



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 108

от заседание на Постоянната Комисия по транспорт

и пътна безопасност

проведено на 24 април 2023 г.

Днес, 24 април 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 е налице кворум, повече от членовете на комисията присъстват, така че можем да започнем своята работа. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Здравейте колеги, налице е минималния изискуем кворум от състава на Комисията по транспорт и пътна безопасност за провеждане на заседание.

Имате проект за дневен ред, който съдържа пет точки, и точка шеста е „Разни“.

Има ли бележки и предложения по дневния ред? Не виждам.

Преминаваме към гласуване на дневния ред.

Моля, който подкрепя дневният ред, да гласува.

„За“ – 8.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

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

<b>Общо гласували:</b>	8
<b>в т.ч.:</b>	
<b>За</b>	8
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

**Приема се единодушно.**

Ще помоля господин Зарков да води дискусиата, тъй като към вносител на точката.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, преминаваме към точка първа от дневния ред.

**По т. 1 от дневния ред:** Доклад с вх.№ СОА23-ВК66-1556/08.02.23г., относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на СО, приета с Решение № 178 по Протокол № 51/2018г., Решение № 490 по Протокол № 22/2020г., Решение № 76 по Протокол № 28/2021г., Решение № 132 по Протокол № 30/2021г., Решение № 400 по Протокол № 36/2021 и Решение № 539 по Протокол № 60/2022

Писмо с вх.№ СОА23-вк66-2569/08.03.23г., относно облекчаване на реда за поучаване на абонаментна карта за пътуване с обществения градски транспорт по преференциална тарифа за лица с увреждания, с вносител Лилия Христова-Обществен посредник

Вносител: Карлос Контрера - Председател на ПК по транспорт и пътна безопасност, Михаил Петров и Владимир Митов- общински съветници.

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

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Докладът беше внесен през месец февруари, част от онази голяма поредица доклади свързани с преработката на Наредбата за условията и реда за пътуване с обществения транспорт, в частта касаеща превозните документи.

Докладът засяга и проекта за решение, теми които вече бяха решени от Общинския съвет, което означава разбира се, че ще вървим към внасяне на преработен проект за решение, който да отразява фактичката обстановка към момента в края на месец април, когато разглеждаме доклада. Тоест би трябвало и следва да отпаднат процедурите, които предлагаме за приложение на постановлението на Министерския съвет свързани с темата за валидацията, така че не случайно и доклада е включен като точка за първо разглеждане. Поемам ангажимент разбира се и след тази дискусия да бъде внесен нов проект за решение. Двата различни момента върху които бих желал да акцентирам в

доклада са предложението билета 30 + да се трансформира в 45 +, като това е предложени, което както си спомняте беше направено още в хода на изработване на първоначалния вариант на новата тарифна политика от мен и от моята група.

Така, че ние реално ви предлагаме за втори път, като аргументите ни в тази посока са, че билетът 30 + в случаите когато имаме комбиниране особено за крайградски или по периферни линии не е достатъчен за да се прекачите на метро, какъвто случай имах днес с 309 по бул. „Сливница“ с идеята да се прекача на Метростанция „Сливница“. Ако пътувах с билет 30 +, най-вероятно нямаше да успея да се възползвам, поради естеството на трафика сутринта около 8.00 часа – 8.30 часа в тази част на града.

Предложението е да се увеличи времето за да можем да отговорим на нуждите на онези наши съграждани, които ползват подобен превозен документ с идеята да се прекачат на второ или трето превозно средство, колкото и да са тези случаи.

Втората категория предложения всъщност касаят правото на преференциален документ за пътуване, на тази категория получили право на пенсия по реда на Кодекса за социално осигуряване, които са се възползвали от механизма за ранното пенсиониране. В момента те са изпуснати по една или друга причина, тоест нямат възможност да си закупят документ на преференциална цена, разбира се, това са теми, които поставям за обсъждане с разглеждането на този доклад и моето предложение, тъй като макар да са изминали повече от два месеца няма становище на Центъра за градска мобилност, такова да бъде поискано официално на днешното заседание и когато бъде депозирано, разбира се с нов проект за решение да продължим дискусиата в тази част.

В заключение бих желал да дадем думата и на обществения посредник на Столична община, който във връзка с общественото обсъждане на доклада депозира становище с предложение за допълнение на проекта за решение, така че приключвам с това свое изложение и моля общественият посредник също да бъде изслушан след моето въведение.

Благодаря.

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

Госпожо Христова, заповядайте.

ХРИСТОВА: Поставила съм на вниманието на общинските съветници едно предложение за изменение на чл. 29, ал. 1, т. 15 от Наредбата за пътуване с обществения градски транспорт, тъй като при нас през месец февруари постъпи жалба от лице, което наскоро е получило 91 % степен на увреждане и желае да се възползва от предоставеното му от Общинския съвет с наредбата право на ползване на дългосрочен персонализиран превозен документ на преференциални условия по реда на чл. 29, ал. 1, т. 15 от Наредбата.

В този текст в точка 15 се дава право на всички хора с увреждания с общи заболявания получаващи пенсия, както и техния придружител когато имат право на такъв с постоянен адрес на територията на Столична община, но съгласно чл. 72 от КСО пенсията за инвалидност се определя на лица с 50 или над 50 % степен на увреждане и трайно намалена работоспособност. Тоест всички лица, които имат 50 или над 50 % степен на увреждане ще получат пенсия. Въпросът е, че получаването на пенсия за инвалидност е един процес, който изисква няколко месеца – два, три месеца, време в НОИ да бъде постановено решение за получаване на тази пенсия, а наредбата изрично изисква по силата на този текст да бъде представено решение на НОИ, тоест правото на лицата с увреждания с 50 или над 50 % степен на увреждания се отлага във времето по този начин, докато те получат решението от НОИ за отпускане на инвалидна пенсия.

За това предлагаме, тъй като не се променя обхватът на правоимащите лица, предлагам текста на чл. 29, ал. 1, т. 14 от наредбата, да се измени така, че да отпадне изискването за получаване на пенсия. Дори в писмото до Столичния общински съвет сме дали примерен текст на новата точка 15 – Хора с увреждания с намалена работоспособност от и над 50 %, както и техния придружител, когато имат право на такъв, с постоянен адрес на територията на Столична община“, надявам се и очаквам да срещна разбиране в това предложение, тъй като действително правото на пенсия, което е дадено с Кодекса за социално осигуряване на тези лица с 50 и над 50 % се подразбира така, че според нас не е

необходимо и в общинската наредба да се изисква лицата с увреждания, които имат право на такава карта да представят решение от НОИ за пенсия.

В конкретния случай само да добавя по тази жалба, разговаряхме с Бюрото за социални услуги в „Илинден“ и оттам казаха, че за да не удължават във времето възможността лицето да се възползва от преференциалната карта е достатъчно да им представи Удостоверение от НОИ, че ще получи пенсия. Но и представянето на удостоверение пак е утежняващо обстоятелство за хората с увреждания, тъй като трябва да ходят до НОИ, до Бюро за социални услуги, един, два пъти и това поражда за тях оправдани затруднения.

Готова съм и на други въпроси да отговоря, ако е необходимо.

Благодаря за вниманието.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, госпожо Христова.

Имате ли въпроси по така направеното предложение?

Заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще предложи да приобщим становището към изменения проект за решение и съответно при следващо разглеждане по същество да преценим дали този текст да остане, така както е предложен от обществения посредник или да от падне. Тъй като това дойде като предложение в хода на общественото обсъждане, доколкото разбирам всъщност е идеята само с документа за трайно намалена работоспособност да има възможност да се получи превозен документ, все пак това също е официален удостоверителен документ, а да не се чака разпореждането от друг държавен орган, тъй като се губят между месец, два, а понякога и три докато излезе самото разпореждане, което обаче има обратна сила по отношение на пенсионната престация, така да го кажа. Действително може да има спор от кога всъщност настъпва правото на правоимащия, но както е обърнато и в писмото, не може да се ползва превозен документ с обратна сила, тоест ние тук трябва да решим кое е по-справедливото, кой подход е по-справедлив към потребителя. Формално юридически е ясно, че от датата на отпускане при тези текстове на нашата наредба може да се ползва. Вероятно тук са и от Центъра за градска мобилност, това създава определено

напрежение и ако искаме да го избегнем според мен можем да разсъждаваме в предложената посока.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, в допълнение по-скоро дори бих включил към исканото становище по доклада на колегата Контрера и становище от Центъра за градска мобилност относно именно самата процедура. Разбирам, че нашият омбудсман би следвало да е проверил всички обстоятелства около тази процедура, но все ми се струва, че трябва да сме убедени, че тази процедура, когато даваме такъв превозен документ тя трябва да е приключила или не подлежи на някаква отмяна. Защото изказвам само едно кратко опасение, ако от НОИ не признае или върне за преразглеждане или каквото и там процедура има, нека това да обследват колегите това означава, че преференциално подадения документ всъщност ще бъде на практика щета за градския транспорт на София, тъй като не виждам механизъм, по който ще се компенсира преференциалната цена, която е била отпусната на лицето, без да е завършена докрай процедурата и за това трябва да обърнете внимание и на самата национална процедура защо изисква това решение на НОИ и дали може да има наистина и има ли случаи, в които се отменят решения на ТЕЛК, дали има случаи, в които се връщат за ново разглеждане и т.н., за да можем да вземем адекватно решение.

