бъде най-късно до 18 септември 2023 година, а за линии N3 и N4 най-късно до 30 октомври 2023 година.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАРОЯН ПАРГОВ: Господин Зарков, заповядайте за реплика.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Тъй като знаете, нощните линии и когато ги въведохме с доклад преди години чисто експлоатационно се обезпечават сравнително по-тежко. Не случайно се включихме от нашата група и от ГЕРБ с предложението за тези две от най-натоварените линии с идеята, че град като София милионен град безспорно трябва да има транспорт през нощта и то за линиите, които се доказаха като такива, които се използват от стотици хиляди граждани, каквито са N1 и N2, но с оглед самата ситуация, която коментирахме само преди две точки, с чисто човешките ресурси, обезпечението, моето предложение е да се запазят сроковете, които са посочени, защото тук може би малко от кухнята все пак има известно завръщане през октомври месец на шофьори, които са били по летни линии, екскурзионни автобуси са управлявали и т.н., и не случайно срокът, който определихме е именно на базата на този анализ с кадрите касае възстановяването на тези две линии до края на месец октомври. Тук не бива да пропускаме, че все пак и следващите две линии касаят решение, те никога не са били закривани тези линии, не забравяйте, че всъщност ние винаги просто се отлагали срокът за тяхното пускане в експлоатация. Така че, относно другите две линии ние правим всъщност именно това отлагаме ги и следващия Общински съвет съответно ще вземе или няма да вземе

решение, което ще възстанови тяхната експлоатация. Това е въпрос на следващия Общински съвет и управленското решение по тази тема.

Така че, предлагам да се запазят тези срокове и да не се забързват, защото са под риск.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Дуплика от господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, искам да обърна внимание все пак, че говорим за стотици коли на линия ежедневно от градския транспорт и от автобусите, докато за нощния транспорт става въпрос само за 10 коли, 5 за N1 и N2 и 5 за N3 и N4.

Това е записано в доклада. Така че, дори ако предложим само N1 и N2 като най-използвани да им бъде изместен на практика с месец и десет дни срока, за пет шофьора това със сигурност не може да бъде проблем, а за сметка на това обаче ще хванем част от пътуванията в по-топлата част на годината с много повече пътници и това е една добра възможност отново умрялата за съжаление покрай последните три години умрелия навик на пътниците да ползват нощния градски транспорт да започнат да се възстановява тогава, когато има най-много пътници, а не в средата на зимата ние да пускаме нощен градски транспорт. Отново казвам говорим за пет коли за N1 и N2, а не говорим за десетки или за стотици, което е движението на целия градски транспорт през деня.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Други становища?

Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Отново ще напомня предложението си за № 310 за да не ескалираме ситуацията, просто да го отложим като проект за решение, ако трябва и с нов доклад ще се внесе.

По отношение на нощния транспорт приех да бъде съвносител на доклада в общия пакет, за да може да тръгне все пак дискусиата, но за разлика от преждеговорещите не съм особен оптимист, че дори и в така посочените срокове октомври бихме могли да направим тази стъпка, сега от господин Бонев чуваме вече 19 септември, ако ме не лъже паметта, не смятам, че ние в момента ще имаме сили особено, като имаме предвид, че в този период трябва да се върнат и зимните разписания, защото от 15 септември се връщат учениците, аз не смятам, че ние ще имаме сили да извадим по тези линии и автобуси и водачи.

Така че, според мен, срокът който касае поэтапното въвеждане трябва да бъде коригиран и в тази връзка правя предложение точно в точка 11.3 за линии N1 и N2, които сега ще се казват по друг начин, не помня какъв, 901 и 902, да бъде изравнен със срока за останалите две линии, тоест най-късно до 31 декември 2023 година. Това е моето предложение на предложението. Далеч съм от мисълта, че и през есента ще преодолеем този дисбаланс, който в момента, ако не ме лъже паметта е около 180 водачи в трите гаража, да не говорим, че при нощният труд има особености с почивките, да не говорим, че тези коли, които са излезли на линия след това все пак за да се върнат трябва да бъдат обслужени, както стана ясно от пространната дискусия по доклада, който беше отложен моят доклад, ние имаме категоричен проблем с техниката. Очевидно е, че по нощните линии не може да пуснете стари и неклиматизирани автобуси, тогава без отопление, говорим за аналозите, които предлагаме да подменяме, което

означава, че трябва да извадите най-вероятно или електрически или дизелови автобуси, които да обслужват нарядите.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря Ви, господин Контрера.

