СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

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

ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО

ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

П Р О Т О К О Л № 5 4

от редовно заседание на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност, проведено на 27.04.2026 г.

Днес 27.04.2026 г. в зала 5, ет. 5, 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 14.40 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че присъстват 13 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 беше направено предложение за изменение и допълнение.

Г-н Иван Таков предложи точки 20 и 21 да станат точки 1 и 2 от дневния ред, точка 18 да се присъедини към точка 2, защото имат пряко отношение и точка 7 да стане точка 3.

След приключване на обсъжданията и разискванията, членовете на комисията гласуваха дневен ред с направените изменения и допълнения, както следва:

Общо гласували: в т.ч.:	9
За	9
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. 20 от дневния ред:

Писмо с вх. № СОА25-НЦ62-288/19.03.2026 г. относно таксиметровите стоянки в столицата от Съюз такси, НСПАТС, SOS taxi, - България и всички останали Съюзени таксиметрови професионалисти.

Г-н Иван Таков – председател на ПК по транспорт и пътна безопасност даде думата на г-н Кирил Ризов – председател на СНЦ „Съюз такси“.

Г-н Ризов: Уважаеми представители и ръководство на Столична община, уважаема Комисия по транспорт, уважаеми членове, в писмен вид изложихме нещо, което отдавна е ясно, че трябва да стане касае само и единствено таксиметровите стоянки и да кажем в такъв един порядък бърз нещата опират до три неща: Първо, ние молим Столичния общински съвет за следното. В един първи етап да се направи ревизия на всички съществуващи стоянки, за да може те да започва със знак Б-27, под него Е-20, на който пише „Такси“ и между тях Т-17 за да може да се оказва, че не важи за таксиметрови автомобили, защо Б-27, а не настоящият Б-28? Защото по този начин всички такива, които не са таксиметрови автомобили няма да използват условието, че временно пребивават на стоянката стоейки в автомобилите, да бъде забранено и паркирането и престоя за автомобили, които не са таксиметрови. И разбира се с Д-14 да се оказва края на таксиметровата стоянка, това е Е-20 фактически знакът, зачертан за край на стоянката и маркировката с Н-14 похвално е, че общината понеже обърнахме внимание на кмета, на заместник-кметовете по транспорт и строителството и виждаме, че Н-14 вече се прилага с началото и края на начупената линия в тази маркировка пише „Такси“. Това е първият етап, за който ние молим да се вземат съответните мерки и на втори етап искаме един път и завинаги тук да стане ясно, че в хода на ново строителство и при ремонтни дейности някои стоянки временно се преустановяват, но след тяхното завършване те трябва да се възстановят в първоначалния вид, това което говорихме за първия етап, това което преди малко говорих, те трябва да станат еднакви с всички. И на трето място, ви молим да се присъедините към нашата молба, че с 50 евро вдигнаха глобата за автомобили, които се намират на таксиметрови стоянки, вместо с исканите от нас 100 евро, така както е за паркиране на автомобили на инвалидно място. Считаме, че сегашната уредба не ги плаши тези, които продължават да спират по таксиметровите стоянки и вие във вашето правомощие също така

ви умоляваме да вдигнете тарифите за вдигане от паяк на тези, които са спрели неправомерно на таксиметровите стоянки. Това е в общи линии, тъй като по въпроса сме говорили много на брой пъти в отделни разговори и в тази комисия и считам, че тук представените парламентарни групи и коалиции едва ли биха имали някакви сериозни възражения.

Г-н Виктор Чаушев – зам. кмет на Столична община: съгласен съм, че това което господин Ризов казва е доста важно. Има процес за да може това нещо да се реализира на практика, което касае проектиране, съгласуване за да може да се изпълни. Понастоящем това се прави от ОП „София проект“ и ние сме задвижили тези процедури, просто те отнемат време. Скоростта зависи много и от натовареността на Общинското предприятие, а те са изключително натоварени, тъй като горе долу всички възлагания преминават в момента през тях и те имат ограничен човешки ресурс. От тази гледна точка, може би трябва да сме малко по-търпеливи.

Г-н Никола Лютов – зам.-кмет на Столична община: Ще направя няколко добавки, без по никакъв начин да противореча на колегата Чаушев в това, което той каза. Предвид преминаването на хоризонталната маркировка и вертикалната сигнализация за изпълнение към направление „Обществено строителство“ на Столична община осъществяваме координация с колегите от Транспорт, които до момента изпълняваха тази дейност за да може това прехвърляне да се получи относително плавно. Защо започвам с това изречение? Едно от нещата, които ще се стремим да доразвием е наличието на проекти за цялата първостепенна улична мрежа и трасета на масов градски транспорт за маркиране. За да се случи това нещо, както господин Чаушев правилно каза се използва към момента същият капацитет, който се използва за проектиране на всякакви други промени в тази организация на движение. За целта и оптимизация на скоростта на изпълнение с господин Чаушев сме изградили единна стратегия за частичното преминаване на тези възлагания в посока проектиране през Закона за обществените поръчки от страна на направление „Транспорт и градска мобилност“, като сме си поставили някакви ориентировъчни срокове следващите да кажем около три месеца, казвам „да кажем“ и ориентировъчни дълбоко подчертавам, доколкото разбирате, че не можем да се ангажираме с точен срок за провеждане на една такава процедура открита. В момента, в който това се случи целият капацитет на ОП „София проект“, който към момента се занимава с проектиране и организация на движение ще бъде насочен в посока да кажем хайде не паспортизирането, но каталогизирането и изграждането на такъв каталог с проекти на цялата първостепенна улична мрежа и трасета на масовия градски транспорт, разбира се колегите ще получат и инструкция да отразяват съответните изисквания, които току що чухме от съсловна организация, така защото те да бъдат изпълнявани. Държа да отбележа, че те няма как да бъдат изпълнени наведнъж и ан блок, доколкото става въпрос за сериозни обеми, но поетапно ще бъдат изпълнявани в съответния вид.

Г-н Стойо Стоев – член на СНЦ „Съюз такси“ : Искам да допълня и молбата ми е, ако може да се сформира една комисия постоянна, в която да направим разбор на съществуващите стоянки, да видим какво е състоянието, дали можем да разкрием нови, дали част от старите, които са закрити можем да ги възстановим и с общи усилия веднъж завинаги този проблем да го оправим и молбата ми е наистина да видим дали всички ние имаме волята наистина нашите стоянки да бъдат неприкосновени от частни автомобили. Това е огромен проблем, всички го знаем, ние от бранша и вас включително сме запознали с този проблем. Много ни е важно специално нашите стоянки да бъдат чисти и да бъдат само за таксиметрови автомобили.

Г-н Виктор Чаушев – зам. кмет на Столична община: Организирали сме ежедневен контрол и имаме докладване ежедневно от заместник-директора на „Центъра за градска мобилност“ ЕАД за този контрол и мога да ви дам пример за вчера, има един, който е установен и е вдигнат паркирал на такси стоянка на ул.„Ив. Вазов“ и ул. „Г. С. Раковски“, давам го просто като пример. Контролът е ежедневен и мога да кажа, че хващаме горе долу по един поне на два дни и го вдигаме, който е установен по време на контрола, че е паркирал неправомерно. Така че, от тази гледна точка мисля, че превенция от наша страна и контрол има.

Г-н Таков: Добре, и доколкото разбирам от господин Лютов в следващите близо до три месеца трябва да имаме вече необходимия инструментариум за да се започне работа по изграждането на стари и нови стоянки.

Г-н Борис Бонев – общински съветник: преди точно две години заедно с тогавашния заместник-кмет по транспорт г-н Илиян Павлов проведохме среща с представители на таксиметровите синдикати по темата за стоянките. След тази среща колегите бяха така любезни да изпратят всъщност пълен опис на съществуващите стоянки какво е тяхното текущо състояние, както и на стоянките, които съществуват по организация на движение, но ги няма физически налични. Според този анализ, за който няма абсолютно никакво съмнение, че е претърпял само деградиране по отношение на таксиметровите стоянки от 2024 година досега става ясно, че близо 40 % от местата предвидени за таксиметрови автомобили в София са били премахнати след различни действия по строителни работи извършвани от Столична община. Молбата ми към господин Чаушев, тъй като имам ясен спомен, че и тогава преди две години основният аргумент, който се даде на заместник-кмета по транспорт господин Павлов защо не може бързо да се проектира изграждането на такси стоянки беше, че липсва капацитет в Общинското предприятие. Явно две години не са били достатъчни този капацитет въпреки повишения бюджет да се подобри, но моля да проверите дали случайно още по времето на господин Павлов не е възложено изработването на проекти за организация на движението за създаване и осигуряване на нови такси стоянки. Защото ако това е така, то две години какъвто и никакъв капацитет да има в Общинското предприятие ако беше ви приоритет щяхте да го направите моля просто да го проверите. Ако разбира се не е било възложено би следвало в

най-кратки срокове това нещо да бъде направено защото само сега говорим за две години, в които от синдикатите искат неща и то с основание, а общината просто обяснява как нямала капацитет, това не е сериозно.

Г-н Стойо Стоев – член на СНЦ „Съюз такси“ : Молбата ми е, че по принцип тази превенция, за която се говори за нашите стоянки е за през деня. Ние имаме основни проблеми и през нощта. Предимно след седем часа масово всички стоянки са с частни автомобили.

Г-н Таков: Доколкото може разбира се да бъде засилен този контрол, защото ако в часовете след работно време на зоните се случва това нещо трябва да се обърне и да се намери механизъм, по който да се санкционират тези автомобили. Колеги, преди да преминем към следващата точка, искам да направя едно уточнение в за кв. Гниляне, за което говорихме в началото на заседанието на комисията. Има от направление „Градско планиране и развитие“ писмо, което обаче ви предлагам, тъй като няма представител да включим на следващо заседание. Ще поканим г-н Любомир Георгиев да дойде да го обясни, тъй като сроковете, които виждам тук са зададени и процедурата, която трябва да се случи, съм абсолютно сигурен, че по никакъв начин няма да удовлетворят гражданите. И ако трябва да помислим за краткосрочни други мерки, които да се приложат, за да се намали рискът от инциденти по това трасе. Така че, това ще бъде за следващо заседание на комисията да го включим и да поканим г-н Любомир Георгиев.

По т. 21 от дневния ред:

Писма с вх. № СОА26-НЦ62-328/30.03.2026 г. относно предложение за актуализация на минималните и максималните цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа на територията на Столична община от СНЦ „Такси клуб – България“

Г-н Таков Знаете, че миналата година гласувахме механизъм, за да не трябва всеки път да си казваме, да обясняваме трябва или не трябва да се вдигнат цените за километър пробег и с голяма подкрепа в Столичния общински съвет беше гласуван подобен доклад. Молбата ми е господин Чаушев или господин Николов да обясните има ли необходимост, има ли критерии, които да са изпълнени за ново повишаване на минималните и максималните цени, заповядайте.

Г-н Иван Николов – директор на дирекция „Транспорт“ на Столична община Уважаеми общински съветници, уважаеми гости, ще поема тази точка като обяснение. Сега видяхме писмото, което е получено с всички цифри, които бяха дадени към него. Да, така е, има цифри, които показват както инфлацията, промяна в инфлацията така и за горивата, които виждаме и всичко в последния месец. Имаме и промяна в минималната работна заплата, но много важно нещо е когато приехме самият механизъм и точно за това изкарах и самото решение, важно

нещо, което сме определили е, че ние ще гледаме осреднената промяна в стойността за период от 12 месеца. Следващото нещо, което е възложено и на дирекция „Транспорт“, която е към направлението на господин Чаушев ще вкараме доклад точно с всички тези промени, които са настъпили за тези 12 месеца до края на месец септември 2026 г., за да може отново да се разглежда актуализацията на цената за следващата година. Нещо много важно, когато се взе и когато се прие методиката се приеха и цени – минимални и максимални цени за 2026 година, като се взе предвид, което беше извън методиката – 3,4 % на инфлацията, която е прогнозната. Това е прогнозната инфлация, която ще бъде за следващата година. Така че, тези 3,4 % което и най-голямата тежест те вече са включени и калкулирани в цената. Предлагам, ако ще се разглежда това нещо не знаем как ще се развият събитията занапред. Така е горивата могат да продължат да растат, с тях и инфлацията, може и да паднат, но по-вероятно е това да видим за да можем да направим по-добрия анализ и да бъде за определен период. Отново казвам, в самото решение сме записали, че гледаме осреднена цена за последните 12 месеца. Така че, това което ще предложим е още в месец септември 2026 г. и ще изпълним решението на Общинския съвет и ние ще вкараме предложение за актуализация по методиката, която е вкарана.

Кирил Ризов – председател на СНЦ „Съюз такси“: Напълно правилно господин Иван Николов отбеляза, че миналата година взехме предвид прогнозната инфлация и се получиха с тези 3,4 %, 18,6 % увеличение на тарифите. Разбира се, методиката беше изработена много добре и ние в бранша се съгласихме всички с нея. Колегите, които са внесли писмото имат своето основание, защото тя работи разбира се ежемесечно и закона позволява повече от един път да се актуализират при необходимост минималните и максималните тарифи, но в случая проверявайки настроението сред превозвачите тези, които са с решаващ глас за ценообразуването ние установихме, че като се има предвид умората вследствие на Закона за въвеждане на еврото в Република България, умората от многото на брой стикери миналата година 2025-та, от новите таксиметрови апарати, от многото посещения на работилници, на метеорология, на ГТП-та и т.н. може би сега не е подходящият момент и е правилно това, което каза господин Иван Николов, но с една главна забележка от страна на такси бранша по-скоро препоръка, думата „забележка“ е неправилна. С една основна препоръка към членовете на транспортната комисия, тук а именно с молба нашите тарифи да се актуализират не месец октомври, а месец септември. Това, което ние бихме казали по въпроса е, да го представим тук пред вас до края на август и когато това стане ние след като имаме един голям период от два – три месеца като минимум за да можем да претарифираме ще можем всички да сме спокойни като превозвачи, като водачи и вие като клиенти към Коледа и Нова година.

Г-н Иван Таков: Добре, приемаме и Вашите аргументи по-рано да се случи и на господин Николов разбира се, ако има настъпило такова събитие по доклада. Така че, ще разчитаме, че

при необходимост по механизма, който сме гласували и приели ще бъде внесен такъв доклад още септември месец.

По т. 7 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК66-2296/16.03.2026 г. относно осигуряване на средства за проектиране и строителството на обществен паркинг в ПИ, находящ се в ж.к. „Овча купел-I“, район „Овча купел“ СО, с вносители Иван Таков, Станислав Младенов, Николай Велчев и д-р Еньо Савов – общински съветници.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	-
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	-
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	8
	За	8
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 2 и т. 18 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК66-2035/06.03.2026 г. относно Общинска строителна програма за изграждане, реконструкция и ремонт на обекти - публична общинска собственост за 2026 г. с вносител Никола Лютов – зам. – кмет на Столична община.

Писма с вх. № СОА24-ТД26-14631/2/18.02.2026 г. относно необходимост от предвиждане на средства и вземане на решение за извършване на ремонт на пътните платна и трамвайното трасе в участъците на дилатационните фуги, оказващи влияние върху подземен гараж „Витоша“, находящ се на бул. „Витоша“ № 91 от „Център за градска мобилност“ ЕАД.

Г-н Иван Таков: Знаете, че имаме такова решение на Общинския съвет. Възложили сме на „ЦГМ“ ЕАД да ремонтира гараж „Витоша“, но това не може да се случи докато не е ремонтирано трасето на бул. „Витоша“, най-вече трамвайното трасе. Така че, моята молба, разбира се ще чуем и господин Лютов, в случая това искане от „Центъра за градска мобилност“ ЕАД, което е подплатено с решение на Общинския съвет за извършването на този ремонт да бъде включено в тази програма за да може „Центъра за градска мобилност“ ЕАД да започне ремонта на самия гараж, тъй като иначе доколкото разбирам от тяхното писмо той ще трябва да бъде затворен.

Г-н Никола Лютов – зам.-кмет на Столична община: разрешете да започна отзад напред с писмото свързано с гаража. Комисия с представители на направление „Обществено строителство“ в началото на годината в края на месец януари 2026 г. извърши оглед на място и състави Констативен протокол за състоянието на строежа, като казвам строежа имам предвид приключването на гаранционния срок на обект „Рехабилитация на бул. „Витоша“ от ул. „Гургулят“ до ул. „Бяла черква“, което всъщност касае въпросния участък. Възложени са на фирмата изпълнител всички дейности по отстраняване на констатираните дефекти в срок от 90 календарни дни и разбира се при наличие на благоприятни атмосферни условия не по-късно обаче от края на месец май 2026 г. Към момента, ако не се лъжа вече е започнало изпълнение по част от възложените дейности и очакваме те да приключат в срок предвид това, че им остава повече от месец, но и месец май очакваме хубаво време по всичко изглежда. Смятам, че без включването в строителната програма заради гаранционният характер, по който ще бъдат отстранени съответните забележки според комисията, която направи оглед на място би следвало да очакваме положителен резултат по отношение на компрометираните настилки над гаража. Иначе по отношение на първата точка на основание Наредбата за изграждане на елементите на техническата структура и Зелената система и гаранциите при строителство на територията на общината представяме на Вашето внимание общинската строителна програма за изграждане, реконструкция и ремонт на обекти публична общинска собственост за годината. Строителната програма знаете, че съдържа всички инвестиционни намерения, както на направление „Обществено строителство“ в това число всички районни администрации, „Софийска вода“ ЕАД, и т.н. експлоатационни дружества предоставен ви е линк с карта, на която са нанесени обектите. Считаме, че с оглед наближаването на

строителния сезон е хубаво всички звена на Столична община и обществеността да са запознати с първоначалните инвестиционни намерения за остатъка от годината, както на общината, така и на всички експлоатационни дружества за максимална информация и за подобряване възможност за координация между работата по обектите.