По отношение на доклада на колегата Контрера, колеги мисля, че една от най-обсъжданите теми, разбира се бяха в последната година една от темите на Столична община са превозните документи, но покрай тях най-глобалната тема особено за тази комисия и за обществения транспорт на града по никакъв начин не бива да отпада темата с финансовото състояние на тази система, която всички тук поне надявам се знаем, че не е гарантирано до края на годината и не е обезпечено финансово, за да го има транспорта на града, такъв какъвто е.

В този ред на мисли, мисля и бих призовал наистина опити за подобряване постоянно на системата и на продажбата на превозни документи, ако забелязвате винаги всичко е в посока на намаляване на приходите на системата. По тази причина считам, че би било коректно към софиянци най-вече

когато правим нови допълнения към тази тарифна политика поне да изчакаме шестмесечния срок, когато очакваме един пълен анализ от Центъра за градска мобилност на това как всъщност наистина се движи разпространението на превозни документи, какви са приходите, къде може да бъдат дефицитите на сега работещата система за разпространение и самото разпространение в какъв обем по видове превозни документи, за да можем в тази рискова ситуация отново подчертавам, отварям скоба, ако имахме достатъчно средства може би можехме да си правим и допълнително опити за подобряване на атрактивността на превозните документи, но в момента надявам се всички си давате сметка, че най-големият експеримент, който се провежда е всъщност как с превозни документи в масовия случай от 15 години цени не променяни ние продължаваме да издържаме система, в която в стотици проценти са се увеличили разходите за нейната издръжка. Всъщност това наистина вече прилича донякъде на експеримент и за това бих призовал корекции да се правят след шестмесечният доклад от страна на Центъра за градска мобилност по темата тарифна политика, защото повярвайте всъщност видно е и вие знаете съм сигурен, че всяко едно решение довежда до конкретни финансови резултати. Ще припомня картата за една линия, която върнахме и от която всъщност очакваме, че е между порядъка на 7 – 9 милиона, няма да бъдат генерирани за да може да се вляят така необходими в издръжката на обществения транспорт на София, далеч съм от мисълта, говорим за издръжка наистина, а не за никакви възможности дори и за инвестиции.

Господин Бонев, заповядайте за изказване.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, колкото и да ми е неприятно ще се наложи да се съглася с Вас, господин Зарков, но истината е следната, едно от основните правила на доброто нормотворчество е стабилността на нормотворението. Ние буквално изнасилихме тази наредба в последните седем, осем месеца. Не знам дали има друга наредба, която да е променяна толкова пъти и всеки да си дърпа в различна посока, което е още по-смешно и странно при положение, че първоначалната версия на тарифната политика беше изработена със



съдействието и съгласието на всички политически сили представени в Общинския съвет.

После един конкретен индивид реши да си направи личен PR и отвори кутията на Пандора, което позволи на абсолютно всеки вече да се разпростре и за сметка на градския транспорт и за сметка на бюджета на градския транспорт да се правят наистина експерименти. Нека наистина да дадем едни поне шест месеца без промяна за да видим в крайна сметка кое работи, кое не работи, кое се възприема от хората, кое не се възприема от хората, къде са проблемите и тогава отново да се тръгне към отваряне на наредбата и правенето на нови промени, подобрения или влошения все едно какво ще се случи накрая, но не може при положение, че нямаме един цикъл дори завъртял се с новите правила на тарифната политика отново да се продължава с предложения за промени. Това го казвам в контекста, че има два доклада, които днес са в тази посока и въпреки, че може би някои от предложенията са добри, за да бъде оценен техният ефект и финансов, и оперативен, трябва първо да видим текущото нещо, което имаме, което беше огромна промяна в политиката по превозване на пътници как работи.

Благодаря Ви.

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

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Съгласен съм с господин Бонев, че предложенията за промени станаха твърде много, но доклада, който разглеждаме е всъщност един от последните прословутата поредица, която визирате и фактът, че се стигна до тази ситуация означава, че при първоначалното приемане на текста върху, който всъщност спорим не сме си свършили работата и всъщност съгласието е било привидно.

Така, че нищо не пречи тази тема да се разглежда, а дали ще се произнесем и как накрая разбира се това тежи на плещите и съвестта на всеки един от нас и като членове на Комисията по транспорт, но както виждате дискусиата от друга точка е съвсем полезна, защото и от предложението, което чухме от обществения посредник наистина има въпроси, по които бихме могли да търсим по-добри решения и то на въпроси, които въобще не сме разглеждали

в предходните доклади и дискусии. Нещо повече в крайна сметка, както заявих не просто да поискаме становище от Центъра за градска мобилност по този доклад, но и поемам ангажимент разбира се да внесе нов проект за решение за да може нещата, които така или иначе вече са решени да бъдат махнати и работата ни да бъде по-лесна след това.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Господин Бонев, искате ли дуплика?

БОРИС БОНЕВ: Не.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Припомням на всички присъстващи днес, че не бива да забравяме, че билетът 30+ всъщност без да повишава своята цена даде една допълнителна възможност на гражданите, а именно първите тридесет минути да използват цялата мрежа на градския транспорт, отново подчертавам при запазване на цената в този сравнително не лек момент от финансова гледна точка на градския транспорт на София, не бива да се забравя.

Благодаря.

Колеги, други въпроси, тъй като доклада е за становище? Няма.

Преминаваме към следващата точка от дневния ред.

Господин Контрера, заповядайте.

**По т. 2 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-2134/24.02.23 г., относно промяна в „Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община“ (НРУПОГТТСО) за гарантиране най-изгодно таксуване на пътниците.

Вносител: Симеон Ставрев - общински съветник

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Ставрев, заповядайте за представяне на доклада.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Благодаря.

Получих много обратна връзка от граждани, които активно използват градския транспорт като заплащат пътуването с банкова карта. И от самите отчети на ЦГМ, ако не се лъжа, плащането с банкови карти се увеличава като

брой пътувания. Така, че мисля, че това е един много добър канал, с който гражданите могат да плащат да пътуват. Това, което ме притеснява и това, което получих като обратна връзка е, че има множество хора, които пътуват, но не в рамките на тридесет минути, а на шестдесет минути повече от веднъж, тоест два пъти. Какво се случва сега при тяхното тарифиране. Те получават практически, ако пътуват два пъти до 60 минути, биват таксувани с два пъти по 1.60 лева.

В Тарифата, която Общинският съвет прие преди, забравих вече колко време след всички тези корекции, приехме че имаме два билета 30+ и 60+, като билета 60+ е на цена 2,20 лева, тоест с 1 лев по-малко.

Смятам за честно и след като има и такава техническа възможност в Тикет системата, за което господин Дилчев шефа на ЦГМ ме увери, системата да смята автоматично, коя е най-изгодната тарифа за пътниците и практически да таксува хората, които пътуват до 60 минути – 2,20 лева, а не 3.20 лева, за това моето предложение е с добавяне просто на едно изречение към текста на наредбата, да задължим ЦГМ да прилагат най-изгодната тарифа за хората.

Тук може да спорим дали това ще намали приходите на градския транспорт, може би вие ще кажете – да, но според мен това може да увеличи броят на пътуванията, което да компенсира този разход.

Лично аз вярвам в този подход, че ще бъде полезен за града за това съм внесъл и доклада и ако вие мислите, че трябва да изчакаме още шест месеца за това нещо Ви предлагам да им дадем тази опция да пътуват за 2.20 лева и да видим какви са резултатите, защото практически ние нямаме данни, на които да базираме това нещо.

Всъщност има едни данни, които си спомням отново от извадката на данните от ЦГМ, което много ясно се виждаше, че пътуванията за 60 минути между 30 и 60 минути са много малко. Това според мен е показателно като човек, който работи с данни, че много малко хора се възползват от това, тоест те така или иначе могат само да отидат да си заредят пластиката в сайта или в офиса на ЦГМ и тогава да се възползват от този период, като отгоре на всичко трябва да имат само един вид билет на пластиката, което ги усложнява още повече.

Така, че според мен най-лесният вариант за да увеличим броя на пътуванията с пътувания между 30 и 60 минути е да дадем тази възможност ЦГМ, тоест да задължим ЦГМ да ги тарифират при най-изгодна тарифа и да видим колко ще бъдат пътуванията дали ще се увеличат. Ако не се увеличат може да коригираме и да отпадне моето предложение. Обаче, вие сега ще кажете, че няма смисъл въобще да го вкарваме?

Кажете какво мислите, все още вярвам, че това ще увеличи броят пътници, които превозва градския транспорт и съответно ще е полезно за града.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Зарков и господин Паргов, ще ви дам думата, господин Ставрев когато говорим за данните за шест месеца да не забравяме, че дългосрочните превозни документи всъщност влязоха от септември 2022 година, така че може би що се отнася до тях да започнем някаква дискусия така или иначе като разглеждаме такива доклади. Ако е необходимо ще ги изискаме официално с писмо за следващото заседание.

Заповядайте, господин Зарков за реплика.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Първото, с което щях да започна е, че не става въпрос за още шест месеца, защото вече от месеци наред работи новата тарифна политика.