Други колеги, съветници?

Давам думата на експертите, господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря.

Разбира се, че това малко в отговор на господин Контрера, не сме съгласни с премахването на част от линиите, но точно и ние подкрепихме този доклад, за да може да тръгне работата и всъщност сме съгласни част от обективно неизползваните линии поне в празнични дни да отпаднат, за да може да се освободи ресурс, за да тръгне друг транспорт.

Сега да кажа едно нещо, което мисля, че е световна или поне европейска максима, но тук се отрича съвсем умишлено. Нощният транспорт не е прищявка, нощният транспорт е социална придобивка, обществена услуга във всеки един голям град. Защо се въвежда нощен транспорт генерално? Въвежда се за да може евтино да бъдат преодоляни големите разстояния в един голям град. От миналия път от 2020 година, когато имаше за последен път нощен транспорт в София, таксиметровия превоз поскъпна с над 50 % в града, който в дълги разстояния като Център – „Люлин“, Център – „Младост“ или още по-големи като „Студентски град“ – „Люлин“ да кажем или „Надежда“ особено много се отразява на голяма част от нашите съграждани. Не всички са привилегирани, не всички трябва да имат коли или да ползват таксите. Може би, тези 20 лева искат да ги дадат за култура или за развлечение, или за туризъм, и това е абсолютно легитимно във всяко едно свободно общество. Абсолютно легитимно е вместо управляващите да изкарват софиянци пияници, абсолютно

легитимно е тези пари да си ги дам за още едно питие в някакъв бар или за някаква кино прожекция, но освен развлечения нощния транспорт помага изключително много на различни бизнес сектори, на туризъм, на ресторантьорство и т.н., и на онези компании, които работят с извънредно работно време, на аутсорсинг сектора, който е голям данъкоплатец и в бюджета на София и в бюджета на държавата. Тези фактори индиректни от обществените услуги никога не могат да се измерят само с финансовите им параметри, точно за това са индиректни ползи за обществото. Иначе много бих помолил да се изчисли колко е да кажем финансовата полза от имането на „Западен парк“ или на „Южен“ или на „Борисовата градина“, сигурно по-голяма ще е чистата икономическа полза, ако „Борисовата градина“ бъде просто „Борисова лакшъри резиденс“ например, но с причина не е.

За това тези пари, които София дава за нощен транспорт са абсолютно символични и е един абсолютен минимум на фона на това какво трябва да се дава и какво дават други съотносими със София градове.

Един Белград, в който няма достъп до европейско финансиране има 23 линии, а тук говорим за две, плюс две, ама не сега, утре в друг ден. В Белград имат 23 линии, включително и такива, които излизат на 50 километра от града, за да може точно част от тези непривилегирвания да кажем в белградския Плевен или Радомир да се прибират с цената на билета вкъщи, след работа или след излизане. Букурещ има 26, Прага има 39 нощни линии. Това са градове, Букурещ може би е по-голям от София значително, но Прага и Белград са абсолютно съизмерими като население и като площ, след като те могат, а тук се изтъкват аргументи ще имаме ли сили за четири нощни линии, проблемът е при нас, а не в тези европейски градове.

Завършвам изказването си с призив, че наистина става въпрос за нищожна част от финансовия ресурс на градския транспорт, от

експлоатационния ресурс от гледна точка на превозни средства, защото вече имаме по-малки, по-малко ресурсоемки предполага се и по-лесни за експлоатация превозни средства и не ангажират чак толкова много шофьори – пет шофьора на фона на хиляда, които излизат всеки ден на линия наистина са незначителни на фона на огромната разлика, която човек спестява нощно време когато няма друга опция за придвижване.

