



СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

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

ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО

ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ПРОТОКОЛ № 40

от извънредно заседание на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност,
проведено на 04.09.2025 г.,

Днес 04.09.2025 г. в зала 1, ет. 2, ул. “Московска” № 33 се проведе редовно заседание на
Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност.

Заседанието беше открито от председателя на Комисията – Иван Таков в 10.07 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че присъстват 14 общински съветници, поради което заседанието *може* да бъде проведено. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

Председателят на комисията докладва дневния ред за заседанието. По предложения дневен ред не беше направено предложение за изменение и допълнение.

Членовете на комисията гласуваха така предложения дневен ред, както следва:

Общо гласували: в т.ч.:	14
За	14
Против	няма
Въздържали се	няма

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Приетият дневен ред е приложен към протокола – Приложение № 2.

Въз основа на състоялите се разисквания по дневния ред комисията взе следните решения:

По т. 1 от дневния ред:

Изслушване на изпълнителния директор на „Столичен електротранспорт“ ЕАД във връзка с тежкия инцидент по трамвайна линия 22 на 02.09.2025 г.

Председателят на комисията – Иван Таков: преди да предоставя думата на изпълнителния директор на „Столичен електротранспорт“ ЕАД искам да кажа няколко неща. На 2 септември сутринта, за който не е запознат се случи тежък инцидент малко преди 5 часа, с трамвай по линия № 22, вече е ясно, че това е злонамерено действие от страна на криминално проявено лице, както разбрахме от изказването на Прокуратурата и на МВР. Задействан е трамвай по линия № 22, който се ускорява с огромна скорост и се удря в подлеза на кръстовището на Румънското посолство нанасяйки много материални щети за щастие без каквито и да е човешки жертви или наранявания.

Г-н Таков подложи на гласуване от членовете на комисията представителите на медиите да участват в заседанието на комисията и да го заснемат.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ предложението на г-н Таков, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	за
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	-
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	за
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	-
13	Красимир Гълъбов	-

14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували:	9
	в т.ч.:	
	За	9
	Против	няма
	Въздържали се	няма

Г-н Таков: Мисля днес да направим и един разговор за всички усилия, които полагаше ПКТПБ през последната година и половина, и за подобряване условията на труд, които са свързани разбира се и с това, че се случва от време на време и шофьорите в градския транспорт да напуснат работното си място, което в случая е било и предпоставка за да се случи този инцидент. Наясно сме с неприветливите условия, елементарни хигиенно-санитарни условия дори няма на много места, за това и ние като комисия да положим усилия освен за подмяна на превозните средства в градския транспорт, на подобряване на пътната инфраструктура и наистина да създадем едно добро място за хората, които работят в тази система.

Г-н Евгени Ганчев – изпълнителен директор на „Столичен електротранспорт“ ЕАД: уважаеми дами и господа, както вече беше казано, на 2-ри септември 2025 г. сутринта в 4,43 часа на бул. „Шипченски проход“ водач на мотриса № 4177, 4176 от линия № 22, който се включва за работа по разписание спира „Шипченски проход“ нерегламентирано, за да си вземе кафе. При напускане на возилото извършва само част от необходимите операции, които трябва да бъдат извършени за обезопасяване на трамвая, тоест остава джойстика в нулево положение и затваря вратите на трамвая. Впоследствие се установи, че външни лица през странично стъкло пипат управлението на трамвайната мотриса, джойстика и привеждат мотриса в движение, в следствие на което той набира голяма скорост и на Румънското посолство, тоест на бул. „Шипченски проход“ и бул. „Ситняково“ дерайлира, нанасяйки щети на подлеза, на шест автомобила и съответно на двете мотриси. За щастие няма пострадали хора, както започнаха коментарите още същата сутрин и на базата на практика и опита, който имаме в дружеството с експлоатация на подобен тип мотриси ясно заявихме и пред медиите, че такъв тип мотриси без допълнителна намеса не може да самопотегли. Впоследствие на брифинга на Министерството на вътрешните работи и на Прокуратурата стана ясно, че има задържано лице, което е привело мотрисата в движение. Ватманът не е изпълнил всички условия, освен че е слязъл нерегламентирано да си вземе кафе и закуска, не е изпълнил и всички условия по обезопасяване на мотриса, тоест не е поставил диверсорния ключ в неутрална позиция, не е свалил пантографа. Той ще си понесе своята дисциплинарна отговорност. Щетите за дружеството, остатъчната стойност на двете мотриси е около 25 000 лева, единият подлежи на

ремонт и ще бъде възстановен, а другия ще бъде използван за резервни части. Щети разбира се има причинени по подлеза на община Средец и по няколко леки автомобила – 5 и един микробус на гражданин, съответно една част от щетите ще бъдат покрити от застрахователи, вероятно ще се търси отговорност от виновните лица. Накратко това е инцидентът, оттук насетне пак казвам дългогодишната практика на експлоатация на подобен тип мотриси изобщо изпускане на мотриси в последните години, изпускане не е точната дума, тъй като е приведен в движение от външни лица, такъв инцидент в последните години няма, а с тези превозни средства изобщо не е имало. Накратко инцидента е този, предприети са разбира се извънредни инструктажи на абсолютно всички водачи в дружеството и ще бъде извършена и реорганизация на структурата, която отговаря за безопасността на движението в предприятието.