Второто важно уточнение е, че се наслаждава мнение относно новата тарифна политика, която е последната сериозна реформа все едно от социализма за градския транспорт на София, че са направени са множество промени – не, популистки се върна и сега смятам картата за една линия, такъв превозен документ не съществува в цяла Европа в големите градове, защото и ще го обясня този път, той е дълбоко несправедлив тъй като дава възможността на човек, който ползва повече транспорт от друг, който ползва месечна карта за всички линии, да заплаща много по-ниска цена. Примерът е прост, използвате едно превозно средство за девет спирки, защото така работите и използва друг клиент на Центъра за градска мобилност на градския транспорт, си закупува месечна карта, защото ползва за две спирки един транспорт и за четири спирки друг. В единия случай единият клиент ползва за девет спирки градския

транспорт, и плаща 23 лева, а в другия случай клиента го ползва за шест спирки дневно, но заплаща 50 лева, което за мен изглежда крайно нелогично и неправилно като тарифна политика. Така или иначе нормално е когато се отнемат едни такива привилегии базиращи се на цени от преди петнадесет години със стойност 23 лева да има обществено натиск за запазването на такива безплатни почти превозни документи за градския транспорт на София и всичко това го казвам отново през призмата на тежкото финансово състояние и със загриженост към това софийнци наистина да имат транспорт в края на годината или поне такъв какъвто познават към днешна дата, и смея да твърдя, че е доста добър въпреки, че колегата Бонев сигурно ще каже, че не е.

Тук най-красивото беше изказването от Ваша страна, да видим и ако вземат, че не се увеличат да го върнем. Ние всъщност точно това правим колеги и пример с банковите карти от една страна ние приоритизираме банковите карти по един може би най-добрия начин, да удобен, но се дава пълен приоритет на тях пред всички останали предлагани превозни документи на София.

Надявам се, да не забравяте, че разплащанията с банкови карти лишават в размер на 10 % всяко едно плащане в системата на градския транспорт, защото отиват като комисионни.

На следващо място, и с това ще приключа разбира се, тъй като е реплика, господин Контрера след малко ще ме погледне по-критично, за това ще завърша със следното. Тук на тази маса са една голяма група от вносителите на разплащането с банкови карти, плюс председателя на Общинския съвет, ако не се лъжа и той го подписа. Знаете ли какво пишеше в този доклад тогава? Пишеше следното: Към момента месечно има 4000 валидации с банкови карти, когато трябваше да направим дневна карта да се валидират. Прогнозата, която беше дадена от Центъра за градска мобилност, понеже тогава кристално си го спомням и за това не подписах този доклад беше, че те няма да преминат повече от 50 хиляди разплащания с банкови карти. Знаете ли за миналия месец колко са разплащанията с банкови карти? Милион и половина. Ето така се вземат неправилните решения, защото не си предвидил всички обстоятелства, когато си вземал решението най-вероятно и за това призовах да минат шестте месеца, в

които да работи системата. Двете корекции, които се направиха, които казахте, че са множество корекции, а те са именно връщането на картите за една линия и второто беше оставането на задължителното валидиране, но без глоба, което не знам какво означава, но явно е някакъв добър механизъм за стимулиране на гражданите да ни дават тази информация на доброволен принцип.

В този ред на мисли и за това бих се въздържал иначе не казвам, че идеята не носи никаква доза справедливост, но в крайна сметка всеки може да си закупи и да си зареди друга карта от 1,60 лева, ако е сметнал, че ще пътува, но ще е по-близък клиент на Центъра за градска мобилност.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Калоян Паргов, заповядайте.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Предложението, което господин Ставрев направи има резон, тъй като така или иначе принципът на най-изгодната тарифа е нещо, което Центъра за градска мобилност и Тикет системата имат готовност да въведат. Въпросът е, как да бъде администриран, тъй като видях конкретните предложения, което ми напомни за едно мое предложение облечено в доклада на БСП, което вие отхвърлихте „Демократична България“, едно от предложенията, което беше подобно. Те не бяха само връщане на хартиени билети и картите за пътувания с десет талона и т.н., имаше и такова предложение, тоест беше смесено от хартиено и от електронно, но Вие го отхвърлихте, което беше същото, което Вие предлагате в малко по-опростен вариант, касаещо това не да модифицираме тарифата така, както вие предлагате господин Ставрев, а да дадем възможност на всички, които са закупили билет 30+ и поради невъзможност да го използват в рамките на времето да не бъдат таксувани втори път 1.60 лева, тъй като виждаме съотношението на 60+ към 30+, говоря като пътувания – 205 x 84 само за първия двадесетдневен, до 19-ти което сте го дали. Това съотношение продължава и до ден днешен. Тоест да се даде възможност, ако поради някаква причина най-често това са задръствания, аварии, от 30+ да можеш да минеш към 60+, когато ти се наложи да направиш на 31-та минута например прекачването в друго превозно средство, да не бъдеш таксуван с 1,60 лева, а да бъдеш таксуван

60 ст., 2.20, тоест да премине в 60+ карта. Това нещо тогава има потвърждение от Тикет системата и аз като вас, че има готовност да го направят, но това, което предлагате е малко по-широк вариант, който лично аз не бих се съгласил на този етап поради параметрите на бюджета транспорт. Не знам как това ще се отрази, като цяло и доколко ще може да бъде възприето, като изгода. Това просто ми е коментарът. Иначе има резон в това, което казвате.

Въпросът е, че се надбягваме с едни и същи предложения по няколко пъти даже мислех да го вкарам втори път отделно това, заедно с някои от колегите.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Искате ли дуплика господин Ставрев.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Не.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Иван Антоу, заповядайте.

ИВАН АНТОВ: Добър ден, само да допълня малко информация във връзка с билета 30+, към настоящия момент може би на база на тримесечно изследване около 5 % от билетите 30+, биха се прелели в 60+, ако имаше тази опция – 5 %.

Това е едно удобство, което ще засегне 5 % от гражданите пътуващи, които ползват този превозен документ и ще въведе без тфер тарифа на територията на София.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Други изказвания?

Нямаме предложения за отлагане.

Преминаваме към гласуване.

Който подкрепя доклада, моля да гласува.

- „За“ – 2.
- „Против“ – Няма.
- „Въздържали се“ – 8.

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

-

<b>Общо гласували:</b>	10
в т.ч.:	
<b>За</b>	2
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	8

**Не се приема доклада с проекта за решение.**

Господин Паргов, ще водите ли точка трета.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Преминаваме към следващата точка от дневния ред.

**По т. 3 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-5461/4/06.04.23г., относно даване на съгласие за сключване на споразумение към договор №СОА18-ДГ56-832/21.09.2018г. между Столична община и "Център за градска мобилност" ЕАД.



Вносителите: Карлос Контрера- Председател на ПК по транспорт и пътна безопасност. Зафир Зарков- зам. председател на ПК по транспорт и пътна безопасност и Дончо Барбалов- зам. Кмет на Столична община.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Барбалов, господин Антоу или госпожа Милова.

ИВАН АНТОВ: Добър ден,.....определен е за служба за контрол и като такава от края на 2019 година реализира дейността по издаване на неприсъствени фишове. Преди това е издавала само присъствени. Съгласно разпоредбите на ЗДВП като служба за контрол определената служба за контрол има право да покрива част от разходите за тази дейност с оглед, на което това е и смисъла на доклада, нашето желание е да получим част от платените фишове, които са реализирани като служба за контрол.

По отношение на доклада има известна мотивировка. Основното нещо, което отчитаме ние в разходите, които бихме искали да бъдат възстановени са заплатите на служителите натоварени с тази дейност, която представлява около 93 % от разходите, за които ние претендираме.

Разходите са в размер на 16 лева с ДДС за фиш, събират се само на заплатени фишове и не следва да надхвърлят получената сума за съответната глоба. Ако имате други въпроси.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Барбалов, Вие от страна на Столична община нямате нищо против...

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Има становище от вносителите, което е на другата страница и не сте го видели.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Контрера, заповядайте като вносител.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Като вносител едно уточнение знаете, че контролът по паркирането и всъщност замисъла на службата по контрол, чиито функции да изпълняват „ЦГМ“ всъщност имат основна задача да започнат по-активни действия по отношение на спазването правилата за паркиране, като

екипите на „Центъра за градска мобилност“ изпълнявайки тази функция разширяват и територията където се осъществява контрол. Един от основните проблеми, които всъщност имаме като община е, че що се отнася до „Пътна полиция“ там спазването на тази част от Закона за движение по пътищата, а именно паркирането ще се изразя по-меко, силно подценена като дейност, което създава огромен проблем не само за обществения транспорт, но и с реда в кварталните улици.

Именно това беше идеята и „Центъра за градска мобилност“ да бъде натоварен с тази задача, като обаче когато тази дейност започна не беше предвиден всъщност механизма, по който тя ще се финансира, защото в крайна сметка това са служители представители грубо казано на Столична община и както се цитира и от председателя на борда на „Центъра за градска мобилност“ основния разход всъщност е за възнаграждения.

Така или иначе от данните, които се предоставят и тук в комисията и в доклада са посочени особено по отношение на не присъственото санкциониране, има постигнати успехи. На мен ми се иска тези служители, които изпълняват тази дейност да бъдат достатъчно добре мотивирани и да продължават с тези усилия, защото е факт, че има квартали, където ако не са въпросните инспектори да налагат неприсъствените санкции въобще няма да има никакъв ред и ние трябва да си даваме сметка за това.