Завършвам с призив наистина да се спре с тази калкулация безкрайна с нощния транспорт, шест години минаха от въвеждането му първоначално, мисля че е време София да се нареди сред достойните градове, които дават нормални социални услуги на гражданите.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Разбрахме ви, господин Зографски, позволих си да ви прекъсвам, защото започвате едно и също да повтаряте и за това реших да съкратим времето.

Господин Ковачев, заповядайте.

ИВАН КОВАЧЕВ: Само една кратка реплика, ние много сме загрижени за нощния транспорт, но искам да ви напомня, че последните курсове на редовните линии са някъде в периода 22.30 часа до 23.00 часа, а при втора смяна на работещи в София, това затруднява много хората, които живеят в салата на София, това са редовните линии на градския транспорт. Така ,че мислейки за нощните линии трябва да имаме превоз, защото за съжалени помня много отдавна, когато последните курсове тръгваха в един без петнадесет, а сега сме в 22.30 часа, тоест ние лишаваме много хора от тези села да отидат нормално на театър, не говорим да ходят в Студентския град и да си пият питиетата. Така, че когато гледаме тези неща трябва да ги гледаме в комплекс.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Други има ли по темата?

Госпожо Григорова, заповядайте.

ВАНЯ ГРИГОРОВА: Здравейте и от мен, икономически съветник в КТ „Подкрепа“, първо да започна с това, че бяхме неприятно изненадани, че от новините трябваше да разберем за това, че ще се обсъжда толкова ключов въпрос като връщането на нощния транспорт. Не за пръв път се коментира този въпрос, всички много добре знаят каква е позицията на синдикатите и проблемите вече бяха изказани неколkokратно от различни представители на Транспортна комисия тук и сега. Чух го поне от четири, пет човека. Ние имаме тежък недостиг на шофьори и когато казваме още пет шофьора допълнително трябва да знаем, че на нас ни липсват около 130 в момента, което е над 10 %.

Не случайно преди малко беше споменато за откритите линии, това са линиите, които не са обезпечени поради, което дружествата не получават пари за тях от Центъра за градска мобилност и това са дългогодишни проблеми и няма как да се правим, че допълнителни пет човека няма да натоварят още повече работещите в градския транспорт.

Трябва да обърна внимание и на това, че има много неизползвани отпуски. Преди около десет дни имавме Съвет за социално сътрудничество, с повече от десет точки, в които бяха обсъдени всички тези проблеми. И да прави се нещо, за да се решат, но тези проблеми не са решени. Има хора, които се обучават, но от над 100 необходими водачи се обучават понастоящем пет, нали е ясно, че е невъзможно да се компенсира и сега ще кажа защо са само пет? Защото заплащането в градския транспорт макар да беше увеличено значително все още е изключително ниско. И от момента, в който се отвори пазарът, шофьорите заминават на Запад, и това също беше изговорено в рамките на тази среща.

Колеги, надявам се все пак да чуете тези неща, знам че не ви боли за шофьорите, знам че живеете в ментално в други държави, но трябва да управлявате София, не в Прага.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Да си гледате работата с тези квази аргументи.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Зографски...

ВАНЯ ГРИГОРОВА: Защо ме прекъсвате?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Това, че говорите неистини.