Г-н Таков: Благодаря, инж. Ганчев, преди да дам думата на общинските съветници вие казахте, че ще направите преглед и реорганизация на работата, въпреки че става въпрос за тежко криминално деяние много ми се иска на някои от следващите заседания на Комисията да ни представите тази реорганизация, тъй като предполагам, че и другите колеги в комисията имат желание да разберат наистина, че подобни инциденти няма да се повтарят, тъй като откакто се случи този инцидент започнаха да излизат информации едва ли не, че това е било редовна практика на шофьорите да оставят без надзор превозните средства, което съм сигурен, че не е така ,но за да разсеем тези съмнения, искам да видим точно какви системи са въведени или трябва да се въведат, за да се предотврати повтарянето на такъв тип изключително неприятни и опасни инциденти.

Г-жа Григорова: отново да благодаря на полицията и следствието за бързата реакция, защото само благодарение на тях успяхме да разберем, че вината не е изцяло във ватмана, да има нерегламентирано слизание и да случва се водачи на превозни средства да слизат ,просто защото имат чисто човешки, физиологични нужди. Те имат нужда от кафе, те имат нужда от храна. И ако някакви мерки трябва да се предприемат, то е мярката да се осигури възможност на тези хора на последните спирки поне да могат да си купуват кафе, да могат да си купуват закуски или храна, защото при осем, до девет, до десет часа работа очевидно е, че не е възможно този човек да не слиза от превозното средство независимо дали то е трамвай, тролей или автобус. Именно за това ми се иска да обърнем внимание на един факт, отново повтарям – да има прескочени правила, но когато ватмана, както сме го виждали да слиза за кафе и граждани се оплакват, така сме виждал и ватманите да слизат с тези железни лостове за да преместват стрелки, тоест същото нещо може да се направи и когато човека слиза, за да извършва служебните си задължения. Има редица други случаи, при които водача отново напуска кабината просто защото такава му е работата. И да твърдим, че той трябва да сваля пантограф и трябва да маха ключ при всеки случай, в който трябва да напусне кабината е

несъстоятелно. Това дали правилникът е такъв никой не спори. Само че, този човек няма как да го прави, освен ако не решим като Столична община и Столичен общински съвет, че независимо, че закъснява той ще си получава заплатата и допълненията към заплатата и дружествата ще си получават средствата за извършените курсове, вместо да им се режат за закъснения поради факта, че извършват служебните си задължения. Така че, настоявам добре, човекът ще поеме отговорността за това, че е нарушил несъстоятелни правила. Настоявам това нарушение да не бъде най-крайното – едно. Второ, господин Ганчев можете ли да ни предоставите информация за броя на произшествията от началото на годината, тъй като това което видяхме през последните дни е съсредоточаване върху „Столичен електротранспорт“ ЕАД и както се оказа 2 септември 2025 г. е тройно критичен за „Столичен електротранспорт“ ЕАД. Само че, всички дни са критични за „Столичен електротранспорт“ ЕАД и произшествия се случват непрекъснато само дето камерите не са насочени натам, защото релсовия път е в драматично състояние. Превозните средства са в драматично състояние и да това не е от последните две, три и четири години. Това е дългогодишно изоставяне на инфраструктурата. Трябва само да се мине през бул. „Мария Луиза“ и да се види какви са релсите там и защо там има няколко случая, няма да уточнявам колко, предполагам, че господин Ганчев ще каже, на дерайлиране на трамваи и не само там, в район „Люлин“ също и на бул. „Константин Величков“ също, и всеки път не сме се събирали, за да обсъждаме тези въпроси, напротив поставяли сме необходимостта от осигуряване на повече средства за да може тази инфраструктура да се обнови, но никой не обръща внимание докато не стана инцидент. Ето това е проблем, не е като да не е говорено, както в Столичния общински съвет, така и синдикатите многократно поставят въпроса за необходимостта от инвестиции, само че никой не чува, докато някой не умре, слава Богу този път нямаме жертви, което не е сигурно, че няма да се случи следващият път.

Г-н Таков: ние не веднъж сме обсъждали тези въпроси, но е факт, че средно стават по инцидент и половина с превозни средства на ден с коли на „Столичния електротранспорт“ ЕАД, просто наистина заради сериозния инцидент, който се случи в момента се обръща допълнително внимание, което не е лошо, защото това може би ще ни даде допълнителна мотивация и в администрацията на Столична община да обърне внимание на проблемите, които поставяме в комисията от много време.