Г-н Таков: да чуем и „Центъра за градска мобилност“ по първата част от въпроса, с което да приключим точка 18.

Г-жа Румяна Милова – изпълнителен директор на „Център за градска мобилност“ ЕАД: Вие сте запознати с казуса, тъй като ние сме входирали три писма досега на тази тема. Предоставили сме на господин Терзиев и на господин Лютов становището доклада на експерти, на които възложихме от УАСГ конструктивно обследване и оценка на стоманобетонната конструкция. Да имахме и среща с господин Лютов. Запознати сме с това, което те са предприели. Ние не сме експерти строители, но ми прави впечатление, че в Констативния протокол не се споменава въобще делоктационна фуга, което експертите изрично са посочили в доклада, че крайно належащо е да бъде извършен ремонт на пътните платна и трамвайното трасе в участъците на делоктационните фуги. Днес /27.04.2026 г./ изпратих служели да проверят какво е направено. Да вижда се, че отгоре е запушена една фуга, която има процеп на асфалта, но надолу направено ли е нещо нямаме представа. Подаваме сигнал дано наистина това, което е предприето да свърши работа. Искам да ви уведомя, че ние ще следим след дъждове какво се случва особено след като изтече срока 30 май 2026 г. и ако продължават течовете молбата ми ще бъде да бъде включен в тази програма за ремонт, защото ние не можем да предлагаме на клиентите такава услуга. Снимките са потресаващи, даже се чудя как все още гражданите искат да го ползват и не на последно място се притесняваме, че може да има някакви последствия за колите, за хората, така че може да се наложи да го затворим за обществено ползване, но ще ви уведомим за това, ако се стигне дотам.

Г-н Таков:. Господин Лютов, много е важно тук да ни уверите наистина, че това което правите ще свърши работа и ще спре тези течове, за да може да се направи ремонт, а не след това да правим ремонт на ремонта.

Г-н Лютов: Комисията, която е огледала обекта счита, че това са правилните предпоставки, които трябва да бъдат налични, за да може да се ремонтира гаража след това успешно. Истината е, че никой не може да каже дали след приключването на тези дейности на 100 % няма да имаме рецидивиращ теч и в този ред на мисли абсолютно подкрепям последните изречения от страна на колегите от „ЦГМ“ ЕАД разбира се, ние също зорко ще съблюдаваме, ще запознаваме и комисията и колегите от „ЦГМ“ ЕАД с протоколите за приетата извършена работа, разбира се по гаранционния ремонт и ако такова нещо рецидивира съвсем естествено Столична община ще предприеме всички необходими мерки, за да отстрани

компрометираните участъци в настилката и да може на свой ред да бъде ремонтиран гаража под съответното съоръжение така че, без съмнение, но считаме, че това е удачното място, от което да започнем.

Г-н Андрей Зографски: Може ли малко пояснение господин Лютов какво е възложено и на кого е възложено по отношение ремонт на бул. „Витоша“, още ли е в гаранция като инженерно съоръжение 10 години или не е, тоест гаранционен ремонт ли имаме там? Възможен ли е гаранционен ремонт на нещо, което не е било възложено в проекта 2015 – 2016 година? Защото изрично там нямаше хидроизолация на моста да се прави по-спомен, но може да греша. И реално погледнато всъщност строителството е екзактна наука инженерство е, така че със сигурност един проект би трябвало да може със сигурност да гарантира дали ще се отстранят течовете или не, иначе защо се възлага нещо, ако не знаем резултатът дали изобщо ще ни помогне в крайната цел, а именно да предпазим гаража от течове, за да може след това и конструктивно „ЦГМ“ ЕАД да го ремонтира. И още един въпрос към колегите от „ЦГМ“ ЕАД пишете в писмото за някакво КСС, колко излиза това КСС от ваша страна за да ремонтирате изцяло паркинга и какъв е бизнес моделът, в който след колко години ще се възвърне тази инвестиция?

Г-н Борис Бонев: искам да обърна внимание, ако не е предвидено при извършването на ремонт на трамвайното трасе над гараж „Витоша“ обхвата на този ремонт да бъде и със стрелките към бул. „България“, тъй като там състоянието на трамвайното трасе е изключително тежко и би било доста безотговорно, ако се правят някакви частични кръпки, а на три метра встрани не се направи ремонт, освен че има дупки на автомобилното платно за движението на автомобилите, тряскането от трамваите при преминаване, а там преминават нови трамваи е наистина шокиращо и всичко се тресе, така че моля да предвидите в обхвата на бъдещ ремонт и тази отсечка да се включи, както и ви обръщам внимание, че има сериозно пропадане на трамвайния релсов път от естакадата към насипа в рамките на трасето по бул. „България“, ако може и там да се обърне внимание, тъй като това трасе е едва на десет години и би било доста проблемно и скандално, ако вече е в толкова лошо техническо състояние в някои негови участъци.

Г-н Ивайло Йонков: Имам само един въпрос, който ме интересува като прочетох целият доклад, дали е политическо или стратегическо решението, толкова много ремонти да се струпват само в три района, които са „Панчарево“, „Младост“ и „Илинден“, защото много ясно и подробно е описано какви са там ремонтите, точно откъде докъде. Пределно ясно и точно е какво се коментира там. Това ли е стратегията на общината тези три района в момента така да кажем, че са стратегически приоритет или има някаква друга политическа причина?

Г-н Прошко Прошков: Уважаеми господин Лютов, разбира се ще подкрепим докладът, той е ежегоден редови доклад. Казвам го като човек, който претендира за навремето авторство върху идеята въобще да съгласуваме експлоатационните дружества много години назад, тъй като имаше разминавания и непрекъснато двойна работа са случваше. Така че, този доклад санира именно този проблем, съгласуването между експлоатационни дружества и Столична община с всичките й подразделения. В тази връзка трябва да кажа, че не е към Вас критика, а в годините назад таблицата, в която се очертаваше как се случват нещата беше по райони, срещу всеки район стояха съответните експлоатационни дружества или община и стояха сроковете. Впоследствие ние самите променихме, не бях особено съгласен с това пак по райони, но в табличен вид подобен на вашия, който сте посочил в случая. Картата е много хубав ъпдейт на нещата, обаче за жалост има някакъв проблем, чух и от другите колеги, не можем да стигнем до нея. Има някакъв въпрос на разрешителен режим. Ако може да се оправи линка и да го погледнем, защото това е много удобно да получим поглед отгоре. И една само препоръка, подкрепям доклада, но в случая сроковете в миналото сме ги давали като диапазони поне по месеци, ако не като дати да кажем юни – септември, септември – ноември, март – юни за съответни измисля обекти. Целта беше даже съм предлагал не се е случило, но можем да помислите и Вие заедно с колегата Гойчев, въпрос на доста базов софтуер би било общината да получава червен флаг, там където има изоставяне или не на съответни дружества, защото въпреки, че наредбата не позволява санкции преки е добре да ги дисциплинираме и когато се поемат ангажименти, с които ангажименти общината се съобразява във връзка със своите инвестиционни намерения да не се получава сериозно разминаване с някое друго експлоатационно дружество, защото в момента тук общо взето срокът е посочен, че е в календарната година, но ние нямаме яснота и е въпрос на Вас да дисциплинирате администрацията да следи този въпрос. И може би този формат на таблица или с графика трябва да го помислим, като цяло се присъединявам към казаното и за паркинга там всъщност ремонт трудно ще стане и няма да има смисъл ще хвърлим само пари, ако наистина отгоре не гарантираме, че няма да вали.

Г-н Лютов: Започвам от казаното от колегата Зографски, по отношение на това колко екзактно можем да гарантираме дали ще тече или няма да тече паркинга и кое как е проектирано. Обръщам отново внимание изрично, че това не е проект, който е изготвен след обследване така защото да санира възможността да тече в паркинга, това е възлагане което се е случило по гаранционна линия към обект, който има собствен проект изпълнен назад във времето и е с приключващ такъв гаранционен срок, така че той така или иначе трябва да бъде изпълнен. Становището, на комисията, която гледа на място обекта е, че вероятно според колегите след изпълнение на така възложените дейности да нямаме течове в гаража. Ако такива течове са налични разбира се ще бъдат взети съответните действия и в никакъв случай не следва

паркинга да се ремонтира преди да сме сигурни, че както се казва от него не тече, тоест в него не тече. Така че без съмнение, не споря с Вас под никаква форма, напротив присъединявам се и просто казвам, че според мен е разумно общината да оптимизира разходите си като се опита да отстрани насъщния проблем на първо място през изтичащия така или иначе гаранционен срок на един обект. По отношение на въпроса на господин Зографски, изпълнители са „Трансремонт строй“ и „Пътища и съоръжения“ АД. По отношение на това какво точно е възложено имате прикачено описание заедно със снимки какво точно е възложено, ако има някакви допълнителни въпроси по тях разбира се можем да ги изчистим. По отношение на казаното от господин Йонков, не мога да кажа къде е инвестиционният фокус на експлоатационните дружества, предполагам, че инвестиционният фокус на районните администрация е в съответните районни администрации. По отношение на инвестиционния фокус на Столична община направление „Обществено строителство“ категорично не съм съгласен, че могат да бъдат откроени три по-специални района. Политическият приоритет на направление „Обществено строителство“ ведно с този от цялата кампания на господин Терзиев е за приоритетно развитие на Северна София и с пропорционални инвестиции в северната част на града и считам, че инвестиционната програма, както и строителната програма, която виждате в момента по-скоро го отразява. По отношение на казаното от господин Прошков, категорично съм отворен да мислим за всякакви варианти, които ще направят по-полезно визуализирането на строителната програма, нейното проследяване, аз съм с усещане, че това е един изключително важен тур за да можем да работим съвместно с всички останали възложители и изпълнители и да не се получава двойната работа, за която господин Прошков каза. По отношение на линка току що и други колеги индикираха ще помоля колегите в експедитивен порядък да ви бъде изпратен на всички, така че да може да достъпите картата или поне да имате разрешително, за да достъпите, разбира се. Не съм пропуснал да отговоря на господин Бонев, счетох, че отговорът е намерен в това, което казах към господин Зографски. Ако се наложи да се проектира допълнително нещо – да, разбира се ще обсъждаме обхватът на това проектиране, защото отговаря на всички инфраструктурни нужди на обекта. Естествено, че няма да се занимаваме само с това дали настилките са компрометирани или не са и как да бъдат рехабилитирани, разбира се ще погледнем по-цялостно на обекта, на който така или иначе работим.

Г-жа Милова: Действително сме записали в едно от писмата, че инвестиционната дейност на дружеството продължава с изработка на Идеен проект и КСС. В момента сме на етап изготвяне на задания за обявяване на обществена поръчка. Така че, не мога да дам някаква цифра. И предвид това, че постоянно цените растат не знам дали сега е най-удачният момент да се прави това, дано да има резултат ремонта. Имаме предвид и лошото ни финансово състояние при

положение, че на транспортните дружества дължим толкова пари, не искаме предварително да харчим някакви пари.

Г-н Таков: Госпожо Милова, по-скоро въпроса беше Вие сте изготвили КСС преди да направите възлагането?

Г-жа Милова: Задание е в момента.

Г-н Зографски: Господин Лютов, може би е моя грешката, но не съм получил това писмо, моля да направим едно копие за да го разгледам. Радостно е, че се вземат мерки преди да изтече гаранционния срок. Боя се, че обхватът на проекта точно по отношение на моста фугите и дълбочинно саниране на хидроизолацията не беше в обхвата на проекта, сега ще го разгледам и ще можем по-екзактно да отговорим, но със сигурност стрелките на трамваите бяха и те със сигурност се разпаднаха на втората година след този ремонт. Знаете колко интензивно преминават трамваи там. Да, ето даже пукнатини и вие сте го идентифицирали това и казвате да се преасфалтира целият участък. Проблемът е, че когато няма добра виброизолация се получава ремонт на бул. „Янко Сакъзов“ където паветата удрят пешеходците по челото, защото няма какво да ги стабилизира. Още един успешен проект.

По отношение на КСС. Въпросът е следният, госпожо Милова Вие казвате имаме готов Идеен проект, нали така? Нямате. Мислите да обявите търг? Не знам на база на какво ще го обявявате този търг, но въпроса е следният. Особено защото сте в тежко финансово състояние за това ясно и гласно поисках от вас финансов анализ. Мислим, че това ще глътне „х“ милиона евро, годишните приходи са толкова, ако инвестираме тези пари инвестицията ще се възвърне в следващите 13 години например. Защото когато става въпрос за инвестиция от няколко милиона евро не можем да си правите каквото искате. Вие нямате позволение от Общинския съвет за този търг. Никой не го е разрешил, никой не е одобрил този обект, да не говорим, че е рисково. Първо седнете и намерете общ език с господин Лютов, защото той сега ще възложи едно нещо, то няма да отстрани проблема, говоря с 99 % вероятност, няма да отстрани проблема, вие паралелно ще работите за скъп ремонт на паркинг, който няма да има покрив отгоре, реално погледнато. За това не е органът това. Знаете Общинският съвет не може да възложи на Лютов „Направи ремонт на хидроизолацията“, за това има процеси, които се случват само в администрацията на Столична община. Съжалявам да го кажа, и нещата около район „Нови Искър“, с които се мъчим всяко заседание пак не зависят от Общинския съвет, за това има администрация, с която трябва да се работи.

Г-н Лютов: Мисля, че ясно установихме каква е последователността, която ще бъде следвана. Първо се извършва гаранционното възлагане. Ако гаранционното възлагане не доведе до нужния резултат естествено ще бъдат взети мерки, така защото да бъде подсигурена липсата

на течове в паркинга и чак тогава паркинга да може да бъде ремонтиран. Иначе разбирам господин Зографски, част от нещата, които казвате, но съм сигурен, че не искате да възложим нещо в гаранционен обект и по този начин да загубим възможността да се възползваме от това да бъдат отстранени „х“ на брой други неща в гаранция, защото е паднала гаранцията. Не споря с това как е извършено особено по един обект, който е ясно, че не съм бил ангажиран с него. Това, което искам да кажа е, че за общината е най-оптимално финансово, оперативно и по всякакъв начин, първо при един обект, който така или иначе му изтича гаранционния срок да се възползва от това да извърши всичко, което е в гаранционния обхват като дейности и ако това не доведе до съответния резултат разбира се те ще бъдат надградени, но ако доведе общината ще е избегнала една възможност, която иначе щеше да финансира отделно. Всяка намеса иначе в рамките на този обект в момента би довело до това да не можем да се възползваме от този изтичащ гаранционен срок и според мен това не е оптимално. От тази гледна точка мисля, че последователността, която току що резюмирах като действия би било някакъв рационален план за работа и считам, че няма да доведе по никакъв начин до прахосване на общински средства, а по-скоро имаме възможност както се казва да спестим такива.

Г-н Ставрев: Колеги, в доклада има една карта, която действително не може да се копира, пробвах няколко пъти, но накрая набрах адреса. Всъщност картата е достъпна за всички, които си ползват имейла към sofia.bg. Първо, да кажа че тази карта е налична и има доста данни в нея, така че Столична община или трябва да я отвори публично за всички, или вие да си влизате с профилите към Sofia.bg. Преценете, защото картата е доста смислена според мен, има доста информация.

След приключване на дебата членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада СОА26-ВК66-2035/06.03.2026 г. с предложения проект за решение, както следва:

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

13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	11
	За	10
	Против	няма
	Въздържали се	1

По т. 1 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА21-ВК66-8087/171/02.02.2026 г. относно приемане на актуализиран План за действие за устойчива енергия и климат на Столична община 2021-2030 г., включващ Програма за енергийна ефективност и Дългосрочна програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и биогорива (ПДУЕК).с вносител Васил Терзиев – кмет на Столична община.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	-
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	10
	За	10
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 3 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ДИ09-431/1/17.04.2026 г. относно промяна на отправна и крайна спирка по маршрут на автобусна линия Кюстендил – София – Кюстендил съгласно чл. 15, ал. 1 от Наредба 2 за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми за осъществяване на обществен превоз на пътници с автобуси, с вносител Виктор Чаушев – зам.-кмет на Столична община

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	-
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	10
	За	10
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 4 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК08-6058/22.04.2026 г. относно оптимизация на трамвайната мрежа на територията на Столична община чрез промяна на съществуващи, разкриване на нови и закриване на линии с цел подобряване на транспортното обслужване., с вносители Виктор Чаушев – зам.-кмет на Столична община, Гергин Борисов, Симеон Ставрев и Димитър Петров – общински съветници.