Така, че логичната стъпка е да уредим взаимоотношенията, като допълним договора сключен между „Центъра за градска мобилност“ и Столична община и заложим предел, ако искате го наречете и предел на възнаграждението, с което всъщност да се опитаме от своя страна ние като местна власт да стимулираме „Центъра за градска мобилност“ да увеличава и проверките и броя на налаганите фишове, събираемостта разбира се е важна и аз предполагам, че ако има въпроси господин Барбалов може да отговори, но моето наблюдение е, че тези конкретни неприсъствени фишове се заплащат. Предполагам, че в залата има достатъчно хора, които са били наказвани с такива и са си ги плащали. При мен хвърчат непрекъснато, което показва, че системата работи и нарушителите се наказват.

БОРИС БОНЕВ: Имам предложение просто спрете да паркирате неправилно и няма да ви глобяват.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Да.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Първо от страна на вносителите, заповядайте госпожо Милова, не сте вносител.

МИЛОВА: Уважаеми дами и господа общински съветници, искам само да допълня, че този период от края на 2019 година досега ние разраствахме дейността и мисля, че доказахме, че има смисъл от тази дейност, както каза и господин Контрера, в София има четири служби за контрол, но единствено Общинска полиция и „Център за градска мобилност“ работят по контрола на неправилното паркиране.

В годините от 2019-та досега сме увеличавали периодично и броя на служителите, които работят, защото отново ще повторя, аз съм го казвала и преди в комисия като идея за разработване на тази дейност, контролърите в зоните за платено паркиране поетапно бяха обучавани и все още остава малка бройка да бъдат обучени и да бъдат също инспектори, тъй като многократни са жалбите на гражданите, които са с основание, че нашият контролър минавайки по улиците контролира платеното паркиране, но подминава например неправилно паркирания автомобил, който е там за да избегне плащането. Това наложи да бъдат обучавани тези инспектори и като цяло мога да кажа за целия период сме съставили 249 хиляди приблизително фишове с обща стойност около 6 милиона 900 хиляди лева, разбира се не мога да дам точни данни за събираемостта. Периодично сме искали справки от дирекция „Общински приходи“ и мога да цитирам най-близки данни, които имаме за 2022 година – 65 % от приходите са събрани, като все пак се надявам, че и сега като се плащат данъците ще има и някои допълнително да си платят. Това са доброволно платени.

Освен това, друго обследване, което сме направили например, след период от 20 дни. Само за последната 2022 година са съставени 95 700 фиша на обща стойност 2 милиона 913 хиляди, както казах са господин Барбалов на по-

късен етап може би ще даде по-точни данни, защото ние данни за приходите нямаме, единствено получаваме от тях. Това, което прави впечатление мисля, че е интересно за Вас да ви кажа тези данни, 20 дни след съставянето на фишовете около 50 % от тях вече са платени.

Мисля, че ще повлияем по този начин до голяма степен на поведението на водачите, въпреки че има все още какво да се желае разбира се, но смятаме и всички сте наясно, че тези суми са много ниски и 20 лева фиш не притеснява повечето от водачите да паркират в нарушения.

Сигналите, които получаваме от гражданите са над 900 броя на месец и през контактния център само, отделно получаваме на имейли, отделно се самосезираме при сигнали в безумията в София, от „Забелязано в София“ и всякакви такива форуми, следим ги.

Това даже донякъде малко ни забавя в действията, защото обръщайки внимание на сигналите на гражданите не можем да бъдем по-последователни, когато контролираме даден район да го обходим целия, но правим и допълнителни реорганизации така, че да се справим и то със състава, който имаме без да го увеличаваме.

Това е, ако имате някакви въпроси.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви, господин председател, много добре водите заседанието, има дисциплина и ред.

Няколко неща и защо лично аз не бих подкрепил този доклад.

Първо, не ми харесва начинът, по който е пресметната сумата от 16 лева виждам, че тя е на база направените разходи разделено на броя на фишовете средно по 16 лева, така не се смятат тези неща, защото веднага възниква въпроса – защо не сте направили повече фишове и тогава щеше да падне стойността на брой фиш, ако бяхте направили просто 5 фиша тогава може би трябваше да плащаме на „ЦГМ“ за да си покрие разходите по милион лева на фиш и това не е ОК.

Също така обръщам внимание, че още когато се променяха наредбите за паркирането преди година и половина – две, предложихме в София най-сетне да бъде въведен автоматичен контрол на паркирането, който да не включва армия от контрольори обикалящи като „гламави“ улиците на София и проверяващи изключително малък брой автомобили, а да има автоматичен контрол със специализирани автомобили, които да направят много по-лесен, много по-бърз и много по-ефективен контрола с много по-ниски разходи и много по-високи приходи, защото в София и това е абсолютен факт цари тотален хаос в паркирането и нарушителите са на всяка крачка, на всеки сантиметър публична площ има нарушители, включително на места, на които дори не може човек да си представи, че е нормално да се демонстрира подобна наглост и пак успяват да паркират, и пак никой не ги санкционира, а ако ги санкционира, както стана ясно ги санкционира за 20 лева. Вие много добре знаете уважаеми дами и господа от „ЦГМ“, че веки месец ми изпращате справка за броя наложени фишове на няколко локации, които нашият екип е идентифицирал много отдавна, като изключително проблеми – 10 локации в София. Пред мен е справката за месец март, за целия месец вие сте издали 11 110 броя фиша, но държа да кажа за няколко от тези участъци, защото за мен те са показателни всъщност за това, колко не работи начина на контрол, който се извършва в момента.

На бул. „Никола Габровски“ между Симеоновско шосе и „Г.М.Димитров“, където във всяка една секунда, когато се отида има нарушители за целия месец броя на съставените фишове е 23, на бул. „Панчо Владигеров“ между 301-ва и „Райко Даскалов“ където отново във всяка една секунда има нарушители за целия месец са били съставени 32 фиша. На бул. „Черни връх“ при РУМ „Черни връх“ където отново във всяка една секунда има огромен брой нарушители – 32 фиша за месеца.

В „Люлин“ при Кооперативния пазар където е не просто хаос, а е нещо, което дори не мога да опиша какво е, колко сте направили – 30 фиша.

Не става така. Това не е контрол. И още миналата година и всеки път споря с Вас и всеки път ви давам за пример, системата в Белград наречена Соколово око.

Въпросната система „Соколово око“ в първия месец на своето функциониране е наложила глоби за 2 милиона 300 хиляди лева, първия месец на своето функциониране. Тази система прави по 50 милиона лева глоби годишно в системата. Вие правите 3 милиона, 4 милиона евентуално и 65 % от тях ги събирате, това е абсурдно. Това е просто абсурдно и показва такава липса на ефективност, каквато не знам ако някъде имаше отговорни управляващи и мнозинство в Общинския съвет принципал на общинските търговски дружества отдавна на ръководството на „ЦГМ“ главата щеше да бъде отрязана, а всички в Общинския съвет щяха да си посипали главата с пепел, че толкова години, толкова неефективно се управлява това дружество и ние не помагаме като общински съветници да започне да се управлява по-добре, защото е факт, че те и да искат не могат да въведат подобна система, защото в наредбата не беше въведена. А не беше въведена с безумния аргумент имало едни 8 % от хората, които паркирали с хартиени талони. И колегата до мен тук защитаваше как трябвало да ги оставим и да си имали възможността да паркират. Всички знаем хартиените талони как се ползват. Ползват се за да се заобиколи ограничението от два часа за паркиране в синя зона и четири часа в зелена зона, защото всеки знае, че като минат 15 минути след като са изтекли двата часа паркиране в синя зона отново може да си пуснеш за два часа да си паркираш в синя зона и хората си купуват едно талонче, слагат го за тези 15 – 20 минути за да им мине номера, и по този начин заобикалят правилата за паркиране в София.

Ето за това седят тези хартиени талони. И заради тези 8 %, които ползват хартиените талони за да заобикалят правилата ние нямаме електронен контрол на паркирането. Нямайки електронен контрол на паркирането в целия град цари хаос, приходите са малко и едвам, едвам се покриват разходите, които се правят. Тук дори не искам да влизам в темата какви са разходите за контрольорите в градския транспорт и какъв е приходът от контрольорите в

градския транспорт. Какви са разходите за Столичния инспекторат. Какви са приходите на Столичния инспекторат, защото честно казано ще се окаже накрая, че много по-евтино на целия град ще ни излезе, ако просто закрием всички служби за контрол, защото те генерират повече разходи отколкото приходи, а в град, в който всичко е повсеместно в нарушение това е белег за абсолютна абдикация и нежелание за въвеждане на ред, по каква причина вече други хора да обясняват, но това нещо трябва да бъде прекратено по най-бързия начин.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Реплики на Вашето изказване са заявили, господин Зарков, господин Контрера, господин Антоу и господин Петров.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Паргов.