Г-н Ставрев: господин Ганчев, имам няколко въпроса, понеже често се возя в трамвай, включително и в „Татри“-те, които са по линии № 20 и № 22, и на мен ми се е случвало ватманите да слизат по една или друга причина, като понякога е било да слезат до магазина, който е буквално срещу спирката, а в друг случай да оправят ръчна стрелка. Първият въпрос е, Вие би трябвало да имате някаква стандартна процедура за сигурност и ако я имате какви инструкции сте дали на ватманите при слизане да обезопасяват, защото в случая пантографът

очевидно не е бил свален. Ако беше свален нямаше да се стигне до този проблем. Още повече, че ватманът наистина е с 20 плюс годишен стаж и на мен дори ми е жалко, че той ще поеме част от вината – да, ОК той е виновен за това, че не е свалил пантографа, но вие давате ли на служителите изрични инструкции при всяко слизване да обезопасяват изцяло машините, защото все пак това е 38 тона трамвай с двете мотриси „Татри“-те? Както каза и г-жа Ваня Григорова, вторият ми въпрос е, може ли да кажете колко са ръчните и колко са автоматичните стрелки защото се налага ватманите да слизат от трамваите да регулират стрелки когато не могат. И в този случай те инструктирани ли са пак да свалят пантографа, защото и в този случай някой луд може да се качи веднага на мястото на ватмана и да потегли, докато водача се опитва да премести стрелката. Виждал съм и ситуации разбира се, при които е паднал клон на релсите и съответно ватмана вече няма и какво да направи. Искам да ви попитам също и за поредицата от катастрофи от вчера, защото г-н Иван Таков спомена, че се случва по катастрофа и половина на ден, но освен ужасяващата катастрофа на Румънското посолство вчера се блъснаха тролей № 7 и трамвай № 15 на „Руски паметник“. Едновременно с това малко по-рано мисля че трамвай № 22 на гара „Подуене“ излезе от релсите и самата тенденция е притеснителна. Може ли да коментирате на какво се дължат тези инциденти, защото те са изцяло вътре в дружеството „Столичен електротранспорт“ ЕАД? Вчера /03/09.2025 г./ с г-н Иван Кирилов имаме едно участие по телевизията и той тогава каза нещо, което не знаех и според мен е важно, че новият подвижен състав има бутон, който не е паник бутон, а е бутон, който се натиска на всеки 30 секунди, ако не се лъжа при новите мотриси с идеята машината за знае, че ватманът е там? Подозирам, че такъв бутон наистина има на новия подвижен състав и моля да кажете и предполагам, че на „Татри“-те го няма, да кажете дали наистина е така, защото това би означавало, че ако има нов подвижен състав такъв инцидент също не би се случил, защото този не паник бутон, тотъмна ако тотъмна изключва пантографа или каквото изключва това също не би могло да се случи. Така, че моля да коментирате, ако е възможно обществените поръчки, които сте пуснал за подвижен състав, защото като ги прегледах се оказа, че са доста и за мен е изключително важно да се случат и мисля, че са и по решение на Общинския съвет, но да кажете докъде са процедурите, колко нов подвижен състав като трамваи, тролей и електробуси и намерили ли сте евентуално финансиране или имате ли идея откъде да бъде намерено то, защото това е ключов момент, ако можем да подменим подвижния състав. В случая „Татри“-те, колко бяха – 55 мисля че бяха мотрисите, но една вече в случая знаем, че е само за резервни части. И не на последно място, моля да кажете, ако е възможно камерите в кабините на водачите какво точно снимат, защото не съм виждал това, което е заснето от камерата, но на базата на тази информация всъщност доколкото разбирам СДВР са търсили и са намерили 22 годишния човек, който към момента знаем, че е арестуван и най-вероятно ще бъде обвинен. Кажете камерите в кабините на водачите на колко градуса снимат.

Хващат ли изцяло движението на трамвая или вътре хващат и определена част от кабината и какво може да се види от тази камера? Човек наистина вкарал ли си е ръката през прозореца и пипнал ли е джойстика?

Г-н Зографски: реплика, г-жо Григорова, правилника не е пожелателен. Правилникът е с универсално значение, защото тези машини имат специфики и когато имате 40 тона зад гърба си няма как Вие да казвате – абсурдни, че са били правилата, те идват от производителя не си ги измислят нашите локални шерифи тези правила. Точка 27. При напускане на кабината на трамвайната мотриси водача обезопасява возилото срещу самопотегляне чрез: едновременни пет действия – изключване на главния прекъсвач; сваляна на токоснемателя и застопоряването му в долно крайно положение; блокиране на управлението; задействане на ръчна спирачка и заключване, затваряне вратата на кабината. Поне две от тези пет неща не са направени в този случай. Това е като за начало. Стрелките, понякога стрелките не се отварят и по вина на ватмана, защото има специфика и в тяхното управление, но генерално вторият инцидент се случи, защото стрелките в София са двупотопни, стари и не модерни, включително и новите, които се слагат не са от най-добрия тип. За това имаме правила, както в Северна Корея, които не са универсални, че два трамвая не могат да се разминават на стрелка и за това стана тази катастрофа на „Подуене“ където се сблъскаха два трамвая, странично, не е голям инцидент, но може и челно да се сблъскат в такава конфигурация. Подвижният състав господин Ставрев, не знам как решихте, че е отговорност на дружествата да си осигурят финансиране от 1 млрд. лева? Обяснявам за да няма нужда базови неща тук да си обясняваме, защото нямат и кредитен рейтинг за това нещо. Г-н Ганчев е пуснал няколко поръчки, които са пред класиране, и се чака осигуряване на финансиране нещо, което поне от една година е напълно блокирано тук в Столична община. Сега ще започна отначало своята позиция. Това е най-тежката катастрофа с градския транспорт, която се е случвала в последните няколко десетилетия. Единствената улеснителна околност е фактът, че стана в 4,30 – 4,40 часа, когато движението е нулево, а трамвайната мотриси е празна. Директно го казвам без това да звучи сензационно, ако това се беше случило посред бял ден или в 8 часа сутринта щяхме да броим десетки жертви на място – първо отнесени коли в този участък от две спирки и второ загинали в мотрисата и по околните пространства, както се случи вчера вечерта в Лисабон. Това не го казвам, за да притесним гражданите, пътувам всеки ден с трамваите и нямам никакъв проблем или страх от това, казвам го защото това трябва да е повод сериозно да се замислят всички участници в криенето на политиката на транспорта в Столична община и колкото и тук да си правим пинг-понг, а има и едни хора, които липсват – липсва заместник-кмет по транспорт и липсва заместник-кмет по строителство, изобщо не че не са тук, а липсват от 15 месеца няма заместник-кмет по строителството, от 6 от транспорт. Нямахме такива катастрофи и се движеха проекти. Това, което трябва да се направи е най-накрая да започнат да се изпълняват взетите