Г-н Иван Таков: Колеги, преди да дам думата заместник-кмета ни представи този и следващия доклад. Разбира се, понеже са свързани нещата вие си спомняте, че Столичния общинският съвет преди Нова година /2026 г./ гласува доклад, с който възложи на кмета Терзиев да проведе преговор с банки за осигуряване на финансиране за част от наземните транспортни средства, които гласувахме в началото на мандата, които бяха на стойност над 1 млрд. лева тогава. Така че, понеже са свързани нещата ще помоля след като и вие си зададете вашите въпроси, тъй като срока беше януари месец /2026 г./ да ни се върне обратно информация докъде са стигнали разговорите по финансирането заместник-кмета да ни информира, наближава месец май докъде сме и какво се случва, знаете ,че вече са проведени не малко процедури, по някои от тях има избрани изпълнители, а срока за плащане поне на аванс по тези договори е 10 месеца от избирането на изпълнител.

Г-н Борис Бонев: Ще говоря по две неща. Първото е по общата тема нещо, което и Вие господин Таков намекнахте, а именно как всъщност се осигурява финансиране за закупуването на всички превозни средства, които следва да бъдат закупени по предложената и одобрена от Общинския съвет Програма за модернизация на градския транспорт. За мен остава напълно необяснимо как е възможно толкова месеци след приемането на тази програма все още когато говорим за източниците на финансиране основния такъв, а именно вземането на кредит, за което също има санкция на Общинския съвет да не се предприемат абсолютно никакви действия в тази посока най-вече защото и господин Чаушев и господин Терзиев добре знаят, че нито една оперативна програма, нито един План за възстановяване или друг финансиращ механизъм извън заем няма как да им осигури всички необходими средства за цялостната модернизация на градския транспорт и още от самото начало, когато сме водили този разговор винаги сме говорили за микс от източници на финансиране. Заемни средства, европейски програми и други източници на финансиране. Срамота е, че по единствения механизъм, по който вие имате пълна свобода за действие, контрол и най-важното осигурена политическа подкрепа всъщност не се предприемат никакви действия. Обръщам внимание на следното в своя публикация преди два месеца господин Терзиев категорично заявява, че с неприемането на докладите се саботира възможността за кандидатстване за средства в размер на 140 млн. евро по Оперативна програма „Околна среда“. Понеже не съм човек, който обича да работи с внушения и без аргументи направих това, което всеки би следвало да направи в такава ситуация. Изпратих официално искане до Министерството на околната среда и водите, в което да попитам дали е имало такива средства, дали има отворена програма и мярка за кандидатстване, дали има 140 милиона евро и други подобни. В свой отговор Министерството на околната среда и водите към Заявление за достъп до обществена информация от 11 март 2026 г. от мое име става ясно, че няма обявени процедури с предмет „Предоставяне на финансиране за закупуването на тролейбуси и електробуси“. Не само това, информацията е,

че всички средства по направление „Въздух“ откъдето всъщност могат да бъдат взети пари за закупуване на автобуси и електробуси и тролейбуси всъщност са вече заделени по съществуващи мерки. Не само това, министерството казват, че изключително трудно биха могли да бъдат предоговорени тези програми имайки предвид, че те вече са към края на своето изпълнение, така или иначе. Това е по отношение на финансирането, ерго изказаното от господин Терзиев и написаното е абсолютна лъжа. В тази връзка моля в последващата комуникация от страна на Столична община да не бъдете административна версия на „ПИК“, а да боравите с числа, факти и ясно да заявите, че 140 милиона евро по Оперативна програма „Околна среда“ няма, не сте ги договаряли и няма как вземането на решение по такъв доклад да е ключовото да има или да няма подобен тип финансиране. Това е по отношение на финансирането. Сега конкретно за доклада за трамвайния транспорт. Тук си позволявам за първи път буквално, за първи път откакто съм общински съветник вече седма година да кажа ясно, че имам много силен личен мотив, да се възпротивя на едно от дадените предложения в доклада за реорганизация на трамвайния транспорт. Аз съм човек, който ежедневно ползва трамвайна линия № 18, както за да стигна до работа в общината, така и до офиса на „Спаси София“, ежедневно. Аз съм от хората, които дори когато преди трамвай №18 идват трамвай с №№ 10, 12 или 15 избягвам да се качвам в тях и чакам новия нископодов климатизиран, удобен трамвай по линия № 18. Това, което вие предлагате да се направи не само за мен, но и за още десетки хиляди души от район „Лозенец“ и не само, които ползват трамвайна линия № 18 с връзка удобна и бърза между район „Лозенец“, бул. „Мария Луиза“ и цялата зона около бул. „Мария Луиза“, която доказано представлява и генерира повече интерес и пътникопоток отколкото зоната около бул. „Христо Ботев“ е всъщност да им намалите обслужването от 11 трамвая на час в час пик на 4, близо три пъти намаляване на обслужването за тези от нас, които искаме от район „Лозенец“ да отидем към бул. „Мария Луиза“ и зоната около бул. „Мария Луиза“, три пъти намаляване на услугата. Това за мен и за моите съквартлци от „Лозенец“ е абсолютно недопустимо. Докладът в цялост като изключим линия № 18 всъщност предлага много смислени промени. Предлага много промени върху, които и „Спаси София“ е работила и предлагала през годините, включително концептуални неща като тактов график, много по-често движение в основни коридори и след това равномерно разпределение в краищата по линиите, но не може тези реорганизации да се правят по начин, по който по толкова силен начин са ощетени толкова хора. Според докладите от ЕСЕТ поне последните, с които разполагаме трамвайна линия № 18 е третата най-натоварена трамвайна линия след линии № 5 и № 27, третата и шестата най-натоварена линия на градския транспорт изобщо. Разбирам аргумента, че се пускат нови линии, които препокриват част от обслужването, но може би за да е пределно ясно връзката, която се губи или по-скоро чието обслужване се нарушава значително е връзката район „Лозенец“ – зоната около бул. „Мария Луиза“. Това е търсена

важна връзка. И последно, след като в продължение на много години Столична община категорично отказва да разгледа предложението на „Спаси София“ за възстановяване на трамвайното движение по бул. „Александър Стамболийски“ между площад „Възраждане“ и площад „Света Неделя“, което да осигури така необходимия байпас на ул. „Алабин“, след като Столична община отказва в продължение на години да разгледа предложението на „Спаси София“ за ремонт на ул. „Екзарх Йосиф“ от бул. „Мария Луиза“ до бул. „Христо Ботев“ и добавянето на трета релса за осигуряването на движение на трамваи, които са с широчина 1009 милиметра в този участък отново като цел байпас на ул. „Алабин“ с вашето предложение сега Вие ще направите така, че през ул. „Алабин“ да преминават в час пик 51 трамвая на час. На практика почти целия трамваен транспорт на София ще зависи от една малка тясна улица. Какво става, ако там нещо се случи? Целият трамваен транспорт ли угасва в града? Това е недалновидно преди да сте изградили байпас най-малкото където да могат да бъдат пренасочвани тези линии всички милиарди, които пускате за движение на трамвайната мрежа. И отделно и последно изпратил съм в петък още писмо с конкретно предложение, ако отхвърлите предложението да отпадне закриването на линия № 18 съм изпратил писмо с конкретно предложение по какъв начин да бъдат оптимизирани линиите, които вие предлагате, както и да се предложи нова линия № 14 на по-малък интервал, с което всъщност да се запази обслужването в направление район „Лозенец“ – бул. „Мария Луиза“, но и да се запазят всички други добри предложения, които вие сте дали във вашия доклад, които отново казвам не са никак малко, посоката е изключително вярна, но няма как заради тези добри предложения да се допусне и едно, което е категорично много лошо.

Г-н Таков: Благодаря, господин Бонев, да както казахте много смислени предложения, но въпреки всичко не сте направили нито едно обществено обсъждане така, че моята молба е да имате готовност, след като започнат промените да поемете недоволните граждани, които ще дойдат в Постоянната комисията по транспорт и пътна безопасност, защото това е неминуемо, а господин Бонев вие какво искате да кажете, че кметът и заместник-кмета са подвели гражданите ли с 140 милиона?

Г-н Бонев: Да и потвърждението е от МОСВ.

Г-н Таков: Не бих допуснал такова нещо, но след като казвате ви вярвам на Вас, заповядайте господин Младенов.

Г-н Драгомир Младенов: Благодаря Ви, господин председател. Всъщност гневните граждани са вече в залата, тъй като господин Бонев се оплаква като потребител на услугата от горната страна от кв. „Лозенец“, а те се оплакват като потребители на услугата от гледна точка на кв. „Орландовци“. В този доклад и със закриването на трамвайна линия № 18 първо виждам един проблем общо в цяло, както вие вече засегнахте. Когато искаш да закриеш третата най-

натоварена линия не е лошо да попиташ районните кметове и след това да направиш обществени обсъждания. В приложенията виждам само две точки – схема на променените линии и проект за решение. Тук за късмет даже е районният кмет на „Сердика“, на който можем да вземем мнението какво смята за това да се премахне линия № 18 и съм сигурен какво ще му е мнението. Това е едното нещо. Второто нещо е, че не мога да разбера господин Чаушев как предлагате закриване на трамвайна линия, в която половината от трасето вие в собствения си доклад казвате, че ще бъде обслужван само от кв. „Орландовци“ и бул. „Витоша“, а останалата част няма нищо, което да поеме този трафик, това го казвате в доклада си. Какво става с отсечката от завоя на бул. „Витоша“ до кв. „Лозенец“, така пише в доклада ви. Като цяло съм за отлагане на тази точка най-малкото за да се направят обществени обсъждания поне за точка 6, и съответно да се говори с районните кметове, защото те имат какво да кажат.

Г-н Таков: Мисля, че имаме достатъчно аргументи да не закриваме линия № 18. Няма смисъл да се закрива явно линия № 18.

Г-н Андрей Заграфски: Благодаря и аз бих искал първо да похваля по няколко компоненти този доклад. Хубаво е, че се прави опит да се осигури регулярно т.нар. актове движение, тоест през някакъв определен интервал от време да има осигурен трамвай по тези основни маршрути, най-много ул. „Граф Игнатиев“, бул. „Стамболийски“, бул. „Борис III“, бул. „Мария Луиза“, бул. „Христо Ботев“ и т.н., бул. „България“, всичко това е добро. Въпросът е обаче, че за част от тях ние нямаме трасета. В проект от 2018 година за обособяване на бул. „Ал. Стамболийски“ и изграждане на острови и отделяне на трамвайното трасе, защото тук в схемата се казва на всеки две минути в посока ще има трамвай, това е доста сериозно натоварване 31 единици за час в посока. Няма как да се осигури това регулярно движение, на който и да е коридор, ако тези трамвайни коридори не бъдат отделени от останалия трафик. Готови проекти за такива неща има за следните отсечки: за бул. „Черни връх“ от бул. „Витоша“ до бул. „Никола Вапцаров“, има по бул. „Ал. Стамболийски“ от бул. „Константин Величков“ до площад „Възраждане“. Има за бул. „Дондуков“, бул. „Янко Сакъзов“ и бул. „Мадрид“ целия коридор, от „Младежки театър“ до гара „Подуяне“ да бъде отделен и трамваите да могат да се движат с нормална скорост и много по-безопасно. За бул. „Шипченски проход“ имаше идейна разработка не знам докъде е стигнала, но там е може би най-опасната спирка на ул. „Жендов“ през три ленти изсипва пътниците на пътното платно. Без тези коридори това е само едно пожелание и ще видим резултатите веднага. Притесняват ме 51 трамвая в посока на ул. „Алабин“. Тук трябва да се търси затваряне за колите на тази улица, ако искаме това да функционира нормално, защото трамваите излизайки от ул. „Алабин“ на площад „Македония“ вървят в три различни посоки, следователно трябва всички да изчакват собствената си фаза. Трамвай на една минута е много сериозно даже за градове като Прага и не случайно те имат такива приоритизации. Ние нямаме нищо подобно, тоест този доклад, ако не бъде съпътстван

с инфраструктурни мерки няма да доведе до желаните резултати. Ще имаме трамваи, които се движат с доста сериозни закъснения за съжаление. За трамвай № 18 част от аргументите ще препотвърдя, не знам защо бихме махнали третата най-използвана линия в този град. Тя със сигурност не е равномерно натоварена, но със сигурност преминава през почти изцяло ремонтирани трамвайни трасета и не случайно за това се движат по нея освен, че е натоварена и тази връзка конкретно не се замества с нито една друга. Коридорът „Графа“ – „Мария Луиза“ и обратно не се замества с друга линия освен с № 12, която и в момента я има и обслужването е хем на по-рядко, хем са стари трамваи. Новата линия № 17 ми се струва доста добра като възможност аз ще я ползвам, но тя не е заместник за № 18, защото „Графа“ е най-натовареният коридор по линия № 18, всички данни на системата показват това. Така че, ви призовавам, ако трябва да се направи някакво разместване, аз веднага ви казвам още една причина защо № 18 трябва да се върне, защото четворката по бул. „Христо Ботев“ е доста търсена дестинация и Вие за да компенсирате натоварването кв. „Орландовци“ – бул. „Мария Луиза“ слагате четворката по бул. „Мария Луиза“ вместо по бул. „Христо Ботев“, а тя е по-добре да остане през бул. „Христо Ботев, защото така кв. „Орландовци“ във всички три посоки ще има реално връзки и по бул. „Мария Луиза“ и по бул. „Христо Ботев“ и към ул. „Граф Игнатиев“. Така че, ще имат повече опции за пътуване чисто от този северен клон на кв. „Орландовци“, като цяла тази доста мащабна промяна наистина не е дискутирана с никого, поканихте ни на среща сега този петък /24.04.2026 г./ факт, оценявам го, аз съм бил на една за това само за нея мога да говоря, за другите могат другите да го кажат евентуално, ако искат. Осмицата може да се съкрати, ако се прецени, че № 18 и № 8 са твърде голямо натоварване за ул. „Граф Игнатиев“, тоест № 8 да се върне на Съдебната палата, както си е до момента, но аз виждам и проблеми със бул. „Ал. Стамболийски“. Ако не се отдели коридор за градски транспорт там трамваите ще се движат в перманентно закъснение, както е и в момента. Да не говорим за фактора „Пътна безопасност“. Така че, моля господин заместник-кмета да подкрепи също оставянето на № 18 и свързаното с нея оставане на № 4 в маршрута, който е в момента по бул. „Христо Ботев“ и евентуално, ако се прецени за твърде натоварен ул. „Граф Игнатиев“ № 8 да остане до Съдебната палата.

Г-жа Цветана Петрова: Жител на кв. „Орландовци“ от почти 20 години и съответно ползвам въпросната трамвайна линия № 18 както и другите, които са с мен и представляваме в общи линии мнението на една сериозна част от квартала, които когато разбраха през социалните мрежи за готвените промени доста бурно реагираха бих казала, тъй като за голяма част от нас тази линия точно е много водеща, тъй като е близо до нашия квартал, и съответно ни дава възможност да се предвиждаме до работа в тази част на града има много ученици, които учат в тези училища в 6-то, в 7-мо, в Строителният техникум също. Днес ми казаха, че от кв. „Бенковски“ има ученици, които учат в Строителният техникум и използват № 18 с едно

прекачване, а сега си представям един час пътуване за 3 километра, което е безумно в 21 век. Другото, в обратната посока не знам дали е съобразена тази идея за премахване на линията, че всъщност има много хора в тази част на града, които се придвижват с този трамвай без да се налага да правят прекачване към гробищата и една голяма част от тях са възрастни, за които е голямо усилие да се прекачват от трамвай на трамвай и съответно това би ги затруднило и може би объркало също така, да не говорим, че това създава нуждата тези хора, които закупуват карта само за една линия сега трябва да купуват карта за две линии, ако се приеме това, което беше предложено, което в условията на инфлация тази година особено ми се струва доста недообмислено от гледна точка на финансовото състояние влошаващо се на гражданите. Така че, разгледах и другите промени, които са из целия град, тъй като в общи линии имам наблюдение над мрежата, ползвала съм я почти 40 години съзнателни. Мисля, че е добре когато се прави такова нещо да се подлага на по-дълго време обсъждане особено да имаме възможност ние гражданите да се изкажем, тъй като доста от нещата ни касаят и съответно е добре, когато се правят промени по трамвайната мрежа да се вземат предвид и съответно другите налични транспорти, които са възможни за гражданите. Давам пример, например в северна София знаем много добре, може би и не знам дали всички знаете достатъчно добре, но имаме проблем с честотата, със свързаността и с разнообразието на транспорт, съответно всяка такава промяна би трябвало да се разглежда заедно с всички останали налични транспорти и да се преценява дали не е необходимо да се направи някъде другаде такава промяна. Така че, моля да се продължи да се обсъжда темата и съответно да си запазим тази линия най-вече, но и като цяло допълнително обсъждане да има на линиите.