Ако може още десет секунди малко тишина, че господин Бонев ни стресира с този патос, с тази енергия, само че господин Бонев, само да ви припомним, за нещото което било хаос или не е било, и вие сега си имате едни партньори, че на тези същите точки, и службите за контрол, както знаем „Центъра за градска мобилност“ беше създаден преди година и половина с дейното участие на госпожа Милова и това, което развиват като капацитет в момента. Обаче най-вероятно, ако проверите най-отговорната служба „Пътна полиция“ сигурно на тези ваши десет точки е с нула. Не, че това оправдава, че не може да са повече безспорно, но е мерило, че министерството, което би трябвало да отговаря за това нещо въобще го няма и не случайно може би и колегата Контрера засегна за известни дефицити от страна на „Пътна полиция“ в София, които наистина почти все едно не съществуват в този град.

На следващо място, мисля че „Центърът за градска мобилност“ е по-иновативна структура от Орловото око в Белград и съвсем скоро, би трябвало да може да ни предложи някакви нови и иновативни решения поне аз така подозирам базирани на работата, в която и Столична община активно участва и за радост най-вероятно може би няма да отпаднат поради търговски интереси на ТОЛ система и други такива мрънкаци по тази тема, но може би е добре дори да

се анонсира, което би довело наистина до много оптимизиране не само на разходите, но и на контрола и проверките, нещо което трябва да го подготвим, иначе не, че е грешно в Белград наистина страхотно е, тези резултати, които се цитират от господин Бонев, са впечатляващи и би следвало в София да можем да отговорим с нещо такова или дори както казах по-иновативно, така че се надявам, ако няма конкретна информация сега скоро да ни представите тези нови идеи.

Благодаря.

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

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Паргов.

Не разбрах как стигнахме до хартиените талони за паркиране, но господин Бонев, вие сте в класическата си роля на вечно недоволна влѣхла, дори и когато се опитваме да решим един въпрос, който очевидно не е бил решен, и точно в периода, когато държави не знаеха как да се справят с кризите, сега пак разбирам, че сте против. Това едва ли ще ни изненада, но според мен, вашата стратегия непрекъснато да ползвате „Центъра за градска мобилност“ като боксова круша накрая няма да ви изведе на правилния път, защото когато говорим особено за санкциите свързани с неправилното паркиране подчертах, че става дума и за квартали. Една голяма част от тези квартали не са в режим зона за платено паркиране, така че очевидно усилията, които се опитват да полагат в „Центъра за градска мобилност“ целят да се слага ред и в кварталите - Кремиковци, Надежда и т.н., където ви уверявам, за съжаление „Пътна полиция“ не се занимава с контролиране на тази дейност.

Що се отнася до прословутите талони за паркиране те са ви отколешен враг, вие се борите с тях, но според мен след като тази услуга се ползва хората ги ползват, защо трябва да ги забраняваме. Вие казвате, използват се една част от тях, не е ясно каква, за заобикаляне на времето, а може би господин Бонев всъщност на някои хора така им е по-удобно и целта на Общинския съвет следва да бъде все пак да има известно удобство за гражданите, а не всичко да правим въпреки и на инат, но ще видим, доклад от Вас за увеличаване на репатрирането не видях, въпреки всички думи, които казахте, че вие подкрепяте тази идея.



Вероятно няма да видим и доклад за премахване на талоните за паркиране и това ще остане поредната ваша приказка, с която целите да се харесват на кръга, който се е формирал около Вас.

Между другото препоръчвам Ви господин Зарков ви каза, разбира се да се консултирате и със старши партньорите си, тъй като те може би ще са на друго мнение по тази тема и ще се окажете в неудобна ситуация след няколко месеца.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Преди да предоставя думата на господин Антов, също за реплика, тъй като водеща комисия е Комисията по финанси, гледал ли се е във водещата комисия доклада?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Утре ще се гледа.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: А в друга комисия?

КАРЛОС КОНРЕРА: Днес е първата комисия.

Имате думата.

ИВАН АНТОВ: Господин Бонев, както казахте преди малко, може и да ви изненадам, но частично съм съгласен с това, което Вие казахте с няколко детайла само. Службата за контрол, каквато сме ние, работим въз основа на Закона за движение по пътищата. Общинският съвет доколкото на мен ми е известно няма правомощие да промени съответния Закон за движение по пътищата и да предвиди нормативна уредба, която да позволи въвеждането на т.нар. Орлово око. Съзнавайки важността на този въпрос ние при едно от отварянията на промените в ЗДВП предложихме съответните промени като „Център за градска мобилност“ в Закона за движение по пътищата, които биха позволили да се въведе такава система, защото както казахте – да, тя е много по-ефективна след съответните промени в съответния нормативен акт. Опитите на Общинския съвет да регулират тази материя на ниво наредба обикновено водят до отмяна на съответните текстове и никакъв практически резултат. Това, което ние сме могли наистина сме го направили като дойде време на Закона за движение по пътищата предполагам и много се надявам да приемат съответните изменения и с това да се пристъпи към възможност за налагане на съответните

тип глоби. Това, което предполагам правят в Белград е вече контрол на платеното паркиране, което е отделна тема и тук говорим за нарушения в случаите, в които не са спрели на място, за което да заплатят съответната глоба.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря ви.

Господин Бонев, дуплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Първо, искам да благодаря на господин Контрера, за комплиментата, който ми направи, защото ще си позволя просто да цитирам, че влъхвата е добър магьосник, който прави магии в полза на рода и на племето, така че – да, когато говоря за нуждата от ефективност на осъществяването на контрол на паркирането в София определено смятам, че го правя в полза на града, в който живея, и на който държа.

Не случайно казах, че основната отговорност е в политическите лица и в Общинския съвет, защото съм напълно наясно, че са необходими различни промени, които трябва да бъдат направени, за да може подобна система за контрол да е максимално ефективна.

Обръщам внимание, че тези 50 милиона приходи годишно, които системата в Белград генерира се генерират само и единствено в рамките на 30 хиляди места за платено паркиране в Белград и касаят всякакви нарушения на паркирането, тоест система като обхват абсолютно идентична с тази в София, където също има около 30 хиляди места в синя и зелена зона. Оправдание, как едните могат 50 милиона лева глоби годишно, а ние едвам ги докарваме до 2 – 3, очевидно при нас е проблемът, а не е проблемът в Белград и уважаемите дами и господа от управляващото мнозинство, които имат достатъчно много представители и сега спечелиха националните избори много бих се радвал да видя техните предложения за изменения на Закона за движение по пътищата внесени в Парламента и събрана подкрепа така, че да може да се осъществява ефективен контрол не само в София, но и в останалите градове на държавата ни.

Обръщам внимание на господин Контрера, защото той може би е забравил, а не се слави като човек с кратка памет, че аз внесох предложение и доклад за премахване на хартиените талони, но той беше отхвърлен от Вас и

ГЕРБ така, че съжалявам и разбира се, че ще го внесе отново, но ще го внесе след октомври месец, когато мнозинството в Общинския съвет ще е напълно различно и ще има волята за реформи и промени, каквито вие управляващи вече осемнадесет години очевидно нямате да направите след при толкова много нужда от инвестиции в града, при толкова много нужда от ред, от контрол и от налагане на справедливост продължаваме да сме в ситуация, в която на всяка една улица и от идеалния център и в Кремиковци да има нарушения и да няма контрол. Между другото много бих се зарадвал някой да ме информира дали например милиардите видеокамери, които заснемат от всяко едно ъгълче, всяко едно сантиметърче например на ул. „Съборна“ са регистрирали дори и един нарушител в пешеходната зона на всички онези мутрафони и мутрички, които си паркират колите за 200 – 300 хиляди лева за да отидат да си покажат новите дрешки в кафето на ъгъла. Много се съмнявам, защото единствения път когато успях някак си да накарам екип на Общинска полиция да дойде на място и да наложи глоби им отне няколко часа за 15 автомобила, които бяха глобени с 20 лева.

Ето това е дълбоката несправедливост, която се случва в нашия град и очевидно няма воля тази несправедливост да бъде коригирана в посока всеки нарушител да си получи заслуженото. Дори се притеснявам да питам дали има някой глобен от камерите следящи бус лентата на „Васил Левски“ където всяка вечер или на „Сливница“ на дюнерите, където всяка вечер и през деня, е един парад на похапващи дюнери и какво ли още не, включително и патрулки.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Бонев, давате възможност за реплики и дублики, моля ви по-стегнато.

Първо, ще дам думата на господин Ставрев, като общински съветник думата и след това на Вас.

Господин Ставрев, имате думата.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Имам въпрос към „Центъра за градска мобилност“ всъщност вие в доклада посочвате общо 96 броя служители, които са инспектори, контрольори инспектори и организатори. Това доколкото разбирам е броят на служителите, които се занимават с тази дейност.

МИЛОВА: Към момента – да, но предстои още 64 контрольора в зоните да станат и инспектори. Те извършват контрола по платеното паркиране, но предстои даже почти всеки месец 20 души се обучават и започват да работят като инспектори.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Не завърших въпросът, но благодаря за информацията.

Понеже доста често обикалям синята и зелената зона и голяма част от тези подзони, средно на всеки час се натъквам на тази гледка. Това например е един спрян автомобил върху тротоара на бул. „Васил Левски“, много близо до ул. „Аксаков“ в посока Попа.