решения от Общинския съвет последователно в няколко посоки. Първо, имаме осигурени средства за ремонт на трамвайната инфраструктура и те просто не се възлагат, за „Мария Луиза“ има осигурени средства за цялостен ремонт, за ул. № 104-та, на прима виста проектите, за които се сещам, но тези не мърдат от мъртва точка. Има програма и пуснати търгове пред класиране, но няма осигурени средства от Столична община. Хайде най-накрая тази комисия да седне и да се види с кмета по въпроса за заема и най-накрая да се тегли прословутия заем за закупуване на нови трамваи. Смятам, че предимно парите трябва да отидат за закупуване на нови трамваи, те са най-скъпата и най-старата част от нашата система. Трето, не помаловажно. Контролът от страна на „Столичен електротранспорт“ ЕАД, налагането на дисциплина. Няма как да се случва повсеместно напускане на кабините, това е директно нарушаване на правилата и това да остава абсолютно без санкция. Бил съм в огромния контролен център на „ЦГМ“ ЕАД намира се на бул. „Тодор Александров“ където на огромни екрани се следи всяко едно превозно средство, включително и в кабините, има десетки хора, които работят в тази дирекция, глобите се броят на пръстите на ръката за нарушения на водачи докато карат. Това го има в Годишния финансов отчет на „ЦГМ“ ЕАД, който заради липсата на интернет не мога да ви цитирам точните данни, но със сигурност мога да ви уверя, че контрол няма, има проформа контролен център, който реагира само на някакви извънредни ситуации. Тоест от една страна „Столичен електротранспорт“ ЕАД трябва да затегне дисциплината и строго да наложи тези интернационални правила за техниката. От друга страна „ЦГМ“ ЕАД видях, представители, надявам се много сериозно да обърнете внимание на факта, че почти никаква контролна дейност не извършвате на градския транспорт. Трето нещо, което каза госпожа Григорова, не можем да хвърлим цялата вина върху ватмана, даже по-малка част от вината е върху ватмана, въпреки не спазването на правилника трамвая нямаше да потегли сам, ако нямаше чужда хулиганска намеса. Но за да намалим изобщо нуждата хората да слизат от трамваите по средата на линията, всеки ден се случва повсеместно навсякъде и ги разбирам заради наистина физиологичните нужди. Господин Ганчев, хайде да елиминираме поне този фактор, най-лесен е и не се нуждаем от милиард лева инвестиция за него, какво ви пречи да организирате пунктове за раздаване на сандвич, вода и кафе в един пакет, на пл. „Македония“ където се засичат почти всички трамвайни линии и на ул. „Пиротска“ и бул. „Христо Ботев“, където другата част от трамвайните линии се засичат в някакъв времеви интервал два пъти на ден, за да може поне един път те да бъдат обезпечени и една такава нужда да бъде намалена. Дават им вода нерулярно само в твърде горещи дни, знам това, тоест това е още един аргумент да предложи това, очевидно дружеството може да се справи с подобен тип логистика, нека да го разширим и да бъде всеки ден и да включва както някаква закуска така основни нека, като кафе и вода за ватманите, няма да бъде според мен от тежест за дружеството, ако може и да го калкулираме в транспортната рамка за следващата

година. Отново повтарям няма невинни, проблема е системен, многогодишен и всеки път когато популистски гласувате доклади за поредното разширение на метрото, което гълта 120 млн. лева на километър за да обслужва ливади, ИКЕЯ и райони на града, които нямат никаква нужда от метрото, вие отнемате пари от надземния транспорт, който има огромна нужда – няколко милиарда лева нужда от инвестиции защото депата там където се сервизират мотрисите и подвижния състав като цяло и където работят хиляди хора имат не по-малка нужда от инвестиции, но никой от нас не ги вижда и те са далеч от медиите, за това са далеч от дневния ред на политиците, но системата е по-сложна и нека това да е повод за един отговорен разговор и последователни действия на всички ангажирани.