ВАНЯ ГРИГОРОВА: Когато вземете справката и я представите тогава ще ми твърдите, че говоря неистини. Моля да я покажете, тогава Вие сте „лъжец“. Вие като кандидат сте си направили вече пресконференция за това, че нощният транспорт се връща и това е възмутително при положение, че като на малоумно дете обясняваме поредна година, че е невъзможно да се обезпечи кадрово връщането на нощния транспорт. Разбира се е възможно, ако увеличим още извънредния труд, който понастоящем по данни на Столична община и дружествата е 197 часа средно на шофьор, понеже не познавате трудовото законодателство трябва да ви кажем, че таванът на извънредния труд възможен е 150 часа, към момента те полагат повече, защото са недостатъчно. И само да напомня още нещо, вие всъщност напомнихте този период, в който предвождахте недоволството на шофьорите, но само да ви напомня от какво беше това недоволство, от извънредния труд, който доведе до увеличени катастрофи по софийските улици и някак сега забравихте това ви направи общински съветник, а някак сега забравихте, че тогава застанахте до тях, карахте ги да протестират и сега вие настоявате за още повече експлоатация на същите тези работници. Помним една френска аристократка, която беше казала, че като няма хляб

трябва да се ядат пасти. Само, че трябва да си спомните за нерадостната ѝ съдба.

Призовавам общинските съветници да гласуват „против“ това безумие. Говорихме с Вас, поотделно, за това че това е невъзможно да се случи. Не знам защо сега работите за това господин Бонев да си прави предизборна кампания. Това са хора, това не са болтчета.

Това е никакво възпитание и не мога да разбера наистина защо са тези претенции? Призовавам общинските съветници да не подкрепят връщането на нощния транспорт.

Призовавам някой от Вас да има смелостта да защити тези, на които се крепи градският транспорт и да предложи тази точка да отпадне.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Имам една молба, тъй като виждам, че ще се разпалват страстите, и за да не вземам мерки да Ви гоня всички от залата, ще ви моля да се държите прилично, да се изслушвате и да не репликирате в движение. Виждам, че се качва градусът на емоцията. Да не се налага само това Ви предупреждавам. Моля да спазим личното отношение и да не си даваме епитети, това е и към Вас госпожо Григорова, не се поддавайте на провокации и Ви моля да не се провокирате.

Господин Контрера, господин Бонев имаше реплика.

Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, точката няма как да отпадне, поради простата причина, че нощният транспорт е временно спрял и ако ние не вземем последващо решение той просто ще тръгне. Моето предложение е да отложим този срок за 31 декември.

Моля Ви, господин Бонев, господин Бонев, моля ви, правя това уточнение за да не остане никакво неразбиране в комисията.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Госпожо Григорова, моля Ви.

Господин Боне, заповядайте накратко.

БОРИС БОНЕВ: Много кратък ще бъда.

Първо, смятам че едно от изключително важните качества за човек, който има претенциите да бъде кандидат за каквато и да било публична длъжност е спокойствието. Очевидно тук не беше демонстрирано от госпожа, която твърди, че освен всичко друго е ляв човек, но нито дума не каза за социалната, изключително важна социална функция на нощния градски транспорт. За всички онези наши съграждани, които не са милионери, нямат личен автомобил и не могат да си позволят вечерно време дори работещите хора в заведенията, в моловете, които обслужват всички нас, които ходим да се забавляваме не могат да се приберат евтино и безопасно каквато услуга би им се предоставила с нощния градски транспорт.

Коментирахте Вие с изключителен апломб кой бил и къде застанал на протестите, точно така „Спаси София“ се присъедини към протестите много обоснованите протести и искания на протестиращите в градския транспорт и още 2018 година ние сме пуснали сигнал до Инспекцията по труда точно във връзка с извънредния труд, имаме отговор и там ясно беше казано, че и „Столичен автотранспорт“ и „Столичен електротранспорт“ са в нарушение на трудовото законодателство.

Разбира се, мога да се изкуша да попитам – защо транспортните синдикати не протестираха и не направиха ефективна стачка с блокиране на градския транспорт и затваряне на пътищата, както обикновено се прави в такива случаи, когато в други градове протестират, но може би една от причините е, че едни от лидерите именно на транспортните синдикати са общински съветници от ГЕРБ, дали е нещо случайно, не знам, но е