Моят въпрос е следният, след като има 96 човека и се обучават още те ще бъдат ли достатъчни за да контролират наистина неправилно паркираните автомобили, защото става въпрос за една голяма площ зони дори и 150 човека да назначите не знам дали ще могат да се справят с това, както каза и колегата Бонев, ако този процес не е автоматизиран. Както казвате и вие, че законът не ви дава възможност да се автоматизира този процес как мислите, че в момента проблема може да бъде решен, защото по мое мнение дори и 150 човека да назначите тези хора трябва постоянно да обикалят за да могат да свършат работа понеже наистина нарушителите са много. Има ли резон в това всички екипи, които обикалят с автомобили, които поставят скоби, да бъдат ангажирани също и с този процес. Разбирам, че най-вероятно част от работата, която в момента имат ще бъде затруднена, защото няма да могат да слагат скоби, или да вършат нещо друго, но в крайна сметка тези хора, които си позволяват и продължават системно да нарушават правилата те го правят, защото знаят, че ще останат безнаказани, съвсем честно ви го казвам, виждам ги какво правят и защо го правят. Така, че малко се съмнявам, че тези 96 човека ще свършат работа и 150 човека се чудя дали ще свършат работа. Мисля си в сегашната ситуация без промяна на каквито и да е закони има ли вариант, при който „ЦГМ“ да ангажира и мобилните екипи, които обикалят с колите и инспекторите, които просто вървят пеша да регулират по-добре този процес, защото всички ни дразнят

спрелите коли по тротоарите, а не коментирам колчетата и знаците, които така са сложени, че човек наистина не може да премине по тротоара, като родител с малко дете потвърждавам, че попадам постоянно в ситуации, при които детето ми е застрашено от такива автомобили и всякакви други МПС-та, защото аз просто съм принуден да изляза на пътното платно, което поправете ме ако греша, но не е в интерес на нито един от нас.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря Ви, ще вземате ли думата госпожо Милова.

МИЛОВА: Съгласна съм с изказването напълно, но ние при тези разпоредби, нормативни актове и най-вече закона, нямаме кой знае какъв вариант за промени в организацията на работата. Да, мислили сме и по въпроса екипите скоби също да бъдат инспектори, но надявам се докато стигнем до тях да има някакви промени в Закона за движение по пътищата. Правим това, което е възможно към момента, спазвайки закона,

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря ви, госпожо Милова.

Господин Ставрев, в общи линии, това касае територията на цяла София и обикновено извън територията на синя и зелена зона става по сигнал. Например, попа паркира неправилно пред църквата, защото бърза за литургия и някой мрази попа, обаждат се и му вдигат колата и попа пита – защо само на мен? Истински случай от „Надежда“ втора част в „Свети дух“ това е малко за да ви разведря и става по сигнал.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Две изречения защото, много време отне тази точка, не бих разчитал на промените в закона, защото тук мнозинството на ГЕРБ беше предложило да направят промени за санкциониране на три вида нарушения на пресичане на червен светофар, превишена скорост и движение в насрещното, така че общините и в частност Столична община да се възползва от това да започне да санкционира, дали е добра мярка или не можем много да спорим, обаче тогава с голям аплоум беше обявено това и имаше надежда евентуално да стане в предишен парламент, а в сегашния колко ще го има не знам, но според мен няма как да разчитаме на промени в законодателството, като се има предвид,

че дори не може да се приеме бюджета. Така, че мислете нещо във вашата структура.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Дирекция „Транспорт“, заповядайте.

.....: Благодаря, господин председател.

Само като едно включване относно хаоса в града, неправилно паркираните автомобили, които до най-голяма степен пречат на гражданите, най-пресен пример е бус лентата на бул. „Сливница“, на която има около пет камери и няколко пъти сме обикаляли да гледаме точно от коя страна да ги сложим за да заснемат нарушителите. Приканвам господин Бонев да потърси от КАТ-София информация колко човека са глобени на тази бус лента и ще дам и контра пример с бус лентата на бул. „Гоце Делчев“ от ул. „Дойран“ до бул. „Цар Борис III“ където няма нито една камера по технически причини и е една от най-пресните бус ленти и там драстично намаляха нарушителите точно благодарение на това, че „Центърът за градска мобилност“, рептрираме ежедневно и ходим с КАТ, но в крайна сметка това е един много сериозен въпрос, кога най-сетне Министерството на вътрешните работи ще си оправи софтуера и ще може да обработва тези хиляди нарушители, защото мен ме е страх, тъй като се води запис на тази комисия да кажа какъв е вероятният процент на нарушители, за които не се изискват промени в закона, не се изискват инвестиции в човешки ресурс, не се изискват и инвестиции в технически ресурс. Изисква се просто една система в МВР, която да обработи тези данни, нищо повече и това е нещо изключително сериозно, което в бъдеще ще даде само негативни ефекти върху целия град, защото без да подценявам пешеходците и спиращите в кварталите по тротоарите тези стотици хиляди хора, които се движат с градския транспорт и се налага да чакат някой да си купи дюнор е абсурдно просто и е абсурдно, че тези нарушители са служители на МВР, защото аз не съм видял паяк на „ЦГМ“ да спира в тази бус лента, казвам го просто като загриженост експертна, а не да вземам страна в спора.

Благодаря за думата.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Напълно съм съгласен, призовавам колегите от Транспортна комисия да напишем заедно едно писмо до МВР, СДВР и КАТ и да ги попитаме докъде са стигнали с този процес, защото очевидно санкционирането е минимално или го няма. Не искам да давам примери днес за какви неща ме санкционират абсурдни за мен, докато съвсем очевидни нарушения те не искат да поемат отговорност за тях и всъщност стават според мен съучастници във войната по софийските улици, след като не искат да си свършат работата за елементарни неща, от които можеха да интегрират една информационна система при толкова много време и ние продължаваме още да се занимаваме с този казус.

Колеги, предлагам ви, ако искате дори мога да напиша текста, ако искате да го подпишем всички, но да изпратим едно писмо до КАТ, в което да им кажем, че нещата просто не могат да продължават така.

.....: Това е изключително важно нещо, за да може да се регулира движението в града и също така да се помисли за варианта, в който към това допълнение общините да глобяват за преминаване на червен светофар и карането насреща да бъде категорично упоменато и каране в бус лентата и евентуално да се раздели нарушението каране в бус лента и паркиране в бус лента, тъй като има и такива нагледци, които в една от ситуациите буквално щяха да прегазят катаджии, трябваше да викаме паяци и имам заснет клип на това, което показва пълната ванханалия и наглост на хората и тоталното невиджане на орган на реда в лицето на КАТ, който налага такива глоби, защото ЦГМ не може да наложи глоба или да вдигне кола, когато водача е вътре или си е отворил вратата и си купува дюнор.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря, по същество, ако може.

ИВАН ПЕТРОВ: Благодаря, ще започна от начало каквато по-точно е и спецификата на точката. На мен ми направи много лошо впечатление, че в последните месеци изключително много арогантно се афишират търговските дружества на Столична община всички с шапката на „Центъра за градска

мобилност“ и се цели увеличаването на заплатите, то не бяха картелни споразумения, да им се повишат заплатите, то не бяха и други, а сега говорим за нещо различно. От току що, ако този разговор е само приключил за момента и аз се радвам, дано да не е така, става ясно, че гражданите, пешеходците по-точно са изключително оцетени от невъзможността на свободно придвижване по публичните пространства. И от тази гледна точка за мен тук стоеше господина от Центъра за градска мобилност, манипулира Общинският съвет и Вас, защо? Защото не е така логиката в това нещо, което той казва, че трябва да се промени закона, за да могат да се филмират някои нарушители. Аз само ще припомня на всички общински съветници, 2014 година когато Общинският съвет и „Центъра за градска мобилност“ се опитаха и реализираха едно заобикаляне на закона или по-точно Наредба № Н-11 за включване на техните фискални апарати към НАП, тогава Общинския съвет и „Центъра за градска мобилност“, който инициира това нещо, това беше престъпление, го направиха с оглед да се заобиколи тази наредба като казаха в София няма да се продават вече билети. И господа, ако някой не ме е виждал да ме погледне, аз се казвам Иван Петров, още тогава заведох дело и осъдих и Общинския съвет и „Центъра за градска мобилност“, за това, че грубо са нарушили законодателството. През всички тези години съм водил няколко дела само по този казус. И да ви кажа откровено срамно е вече и от прокуратурата и от съда, и вече 22-ра година думата „билет“ намери своето възтържествуващо начало в цивилизационния европейски облик и в Столична община вече има билети. Всички вие, включително и председателя Ви говорят за билети, но тогава когато говореха, няма а сега да не говорим за рекламите, които са смешни и обидни, но искам да направя едно практично предложение...

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Петров, молбата ми е, да не говорите общо по цялата тема транспорт и по Вашата тематика, а говорим за конкретния доклад, за конкретното споразумение.

ИВАН ПЕТРОВ: Не го одобрявам. ....(Няма запис)

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Петров, благодаря ви, отнемам ви думата.

Имаме ли други желаещи да вземат отношение по темата?



Прекратява еднолично изказванията по тази тема.

Завърнаха се колегите съветници, защото се притесних за кворума за приемане на този доклад.

Който приема настоящият доклад с проекта за решение, моля да гласува.

- „За“ – 8.
- „Против“ – Няма.
- „Въздържали се“ – 2.

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

-

<b>Общо гласували:</b>	10
<b>в т.ч.:</b>	
<b>За</b>	8
<b>Против</b>	няма

**Приема се единодушно.**

Приема се доклада.