Г-н Контрера: Благодаря, ще се опитам да се концентрирам върху предмета на точката, а не да се разливаме общо. Очевидно е, че трябва да се предприемат доста сериозни мерки за инструктиране на водачите и подобряване на подготовката що се отнася до престоя на превозни средства, къде, как и кога. Това е работа разбира се на съответните началници по безопасност на движението. Господин Ганчев, каза че ще бъдат предприети организационни мерки. За мен е добре, както се казва от днес неформално, а както е редно по протокол да се направят отново инструктажи и да се заостри вниманието на целия експлоатационен персонал върху безопасността. Разбирам, че в рутината на работата понякога се допускат грешки, подценяват се ситуации, които могат да доведат до подобен развой на събитията, за това трябва да се извършват периодично наблюдения на поведението на водачите, това не важи само за електротранспорта и тези, които проявяват признаци на рисково поведение да им бъдат давани бележки и ако трябва повторен инструктаж. Хора сме и всички допускаме грешки, особено в това натоварено движение в София. Другото нещо, очевидно е, че тази ситуация трябва да ни заостри вниманието и към един друг въпрос, че за съжаление по улиците има хора, за които е допустимо подобна намеса в превозни средства, т.е. това трябва да го очакваме като възможно поведение и занаят. На някой просто така да му хрумне да се опита да влезе в кабина на водач, каквито случаи сме имали и преди, да се опита да подкара превозно средство от обществения транспорт, за това бдителността е от значение. Тук хубавото е, че благодарение на тикет системата всъщност имаме 100% покритие и на пътническите салони и в кабините на водачите, което първо действа като превантивна мярка на всякакви такива външни лица, които се опитват да осъществят някакъв нерегламентиран достъп. Второ, за изясняване на факти, защото каквито и кусури да има тикет системата вижда се, че когато име 100% видеонаблюдение това е от полза и за водачите, от полза е и разбира се да се установяват много бързо фактите при подобни ситуации, за никого не е тайна, че при извършвани престъпления многократно „ЦГМ“ ЕАД е съдействал на СДВР, предоставяйки записи и говорейки за видеонаблюдението, в инвестиционните програми на „Столичен електротранспорт“ ЕАД и „Столичен автотранспорт“ ЕАД има идеи за видеорегистратори

свързани със заснемането на движението пред съответното превозно средство нещо, което беше поставено, ако не ме лъже паметта като искане и от синдикатите през последните няколко години. Тъй като инцидентите с превозни средства на обществения транспорт не са само от такъв тип, повечето са свързани с конфликт в движението смятам, че през тази и най-късно през следващата година като приоритет трябва да дадем и оборудването с видеорегистратори не за друго, а за да се избегне възможност за всякакви спекулации тогава, когато превозни средства на обществения транспорт участват в по-леки или по-тежки ПТП, пак казвам движението е прекалено натоварено в София и трябва да си даваме сметка какво е и напрежението върху самите водачи ежедневно. Оттам нататък изразявам мнение, че в рамките може би на следващата седмица или две електротранспорта ще даде План за действие как да подобрим безопасността и разбира се отново ще кажа да бъде обърнато внимание на абсолютно всички не само водачи и на друг експлоатационен персонал за правилата за безопасност тъй като в случая с електротранспорта имаме и екипи, които работят по мрежата без да се спира движението и следва да бъдат предприети всички мерки да не се стига до инциденти.

Г-н Ганчев: Първо, по въпросите на госпожа Григорова. Водачите се налага да слизат по много причини, били наложени от инфраструктурата за привключване на стрелки, било за отстраняване на инциденти по пътя. Не забравяйте ,че на последна спирка имат регламентирани почивки и съответно както за хранене така и между всеки курс би трябвало да имат и те се спазват, доколкото интензивното движение не нарушава някои от тях. Разбира се, там слизат. Разбира се правилата за обезопасяване на возилата обаче остават и в случая както и господин Зографски каза две от точките, които е трябвало да извърши водача не са изпълнени. Това е пантографа и диверсорния ключ. По отношение на броя на пътно-транспортните произшествия. Годишно, това е статистика от много години насам, тя беше благоприятна от доста време пътно-транспортните произшествия намаляваха въпреки, че увеличава пробегът на дружеството с няколко милиона километра за последните години, въпреки че се увеличиха превозните средства в София драстично в сравнение с преди години, въпреки назначението на значително количество нови водачи, но това са фактори, които би трябвало да работят в обратна посока. Пътно-транспортните произшествия за 2023 година са 479, за 2024 година - 528, като това са общите ПТП, в които е участвало возило на дружеството, но важния показател е, на тези по вина, а те са 91 през 2023 година и 79 през 2024 година. Това са пак казвам всеки един инцидент се регистрира в „ЦГМ“ ЕАД, в КАТ оформят се съответните документи, протоколи и т.н., средногодишно има по един човек, който е починал при ПТП през последните години. По отношение на инфраструктурата. Знаете, че инфраструктурата на „Столичен електротранспорт“ ЕАД се възлага и ремонтира от Столична община, годишно се заделят по няколко милиона за основни ремонти, като разбира се всяка