показателно, че и Вие в момента тук атакувате опозицията, атакувате мен и атакувате „Спаси София“, които абсолютно безспорно през годините са работили за подобряване условията на труд в градския транспорт и за това градския транспорт да бъде по-предпочитан за ползване от гражданите на София, но нито дума не казахте за тези, които от 18 години управляват града. Но разбира се това си е Ваше мнение кого да изберете да бъде враг, какви аргументи да защитавате и какво да правите. Аз мога само да кажа, че съм разочарован, мога да кажа, също така че си спомням добре, че на Вас се опитвах също защото Вие споменахте, като на малоумни деца ли казахте, или малоумно дете, Вие споменахте като малоумно дете, аз си спомням как един час водих разговор с Вас, за да Ви обясня защо е от полза на градския транспорт да има приоритетно преминаване през кръстовищата и за това, че ако направим градския транспорт по-бърз и редовен ще има повече пътници, ерго повече приходи, ерго по-високи заплати, но вие тогава не ме разбрахте, един час по телефона и тогава аз абсолютно запазих самообладание, и много спокойно ви обяснихме и накрая просто не се разбрахме.

Така че, наистина се изненадвам за твърденията, които правите, бях сигурен като ви видях тук, че Вие ще коментирате нощният транспорт, не казахте дума за всички останали неща, които се случиха днес, за всички решения, което е жалко, просто ще Ви кажа, че начинът ви, ако мислите, че това ще е начинът, по който ще спечелите кандидат кметската кампания според мен сте в голяма лъжа.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, моля Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще помоля да не влизаме в предизборни страсти господин Бонев, кой какъв кандидат ще е, кой каква листа ще води, кой ще е председател на Общинския съвет, това тук няма никакво значение, да не влизаме в тази риторика.

Представителят на Федерацията също иска да вземе отношение.

СТЕФКА БАЙЧЕВА: От Федерацията на транспортните работници.

Господин Бонев, аз не съм кандидат, нито за общински съветник, нито за кмет, нито за каквото се сетите, моята конференция мина и мандата ми току що започна. Относно вашите доклади за нощния транспорт от шест години, откакто спряха линиите заради Ковид кризата, да три, но преди шест започнаха, преди три години ние на всеки шест – седем месеца се събираме на Транспортна комисия и си говорим едно и също за прословутия нощен транспорт.

Господин Зографски, едно и също ни повтаря през тези шест – седем месеца, просто малко да перифразира изреченията един съвет от по-голяма от него.

Аз не омаловажавам социалната дейност на градския нощен транспорт, в Бургас го има една линия, има я и никога не съм била против, но там няма проблема на градския транспорт в София. Тук наистина шофьорите са дефицит и то в много голям дефицит. Ваня каза пет се обучават, двама са започнали преди две седмици, а сигурно тридесет са напуснали и октомври няма да се върнат, хората се устройват в Западна Европа и там работят, там имат по-добри условия на труд и по-добро заплащане, а Вие вместо само да един и същ доклад да ни го вкарвате два пъти в годината на всяко полугодие, измислете някаква стратегия, дайте някаква идея да приобщите младите хора и т.н., към тази непривлекателна професия. Тези курсове са кауза пердута. И това, което си говорим, най-натоварени линии, кои са тези натоварени линии на нощния транспорт, че не мога да се сетя. Дневните – не, дневните... Нощният транспорт господин

Бонев, ако се движат един или двама...Никой не ви говори за редовни градски линии.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще помоля да предложите предложенията и точката на гласуване.

Госпожа Байчева, каза каквото имаше, нали така?

СТЕФКА БАЙЧЕВА: Казах го, ако вляза в тона на господин Бонев, е под моето достойнство.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Искам да попитам „Столичен автотранспорт“ и ЦГМ предвид това, че сте се запознали с доклада, ще може ли да осигурим линиите на автотранспорта с това, което сме предложили – да или не?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Ще отговоря, ЦГМ не може да осигури парите към днешна дата, когато го видим в рамката, мога да ви отговоря и в бюджета.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря ви, господин Ставрев, моля за тишина предлагам Ви следната процедура, преди да подложим на гласуване промените правя предложение по точка 11.3 съобразно това, че господин Бонев предложи промяна не по-късно от 18 септември 2023 за N1 и N2, или респективно 901 и 902 след решението на Общинския съвет този четвъртък, така ще се преименуват, и 30 октомври за N3 и N4, 903 и 904, господин Контрера контрира не по-късно от 31 декември 2023 година и за двете линии, правя четвърто предложение да отложим това решение след 31 декември 2023 година, тоест отново отлагаме.