Г-н Момчил Даскалов – кмет на район „Сердика‘ на Столична община: Искам да кажа наистина, че съм съгласен с гражданите на кв. „Орландовци“, че се притесняват от тези промени и препоръката ми е наистина да ги обсъждаме малко по-рано, да знаем когато се случват и когато се планират подобни неща. Вярвам и, че със следващия доклад, в който са предвидени много интересни решения свързани с електробусите ще има доста подобрения за квартала. Факт е, че линия № 18 се маха и отчасти я заменя линия № 17, но наистина остава проблема, който визираха и колегите за връзката между площад „Света Неделя“ и район „Лозенец“ надолу.

Г-н Гергин Борисов: Чухме от жител на район „Лозенец“, чухме от жители на кв. „Орландовци“, чухме от районен кмет ще помоля да се обединим наистина около предложението точката, която касае закриването на трамвай № 18, тоест точка III да отпадне от проекта за решение и предлагам в такъв случай № 8 да се съкрати до Съдебна палата и оттам нататък вече дирекция „Транспорт“ на Столична община да напасне тактовете така, че да могат да се запазят. Отделно имаме и алтернативно предложение, което може да запази тактовете, което е № 18 остава в сегашния си вид, трамвай № 4 остава в сегашния си вид,

трамвай № 8, тоест раздел I, точка 3 от проекта за решение се премахва, раздел III касаещ закриването на линия № 18 се премахва и раздел II, точка 2 касаеща новата трамвайна линия № 17 се изменя по следния начин:

„Дава съгласие не по-късно от 1 септември 2026 година да се разкрие трамвайна линия № 17, както следва маршрут: от „Манастирски ливади – Запад“ – бул.“България“, бул. „Витоша“, бул. „Ген. Скобелев“ – бул. „Христо Ботев“ – ул. „Алабин“ – бул. „Витоша“ – бул. „Княгиня Мария Луиза“ – надлез „Надежда“. От надлез „Надежда“, бул. „Княгиня Мария Луиза“ – бул. „Витоша“ – „Алабин“ и обратно по маршрута. Превозните средства спират по всички съществуващи спирки, експлоатационни параметри ,брой коли – 7.

И се синхронизира с трамвай № 7 и трамвай № 27, по този начин се запазват всички предвидени тактове, но се запазва и линия № 18 без тя да разрушава тактовете в останалата част от предложенията.“

Г-н Симеон Ставрев: Ако това е процедурно предложение правя обратно предложение защото която и да е промяна в сметките, които са направени в момента или в проекта на решение реално бутат целия доклад. Всяка една промяна, която е измислена в момента е направена така, че ако погледнете картата има синхронизация и вие може да се прекачите с всеки един трамвай в число, което се дели на три, на четири, на шест, на дванадесет и т.н. Реално погледнато се предполага, че в голяма част от случаите до четири минути може да се прекачите, да и аз разбирам хората от кв. „Орландовци“ знам, че основно направление е реално до Съдебната палата, но човек може да се прекачи съвсем спокойно и да стигне в случая да район „Лозенец“. Това, че го правите на парче и на крак в момента според мен не ви прави чест защото първо сте вносител на доклада. Второ, са правени срещи със „Спаси София“ доколкото разбирам поне два пъти. Запознати са и другите групи. Ако искате внесете изцяло нов доклад, но според мен доклада няма никакъв смисъл да бъде гласуван във вида, в който вие го предлагате с промяната на проекта за решене, защото цялата логика, която е внесена в него, тя е във вида в оригиналния проект за решение. Интервали, които се делят в рамките на 12 минути в огромна част случаите и в някои от повече удължаване поне на две от трамвайните линии, две изцяло нови трамвайни линии и ако тук проблема е само линия № 18 в един момент кв.„Орландовци“ ще има и доста по-сериозно обслужване с тролеи с батерии, когато и другия…, Правя обратно предложение и дадох според мен ясен аргумент защо не трябва да бъде подкрепяно предложението за промяна на проект на решение, защото реално обезсмисля изцяло целия доклад. В самата си същност той е измислен така, че да бъде по-удобно за гражданите да ползват трамваен транспорт в по-голям мащаб и по редовен в целия град и това го е сметнала дирекция „Транспорт“ на Столична община. Хората, които се занимават по цял ден с тези

данни са го смятали и това нещо 100 % е изчислено с г-н Ганчев, така че тук по-скоро се доверявам на хората, които по-добре разбират проблема, а не на „Спаси София.

Г-н Гергин Борисов: Господин Ставрев, ако Вие не можете да правите предложения за изменения в проекта на решение, които да не разбутат логиката на вносителите ние можем и като вносител има право да го предложа. Вярно е, че господин Чаушев ни покани на среща и аз съм изключително благодарен за това, защото господин Чаушев, когато дойдохме на тази среща и ни представи проекта първото нещо, което казахме беше – а осемнадесетката? Но ползите, аз съм напълно съгласен и с г-н Бонев и с г-н Зографски, ползите от този доклад са много и заради това реших да го подкрепя, но ясно е, че е подценена ролята на № 18 при нейното премахване и това беше дискутирано на всички срещи и заради това внесохме писмо с предложения как това да се метигира, заради това господин Бонев в петък е внесъл проект за решене, който да метигира също липсващите връзки, защото аз съм напълно съгласен линия № 17 запазва връзката кв. „Орландовци“ – Халите, линия № 14, която господин Бонев имаше в своето писмо запазва връзката „Графа“ – „Мария Луиза“. Така че, да направихте обратно предложение, аз ще гласувам против вашето обратно предложение, но в крайна сметка факт е, че тези неща се дискутираха и може да се запази такта и с това предложение, защото е сметнато.

Г-н Андрей Зографски: Ще ви призова да ми отговорите. Добре, господин Чаушев, господин Симеон Ставрев, предлагате десет предложения. Казваме, че тези десет предложения са ОК, стъпка в правилната посока са, обаче тук в единадесетото предложение е глупаво защото не е на Пепи дирекцията, която не мога да я запомня, но има ЕСЕТ, тоест преброяване на пътници и т.н., четиридесет и няколко хиляди пътника има линия № 18 на ден, шестата най-натоварена в целия градски транспорт, третата от трамваите. Извинявайте, но е глупаво да се закрива такава линия, която очевидно е популярна, даже гледам ЕСЕТ от 2024 година, че тя има най-голям ръст на пътници. Тези промени са стъпка в правилната посока освен закриването на № 18 и тук се инатите как се бутала цялата гениална концепция, която виси на един конец, който се казва трамвайна линия № 18. Моля ви разберете, че трябва да се работи с компромиси особено когато групата на управляващите е от 12 човека.

Г-н Виктор Чаушев – зам.-кмет на Столична община: Столична община е направила редица срещи, разговори не само с отделни министерства и техните управляващи органи по съответните оперативни програми, но и с ЦКЗ на Министерския съвет, където реално се координира усвояването на тези средства от всички ведомства в страната. Основните разговори са били по отношение на възможностите за спасяване на средства и за усвояване на икономии в различните оперативни програми точно поради тази причина, че няма предвиден в момента механизъм, с който да се кандидатства и да се получат тези средства, но самите

оперативни програми за да не загубят тези средства имат нужда в бърз порядък тези средства да бъдат усвоени. Те няма как да бъдат усвоени от друг проект по дадена оперативна програма поради простата причина, че той не може да се реализира толкова бързо. При нас положителното е, че имаме сключени договори с различните доставчици и те в момента чакат само да получат писмо от нас – осигурено е финансирането за да започнат производството на тези превозни средства и да ги доставят в тези кратки срокове, с които са спечелили тази поръчка именно девет месеца за електробусите и година и четири месеца, ако не ме лъже паметта за тролейбусите. Тоест ние тук идваме от една добра посока за самите оперативни програми, за да можем тези средства да ги усвоим. Това е по-добрият вариант според мен, тъй като заемните средства имат определени лимити, които има общината и не можем, извинявам се, че ще го кажа да тупаме брашнения чували и той все да пуска. Има определени лимити, има определени възможности. Транспортът не е единствената дейност на общината, където трябва да се инвестират значителни средства. Да тук има много голяма нужда от инвестиции, но ако смятаме, че е най-добре просто да вземаме едни заеми без да използваме възможностите за грантови средства и за финансиране от различни видове източници това не е ОК и именно поради тази причина смятам, че е разумно когато стане ясна картината и според мен това ще се случи до около месец да внеса един отделен доклад, естествено разбира се пак предварително с разговори с политическите групи, където да се запише по всяка една инвестиция откъде идват средствата. Междувременно ако ние получим от Европейската комисия, а тук очаквам специално по Оперативна програма „Региони в растеж“ възможност до седмица, две да имаме някаква информация неформална за съгласие от тяхна страна да внесем доклад за мостово или заемообразно, ще видим точно как ще е механизмът, предоставяне на средства за да можем да платим авансите за тези превозни средства от бюджета, а после тези средства ще бъдат възстановени като това бъде одобрено като инвестиция по съответната програма. По отношение на ул. „Алабин“. Не знам дали знаете, защото тук вие хвърляте едни цифри в пространството, но само които са ви угодни, в момента ул. „Алабин“ на час в пик защото това е не средно, а на час в пик, това е числото преминават 49 броя трамвая. От вашето предложение на час ще преминават 51, като това предварително е коментирано пак казвам с инж. Ганчев като директор на „Столичен електротранспорт“ ЕАД и той се е съгласил, че това оперативно е възможно и няма проблем това да се случи в момента. Ако се случи някаква извънредна обстановка тип протест или технически проблем във всеки един дали ще са три или тридесет и три или петдесет и един трамвая все няма да има движение. По отношение на връзката кв. „Орландовци“ с центъра. Дебело искам да подчертая, че това, което правим с нашето предложение, а именно линия № 4 и линия № 17 да поемат обслужването по бул. „Мария Луиза“ до Съдебната палата, покрива натоварването от кв. „Орландовци“ на 95 % и ще ви кажа защо? Защото това, което специално сме гледали обмена

от ЕСЕТ, това което сме гледали, обмена който показва линията от кв. „Орландовци“ е, че 95 % от пътниците, които ползват от кв. „Орландовци“ линията са слезли до Съдебната палата тоест те търсят основно връзка „Лъвов мост“, за това им се удължиха и автобусните линии, които вървят от квартала и те са много натоварени връзката „Лъвов мост“ с метрото, и другото е връзката с другия метродиаметър линия 1 и 4 на „Сердика“. Това са основните направления, които търсят хората от кв. „Орландовци“ по данни от преброяването от камерите, не си ги измислям аз, не са ходили хора да драскат чертички, това са данни от камерите на превозните средства, как се извършва обмена. Линия № 18 е изключително натоварена в централната част и за това трябва да се гледа по отсечки, не гледайте само първа и последна спирка. Първа и последна спирка никой не пътува само от София до Бургас, има такива които пътуват до Пазарджик, до Пловдив и тук е по същия начин и отсечките и обмена на пътници е много по-важен от началната и крайната спирка. Това ви е ясно, но с изказването не показвате, че ви е ясно. Основното натоварване на тази линия е между ул. „Козлодуй“ където е спирката с бул. „Мария Луиза“ и Съдебната палата, това е най-натовареният участък и всъщност в обратната посока от „Лозенец“ по същия начин до „Козлодуй“ е основното натоварване, 95 % от пътниците от район „Лозенец“ ползват до ул. „Козлодуй“, това в момента по предложението се покрива от линия № 12, да с две минути по-голям интервал. В момента линия № 18 е на 9 – 10 минути, линия № 12 от 17 минути по новото предложение ще стане на 12 минути, две минути разлика, но пак казвам алтернатива има поради простата причина, че останалите четири трамвайни линии, които ще се движат по ул. „Граф Игнатиев“, на Съдебната палата с едно прекачване буквално от другата страна на спирката, имате пет метра да извървите ще може да се качите на линия № 4 и линия № 17, които в общия участък обслужват на всеки шест минути. От две минутен интервал на шест минутен интервал нямате абсолютно никакъв проблем да се прекачите и без почти никакво забавяне да компенсирате тези две минути забавяне, повече изчакване, което ще трябва да направите, ако специално трябва да чакате линия № 12. Така че, вашият проблем който казвате данните не го потвърждават и вие значително преувеличавате в момента, защото просто цифрите не са такива, те не са във ваша полза и линия № 18 не е третата натоварена, а е шестата даже и повече в последни данни нейното натоварване намалява поради простата причина, че тя просто е единствената редовна линия. Ние предлагаме в момента разпределяне на обслужването така, че да може да бъде направен интегриран синхрон за линиите в цяла София, за да може трамвайния транспорт да има значително подобряване навсякъде и това е първата стъпка към това трамвайния транспорт да започне да възвръща своята популярност сред хората. Това вие в момента въобще не го отчитате и поради тази причина считам, че нашето предложение, което правим е много по-адекватно за хората и по отношение на коментара за прекачването, това е уредено реално на Съдебната палата. Във връзка с прекачването и в момента голяма част от хората от кв.

„Орландовци“ ползват автобусните линии до „Лъвов мост“ и до „Централна гара“ и оттам използват трамваен транспорт или метро. Ако линия № 18 действително беше толкова натоварена това щеше да се види в цифрите, така че не съм съгласен тук и с коментара, че сега изведнъж трябва да се прекачват хората. Те и в момента се прекачват в тази посока автобусна линия № 22 и метро. Линия № 22 автобусна, която ползват учениците вътре от кв. „Бенковски“ и от кв. „Орландовци“ те слизат в момента на „Лъвов мост“ и оттам се качват на метрото за да ходят където и да било отколкото да чакат трамвай № 18 и това се вижда в показанията на камерите. Също така по отношение на превозните документи. Направлението е еднакво, така че независимо дали имате една карта за една конкретна линия вие в общия участък можете да си използвате с другата трамвайна линия и това е разрешено от наредбата по отношение на линия № 12 и линия № 18 така, че на вас не ви се нарушава, как да кажа финансовия баланс заради това, че трябва вместо карта за една линия да си вземете карта за повече линии, защото просто не е необходимо вашата карта за една линия ще продължава да може да важи, тъй като имат общ участък. Съгласен съм, че можем да правим обществени обсъждания, тук съм длъжен да се извиня и на районния кмет и на гражданите на кв. „Орландовци“, но внасянето на този доклад цели също така и да даде възможност бързо да се организира обслужване след реализацията на бул. „Александър Стамболийски“, тъй като и в момента трамвайна линия № 10 е доста ползвана в кв. „Захарна фабрика“ и вие дори на място господа от „Спаси София“, вашите клипчета в Интернет го доказват и целта на тази задача, която предлагаме е да намерим баланс на трамвайния транспорт в цяла София минимизирайки значително слабостите в момента по отношение на интервалите и невъзможността за синхрон, която се случва в общите участъци където имаме едно керванно придвижване, както се казва на жаргон, вървят трите трамвая заедно и след тях десет минути дупка, защото не могат да се синхронизират, защото едната е на 8 – 9 минути, а другата на 16 – 17 минути, третата е на 5 – 6 минути, това няма общо кратно, елементарна математика.

Г-н Таков: Колеги, чухме достатъчно аргументи от едната и от другата страна, тъй като вие се извинихте не сте направили обществено обсъждане, не сте коментирали с кметовете, аз в лично качество и нашата група ще подкрепи предложението за оставане на линия № 18, но много лош маниер на работа продължава, а именно неизпълнение на решенията на Общинския съвет. Тук не говорим за брашнен чувал, всички заедно сме се обединили около една програма, след това около решение на Общинския съвет да се търси финансиране. Минаха шест месеца от тогава и вие казвате, да видим какво ще стане евентуално по оперативните програми и тогава да гледаме финансиране. Не, имате от Общинския съвет даден мандат и поставена задача, връщате се още януари месец и ни казвате „Тези банки са предложили това, може да стане по този начин, но ви предлагам да изчакаме например месец, два преди да преминем към това докато видим какви средства могат да дойдат по оперативните програми“, защото сега

след два – три месеца, като разберем, че половината от поръчките, които са направени има избран изпълнител ще отпаднат и трябва да се правят отново ще видим всъщност как един убит и изгубен мандат ще се случи именно с обновяването на градския транспорт. За това отново призовавам имахте достатъчно време. Това ще го кажа разбира се и на заседанието на Общинския съвет, ще поискаме кмета в най-кратки срокове не повече от 30 дни да се върне обратно и да изпълни решението на Общинския съвет от миналата година, защото разберете по този начин няма да получите и вие никаква подкрепа от групата на БСП и предполагам и от останалите в Общинския съвет при такова отношение към Общинския съвет. Имате поставена задача. Това не означава, че отивате да теглите кредит или да вадите пари от бюджета. Ние сме ви поставили задача да дадете възможност за финансиране. Вие ни казвате „Да видим какво ще стане с оперативните програми“, ако има пари по тях никой няма да се откаже от тези средства разбира се и те са за предпочитане пред заемно финансиране, но ако няма вариант ще оставим София в същото състояние, което е било до момента.