година дружеството изготвя списъци, гледат се в съответните комисии в Столична община, Вие решавате или не и какво е количеството на необходимите средства за ремонт на инфраструктурата, която е със средна възраст над 30 години. Тази година са заделени 5 млн, предишната бяха 3, имало е и години с много по-малки средства. Това са за ремонтни дейности по релсов път и контактна кабелна мрежа. Тук не са включени основните реконструкции на трасета, които се проектират, финансират и възлагат от Столична община. Знаете ,че в момента се извършва ремонт на бул. „Стамболийски“, на бул. „Рожен“ в частта след бул. „Илиенско шосе“, престои ремонт на бул. „Мария Луиза“ в частта от ул. „Козлодуй“ до Пета градска болница. Има проект на готовност поне за още четири ,пет трасета, които могат да бъдат възложени. Стартира и „Копенхаген“, но това вече е ново трасе. Има четири, пет трасета, които могат да бъдат възложени за част, от които дори при бюджета са заложени средства за стартирането им и това е например ул. 104 във район „Връбница“. Необходимостта от ремонт на инфраструктура е очевиден и годишно следва да бъдат извършени на фона на забавените през последните години ремонти поне по 15 – 20 километра, 207 км. е релсовият път в единична посока, плюс 50 км в депа, автоматичните стрелки са около 55, а ръчните още толкова в нормално движение и около 200 в депа. Проблемът с всички нови стрелки, които се модернизират имат съответните степени на защита, но те са в зависимост и от атмосферните условия и от чистотата на пътните платна и на улиците на града. Всяко едно такова съоръжение и критично ,виждали сте хора, които непрекъснато ги чистят от гледна точка на попадане на чужди предмети и причините за едно такова непревключване в достатъчна степен или излизане на возило на стрелка в повечето случаи и чуждо тяло в самия механизъм, порядко е от повреда. Разбира се, има и чисто субективни грешки на водачи, както е в случая на „Подуене“ от онзи ден. Водачът просто тръгва, когато стрелката е превключена в друга посока, за което съответно ще си понесе отговорността и ще заплати щетите, които са нанесени. По отношение на подвижния състав. В изпълнение на Ваше Решение № 272 от миналата година са обявени редица обществени поръчки, мога да ги изброя кои са, обявени са поръчки за доставка на 40 нископодови климатизирани и дуални тролейбуси, има двама участници и поръчката върви ,това са 18 метрови 40 броя тролейбуси, поръчката може да бъде скоро финализирана. Обявена е поръчка за 35 нископодови климатизирани тролейбуси с дължина 12 метра, пак има двама участници в случая „Шкода“ и „Соларис“ и тя може да бъде бързо финализирана. Обявена е поръчка за 50 електробуса с 35 с дължина 12 метра и 15 с дължина 18 метра, има трима участници и тя може да бъде бързо финализирана. Обявени са няколко поръчки за трамвайни мотриси и няколко са на задължителен контрол в ОП, включително и за ремонт на токоизправителни станции, реконструкция на токоизправителни станции. Има една поръчка за 24 трамвая за 20 метра, където имаме подадени оферти. Има и поръчка за 18 трамвая с междурелсие 1435 милиметра, където също другата седмица трябва да бъдат

подадени оферти. Подадена е в Агенцията по обществени поръчки и се очаква задължителен контрол да излезе всеки момент за 40 трамвая на 1009 милиметра. Подготвят се следващи поръчки за пенделни мотриси, за токоизправителните станции ,вече ви казах. Има поръчки и за специализирани автомобили за поддръжка на контактната мрежа. Финализирана е поръчка за реконструкция на 40 мотриси – чешки, двете междурелсия. Очаква се сключване на договор. Във всички тези поръчки са предвидени изпълнения на съвременните норми и стандарти, наличие на типово одобрение, всички превозни средства са климатизирани и всички са с нископодова част със съответните системи за безопасност на движението. По отношение на камерите в превозните средства. Камерите на този тип мотриси на по-старите превозни средства са монтирани за тикет системата и се поддържат и наблюдават от „ЦГМ“, те са на всяка врата, една от които е в кабината, която следи продажба на превозни документи и състоянието на билетния автомат. Камерите са в изправност, могат да се гледат в реално време ,стига превозното средство да може да бъде захранено. На всички нови превозни средства „нови“, защото някои от тях са на десетина години, разбирайте трамваите „Песа“ и тролейбусите с изключение на 30 броя и електробусите, има допълнително монтирани камери, които са заложили в самата тръжна документация, като там имаме и камера за следене на движението напред и когато е необходимо да бъде извадена такава информация за някакъв инцидент тя се вади. Не се наблюдават обаче в реално време, а се записва ситуацията на движение. Тези камери непрекъснато са обект на искане на информация от различните служби или се проверяват когато има някакъв инцидент и трябва да се уточни точно какво се е случило. Пак казвам при всички новодоставени превозни средства това е регламентирано още в документациите, беше още преди години, включително и камера, която следи движението пред превозното средство. Решенията, които Общинския съвет, за подвижния състав е взел се изпълняват и за инфраструктура също, пак казвам има булеварди, които следва да бъдат възложени за проектиране, визирам бул. „Христо Ботев“ една част на бул. „Мария Луиза“, бул. „Илиенско шосе“, по бул. „Годор Каблешков“ бъдещото развитие на трамвайната мрежа, които очакват възлагане за проекти, разбира се там трябва да се търси цялостно решение не само на релсовия път, но и на целите булеварди ,тъй като последната им реконструкция беше 1996, 1997 и 1998 година на някои от тях, има проект между другото за трасето и на бул. „Константин Величков“, освен това по ул. 104. По въпроса на господин Ставрев за педал „Бдителност“ или за системи за бдителност. При различните модели мотриси това е регламентирано по различен начин. При някои системи това е в самия джойстик, който се натиска, но в някои от превозните средства такъв педал не е монтиран фабрично, те идват със съответните заводски документи. Движили са се в европейски страни и трамваите са достатъчно безопасни, ако се изпълняват всички инструкции, които са заложили в правилниците. Има инструкции и правилници за всички действия не само на водачите, но и на