Преминаваме към точка четвърта от дневния ред.

**По т. 4 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ТД26-5677/1/19.04.23г., относно осигуряване на мостово финансиране по АДФП № ВG16M1OP002-5.004-0004-C01/09.10.2019 г., финансиран по ОПС 2014-2020 г. за изпълнение на проект № ВG16M1OP002-5.004-0004 с наименование "Изпълнение на дейности за подобряване качеството на атмосферния въздух в Столична община чрез закупуване и доставка на електрически превозни средства за релсов транспорт - трамвайни мотриси" по Оперативна програма "Околна среда 2014-2020" в оригинал

Вносител: Карлос Контрера- Председател на ПК по транспорт и пътна безопасност. Зафир Зарков- зам. председател на ПК по транспорт и пътна безопасност и Дончо Барбалов- зам. Кмет на Столична община.

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

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря Ви, господин председателстващ.

Ще се изкажа по принцип по въпроса. Проектът е изключително важен защото касае една значителна безвъзмездна помощ по Оперативна програма „Околна среда“, която се изпълнява от „Столичен електротранспорт“. Оперативната програма изключително много помага в този процес, но тук става въпрос да осигурим обратни средства, за да може до края на годината, даже нашата цел е до есента да бъде изпълнен успешно този проект и да бъдат доставени 29 нови трамвая, от които вече 20 са в София, 30 пътуват и 6 очакваме да се доставят през лятото. Това е един важен напредък в общата програма за подмяна на превозните средства в градския транспорт и на практика 68 нови трамваи ще се движат в града след доставката на това оборудване, което е

значителен брой трамваи и значителен процент от общия брой мотриси, които са на линия всеки ден.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря, господин Барбалов.

Иска ли някой друг да вземе думата по доклада? Не виждам.

Преминаваме към гласуване.

Който подкрепя доклада, моля да гласува.

- „За“ – 10.

- „Против“ – Няма.

- „Въздържали се“ – Няма.

-

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

-

**Общо**  
**гласували:**  
В Т.Ч.:

10

<b>За</b>	10
<b>Против</b>	няма

**Приема се доклада.**

Преминаваме към следващата точка от дневния ред.

**По т. 5 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА22-ВК66-11286/11/19.04.23г., относно даване на съгласие на кмета на СО да предостави чрез дарение на СДВР - Отдел ПП Дрегер Дръг Тест 5000

Вносител: Карлос Контрера- Председател на ПК по транспорт и пътна безопасност. Зафир Зарков- зам. председател на ПК по транспорт и пътна безопасност

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Кой ще докладва, Контрера или Зарков?

Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: За да започнем все пак дискусиата мисля че проблемът който се поставя с този доклад не е никак за подценяване. В разгара на предната дискусия, свързана с неправилното паркиране показва, че в сектор сигурност ние си имаме свои дефицити и всъщност предложението, което правим като общински съветници е, Столична община все пак да се опита да насочи фокуса на МВР и да ги накара да засилят контрола. Нещо, което едва ли би оспорил някой в тази зала или някой от вън.

Що се отнася до употребата на опиати и други забранени от закона вещества и управлението на МПС, вижда се, че това е един от сериозните проблеми, който имаме.

Според мен, всички институции, без изключение трябва да впрегнат своите усилия да противодействаме, защото според мен това е думата, на това уродливо социално явление.

Имахме възможност да проследим и едно съдебно дело, свързано с престъпление, извършено точно след употреба на наркотици, пътно престъпление. То нито е първото, нито ще е последното.

Според мен, с ясното съзнание, че МВР има своите кусури и с ясното съзнание, че има дефицити в сигурността в София, основно и също и в част от нашата сфера – пътната безопасност все пак Столична община може да помага, ако не друго в процес.

Този доклад, който предвижда даряването на дръг тестове или тестове за наркотици, които да се използват за контрол е стъпка в правилната посока.

Сигурен съм, сега ще чуем критики, че МВР е институция, която разполага с достатъчно финансиране и така нататък, но в крайна сметка очевидно когато някой бърка или не се справя и когато го виждаме, трябва да се опитваме да помагаме.

Това е логиката на доклада. Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Изказване на господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Прав сте господин Контрера. МВР е достатъчно голяма институция с немалък бюджет, за да не се налага да получава подаяния от Столична община. Двеста теста няма да направят градът ни по-безопасен. За сметка на това, ако общината си вършеше работата да изгражда качествена инфраструктура и да прилага мерки за подобряване на пътната безопасност, за което дори имаше отделен бюджет, тогава може би нямаше да се налага да се подаряват тестове на МВР. В тази връзка, много бих искал да попитам, използвали ли МВР газ анализаторите, които Столична община им подари? Защото справка, която от МВР дадоха година и половина, след като беше направено това подаряване от страна на Столична община, беше за нула проверени автомобили.

Не мога да разбера защо въобще трябва Общината да прави подобен тип подаръци на институция, която не си върши работата, докато и самата Община не си върши работата.

Стана дума за делото, което всички наблюдавахме с изрода Семерджиев. Как да не вдигне 200 на бул. „Черни връх“ - самолетна писта сте я оставили,, самолетна писта. И председателят на Общинския съвет правеше едни пиар срещи с гражданите, за да обяснява как щял да прави големи подобрения на сигурността. Колко месеца минаха от катастрофата? Нищо не е направено на бул. „Черни връх“. На това кръстовище продължава да е 100 метра широко и да има с маркировка за щриховки, ленти по 3.60, 3.70 като за магистрала и скорост 140 км. в час, никакви физически ограничителни елементи. Какво беше направено? Нищо, но ще подарим 200 теста на МВР, за да провери няколко шофьора.

Това е смешна работа, наистина е смешна работа.

Вместо проформа, или което ви е най-лесно на вас от управляващите, ще купим тук за 10 хиляди лева тестчета, председателя ще си пусне едно постче във Фейсбук как борил той наркоманите по пътя и какви много усилия полагал за пътната безопасност.

Хванете и направете нещо реално, нещо физическо. Като например Зона 30, господин Барбалов, вече във Вашия ресор, един от многото Ви. Зона 30 и пътната безопасност за Зона 30 не се постига със знаци, които ограничават скоростта до 30 км. в час. Постига се с физически мерки – тротоарни оширения, повдигнати кръстовища, зигзагообразно движение и какви ли още не неща, които не позволяват физически някой да се сили като кретен в кварталите. Но това не се случва, а тестчета ще подаряваме.

Няма да гласувам този доклад, не защото не смятам, че има проблем с дрогираните шофьори, а защото, не защото не смятам, има проблем, естествено, че има проблем, но той няма да бъде решен с подобни мерки. Честно казано много повече смисъл би имало тези 10 хиляди лева да се инвестират в едно повдигнато кръстовище някъде, отколкото за двеста теста.

ЗАМ.- ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря. Реплика?

Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря господин Паргов.

Всички тези въпроси, господин Бонев, аз също бих ги поставил пред СДВР на сесията по сигурността, каквато съм предложил и все още няма.

Хубаво е, да се обръща внимание на тези проблеми и на тези факти, но в крайна сметка когато виждаме къде са слабите места в обществения живот, нашата работа е да ги назоваваме. Това по отношение на МВР.

Не знам защо сте крайно настроен, негативно срещу доклада, вероятно така са Ви казали, но двеста поверени повече с тези тестове е по-добре от нула. Така, че оставям на Вашата преценка все пак, до сесията да преосмислите своето решение. За мен смесват темите, донякъде със спекулативна цел, защото сам знаете, че пътната безопасност, без контрол няма да стане само за вдигнати пешеходни пътеки или като поставите пешеходни пътеки на ларго.

Когато говорим за проблемите с МВР, очевидно първо трябва да възстановим диалога и под някаква форма работата с тях и да изискваме повече, защото данните, цитирани в доклада са доста страшни. Това са заловени и установени лица, които са управлявали след употреба на наркотици. Колко не са били заловени е съвсем друга тема. Да имаме предвид и друго. Катастрофи, завършили със смърт или с тежки травми, след употреба на наркотици, се случват не само на бул. „Черни връх“ в София. Видяхме смъртен случай на Околовръстен път. Ставали сме свидетели на случаи по магистрали и други пътища. Тоест проблемът е национален и ако ние можем като Столична община да помогнем, да го направим. Това ми е призива.

Благодаря.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря.

Ако може само да припомня за някои конкретни неща, които бяха направени на бул. „Черни връх“.

Имаме два острова, знаете там, които помагат на пресичащи пешеходци и имаме и табла за скорост.

За таблата за скорост, които са около 15 в целия град, има нещо много интересно, което може би съветниците не го знаете. Те, вярно нямат камера,

защото нямат право, но имат памет и всеки месец изпращаме в КАТ информация в колко часа с какво превишение е минато покрай съответното табло.

Това дава възможност при наличие на някакви желания от страна на КАТ, да извършват контрол на тези места, защото има драстични нарушения на скоростта, регистрирани от тези табла, които могат да бъдат санкционирани при малко повече воля.

Тук последното, което може да се направи, но това не изисква много усилия. Ако в закона се даде възможност общините да слагат камери за скорост, ние много бързо можем да си решим проблема, а не да чакаме националната поръчка за камери за скорост да приключи някога.