Г-н Борис Бонев: Много накратко, господин Чаушев, на 9 март тази 2026 година кмета казва следното цитирам: „Днес София бе умишлено саботирана да кандидатства за 141 млн. евро европейско финансиране по Програма „Околна среда“, с което да се инвестира в нов електротранспорт“, това са неговите думи. Аз не чух вие по какъвто и да било начин да оправдавате или да не се съгласите или да се съгласите с това твърдение. Всъщност и вие самия казахте „Няма такива пари“, МОСВ казват, че няма, вицепремиера по европейските фондове, с който имах среща каза, че няма. Кой лъже – вие които имате доказан трак рекърд на лъжи в публичното пространство и като казвам Вие визирам Столичната община, а не Вас персонално, или всички органи, от които ще зависи тези пари да бъдат отпуснати. Второ, както много ясно заявих, понеже обвинявате кой кога е използвал думите когато му е угодно, това направихте Вие току що, много ясно казах, тази програма за модернизация на градския транспорт за нас 1 млрд. 100 млн. лева няма как да се финансира само от един източник на финансиране. Още от самото начало и не само това в самия доклад който има вносители от ПП-ДБ ясно е записано, че това там ще бъде финансирано с микс от различни източници – заемни средства, оперативни програми, ПВУ и каквото още друго се сетите, но заемните средства са неизбежни господин Чаушев и не само това. Преди две години господин Зографски и госпожа Ангелова проведоха множество срещи с Иван Василев по онова време – заместник-кмет по финансите по отношение на структурирането на заем от ЕБВР, аз самия персонално имах срещи с ЕБВР в кабинета на господин Василев, те проведоха множество срещи и имаше направена оферта от ЕБВР как може да се структурира подобен заем, не само за превозни средства на градския транспорт, за подновяване на осветление и други зелени мерки. Беше свършена огромна работа за подобен тип заем. Беше говорено и с ЕИБ, така че абсолютно не смейте да обяснявате кой не бил свършил работа и как вие сега трябвало от нулата да

започвате. Нищо подобно, оставя ви се буквално на последната стъпка и кмета Терзиев отказа да изпълнява решението на Общинския съвет, който с пълно мнозинство му беше възложено. Така че, ако обичате светът не започва с Вас. Вършена е работа в тази община и преди Вие да станете заместник-кмет преди Лютов да стане заместник-кмет или преди господин Ставрев да разбере какво означава градски транспорт. Нещо, което също се наложи ние да му обясняваме когато „ДА България“ се създаваха преди доста години. По отношение на трамвайните трасета не казахте нищо. Господин Зографски много правилно каза, вие ако искате и 300 трамвайни линии сложете по основни булеварди когато няма трамвайни ограничители какво правим? От колко години има готов проект за трамвайни ограничители по бул. „Черни връх“? Вие ще имате ли смелостта да ги направите? Вие не сте чувал, ето чухте сега от мен, има готов проект. Има готов проект за трамвайни ограничители по бул. „Черни връх“. Има готов проект, има готов проект, за организация на движението с трамвайни ограничители. Има готов проект за организация на движене с трамвайни ограничители по бул. „Янко Сакъзов“ и бул. „Мадрид“. И още нещо последно, няма как с камерите да знаете кой къде слиза и къде се качва, защото системата на градския транспорт в София е чек само на влизане, но не и на излизане, тоест вие не знаете и няма как да знаете освен, ако някой не стои или с изкуствен интелект или ръчно да гледа и да сравнява лицата на хората вие няма как да знаете кой къде се качва и къде слиза. Ако използвате изкуствен интелект или други софтуерни продукти за идентификация на хора моля да го посочите, защото съм много сигурен, че гражданите, които ползват градския транспорт на София не са дали своето съгласие освен да бъдат записвани лицата им да бъдат разпознавани и с тях да бъде обработвана като данни информацията.

Г-н Андрей Зографски: Колеги, шокиран съм от крайно безотговорното и дилетантско отношение към градския транспорт и вече започвам да подозирам, че става въпрос не просто за диентантализъм, а за тежък криминал. Гледам офертите от фамозното пазарно проучване. Колеги, 80 трамвая 324 млн. евро по 4 милиона евро на трамвай, без да включвам депата и дългосрочната поддръжка. Само единица трамвай, три пъти е по-скъпо отколкото да ги купим както ги купува „Столичен електротранспорт“ ЕАД без тази фамозна дългосрочна поддръжка. Точно три пъти по-скъпо и всъщност господин Таков заема, който гласувахме всички ние тук не е за електробуси и тролейбуси както се говори, че ще бъде по оперативните програми, а за трамваи, ерго защо се саботира, за да се купят четири пъти по-скъпи превозни средства, не знам наистина кои бъбреци и органи ще си продаваме за да осигурим тези милиарди евро за това нещо, при положение че този град има нужда от инвестиции в много отделни сектори и не са само трамваите изобщо един от тях. Господин Чаушев, много голям проблем е, че ръководният персонал в Столична община се сменя по-бързо от чорап на средно статистически човек. Още по-голям проблем е, че няма един център на гравитация, който задава посока какво трябва да се прави в този град и реално на всеки шест месеца идва нов заместник-кмет в

ключовите ресори и си прави буквално каквото иска, защото няма от страна на кмета зададена ясна посока какво се прави в този град. За това господин Чаушев на мен ми е повече от ясно, че не се взема заем за закупуване на телевизор, но този заем ви беше оставен готов още по времето на г-н Василев, можете да го намерите, така както не сте намерили проекта за бул. „Черни връх“ не се учудвам, че не сте се запознали и с готовия заем колкото и да се мръщите, но според мен един разумен ръководител на един ресор започва със следната фраза, когато влиза в кабинета „Моля извадете ми всичко, по което сте работили в последните години какво е готово за реализация да го видя“. Защото в това направление няма една бус лента след бул. „Патриарх Евтимий“, една велоалея няма след бул. „Патриарх Евтимий“, евала на „Джирото“, което ще ни дойде тук за да преасфалтираме две улици и да се закърпят шахтите на още три, голям бенефит това е за София особено за велосипедната общност, траен бенефит е това, но тук да се говори за линийки и да падате в несвяст буквално да падате в несвяст, как голямата велика концепция се разпадала при положение, че ви е осигурена безпрецедентна политическа подкрепа за 400 млн. лева инвестиция, която да я направите вие.

Г-н Таков: Преминаваме към гласуване, но господин Чаушев молбата ми е наистина, както ви каза господин Зографски имате пълното единодушие и одобрение от Столичния общински съвет да проведете тази инвестиция, която е полезна за града и Вие щяхте да направите това нещо. Вместо това искате до края на мандата да не дойде един трамвай, един тролей и един електробус. Това за мен не е приемливо.

Гласуваме предложението прочетено от господин Гергин Борисов, да не се премахва линия № 18 и редакция на тактовете на движение, както бяха прочетени и са внесени с нов проект на решение.

<u>След приключване на обсъжданията и разискванията, членовете на комисията гласуваха /поименно/ предложението прочетено от господин Гергин Борисов, както следва:</u>

„В точка I, точка 2 от проекта за решение, касаеща трамвайна линия № 4, да се премахне.

В точка I, точка 3 от проекта за решение, касаеща трамвайна линия № 8, да се премахне.

В точка III, да се заличи следният текст: дава съгласие не по-късно от 01.09.2026 г. да се закрие трамвайна на линия 18.

В точка II, точка 2, касаеща нова трамвайна линия 17 се изменя по следния начин:

„2. Дава съгласие не по-късно от 01.09.2026 г. да се разкрие трамвайна линия № 17, както следва:
Маршрут:
от ж.к. “Манастирски ливади” - запад: бул. “България” – бул. “Витоша” – бул. “Генерал Скобелев” – бул. “Христо Ботев” – ул. “Алабин” – бул. “Витоша” – бул. “Княгиня Мария

Луиза" – Надлез „Надежда“
от Надлез „Надежда“ – бул. "Княгиня Мария Луиза" – бул. "Витоша" – ул. "Алабин" – бул. "Христо Ботев" – бул. "Генерал Скобелев" – бул. "Витоша" – бул. "България" – ж.к. "Манастирски ливади" - запад

Спирки:
Превозните средства спират по всички съществуващи спирки.
Експлоатационни параметри:
Брой коли: 7
Интервал на движение в сутрешен, обеден и следобеден връх: делник 12 минути в това число и за линии ТМ 7 и ТМ 27, в празник 20 минути в това число и ТМ 7 и ТМ27. Да се синхронизира с ТМ 7 и ТМ 27.“

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	въздържал се
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	против
	Общо гласували: в т.ч.:	10
	За	8
	Против	1
	Въздържали се	1

Г-н Таков: Колеги, преминаваме към гласуване на целия доклад с вече гласуваното предложение.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложеното изменение в проекта за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	за
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-

4	**Ася Тодорова**	-
5	**Ваня Григорова**	за
6	**Гергин Борисов**	за
7	**Димитър Вучев**	за
8	**Димитър Димитров**	въздържал се
9	**Димитър Петров**	-
10	**Емил Димитров**	-
11	**Ивайло Йонков**	-
12	**Йордан Тодоров**	за
13	**Красимир Гълъбов**	за
14	**Прошко Прошков**	за
15	**Симеон Ставрев**	против
	Общо гласували: **в т.ч.:**	10
	За	8
	Против	1
	Въздържали се	1

По т. 5 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК66-1912/1//22.04.2026 г. относно разкриване на нови и промяна на съществуващи автобусни и тролейбусни линии във връзка с доставката на нови 75 тролейбуса и 50 електробуса, с вносители Виктор Чаушев – зам.-кмет на Столична община, Симеон Ставрев и Димитър Петров – общински съветници.

Г-н Иван Таков: Имаме две писма, едното предложение е от групата на „Спаси София“, а другото писмо е от общински съветник Карлос Контрера.

Г-н Виктор Чаушев – зам.-кмет на Столична община: Бих искал накратко, тъй като реално това е второ гледане доклада е вкаран с отделен номер, защото направихме корекции след предния доклад, които са доста дребни. Става въпрос за тролейбус № 5, тъй като получихме обратна връзка, че специално от ж. к. „Младост“ имат желание по-добре да си запазят 5 по оригиналния маршрут до ж. к. „Младост-2“. Предлагаме петицата да си остане до ж. к. „Младост-2“, а не скъсена до УМБАЛ „Света Анна“ вместо това линия № 15 да отиде вместо до ж. к. „Младост-2“ до УМБАЛ „Света Анна“, за да може да завъртим последните спирки, така го предлагаме като опция и от друга страна имаме и линия № 11, която двупосочно да се движи по бул. „Ген. Столетов“ в кв. „Банишора“, това също е вкарано и освен това предлагам като вносител в проекта на решение в точка II „Разкриване на нови тролейбусни линии“ в точка 4 е посочен маршрута на тролейбусна линия № 14, като в посока „Централна гара“ след думите „бул. „Акад. Иван Евстатиев Гешов“ се дописва „ул. „Свети Георги Софийски“ – бул. „Пенчо

Славейков“ и нататък остава непроменено, а в посока жк „Гоце Делчев“ след думите „бул. „Ген. Тотлебен“ се дописват „бул. „Пенчо Славейков“, ул. „Свети Георги Софийски“ и нататък продължаваме. Идеята на това нещо е, това е реално заместителят, тролейбусната линия, която ще замести в момента електробус № 74 да минава и да прави връзката покрай болницата на „Св. Георги Софийски“ и на бул. „Пенчо Славейков“, тъй като граждани от ж.к. „Гоце Делчев“ се свързаха с мен и поискаха да се запази тази директна връзка с болничните заведения, която прави тролей № 8 в момента, тъй като по новия маршрут тролей № 8 ще минава по бул. „Арсеналски“ и за това правим това предложение чисто като допълнение към решението. Дописали сме в доклада проекта на решение и линия № 288, която от тази временна промяна, която в момента направихме чрез организацията на движение до 15 май 2026 г. да придобие след 15 май 2026 г. постоянен статут.

Г-н Борис Бонев – общински съветник: Правя процедурно предложение за корекция на проекта за решение свързано с две основни посоки. Първо, ако бъдат приети всички предложения във вида, в който са дори да предположим, че т.нар. хибридни тролейбуси бъдат доставени нещо, което поради неосигуреното финансиране трудно ще стане в обозримо бъдеще всъщност, когато се направи сметката и теглим чертата установяваме, че едни около 30 тролея ще стоят неизползваеми просто, защото много от тролейбусните линии минават на хибридни тролейбуси, което е супер най-малкото защото самата концепция за хибридни тролейбуси беше по предложение на „Спаси София“ заложена в Програмата за модернизация на градския транспорт, но ние вече имаме закупени тролебуси къси и дълги, които са в добро техническо експлоатационно състояние те ще останат на плац и няма да могат да използват и да се движат по линиите просто, защото няма да имат ресурса и възможността да обслужват участъците без тролейбусни жици. Вторият въпрос, по който предлагам корекция е свързан с отмяната на предишно взето решение на Общинския съвет за разкриване на линия № 220. В така нареченият доклад се предлага тази линия № 220 да е заменена с две нови линии, няма въобще да коментирам всичките недъзи на подобно предложение, включително факта, че двете нови линии ще имат нужда от повече брой превозни средства и шофьори за да бъдат обслужвани, а основен аргумент на кмета да не пусне линия № 220 е била, че няма шофьори и автобуси, но така или иначе това отново е пореден пример за взето решение на Общинския съвет с огромно мнозинство 51 общински съветници „За“ със съвносители от всички групи на Общинския съвет, което вече близо година и шест месеца не се изпълнява от кмета Васил Терзиев, който просто трябва да положи своя подпис. В момента над 7000 са подписите на гражданите на София, които искат линия № 220 да бъде незабавно пусната и мога да ви гарантирам, че до внасянето на подписката в деловодството на столичната администрация подписите ще станат над 10 000 срещу 1 подпис липсващ обаче на кмета Васил Терзиев.

В този контекст предложението ми е, в раздел I, точка 1, 2, 3 и 4 касаещи тролейбусни линии 3, 6, 7 и 8 да отпаднат, в раздел III точка 2 и 3, касаещи нови линии № 71 и № 75 отпадат. В раздел V, точка 6 касаеща отмяна на решение за линия № 220 отпада, а в раздел II се добавят нови точки 6 и 7, както следва: „Тролейбусна линия № 16 с описан маршрут спрямо това, което съм изпратил към сътрудника на комисията от кв. „Орландовци“ до „Младост 4“ по „Цариградско шосе“, „Йерусалим“, „Андрей Сахаров“, „Свети Киприян“, „Тодор Балан“, „Атанас Москов“, „Паскалев“, „Аврамов“, „Танев“, „Младост-4“ и в обратна посока „Цариградско шосе“, „Цар Освободител“, „Левски“, „Сточна гара“, „Константин Стоилов“, „Каменоделска“, „Орландовци“ двупосочно по маршрута със съответните експлоатационни параметри.

Тролейбусна линия № 17 с маршрут от кв „Враждебна“ ул. 8-ма, 25-та, 2-ра, 61-ва, „Вазов“, „Дондуков“, „Независимост“, „Александров“, „Опълченска“, „Охрид“ „Калитин“, „Столетов“, „Пета градска болница“ и обратно по маршрута със съответните експлоатационни параметри.

И в раздел III се добавя нова точка, както следва: „Да се разкрие нова автобусна линия № 87, както следва с маршрут: от кв. „Враждебна“, ул. 8-ма, ул. 25-та, ул. 2-ра, ул. 61-ва, „Вазов“, „Доспевски“, „Летоструй“, Източна тангента, „Мими Балканска“, „Брюксел“, Терминал 1, „Продан Таракчиев“, Терминал 2 и обратно по маршрута. Всъщност това е линия, която ще осигури връзка на източните квартали на София с „Летище София“ тъй като в момента те са на практика залепени за летището, но за достигнат до него трябва да обиколят през половин София. Това нещо в момента ще се уреди с тази линия със съответните параметри.