Неговото е не по-късно от 31 декември 2023 година.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Паргов, ако не вземем решение.../говори без включен микрофон няма чуваемост за протокола/.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Не по-късно от означава, че може и утре, вие казвате краен срок до 31 декември.

Нашето решение, което е сега изтича септември месец, защото ние сме спрели нощният транспорт до месец септември. Той иска да тръгне по-рано.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Не по-рано от 30 декември и не по-късно от 31-ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Предвид финансовото обезпечаване на тези промени и предвид това, че тази седмица какъвто и бюджет да бъде приет на държавата, какъвто и бюджет ние да приемем за 2023 година „условно“, защото ние го приемаме в края на годината за нас ще е важен бюджет 2024 по отношение на всички решения, които днес разгледахме, включително и това, което имаме да вземем. За мен по-важна е икономическата рамка за 2024 година, в която икономическа рамка дефакто ще видим всичко, което днес вземем какво можем да свършим.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Само да уточня, че икономическата рамка за 2023 година също е много важна, все пак плащаме по нея и ще плащаме по нея за 2023 година също е много важна рамката.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Дилчев, за 2023 година – да, защото така или иначе ние трябва да ви направим рамка, по която дефакто да се разплаща, но така или иначе част от тези решения са още по-важни от 2024 година и икономическото състояние на рамката, да така е.

Господин Монов, имате ли готов отговор на господин Ставрев.

СЛАВ МОНОВ: /отговаря без включен микрофон няма чуваемост за протокола/.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Евстатиев, поиска като експерт да се включи, защото Ковачев се изказа, а на него не му дадох думата, защото трябваше да стане този диалог между синдикатите и „Спаси София“.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Като експерт бих искал да се присъединя към мнението на госпожа Григорова, аз го загатнах този проблем с водачите, още в точката, която обсъждахме за доставката на подвижен състав, употребяван. Още в тази точка с отлагането се минира и тази която в момента разглеждаме и ще обясня защо? Голям брой водачи са заявили, гласно при това, че ако не се вземе решение сега и веднага с подновяване на условията на труд, за това госпожа Григорова сигурно ще ме подкрепи, те просто ще отидат да работят там където ще получат и повече пари и по-добри условия на труд за съжаление. Ние гледаме нощен транспорт, който може да се окаже, че нямаме с какво да го обезпечим като човешки ресурс или може би ще си внасяме шофьори от Молдова.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Формулирам моето предложение, което е четвърто по отношение на точка 11.3, което променя цялата точка, защото вашите дават съгласие с различни дати, а моето е да отложим възстановяването на линиите до 30 януари 2024 година. Казвам 30 януари, защото на 30 януари предполагам, че вече следващият Общински съвет, би трябвало да разглежда бюджетна процедура, да пресмята икономическа рамка и да пресмята парите за нощния транспорт, например за това казвам 30 януари.

Предлагам да гласуваме всяка точка поотделно, понеже имаме едно предложение по всички точки и по една само имаме две предложения, говоря за това, което господин Николов допълни.

Точките от решението от точка 1 до точка 10 включително има ли някакви противоречиви мнения в комисията? Няма.

Който е съгласен с така направените промени в решението на Общинския съвет към доклада направени от господин Иван Николов, моля да гласува.

Изчакайте, ние имаме предложения към вече готов проект на решение, които се докладват в комисията.

Искате накрая да се гласува анблок? Добре може и така.

Точка 11 от дневния ред е свързана с нощния транспорт и изказаните различни становища, включително и от синдикатите присъстващи на заседанието в частта точка 11.3 свързана със сроковете на възстановяване на експлоатация или отлагането на експлоатация както постъпи последното предложение от мен.