Благодаря Ви.

ЗАМ.- ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Заповядайте, господин Зарков и да приключваме.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Първото, което е и най-важното, господин Бонев, че говоренето на висок тон понякога може би върши работа, но друг път издава нещо друго, но смятам, че категорично трябва да подкрепите един такъв доклад, защото тези двеста теста най-малкото могат да извършат нарушител като цитирания от Вас, да установят нарушител като цитирания от Вас с крайни изказвания по негов адрес, може би справедливо и да предотвратят друга такава трагедия.

Тези двеста теста да спомогнат за един такъв случай, като общество, би било успех, защото през последната година и половина се забелязва драстичен ръст на заловените лица, след употреба на наркотици.

Нещо, което честно казано е изключително притеснително, защото те започват да се изравняват буквално и с едва ли не броя на хората, управляващи автомобил след употребата на алкохол.

Така, че това е приоритет на цялото общество и ако ние от Общината дори с 200 теста можем да помогнем и от тях се спасят един, два или три човешки живота, това би било стъпка в правилната посока, най-малкото.

Мисля, че Вашите доводи в случая не са толкова състоятелни.



КАЛОЯН ПАРГОВ: После ще Ви дам думата, но кратко и стегнато по темата.

БОРИС БОНЕВ: Както обикновено се направихте, че не разбрахте основното послание на моето изказване и то е и то е..

А на някои общински съветници не им се работи, така че е логично да искат по-бързо да си ходим.

Напълно игнорирахте умишлено основното ми послание, и то беше, че когато липсва контрол, когато има нужда да се правят законодателни промени, за които няма воля по една или друга причина, въпреки че отново се правите, че не управлявахте и на национално ниво повече от 10 години. Не знам кой ви спираше да направите всички тези промени, които да осигурят спазване на реда и правилата. Тогава, а и не само тогава е важно да има инфраструктурни мерки, които физически да възпрепятстват правенето на масови нарушения, както се случва в момента. И една от нещата, които всеки един експерт по пътна безопасност, но истинските експерти, не самозваните такива, ще ви каже, че когато имате широки ленти, когато нямате физическа инфраструктура, като острови, тогава се увеличава скоростта, тогава се увеличава риска от пътно-транспортни произшествия. Давам ви елементарни два примера:

Сто пъти ви казахме, че на бул. „Константин Величков“ заради два криви леви завоя и пет човека, които ги мързи да обиколят малко по-дълго, създавате непрекъсната опасност от инциденти между трамваите, които в този участък са с най-голямото си забързване и някакви хора, които да им се изпречат на пътя, и не ги затворихте тези пет метра с трамвайни ограничители, така че да продължават да се правят нарушения и човек умря дори от катастрофа с трамвай. Не го правите. Десет хиляди ли, по-малко от десет хиляди лева ще струва, а ще повиши значително пътната безопасност.

На бул. „Дондуков“ като правихте ремонта, ви казахме направете спиркови перони, хората слизат върху пътното платно, никой не спазва маркировката, ще отнесе някой. Случи се няколко пъти вече да има инцидент.

Не, абсолютно нищо не беше направено. Не ви стигна времето за истинска инфраструктура, който да намали инцидентите.

И сега, кое е най-лесното? Не можем да се справим със замърсяващите автомобили, ще купим газ анализатори КАТ да проверява.

Не можем да си свършим собствените задължения по осигуряване на инфраструктура в града, а ще подаряваме на КАТ двеста теста за наркотици, евентуално нещо да направят.

Напълно съм съгласен с господин Зарков, който отново излезе когато се води дискусия, че сигурно един човек да бъде спасен, може би си струва, но много повече със сигурност ще бъдат спасени ако Общината си вършеше работата и изграждаше качествена инфраструктура, която да дестимулира превишаването на скоростта, която да дестимулира нарушенията.

Със сигурност пък и още повече щяха да бъдат спасени, ако вие управляващите 18 години София и 12 години държавата, си бяхте говорили с вашите депутати и ги бяхте накарали да направят необходимите законови изменения, така че да не е за всичко що касае контрол, оправданието трябва да се промени някой закон. Кой трябва да го промени този закон?

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

Заповядайте, господин Петров и преминаваме към режим на гласуване.

ИВАН ПЕТРОВ: Искам да взема отношение по тази точка с една презумпция, която изглежда никой от вас като общински съветници, а някои са и по-нависоко, не прави, а и не се напруга да го направи.

Тази година, защото е предизборна започват активно да се включват в кампаниите дарения.

За Трети март имаше от председателя на Общинския съвет доклад за дарение на знамена и знаете ли какво се получи? Голяма част от същите тези сгради, където се дариха знамена с общински пари, нямат и пиедестали.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Петров, аз Ви предупредих.

ИВАН ПЕТРОВ: Порочна е практиката да се дарява в Общинския съвет неща, които съответните институции имат бюджет да ги закупуват.

Преди малко, точката, която беше сериозно обсъждана за паркирането, се стигна...(говори без микрофон, няма ясна чуваемост за протокола).

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Петров, приключихме дискусията и дебатите по тази точка.

Преминаваме в режим на гласуване.

Който подкрепя настоящият доклад, моля да гласува.

- „За“ – 7.

- „Против“ – Няма.

- „Въздържали се“ – 1.

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

-

<b>Общо</b>	
<b>гласували:</b>	8
<b>в т.ч.:</b>	
<b>За</b>	7

<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	1

**Докладът се приема.**

Господин Контрера, връщам Ви думата за водене.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

В точка Разни, господин Барбалов първо искаше думата.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря, господин председател.

Искам да използвам възможността да припомня на Общинския съвет за едно решение от октомври миналата година – Решение № 804 от 27 октомври, което касае данъка за такситата, както се нарича разговорно, където той беше намален 300 лева, с очакване, че държавата тази година ще компенсира разликата до 850 лева.

За сега изглежда, като че ли такава компенсация няма да има и доколкото знаем и няма заложен средства и в проекта за държавния бюджет.

Това на практика означава, че 5 211 имаме издадени в момента таксиметрови разрешителни, на тези хора трябва да се търсят допълнително пари, защото такава е решението на Общинския съвет. Общата сума е към 2 860 000 лева на годишна база.

От 850 са намалени на 300 лева с решение на Общинския съвет.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Във връзка пак с таксиметровия бранш, напомням Ви, че имахме дискусия относно приемане на методиката за цените, тъй като очевидно есента на 2023 година едва ли ще имаме достатъчно свободно време за едни дълги дискусии, предлагам да започнем от другото заседание тази дискусия, която завършихме с разглеждането на едно писмо, внесено от мен и се направиха общо взето две предложения:

Едното е цените да се индексират с натрупаната инфлация.

Другото е да се използва разработената и от дирекция „Транспорт“ унифицирана методика с цени на природен газ, инфлация и други компоненти.

Предлагам на следващото заседание този въпрос да започнем да го разглеждаме, защото от нас се очаква да вземем решение доколкото закона ни дава възможност да лавираме.

Третата тема е, въпреки че оредяваме, господин Бонев, работната група за оптимизациите, петък? Виждам, че другите нямат интерес.

Ще изпратим, в такъв случай постъпилите материали. Предлагам в петък в 11 часа, за да можем да преминем след това да преминем към доклади, където е необходимо до Общинския съвет.

Благодаря.

Има ли други в точка Разни?

Задайте въпрос. Заповядайте.

ВЕСЕЛА ТАНЧЕВА: Въпросът ми засяга тротинетките. Може всички да излязат, но на Вас да го кажа. Цялото заседание премина така, с липсващ кворум, но какво да се прави.

Питам само, има ли споразумение на Столична община за локации, които са, може ли да довърша? Какво е това да си градски съветник, нито възпитание ти пречи, нито нищо. Съвсем по същество трябва да продължа.

Има ли споразумение Столична община за локации, където могат да се разполагат сутрин в ранен час количество тротинетки и вечер от това място да бъдат събирани от микробуси и така нататък? Има ли такова споразумение, защото попаднах на такъв транспорт, който събра 23 тротинетки от паметника на Патриарх Евтимий? Съответния притежател, явно, на тротинетките, следващия път ще видите за какво става въпрос, каза, че има официално споразумение между Столична община и тях за тази локация. Сигурно има и други в София, просто трябваше да Ви задам този въпрос, не е в лично качество, имайте предвид. Независимо от госпожа Тагарева, която от вчера е съветник.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, госпожо Тончева. Както Ви заяви господин Бонев три пъти, няма такова споразумение, поне ние не сме разглеждали в Общинския съвет.

Тъй като става дума за ползване на публична общинска собственост, знаете че трябва да бъде решението, преди да се сключи подобно споразумение.

Благодаря Ви, съгласен съм с Вас, че това безразборно подмятане не само пред паметника на Патриарх Евтимий, но и на други места, трябва по някакъв начин да се урегулира.

Благодаря за участието.

Закривам заседанието.

(Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 16.00 часа.)

<b>Изготвил:</b>	<b>ЙОАННА ЦАНКОВА -</b> старши експерт п
<b>Председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>КАРЛОС КОНТРЕРА</b> п
<b>Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>ЗАФИР ЗАРКОВ</b> п
<b>Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>КАЛЮЯН ПАРГОВ</b> п