Г-н Андрей Зографски: Вече наистина ми е обидно да говоря към господин Чаушев, в който нямам абсолютно вече никакво доверие защото целенасочено хванат за ръка с Терзиев единствената мисия е да бутнат направеното от „Спаси София“ до момента в ресора. Единствената мисия. Добре, никакви данни не работят във ваша полза. Предлагате две отделни линии, с общо 22 коли на електробуси, които още не са започнати да се произвеждат в Китай, камо ли да са тук, вместо 13 автобуса, сега да започнат да се движи линия № 220. Общият дневен пробег на 75 и 71 е 5000 километра, а на линия 220 е 3200 километра, при сходни интервали – 12 минути. Как е възможно това нещо да се прави? Абсолютно измислено и изсмукано от ръцете само за да се унищожи линия 220 още едно решение, което с клизма беше пробутано през Общинския съвет с безпрецедентно висока подкрепа. Господин Чаушев, защо не измислите някакъв ваш доклад, някаква ваша идея, която да мине с 55 гласа? Защо не го направите това вместо само да отменяте стари решения без изобщо да давате някаква алтернатива? Две автобусни линии, но няма да са автобусни, а електробусни. Електробусите ги няма. Нямаме финансиране за тях, още и зарядните станции нямат проекти, а ще се правят няколко години както се влачеха в район „Овча купел“ и ще им слагаме дизел генератори като

Фандъкова и какво от това? Линията била дълга, големия експерт по градски транспорт, който го е виждал само на пощенска картичка Терзиев днес каза, че линията е дълга. Добре, колко е линията от Пасарел до „Орлов мост“ – 31 километра в посока, най-неефективна линия в космоса, тройката на Карлос, сега по нова 183. От Пасарел до „Орлов мост“, добре и тази ефективна линия няма да я пипаме да я коригираме, но е 220. В ПУГМ с 60 000 доказани пътници всичко ще направим за да я саботираме. Няма как да подкрепим едно решени, което тенденциозно върви срещу интереса на софиянци. Господин Чаушев, каня ви на една приемна за подписи да видите какво мислят хората за 220 и сега пак като при трамваите. С прекачвания можело да се правят всички връзки. Добре дайте тогава линия № 5 да я накъсаме на 15 линии между два спиркови участъка по едни шаталали да се движат, да се прекачваме на „Бъкстон“, на „Красно село“, на „Лагера“, това за голям град като София да няма магистрални линии, които да свързват редица трансферни точки е катастрофа. И вие всъщност го правите това в доклада. Защото вие имате линии, които са от район „Надежда“ до ж.к. „Младост-4“, от кв.„Враждебна“ през „Орлов мост“ до ж. к.„Младост-4“ те по-къси ли са от 220, с регулярен темп ли ще могат да се обслужват? Не, защо – да, защото вие така твърдите, защо да? Господин Чаушев, колкото и да ви се иска света не започва от вас слава Богу няма и да свърши от Вас слава Богу, защото освен опит сериозен за концесия и за сериозно задължаване на града за тежки милиони и милиарди евро друго нищо няма конкретно от Вашата работа. Защото това сега особено с този доклад са едни благопожелания, но са за сметка на нещо, което може утре с подписа на кмета да се случи, защото електробуси няма, а всички знаем, че тези електробуси колко са надеждни. Дали по средата на трасето няма да трябва да се зареждат, както в момента се зареждат, за да се получи политическа подкрепа господин Чаушев, нещо което ви предстои Вие да научите, защото понякога трябва да се правят компромиси пак казвам особено когато имаш 12 от 61 човека.

Г-н Симеон Ставрев: Колеги, малко започва да ме изморява тази политическа истерия, която вече три часа тук се разиграва. Няма ли възможност, при която да си говорим спокойно с уважение един към друг към себе си, а не да си обясняваме кой какво казал на някакво заседание, кой пътува с градски транспорт, кой не пътува. Не може ли да водим някакъв адекватен диалог с аргументи. Виждам, че БСП се включват, а ГЕРБ стоят малко отстрани, но според мен сами си причиняваме тази отвратителна отровна среда, в която вие крещите, ние ви слушаме. Може ли да си кажем нашите аргументи, за да могат хората да преценят дали са цитирам ви господин Зографски „тъпотии или не“. В този случай има според мен няколко съвсем ясни аргументи, защо тази линия 220 не може да съществува в този вид. Разбирам вашите аргументи за 220, разбирам, че събирате подписка за това. Първият въпрос е и господин Манолов може да отговори много просто – има ли в момента автобуси водачи за тази линия, защото според мен предвид факта, че в момента няма водачи и автобуси тя за това не е

пусната. Не е пусната, защото не искам да я няма. Извинявам се и отговарям от името на господин Манолов, той сам може да каже, не предполагам, че това е основният аргумент, поради който линя 220 просто я няма, защото физически няма как да се случи или трябва да се вземат водачи и автобуси от други линии, например от 204 и 280 и 94, не знам не мога да кажа. Основният въпрос е дали да се вземат водачи и коли от някъде за да се обслужва 220 в този вид или не? Моето мнение е, че не трябва да се взема отнякъде, в момента за 220. Вторият аргумент е, че ако този доклад бъде подкрепен той е за линии, които ще влязат в експлоатация в бъдещ момент и това е много ключово. Защото когато тези линии, ако бъдат гласувани и влязат в един следващ момент първо, този доклад показва, че градският транспорт на София, наземния градски транспорт се увеличава с 7 %. Също така, когато влезе екологичен градски транспорт, в случая такъв, който използва контактната мрежа или се зарежда с батерия, той съответно няма да бъде на дизел и на газ. Имаме екологичен елемент. В този случай много по-вероятно е ние да получим европейско финансиране за този подвижен състав, тоест ако доклада се приеме имаме шанс да получим по-голямо европейско финансиране съответно, след като господин Ганчев вече си е свършил работата и е сключил договори с доставчиците, а ние в СОС му помогнем да приемем тези промени и има предпоставка да бъдат намерени пари от Европейския съюз тогава е логично тези електробуси и тролеи да бъдат доставени и съответно, когато дойде 125 броя нов подвижен състав те да влязат в тези нови линии. Според мен, това са аргументите, които са чисто прагматични.

Воденето на заседанието на ПКТПБ бе поето от г-н Димитър Вучев.

Г-н Андрей Зографски: Колеги, пожелавам успех и ще съдействам с каквото трябва да се намери частично европейско финансиране за какъвто и да е подвижен състав от програмата. Господин Ставрев, ще си чета записките, които имах от срещата с вицепремиера, която отговаря за европейското финансиране и предполагам, че това е една степен по-висока функция от тази на заместник-министър, който отговаря за МОСВ. Няма как да се предоговорят средства на политическо ниво, за ОПОС говоря, защото Вие говорихте за ОПОС през март 2026 г., а не за регионално развитие, нали така господин Чаушев? Няма политическо съгласие предоговорената програма ОПОС да се предоговаря изобщо и няма съгласие страната допълнително да се ощетява за сметка на София, нито в югозападния район, нито в България като цяло. Надявам се, господин Ставрев да го разберете това, което ви казвам, защото е много важно. На политическо ниво няма съгласие, нито в София, нито в Брюксел да се дават повече пари на София от това, което е договорено. Сега, какво ви пречи господин Ставрев без никаква политическа истерия. Доведете тези автобус – ОК ще гласуваме 71 и 75 и дай Боже да дойдат в София и да бъдат договорени след девет месеца и след това да отменим решението за автобусна линия 220. Какво ви пречи, пуснете днес линията, защото пускате „Гърдова глава“ не знам какви вилни зони с по две къщи и десет богаташа вътре. Никой няма да се качи на този

градски транспорт, раздут е крайградският транспорт до безкраен предел. Няма никакъв смисъл вече от автостанциите – „Орландовци“, „Илиенци“, „Гео Милев“ и т.н., защото всичко е пуснато до центъра. Ето къде е ресурсът, от който ще се спести за да се пусне 220, защото да ми сравнявате линии в Панчарево към несъществуващи вилни зони и магистрална линия по трети градски ринг, която е обследвана в ПУГМ, прочетете основополагащи документи на Столична община. Там най-голямото проучване в ПУГМ е направено за скоростния трамвай по бул. „Каблешков“. Той е доведен на идеен проект с преброявания на пътници – 55 000 само в участъка от бул. „Цариградско шосе“ до бул. „Цар Борис III“ – 55 000 пътници, прогнозни. Така че, с ограничения ресурс особено когато имаме ограничен ресурс и по отношение на водачи и на подвижен състав, този ресурс трябва да бъде фокусиран там където ще върши най-много работа. Бъдете ербапи, свършете работата, донесете електобусите тук и ще дискутираме 71, 75 или 378, иначе обещавате нещо за пореден път, както през март 2026 г. – много хубаво подобрение ще има и няма да има никакво подобрение и се губи време да се въведе една изключително важна и вече гласувана от Общинския съвет придобивка. Тук чух господин заместник-кмета да развива теории как щяла да бъде финансирана програмата и т.н. Една от тези дилеми вече е решена и на Вас ви е възложено какво трябва да се прави. Вие господин Чаушев за разлика от Общинския съвет сте…, господин Чаушев всъщност аргументира без да даде аргументи и казва „Няма да изпълнявам решение на Общинския съвет“.

Г-н Виктор Чàушев: Не съм казал това нещо.

Г-н Андрей Зографски: Напротив, каза.

Г-н Димитър Вучев: Колеги, само ви обръщам внимание върху следния факт с всяко следващо изказване кворума намалява с по един човек. На финала на цялата дискусия най-вероятно няма да имаме кворум, като гледам как вървим. Моля ви това е дебат, който абсолютно по еднакъв начин дайте да си дадем сметка за това нещо се води във всяка една Комисия по транспорт и общо взето са едни и същи замесените лица, които водят по еднакъв начин диалог. Дайте по същество. Имаше конкретно предложение от господин Бонев, има и други изказвания, ще дам думата на всички, но моля ви по-стегнато, защото имаме много точки, чакат ни и от дружествата с конкретни казуси, които смятам, следва да разгледаме така, че на финала просто се опасявам, че когато трябва да вземем някакво много ключово решение просто няма да има хора в залата, които да го вземат. Моля ви по-стегнато.

Г-н Виктор Чàушев: По отношение на коментарите във връзка с броя на тролейбусите, които да са ежедневно в движение спрямо общия им брой. По нашето предложение действително остават едни 30 тролейбуса, които не се предвиждат в експлоатация 145 коли се изпълняват от 175 тролейбуса. Трябва да имаме предвид, обаче че 30 броя от тролейбусите по милион и над милион километра. Това са тролейбусите, които са 26 ТР, които са доставени мисля че

2009, 2010 година. Тези тролейбуси нямат още много живот, те са на по 16-17 години. Те имат буквално няколко години живот още и реално това, което имаме ние тук е реално изпълнимо, не случайно обръщам внимание, че това сме го коментирали не веднъж преди да го внесем с инж. Ганчев, точно за да видим какви са възможностите така, че това което гласуваме да може хората после да го ползват, а не да задават въпроса – тролеят защо го няма? Защото по вашето предложение са 162 тролейбуса от 175 и тогава хората ще питат – този тролей защо го няма? За това предлагам нещо и ние сме работили доста сериозно тук по този доклад с инж. Ганчев, така че да има нещо, което реално може да се изпълни за хората. По отношение на линия 220, ще дам малко цифри и няма да влизам в руслото на вашия разговор ще кажа само следното нещо, за да се пусни линия 220 в момента са необходими 16 коли, което означава 18 автобуса с резерв и между 36 и 40 шофьора във връзка с оборота първа и втора смяна и почивки и отпуски и болести. Това са 40 шофьора няма откъде да дойдат в момента. За да пуснем тази линия в момента 204 трябва да е на 15 минути, 280 трябва да стане на 10 минути, 94 трябва да стане на 12 минути, 11 да стане на 20 минути, 83 да стане на 15 минути, това как ще го обясните вие на останалата част от София, как да стане тази работа? Това, което ние предлагаме в момента е възможно с пускането на нови линии, които ще се случат след поне около година. Това ще даде достатъчно време планово, както да се наберат шофьори от „Столичен електротранспорт“ ЕАД където те са в доста по-добро положение в момента от „Столичен автотранспорт“ ЕАД по отношение на водачите, така и да се осигури необходимият технически ресурс за зареждане на тези електробуси на последните спирки, разбирайте – строителство, на зарядни станции, кабелни трасета, за което трябва време. За това е важно това решение сега, за да може това да се случи. Никой по линия 220 няма да се качи в ж.к. „Левски-Г“ и да пътува до кв. „Овча купел“, защото той ще го прави с метрото и за това казвам, че по-добрия вариант е там където по това направление има най-много пътници, а именно между вк. „Слатина“ и бул. „Цар Борис III“ да има повече от една линия и за това са повече коли, и за това са 71 и 75 по този начин обвързани така, че в общия участък да има шест минутен интервал, защото десет минути са просто много, там има много пътници. Това се вижда в момента по линия 288, но това е в момента възможността да осигурим, ние знаем че сме длъжници на софиянци там, но не им хвърляме празни обещания, и как да кажа да им обясняваме, че хей сега ще се случат нещата, защото просто не могат да се случат. Ние казваме какво е възможно и това е отговорността на нас като администрация, да поемаме ангажименти, които можем да изпълним пред хората. Не случайно това е гласувано преди две години и още не е пуснато, защото не може да се изпълни в този формат. Защото няма водачи и защото няма автобуси. За това подходих проактивно, обясних първоначално идеите за електробуси бяха и други и ние за това се фокусирахме и с инж. Ганчев тук в тази посока за да може това да се случи, защото ние знаем, че е важно това да се случи с 220, но просто не може да е под този

формат, който вие искате. За това предлагаме алтернативно решение, което в комбинация в 73 ще бъде много по-добре, ще даде връзки и ще разтовари частично 73, защото вашата линия не може да се каже, че по този начин, по който е организирана ще успее да разтовари 73. Обслужването в този формат, който е в доклада и аз не подкрепям това, че вие предлагате допълнително натоварване с тролейбусен транспорт, защото от тази гледна точка просто това не е изпълнимо. И да съберете 10 000 и 15 000 подписа, ние това го обясняваме всеки ден на хората, че решенията трябва да работят, за да могат да се случат. Така че, моля ви от тази гледна точка и с тези обяснения другите колеги очевидно от вас няма да получа подкрепа, но призовавам другите политически групи да подходят отговорно и да подкрепят решение, което може да бъде изпълнено, за да може инж. Ганчев да започне съответните действия, защото ако чакаме господин Зографски да дойдат електробусите тогава да видим къде ще се движат. Те ще стоят на плаца още година, година и нещо докато се прокарат кабелните трасета и докато се построят зарядните станции. Ето това е безотговорност вече от Ваша страна по отношение на обслужването на гражданите на София с нормален обществен транспорт.

Г-н Гергин Борисов: Днес, е много странен този доклад за втори път се кара за нероден Петко, за втори път се кара за нероден Петко, днес господин Терзиев в своята комуникация, където сто пъти си сменя картинката във Фейсбук поста обяснява на гражданите, че едно нещо, което отказва да пусне и го няма било по-лошо от едно нещо, което евентуално някога в някакво неизвестно бъдеще щяло да го има и било по-добре виждат ели, даже А1 картинки едните тъжни хора чакат, а другите весели хора в редичка се товарят на някакви автобуси където още не са поръчани. Не разбирам наистина какъв е смисълът от цялото това упражнение. Честно казано ако отмяната на 220 излезе от проекта за решение нямам никакъв проблем да ви гласувам господин Чаушев доклада, защото нероден Петко дали ще е със сини гащички, с жълти гащички никакво значение няма какви ще са му гащичките. Така че, ако се приеме процедурата за отмяна на точката за отпадане на решението за 220 с кеф ще ви я гласувам, а като дойдат тролейбусите вече тогава можем да спорим 15, 40, 900, 3,14 няма значение. И тогава можем и линии да кърдим и да променяме, защото на несъществуващи линии най-лесно е те да се оправят. Така че, аз отново ще призова, както предния път се дискутираше отменете точката за отпадане на 220 да ви го гласуваме това и да ходите да се молите в Брюксел, на Марс, на Луната където щете да искате финансиране, ако дойде – страхотно, ако не дойде ще дойдете тук и ще дискутираме как да го намерим какъв е проблемът?

Г-н Андрей Зографски: Господин Чаушев, тези крокодилски сълзи може би на ДСБ да импресионирате там бабите по 290 години, може би с тези аргументи. Никой няма да пътува от ж.к. „Левски-Г“ до район „Овча купел“, да нямат да пътува, защото би трябвало да е малоумник по това трасе ма метро, обаче освен тези две спирки нищо друго общо няма, така

както предполагам, че не претендирате, че ще пътува някой от ж.к. „Младост-4“ до район „Надежда“ с тролейбус осем часа през София, нали така? Обаче за други по-къси дестинации това има смисъл, защото постоянно сте хванати в един дисонанс…. Моля малко да се вслушате в аргументите, линия 71 и 75 ще ангажират 5000 километра на ден вместо 3200, нали така и ще ангажират почти двойно повече автобуси, тоест превозни средства. Ако тези шофьори ги нямаме, как ще ги проимаме двойно повече обаче след година, защото магьосник ли е Ганчев, а пълен некомпетентник ли е шефа на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, че такъв дисбаланс очакваме в дружествата, защото тази линия 220 е гласувана преди две години не е сега както казвате вие, трябва да се подготви, да се вземе предвид и т.н. Второ, всяко заседание разкривате някакви нови линии към все по-рядко населени райони на София. Район „Панчарево“ вече има линии колкото не знам парижко предградие. Извинете много, но това са вероятно най-неефективните линии. Осъзнавам, че все пак трябва да има някакъв транспорт, колкото и незастроено да е във всяка част на София, но това не е добра приоритизация и аз много добре знам защо е направено това нещо? Защото колегите от ГЕРБ са ви притиснали и тази кметица, която не я мързи всеки ден да оре в Столична община за което шапка й свалям, точно за това е направено това нещо. Ресурсът е разпилян, и вие ако имате сила и малко политическа визия да съберете този ресурс и да го насочите там където е необходимо, там идват много трудни години и месеци за градския транспорт. Ние трябва да се борим да увеличаваме пътниците и приходите. Трябва ясно и гласно да кажем на хората „Качвайте се в градския транспорт няма да има достатъчно бензин“, това вече на всички е ясно в Европа и вместо това вие казвате чакайте утре, не утре в друга година ще дойдат едни електробуси, добре дано да дойдат защо махате линията сега? Това е въпросът. Защо за нещо, което е несигурно обещание без осигурено финансиране и в далечна перспектива вие премахвате давате си алиби, защо да не пуснете линията. През реорганизация на транспорта, когато не касае 94 и 280, 83, 204 цитирани от Вас, това може да се направи, като се премахнат неефективни участъци на линии и знаете добре кои са те от кв. „Орландовци“ нормално ли е всички линии да влизат в центъра и да ходят до „Лъвов мост“ защо се пускат 200 трамвайни линии независимо дали е 17 или 18? Съгласен сте с мен нали? От направлението в Нови Искър всички линии ли трябва да влязат в центъра автобусни? Защо ремонтирахме това трасе за 50 милиона лева? Това е Вашата отговорност като управляващи, а не само едни картинки и да кажете – О, тези линии, но ако дойдат тролейбусите след две години.