Първо, трябва да подложа на гласуване предложението на господин Бонев, което е най-късно за линия N1 и N2 най-късно до 18 септември 2023 г. и за линия N3 и N4 най-късно до 30 октомври 2023 г..

Който е съгласен с това предложение, моля да гласува.

„За“ – 2.

„Против“ – 3.

„Въздържали се“ – 4.

№	Поименно гласуване:	
1,	Карлос Контрера	против
2,	Зафир Зарков	въздържал се
3,	Калоян Паргов	против
4,	Христиан Петров	въздържал се
5,	Борислав Бориславов	въздържал се
6,	Ваня Тагарева	въздържал се

7,	Прошко Прошков	-
8,	Радослав Влахов	-
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	за
11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	против
	Общо гласували:	9
	в т.ч.:	
	За	2
	Против	3
	Въздържали се	4

Предложението не се приема.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Оттеглям моето предложение.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Подлагам на гласуване моето предложение отлага възстановяването на експлоатацията на нощния транспорт в столицата до 30 януари 2024 година.

Който е съгласен с това предложение, моля да гласува.

„За“ – 5.

„Против“ – 2.

„Въздържали се“ – 3.

№	Поименно гласуване:	
1,	Карлос Контрера	за
2,	Зафир Зарков	за
3,	Калоян Паргов	въздържал се
4,	Христиан Петров	за
5,	Борислав Бориславов	въздържал се
6,	Ваня Тагарева	за

7,	Прошко Прошков	за
8,	Радослав Влахов	-
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	против
11,	Борис Бонев	против
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	въздържал се
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	5
	Против	2
	Въздържали се	3

Предложението не се приема.

След направените разисквания подлагам на гласуване настоящия доклад с така направените предложения за промени включително и последната, което означава, че нощният транспорт влиза в експлоатация, така както е записано в настоящия доклад – 30 октомври 2023 година.

Който е съгласен с настоящия доклад, моля да гласува.

„За“ – 6.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - 4.

№	Поименно гласуване:	
1,	Карлос Контрера	за
2,	Зафир Зарков	за
3,	Калоян Паргов	въздържал се
4,	Христиан Петров	за
5,	Борислав Бориславов	въздържал се
6,	Ваня Тагарева	за

7,	Прошко Прошков	въздържал се
8,	Радослав Влахов	-
9,	Борислав Игнатов	-
10,	Симеон Ставрев	за
11,	Борис Бонев	за
12,	Альоша Даков	-
13,	Михаил Ставрев	въздържал се
	Общо гласували:	10
	в т.ч.:	
	За	6
	Против	няма
	Въздържали се	4

Докладът се приема.

Господин Контрера, връщам Ви председателството.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Експресно колеги, предлагам ви да разгледаме следващата точка.

По точка 4 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ТД26-8605/2/20.07.2023 г. относно даване на съгласие за увеличаване на капитала на „Столичен автотранспорт“ ЕАД чрез непарична вноска и сключване на допълнителни споразумения към договори за паричен заем, сключени между Столична община и „Столичен автотранспорт“ ЕАД.

Вносител: Николай Стойнев, Стефан Марков – общински съветници и Дончо Барбалов – зам. кмет на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: В залата е госпожа Димитрова от „Общинска икономика“.

Има ли въпроси по този доклад? Няма.

Моля, който подкрепя доклада да гласува.

„За“ – 9.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - 1.

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

Докладът се приема.

Останалите точки ги отлагаме за следващо заседание на комисията.

Благодаря за участието.

Закривам заседанието.

(Председателят закри заседанието в 17.30 часа.)

Изготвил:	ЮЛИЯ ПАШАЛИЙСКА - ст. експерт
Председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност	КАРЛОС КОНТРЕРА <i>[дата на</i> <i>подписване]</i>
Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност	ЗАФИР ЗАРКОВ <i>[дата на</i> <i>подписване]</i>

Протоколът е изготвен на 11.07.2023 г.