останалите служби особено за инфраструктурата, за токоизправителни станции, диспечерски служби и т.н., те са били елемент на проверка включително и от Сметна палата и от съответните други институции, правилниците са осъвременени доколкото това е необходимо и следва да бъдат изпълнявани. Що се отнася до извънредния инструктаж, вече казахме, че той е възложен и ще бъде извършен в целия персонал, експлоатационен. На крайните станции има места, разбира се не навсякъде има и не може да има в различни крайни точки на София места където наблизко се продават сандвичи или кафе, но това поне по отношение на тоалетните навсякъде са подсигурени, като само 7 – 8 не са с течаща вода, тук ангажимента за тяхното привеждане в такъв вид е на Столична община и мисля, че има заложен средства и в бюджета на общината.

Г-н Таков: Благодаря Ви, господин Ганчев, както виждаме това, което сме гласували се изпълнява от електротранспорта. Разбира се, кмета и ние трябва да си свършим работата по осигуряване на финансиране, лично аз преди няколко дни разговарях с кмета и там се придвижва искане за заем от Столична община за финансиране на трамваи през Европейската банка за развитие. Също така с изпълнителния директор на „Столичен електротранспорт“ ЕАД господин Ганчев водим и интензивни разговори за осигуряване на средства по различни европейски програми и мисля, че това е от изключителна важност тъй като така няма да товарим и бюджета на Столична община и да може максимално и този инструмент да се използва. Господин Ганчев от Вас очакваме наистина на някои от следващите заседания План за действие, ако трябва да се променят някакви правила, ако трябва да се въведат нови мерки, за да не се събирате по такива поводи повече.

Г-н Иван Кирилов – общински съветник: споменаха много работи, умишлено изчаках да се изкажат всички включително и работодателя. Имало е някакви пет условия, които трябва да изпълни ватмана, за да осигури самопридвижването на превозното средство, само че едно от условията е налице, но всъщност го няма. Всички говорите, че на този вид трамваи едно от условията е да бъде свален токоснимателя или пантографа. Само, че не сте наясно, че има достатъчно консуматори на електроенергия и когато свалим на този вид „Тат“-ри пантографа батериите се разреждат и след това не можем да го вдигнем и викаме аварийната и блокираме движението. Второ, за мерките за предотвратяване на подобни инциденти, говорите за инструктажи. Инструктажите са, но като човек, който 12 години е работил в транспортния сектор, идват, дават ти един лист и го разписваш и отиваш да караш. За мен трябва да се въведат под някаква форма някакви опреснителни служебни беседи, периодично, на които във всяко едно депо трамвайно и тролейно да се напомня на водачите какво трябва или какво не трябва да правят и да се дават примери като този от онзи ден. Периодично подчертавам, знам че е трудно, знам че те почти нямат свободно време защото са малко, полагат извънреден труд, но въпреки това можем да положим усилия. Вариантът за поднасяне на закуски, вода и кафе

също е вариант, не е невъзможен, но наистина трябва да се помисли оттук нататък, защото – да, така се случи, че за два дни в това дружество имаме четири произшествия всички, от които хайде само едно е по технически причини са по причини на предприятието най-общо казано. Трябва да се вземат сериозни мерки за запазване безопасността на движението, защото иначе ще се получи нещо страшно. И накрая ще кажа за ватмана. Да, ватмана не е изпълнил онези условия, едно от които не може и да изпълни защото казах, че ще се разредят батериите и няма да може да вдигне пантографа, но не ватманът е причината за да се нанесат подобни материални щети. Ватманът е с 30 години стаж, по думите на изпълнителния директор приличен ватман, остава му малко време да придобие право на пенсия по осигурителен стаж и възраст и не смятам, че той заслужава след като е дал целият си трудов живот да бъде дисциплинарно уволнен, защото не той е бутнал контролерът за управление на този трамвай. Да, допуснал е грешки и трябва да бъде дисциплинарно наказан, но не с крайната мярка, защото налице са смекчаващи вината обстоятелства.