Г-н Ивайло Йонков: Колеги, общински съветници, към вас се обръщам. Столичен общински съвет, това е органът на местното самоуправление на град София. Нашите решения на общинските съветници са ще цитирам задължителни за изпълнението на територията на Столична община. Какво ми казва администрацията по няколко пъти чрез заместник-кмета, не само той въобще всички заместник-кметове, цялата администрация, която има право да вкарва

доклада, че този доклад е изключително важен, сигурно, сигурно е изключително важен. Но искам да попитам администрацията докладите от общинските съветници важни ли са? Ще ви кажа по-важни са и те не се изпълняват. Има приети решения и доклади на Общинския съвет, които не се изпълняват с години вече. И аз спирам от днес да гласувам какъвто и да е доклад на администрацията на Столична община, независимо добър, лош, с изключение на здравни, спешни и правни доклади, които могат да спрат някакви неща в Столична община, защото аз вече не съм общински съветник, аз трябва да се водя от една администрация, която не изпълнява елементарните си задължения, които са вменени през Закона за местното самоуправление и местната власт ЗМСМА, за тези които не знаете, защото кмета и общинската администрация са задължени да изпълняват решенията на Общинския съвет и да ги прилагат на практика. Няколко мои доклада са внесени в Общинския съвет няма изпълнение по тях, администрацията ги прехвърля и аз спирам просто единственият начин, което мога да направя като общински съветник е да спра да гласувам тези доклади. Съжалявам, че в доклад е съвносител общинският съветник Симеон Ставрев, който уважавам, но просто като общински съветник няма повече да гласувам нито един доклад на администрацията съжалявам. Дотук стигаме защото администрацията не изпълнява докладите на Общинския съвет. Не е вярно, че кметът е управляващ ние сме управляващите. Ние общинските съветници. Съжалявам, че кметът няма група от общински съветници, с които да си прави политика, да прави програма, да дава приоритети, да дава насоки на града и някъде на парче се дърпа и се прави нещо, но аз повече не мога да съществувам в този свят където не се изпълняват законите. Аз съм десен човек, господин Чаушев също е десен човек от ДСБ, господин Ставрев е десен човек, десни хора, където закона е изключително важен. Ние не спазваме закона, не спазваме нашите решения и дори като комисия не се обръщам към вас господин временно изпълняващ, но и самите комисии в Общинския съвет са длъжни да правят отчети и да казват кои техни решения не са изпълнени както и кмета. Кметът до момента за три години нито един път не е внесъл доклад за изпълнението на решенията на Общинския съвет, който по закон той трябва всяка година да прави.

Г-н Борис Бонев: Благодаря, за да успокоя господин Чаушев, и за да му демонстрирам, че не съм кон с капаци, който ако чуе разумни аргументи продължава да се инати само за да изпълни политическа поръчка, както това се случва с настоятелното желание за закриване или по-скоро за отмяна на решението за линия 220, та аз господин Чаушев чух вашите аргументи, както и аргументите на господин Ганчев и за това правя корекция на моето предложение за промяна на проекта за решение, така че да не отпадат и да не се променят точките свързани с тролейбусните линии, така моето предложение както отново съм го изпратил на сътрудника към комисията, ще включва само единствено премахване на точка 2 и точка 3 в раздел III касаещо новите линии 71 и 75, и точка 6 в раздел V, касаеща закриването на линия 220, както

и предложението за новата линия 87 от източните квартали до летището. Всичко това пак казвам е сметнато и по този начин се съобразявам с чутото и казаното от Вас.

Г-н Димитър Вучев: Имаме ли обратно предложение? Приемаме, че имате обратно предложение и ще го подложим на гласуване.

Г-н Ивайло Стоилов – гражданин: Здравейте, имам въпроси относно тролейбусни линии №№ 6 и 7, тъй като преди време беше опитано да се променят линия 6 да преминава през бул. „Опълченска“ и № 7 през „Сточна гара“ сега се опитва същото. Преди време казах, че това не би било ОК за северната част на ж. к. „Люлин“ която обслужва осми район и втори район и още един два района, не си ги спомням, но сега очевидно има много голямо желание от администрацията на общината да се случи това нещо. Въпросът ми е, има ли възможност тези две тролейбусни линии, които се движат в общия участък на две спирки, които сега определих предлагам да се включат като разменни точки между двете линии 6 и 7, а именно ул. „Орион“ код на спирката 2092 посока ж. к. „Люлин“ да има три минути технологичен престой за размяна на пътници в съответните питникопотоци, които хората продължават да пътуват в техните направления. И другата спирка е спирка „Западен парк“ посока пл. „Сточна гара“ с код 1251, за да може хората, които ползват тролейбусна линия № 6 да могат да продължават към „Сточна гора“ с тролейбусна линия № 7 и хората от тролейбусна линия № 7 да могат да продължават безпрепятствено по бул. „Опълченска“. Третото нещо е за линия № 75 не ми се струва удачно, че това трябва да й е номерът, предлагам обръщане на номера линия № 75 да бъде № 175, а линия № 75 сегашния й вид да остане като № 75, тъй като това е дългогодишна линия, която обслужва район „Слатина“ поне докато пътувам към Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“ това са ми наблюденията.

Г-н Самарджиев – главен експерт в отдел „Планиране и развитие на обществения транспорт“ на Столична община Благодаря ви господин Петров, накратко да каже, че е направена цялостна концепция за синхронизация на линиите в ж. к. „Люлин“ което означава ритмично преминаване на 6 и 7 през шест минути, за да може точно да се направят тези прекачвания. Считаме, че такъв престой по средата на маршрута не би бил удачен за хората, които ползват директните направления. Просто другия проблем, който съществува, е че когато идват от различни направления в обратна посока ж.к. „Люлин“ има различни отклонения от графика в различни часови зони и ние не можем да ги предвидим така, че е спорно колко ще бъде ефективно за това залагаме по-скоро на това да се обяви на гражданите за този ритмичен подход, който предлагаме като разписания за да знаят че могат да се прекачват съответно на удобни за тях спирки по техен избор.

Г-н Вучев: Благодаря, преминаваме към предложението на господин Бонев, по начина по който беше прочетено.

След приключване на обсъжданията и разискванията, членовете на комисията гласуваха /поименно/ измененията предложени от г-н Бонев в проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	въздържал се
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	за
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	против
	Общо гласували: в т.ч.:	10
	За	8
	Против	1
	Въздържали се	1

„В точка III / римска/. точки 2 и 3, касаещи нови линии 71 и 75 се премахват

В точка V /римска/, точка 6, касаеща закриването на линия 220 се премахва.

В точка III се добавя нова точка 6 както следва:

„Да се разкрие нова автобусна линия 87, както следва:

Маршрут: От кв. „Враждебна“ - ул. „8-ма“ - ул. „25-та“ - ул. „2-ра“ - ул. „61-ва“ - бул. „Владимир Вазов“ - ул. „Станислав Доспевски“ - ул. „Летоструй“ - ул. „Източна тангента“ - ул. „Мими Балканска“ - бул. „Брюксел“ - Терминал 1 - ул. „Продан Таракчиев“ - Терминал 2 и обратно по маршрута.

Спирки:
Превозните средства спират по всички съществуващи спирки. Разкриват се нови спирки двупосочно при кръстовището на ул. „Летоструй“ и ул. „Източна тангента“; при кръстовището на ул. „527-ма“ и ул. „Източна тангента“ и при Стадион „Летище“. Експлоатационни параметри: Максимален брой коли: 3
Интервал през деня: 20 мин.“

В точка II, точка 4 се изменя както следва:

„4. Тролейбусна линия №14

4.1. Маршрут:

Посока Централна гара: ж.к. Гоце Делчев - бул. "Тодор Каблешков" - ул."Костенски водопад" - бул. "Гоце Делчев" - бул. "Петко Ю. Тодоров" - бул. "Академик Иван Евстратиев Гешов" - ул. „Св. Георги Софийски" - бул. „Пенчо Славейков" - бул. "Генерал Тотлебен" - пл. "Руски паметник" - бул. "Генерал Скобелев" - ул. "Опълченска" - бул. "Княгиня Мария Луиза" - Централна гара

Посока ж.к. Гоце Делчев: Централна гара - бул. "Христо Ботев" - бул. "Сливница" - ул. "Опълченска" - бул. "Генерал Скобелев" - пл. "Руски паметник" - бул. "Генерал Тотлебен" - бул. „Пенчо Славейков" - ул. „Св. Георги Софийски" - бул. "Академик Иван Евстратиев Гешов" - бул. "Петко Ю. Тодоров" - бул. "Гоце Делчев" - ул. "Костенски водопад" - бул. "Тодор Каблешков" - ж.к. Гоце Делчев".

Г-н Вучев: Подлагам на гласуване с направеното току що изменения целият доклад.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с направените изменения по предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	въздържал се
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	въздържал се
	Общо гласували: в т.ч.:	9
	За	7
	Против	няма
	Въздържали се	2

По т. 6 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК66-3440/22.04.2026 г. относно подобряване на транспортното обслужване в с. Бусманци, с. Казичене, с. Кривина, с. Лозен и гара Верила, с вносители Виктор Чаушев – зам.-кмет на Столична община, д-р Ваня Тагарева, Симеон Ставрев, Димитър Вучев, Йордан Тодоров, Димитър Петров – общински съветници, Евгения Алексиева – кмет на район „Панчарево“ на Столична община и Петко Краев – кмет на район „Искър“ на Столична община

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	9
	За	9
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 8 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК66-3447/22.04.2026 г. относно промяна в състава на одитните комитети на „Център за градска мобилност” ЕАД и „Столичен електротранспорт“ ЕАД, с вносители Борис Бонев и Емилия Ангелова – общински съветници.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	въздържал се
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	въздържал се
	Общо гласували: в т.ч.:	9
	За	7
	Против	няма
	Въздържали се	2

По т. 9 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ГР94-3208/22.04.2026 г. относно преименуване и индексиране на спирки на градския транспорт, асоциирани с метростанциите на Софийския метрополитен, с вносители Гергин Борисов, Антон Хекимян и Веселин Калановски – общински съветници.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	-
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за

8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	8
	За	8
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 10 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК66-3401/22.04.2026 г. относно брандиране на спирки на градския транспорт по бул. „Александър Стамболийски“ на територията на район „Красна поляна“ със снимки и кратка информация за исторически личности, вносител Христо Копаранов – общински съветник

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

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

	За	**9**
	Против	**няма**
	Въздържали се	**няма**

По т. 11 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК08-5543/08.04.2026 г. относно осигуряване на финансиране за облагородяване на междублокови пространства и изграждане на квартални паркинги в район "Триадица" – Столична община, с вносители Димитър Божилов – кмет на район „Триадица" на Столична община, Бойко Димитров и проф. Вили Лилков – общински съветници.

Г-н Андрей Заграфски: Ако ми позволите господин Вучев понеже ще гледаме пет подобни доклада малко ретроспекция, числа искам да споделя с Вас, колеги. Район „Триадица" заедно с район „Подуене" и район „Красно село" и в някаква степен район „Сердика" всъщност е един от най-засегнатите от разширението и реформата на зоните за платено паркиране. Всъщност принципната договорка, която е и подкрепена с решение на Общинския съвет е, че част от средствата особено тези от винетните стикери ще остават в районите за подобряване на транспортната инфраструктура, тоест паркирането в тези райони. След това за мое съжаление без да имаме някаква ясна концепция за районите, които не попадат в зоната за платено паркиране с няколко доклада се разруши тази договорка, която ние имахме още създадена когато се прие реформата за паркирането, с ясната уговорка с кметовете, че тези пари, които сега даваме приоритетно тази година преди зоната да е влезнала в сила след това ще бъдат насрещно прихванати от приходите от зоната за платено паркиране, тоест няма да има двойно финансиране в райони като „Подуене", „Красно село", „Триадица" и т.н. Това е първото нарушение на тази обща договорка, тоест няма неясна концепция за райони като „Надежда", „Люлин", „Младост", „Красна поляна" и т.н. където зони няма да има в този мандат със сигурност. Второто нещо, което доста по-сериозно ме притеснява обаче са огромните флуктоации в цените между отделните райони. Извадил съм цените, както на квадратен метър така и на паркомясто. Имаме от три до четири пъти флуктуации в средната цена на квадратен метър ремонт и на ново паркомясто. Все пак говорим за един ресурс от 5 млн. евро. Едно паркомясто според заявените в район „Люлин" струва 3600 евро, а в район „Триадица" струва 1600 евро. Предполагам, че никой не го интересува това, нека да гласуваме 5 млн. евро хей така за да може да се строи каквото си искат районите. В район „Овча купел" е 1580 евро, в район „Люлин" е 3600 евро, в район „Красна поляна" е 3960 евро, даже с коригираното от кмета, защото той каза 390 места въпреки, че в доклада е 240 места. Милион и половина евро и за район „Красна поляна" и за район „Люлин" при положение, че район „Триадица", да

кажем „Стрелбище“, „Гоце Делчев“ куп квартали стават зона при положение, че кмета на район „Триадица“ е поискал половин милион в рамките на нещо, което сме се договорили да бъде само за райони без да оспорвам изобщо нуждата от подобряване на инфраструктурата в цяла София, но това не е концепция. Всеки кмет може да предостави списък от 100 кални точки, за юнеймит - 50 милиона евро. Въпросът е следният не сме чули изобщо администрацията какво мисли по този въпрос, не защото ние не искаме да я чуем, тя просто е незаинтересована. Вероятно после стратегията ще бъде няма да изпълняваме решението, няма да даваме пари и т.н. Защото това започва вече много сериозна тежест да става. Всеки район, ако иска по милион евро това е една десета от общата капиталова програма на целия град само за кални точки. Нереалистично е. Предлагам ви колеги следния подход. Утре малко преди Комисията по финанси тъй като ми се струва, че е водеща, да седнем политическите групи да направим някаква обща концепция. Не може едно паркомясто в район „Люлин“ да струва три, четири пъти повече от съседен район „Овча купел“ да кажем, не може. Не може от друга страна да гласуваме доклад на г-н Таков за същия район „Овча купел“ допълнителен паркинг гласувахме сега, а той да не е включен в тази програма, която е заявена от кмета. Това не е концепция, не е стандарт, не е система. Пет пари не давам, най-лесно ми е да кажа – О, всички заслужават дайте да дадем, за това и не разбирам администрацията и управляващите които се трескат тук от земята досега, изобщо не им пука за този фундаментален въпрос, как ще се намерят 40 милиона лева за кални точки тази година, по какъв принцип е се раздават. Ще бъдат ли осигурени в бюджета на Столична община? Писмото от електротранспорта с двадесет и кусур милиона лева задължения само до април, което ще гледаме сега, как се връзва тази концепция? Нямам против сега да гласуваме всички „За“ обаче утре заедно или без кметовете предполагам по-добре е заедно един час пред Финансова комисия господин Вучев предлагам да се съберем по един представител от политическите групи сериозно да подходим в някаква система да го обуздаем това нещо, защото излиза извън всякакви рамки на логиката в район „Банкя“ сто места за половин милион евро, в район „Триадица“ за същите пари – 330 места, не е ОК. Имаме сериозни дисбаланси между самите райони точно заради липса на концепция. Ще ви изпратя данните, те са на базова извадка от докладите на кметовете, но и към кметовете се обръщам, колеги това не е против вас. Няма ги тези пари в бюджета на Столична община. И за това ще трябва по някакъв начин да приоритизираме. район „Красна поляна“ и район „Люлин“ с по милиони половина евро ми се струват нереалистични, честно ви го казвам. И нека да седнем и да намерим най-разумния подход, така че хем вие да имате достатъчно средства да можете да приоритизирате няколко паркинга да направите, хем да се спази правилото, че ще инвестираме тази година приоритетно там, където предстои да бъде разширена зоната, защото там проблема с паркирането е идентифициран като най-сериозен.