Г-жа Григорова: Част от нещата бяха казани от господин Кирилов за пантографа, не чух отговор на въпроса – какво правим, ако ватмана се налага да следи по служебна задача от кабината и някой направи същото в час, в който движението е оживено, илиците са натъпкани с коли и с хора? Тогава пак ли с ватмана ще се оправдаваме? Защото да чудесно е, че има правила, да факт той не е изпълнил част от тези неща, но чухме за пантографа. Ако ключа се изключи, тогава тикет системата не работи ,тогава камерите не работят, тогава се губи локацията на трамвая, хубаво е, когато предписваме някакви мерки да познаваме цялата специфика на работа на дружеството и на водачите така, че да не предписваме мерки, които всъщност ще доведат до още по-тежки проблеми. Да, за пореден път и аз призовавам да се вземе предвид факта, че човекът е с дългогодишен стаж над 30 години трудов стаж, да се вземе предвид дали и до колко той и до момента е имал нарушения на трудовата дисциплина и оттук насетне призива ми е към ръководството на „Столичен електротранспорт“ ЕАД да осигури възможност ,както каза и г-н Андрей Зографски, да осигури възможност на тези хора да се хранят, да пият кафе и вода нормално без да се налага да нарушават правила. Защото ние можем да запишем, че 12 часа не трябва да слиза от кабината, но това не означава, че такова правило може да бъде изпълнено. Просто не може, пишете каквото искате.

Г-н Ганчев: Реверсорният ключ за движение на возилото задължително трябва да бъде изключен при напускане на трамвая. Освен, че се е отдалечил от превозното средство в случая и реверсорният ключ не е бил изключен, дори да не коментираме пантографа. Така че, освен това и прозореца предстои да бъде установено дали е бил затворен или не откъдето е външната намеса. Толкова по отношение на това. Да, има опит достатъчен, да водача има прилично поведение като такъв на фона на годините трудов стаж, но пак казвам, нерегламентираното спиране на различни места в София и отдалечаването най-вече от превозното средство е

съвсем различно от това да слезе и да превключи една стрелка. Въпросът със закупуването на допълнителни закуски, кафе и т.н. е допълнителна тема на разговор, но не забравяйте, че все пак всеки един от работниците на дружеството по КТД получава средства и за храна.

Г-н Зографски: Понеже чух поредното неуместно изказване на колегата, който не знае дали е синдикалист, дали е общински съветник, който има грижа да се грижи за целия град отново искам да кажа, че тези правила не са пожелателни, а идват от производителите заради спецификите на превозните средства – първо. Второ, те в най-голяма степен защитават именно работещите, вижте кабината на какво прилича, ватманите са по цял ден в трамваите, пътниците са инцидентно ,така че спазването на тези правила преди всичко гарантира безопасността и здравето на работещите, а не във втора степен вече и на служителите. Трето, дайте да не се фокусираме по единичния случай ватман, тук очевидно имаме цялостно неспазване на всички възможни правила, не можем да им осигурим нормален престой и условия на работниците. Те след това слизат където си поискат, не спазват правилника, няма полиция, която да всее какъвто и да е респект така, че хулигани да тероризират града, всяка седмица по един трагичен инцидент имаме и стари возила, стар подвижен състав, релсовият път в катастрофално състояние. Тук имаме системен проблем и ние ще говорим дали водачът е бил порядъчен или не, ясно е, че много по-малка част от вината е негова, но имаме системен проблем.

Г-н Иван Петров - гражданин: Искам да обърна внимание на комисията, тъй като тук ясно се дефинира, че проблем е само електротранспорта и ватмана. Вярно е синдикалистите имаха възможност и изразиха своето мнение, но оставам притеснен за това, че ние в наредбата за превоз на обществения транспорт имаме в чл. 9 договор гражданите, а тук в комисията дори не присъства и представител на район „Средец“, който може да вземе отношение във връзка с лишаването на възможността гражданите да използват пешеходния подлез или ограниченото използване на пешеходния подлез. Такъв случай имахме при хотел „Хемус“ където беше унищожен асансьора и дълги години ние гражданите няхахме възможност да го използваме. Отделно в делото, което беше заведено от „Метрополитен“ ЕАД изрично беше толериран престъпника тогавашния пред хотел „Хемус“ да не бъде привлечен за съдебна отговорност. Така че, комисията мисля, че дължи на нас гражданите този пропуск и ако днес е приключила или приключва е хубаво в следващите заседания да се вземе отношение и във връзка с гражданите, които ще бъдат притеснени в използването на подлеза в следствие на този обществен превоз.

Поради изчерпване на дневния ред в 11.05 часа зам.- председателят на ПКТПБ закри заседанието на комисията.

Изготвил: Юлия Пашалийска
старши експерт
[име, фамилия, длъжност]

**Председател на Постоянната
комисия по транспорт и пътна
безопасност**

Иван Таков
отсъствал
[име, фамилия]

10.09.2025 г.

[дата на подписване]

**Зам.председател на Постоянната
комисия по транспорт и пътна
безопасност**

Андрей Зографски
[име, фамилия]

10.09.2025 г.

[дата на подписване]

**Зам.председател на Постоянната
комисия по транспорт и пътна
безопасност**

Карлос Контрера
[име, фамилия]

10.09.2025 г.

[дата на подписване]