Г-н Йордан Тодоров: Господин Зографски, концептуално съм съгласен с всичко, което Вие казахте, но няма как да не ви обърна внимание, че не е коректно да направите това предложение за системен, анализиран, търсещ политически консенсус подход, след като бяха приети докладите за районите „Подуене“ и „Красно село“, районите които са кметове на „Спаси София“ просто не е коректно по този начин да подходите. Факт в район „Овча купел“ не се предвижда в тази т.нар. реформа, която беше приета и подлежи на съдебен контрол да има зона, но вие си спомняте, защото тогава заедно работихме по тази тема, че ви казах, че така или иначе в момента район „Овча купел“ е мястото където голяма част от ползващите метролиния № 3 ползват за буферен паркинг. Буферните паркинги в район „Овча купел“ са пренатоварени така или иначе. Ако се случи това нещо и влезе в сила реформата след съдебния контрол в район „Красно село“ буквално район „Овча купел“ ще понесе целият натиск. Това нещо в комплект с така или иначе многото кални точки, многото нови сгради, строежи и общо натоварване на район „Овча купел“ по никакъв начин не ме кара да мисля, че такъв доклад за „Овча купел“ не трябва да бъде гледан. Ако започнем да гледаме вече нещата, както вие казахте аз не съм влязъл в детайл предвиждам да го направя утре преди Финансова комисия за да гледаме дали КСС-тата, стойностите които се предвиждат, ако там има някакви големи отклонение – да, аз съм ОК за такъв разговор, но да кажете, че трябва да бъдат диференцирани по някакъв начин райони и да отпаднат след като сте го направили за вашите райони просто не е коректно. Ако сте склонни да влезете в такъв разговор може би подхода трябва да бъде промяна и на приетите решения за районите „Подуене“ и „Красно село“.

Г-н Вучев: Реплика от господин Димитров, дуплика и след това колеги ще ви предложа, тъй като така се отвори дебатът, че общо взето говорим за всички райони и за петте доклада, приемаме това нещо за обединена дискусия по този начин ви предлагам и впоследствие ви предлагам да преминем към гласуване на докладите. Очевидно ще се върви към някакъв диалог утре преди Финансова комисия, така че в момента на принципно ниво смятам, че всеки един от нас е съгласен, че тези доклади следва да бъдат подкрепени. Вече по отношение на конкретните параметри да се уточним в хода на утрешния ден дали някъде би следвало нещо да бъде коригирано, това вече е отделен разговор, така или иначе да дадем поне в тази комисия зелена светлина за тях, но да завършим процедурата.

Г-н Димитър Димитров: Мисля, че можем направо да гласуваме, защото тримата човека преди мен казаха едно и също, гласуваме ги днес и утре преди или на финансова се проверяват и коригират, ако е нужно, това чух от всички не виждам разногласие.

Г-н Андрей Зографски: Колега Йорданов, към район „Овча купел“ конкретно, защото Вие отговаряте от Вашата политическа сила за този район нямам никакви забележки, там цената е най-ниска от всички райони, които гледаме днес на паркомясто и са поискали обща сума от

600 000 евро, за разлика от районите „Красна поляна“ и „Люлин“, които са над 1,5 милиона където цената на паркомясто е трайно от тази, в смисъл имаме огромни флуктуации в цените на паркомясто и на квадратен метър. Ще ви ги предоставя на всички, не искам изобщо да противопоставям районите, просто трябва да имаме един тертип, точно за да няма някой, който да е по-облагодетелстван от други. Това си го обещахме и на Председателски съвет преди изборите, добре си спомням, когато гледахме докладите за районите „Надежда“ и за „Банкя“ могат да потвърдят колегите Вучев и Прошков бяха на този Председателски съвет, ако не се лъжа, в който казахме, че ще намерим някакъв системен подход. Що се касае до районите „Подуене“, „Красно село“ и „Слатина“ не забравяйте те бяха първи, които минаха през Общинския съвет, горе долу договорката беше такава при тях от винетки ще дойдат по 2 милиона евро на година, а ние вкарваме милион евро като изпреварваща инвестиция. Така че, тези средства после ще бъдат насрещно прихванати от инвестициите, които ще дойдат от винетките, да утре, но от другите райони няма да дойдат. Аз все пак съм общински съветник на Столична община, а не на един или друг район. Изобщо не искам да ги диференцираме по този начин, само да намерим някакъв разумен и балансиран подход, защото можете да сте сигурни, че 20 милиона евро няма да има в бюджета за кални точки.

Г-н Йордан Тодоров: Понеже така или иначе се обединихме около това да водим една дискусия за всички доклади, които са за кални точки, имам няколко конкретни въпроса към вносителите за район „Овча купел“. Първо, концептуално, да ще подкрепя този доклад, да нужен ли е? Нужен е защото в район „Овча купел“ има огромен проблем с кални точки, които се увеличават постоянно поради строителния натиск в квартала. Съжалявам, че вече загубихме колегата Стефан Спасов, който беше тук в началото на заседанието, защото в доклад, който ни е предложен специално за район „Овча купел“ там е описано, че се вадят от калта 400 автомобила, да факт е, частта замърсяване на въздуха и финни прахови частици и прочие, както е описано, приемаме я всички, важно е, тези автомобили да бъдат извън калта. Обаче трябва да признаем, че с такъв доклад ние реално не формираме нови паркоместа. Формираме средата, в която паркират автомобилите, но нови паркоместа няма. Това го казвам най-вече в контекста на това, че в ПУП-а на „Овча купел-1“ където са концентрирани тези доклади, доклада който разглеждаме днес специално за район „Овча купел“ тези места са в „Овча купел-1“ има предвидени два етажни паркинга, които ще поемат капацитет 550 автомобила и по тези етажни паркинги, те са предмет на разглеждане на една работна група, на която председател е колегата Спасов, който е съвносител на този доклад, но тази работна група до момента е просто една Вайбър група, която се е събрала веднъж и сме гледали един Екселски файл, в който са описани всички имоти. Не е предприето нищо по този въпрос, а буквално двата имота, които са с безспорна собственост и завършени градоустройствени процедури позволяват да се започне проектиране веднага са точно в „Овча купел-1“ и ние изпускаме голямата тема, дали

ще успеем изобщо да намерим вариант за такова публично-частно партньорство и да се случи в някакво обозримо време, личното ми мнение е – не, защото по-скоро това, което сме говорили в тази група е, че сметките са такива, че не са кой знае колко атрактивни за инвеститори и не отваряме темата за проектирането на тези паркинги. Това е първо. Имам няколко конкретни въпроса към кмета на района господин Стефанов, господин Стефанов в един от имотите точка 5 от проекта за решение този, който е 4333.1032 е с отреждане за озеленяване, това е имотът на „Монтевидео“, кажете ми моля, защото доклада ви е написан доста общо – облагородяване на пространства и формиране на паркоместа и озеленяване. Кажете ми точно в този конкретен имот какво се предвижда озеленяване какъвто е статутът му или ще правите и там паркоместа? За колегите, които не са запознати така с особеностите на район „Овча купел“ ще кажа, че в район „Овча купел“ в терени за озеленяване се случват паркоместа, буквално преди три седмици в един такъв терен граничещ с детска площадка вие си построихте по неясно какви правила и дали законно временен паркинг, който изглежда доста постоянен, защото е изграден с бетон и асфалт върху терен за озеленяване и гордо се похвалихте, че го предоставяте безплатно на жителите на район „Овча купел“ да го ползват, което безплатно беше важно уточнение, защото често има и не безплатно ползване на паркинги, които са върху терени за озеленяване в район „Овча купел“. Няколко пъти неформално съм ви питал какъв е статутът на един паркинг, който се намира в имот 4334.1013 това е платеният паркинг срещу „Кауфланд“ – „Овча купел“, който функционираше дълги години като платен и в един момент с приемането на новия ПУП той беше отреден за озеленяване този терен и някой не знам кой, но вероятно Вие му сложи един катинар и верига, казвам вероятно Вие, защото вътре стои в една малка част от него общинска техника, имате там трактор, дробилка за клони и прочие, но в останалата си по-голяма част където има място за около 70 – 80 автомобила по някаква неясна логика и неясно от кого менажиран процес се случва паркиране на фирмени автомобили, хладилни камиони, пътни помощи и прочие, така и така няма да успеете да го реализирате най-вероятно като озеленяване в близко бъдеще или поне докато успеете бихте ли отворил този терен за свободно паркиране на гражданите на район „Овча купел“ и по този начин ще бъдат добавени едни реални нови 80 места за паркиране в района. Последният въпрос е, виждам, че хубаво сте идентифицирали няколко кални точки, които безспорно трябва да бъдат оправени, обаче кажете ми моля, предвиждате ли по някакъв начин да бъде облагородено пространството, което е част от имота, в който се намира 88-мо училище между сградата на училището и паркинга на метростанция „Мизия“ където се намира най-калната и най-новосформираната кална точка в район „Овча купел“, която я формира фирмата, която прави въвеждането на мерките по енергийна ефективност. Така или иначе има опит с менажирането на кални точки, защото по някаква случайност след 50 дневното класиране, което направихте за да спечели проекта по въвеждане на мерките за

енергийна ефективност се падна точно тази фирма, която ви правеше преди това и уличните ремонти. Те ли ще възстановят тази формирана от тях кална точка или вие имате друг начин и други планове за отстраняването й?

Г-н Ангел Стефанов – кмет на район „Овча купел“ на Столична община: Благодаря, мисля че в частни разговори с господин Тодоров всички тези въпроси сме ги изяснили, но след като държи да ангажираме вниманието на Общинския съвет, няма проблем ще ги изговорим и тук, едно по едно, ако пропусна нещо ще повторите питането си. Конкретно за калната точка на 411 блок, да там част от имота попада в зона за озеленяване, но не е ТГО това, което доколкото знам в предни доклади е ставало като дискусия, тоест зоната по Общо устройствен план е жк и там не би трябвало да има проблем. Все пак ние ще прегледаме внимателно и ще преценим каква част от тази кална точка да се реализира върху имота за озеленяване, като уточнявам, че по-голямата част от калната точка е в прилежаща зона към жилищен блок, тоест там където наистина има нужда това да се случи. Вторият въпрос по отношение на това, което казахте за зелена площ, конкретно там реализацията на паркоместата засяга съвсем малко зелената площ отново и това е с цел защото в улична регулация остават над 40 многогодишни дървета и за да можем да спасим тези дървета, които остават в улична регулация за това засягаме зелена площ върху, която в моментна обаче има изпълнени паркоместа, тоест зеленото е бетон, улицата е зелено и за това прибягваме до този подход за да спасим съществуващото озеленяване. По отношение на паркинга, който твърдите че е затворен – да, той частично е затворен защото там има техника на районната администрация. Ще бъде отворен, ако искате ще напомня назад във времето, че от миналия мандат този паркинг беше в нашите инвестиционни намерения, тогава общински съветници от мнозинството поеха ангажимент да осигурят средства за да изградим този паркинг, не ги осигуриха и остана малко висяща ситуацията, но както коментирахме и преди това ще го решим. Конкретно за 88-мо училище, това което попитахте, не е съвсем точно твърдението ви, че фирмата ,която е правила енергийната ефективност тя е направила кална точка. Тази кална точка всъщност, макар че не е кална защото върху нея има насипани фракции, тя попада основно върху имота където ще бъде точно етажният паркинг, за който споменахте и искрено се надявам наистина там да се намери решение, за да може да се реализира този паркинг.

Г-н Йордан Тодоров: Кратък коментар, в конструктивен тон естествено както винаги си общуваме с Вас господин Стефанов, конкретния имот 1032 само за озеленяване не е големият имот, който е зад него, и в който попада блока, който цитирахте и е целият комплексно жилищно застрояване. Така че, моля да му обърнете внимание и да ми дадете конкретен отговор за него. Калната точка пред 88-мо училище я следя как се разраства и възниква в реално време и да наистина ви твърдя, че ако погледнете дори снимки от ремонта на 88-мо училище там е паркирана техниката. Имаше една малка част, която е насипана, но голямото

нарастване на тази кална точка го направи въпросната фирма, след малко ще ви покажа и снимка за да видите, наистина там спешно трябва да се предприемат някакви мерки, защото освен вредата, която нанася като кална точка също така хората се научиха да паркират там и това генерира допълнителен трафик в пешеходната зона пред 88-мо училище, което е проблем. Последният ми коментар за паркинга, който е заключен, той не е частично заключен, а е напълно заключен и вътре някой менажира достъпа до автомобили, но той със сигурност не е свободен. Ще ви изпратя след малко видео, ако искате и на това място, но приемам думата ви, че в кратки срокове паркингът ще бъде отворен, достъпен и това ще позволи на още 60 – 70 автомобила да намират място за паркиране. Иначе – да, както казах и в самото начало на общата дискусия ще подкрепя доклада, нужен е, тези кални точки са проблем, трябва да бъдат премахнати, но очаквам да се дораздадете и да оправите и тази пред 88-мо или поне да ограничите достъпа на автомобили до нея, защото се натоварва една по презумпция пешеходна алея, която се превръща във второстепенна улица покрай училището.

След приключване на обсъжданията и разискванията, членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	9
	За	9
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 12 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК08-6050/22.04.2026 г. относно осигуряване на финансиране за облагородяване на междублокови пространства и обособяване на квартални паркинги

на територията на Столична община – район „Сердика“, с вносители Димитър Димитров – общински съветник и Момчил Даскалов – кмет на район „Сердика“ на Столична община.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	9
	За	9
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 13 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК08-6124/1/23.04.2026 г. относно осигуряване на финансиране за облагородяване на междублокови пространства и изграждане на квартални паркинги в район „Красна поляна“ - Столична община, с вносители Цветомир Петров – председател на Столичен общински съвет и Димитър Петров – кмет на район „Красна поляна“ на Столична община.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-

2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	9
	За	9
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 14 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА20-ВК66-1208/166/23.04.2026 г. относно осигуряване на финансови средства необходими за облагородяване на междублокови пространства и изграждане на квартални паркоместа в район „Овча купел“ на Столична община, с вносите;и Бойко Димитров и Стефан Спасов – общински съветници и Ангел Стефанов-кмет на район „Овча купел“ на Столична община, с приложен нов проект за решение с вх. № СОА20-ВК66-1208/168/27.04.2026 г.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения **нов** проект за решение, както следва:

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

11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	-
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	8
	За	8
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 15 от дневния ред:

Доклад с вх. № СОА26-ВК08-4483/21.03.2026 г. относно осигуряване на финансиране за облагородяване на междублокови пространства („кални точки“) чрез изграждане на паркинги с паркинг елементи на тревна фуга на територията на СО – район „Люлин“, с вносители Димитър Шалъфов – общински съветник и Георги Тодоров – кмет на район „Люлин“ на Столична община.

Не беше проведена дискусия.

Членовете на комисията гласуваха /поименно/ доклада с предложения **нов** проект за решение, както следва:

№	Поименно гласуване:	
1	Иван Таков – председател	-
2	Андрей Зографски - зам. председател	за
3	Карлос Контрера- зам. председател	-
4	Ася Тодорова	-
5	Ваня Григорова	за
6	Гергин Борисов	за
7	Димитър Вучев	за
8	Димитър Димитров	за
9	Димитър Петров	-
10	Емил Димитров	-
11	Ивайло Йонков	-
12	Йордан Тодоров	за
13	Красимир Гълъбов	за
14	Прошко Прошков	за
15	Симеон Ставрев	за
	Общо гласували: в т.ч.:	9
	За	9
	Против	няма
	Въздържали се	няма

По т. 16 от дневния ред:

Доклад от временна комисия с вх. № СОА26-ВК66-1370/2/09.04.2026 г. относно доклад Решение № 139 на СОС, с вносители Симеон Ставрев, Емил Димитров и Иван Кирилов – общински съветници.

Г-н Вучев каза, че точката се приема за сведение.

По т. 17 от дневния ред:

Писмо с вх. № СОА26-ВК66-1885/04.03.2026 г. относно проучване на възможността за въвеждане на довеждащ транспорт от жилищна зона „Парк Камбаните“ до МС „Бизнес парк“, с вносител Йордан Тодоров - общински съветник.

Г-н Вучев: Господин Тодоров, предлагам да оставим тази точка, имаше гражданин, но за съжаление не успя да остане до края на комисията.

По т. 19 от дневния ред:

Писма с вх. №№ СОА26-ТД26-6111/14.04.2026 г. и СОА26-ТД26-6178/15.04.2026 г. от „Столичен автотранспорт“ ЕАД.

Г-н Силян Манолов – изпълнителен директор на „Столичен автотранспорт“ ЕАД: Уважаеми общински съветници, в първия ден след Великденските празници информирах министъра на транспорта и на финансите, както и кмета на град София и председателя на Столичния общински съвет за някои тревожни тенденции, които се наблюдават освен на пазара на горива, в световен мащаб така и с евентуално риска от недостиг. Това е от една страна. От друга страна, притеснение будят нарастващите задължения от една страна на „Столичен автотранспорт“ ЕАД за енергийни ресурси и от друга страна нарастващите вземания на „Столичен автотранспорт“ ЕАД и за да не ви губя времето излишно ще ви кажа няколко цифри, към 31 декември 2025 година „Столичен автотранспорт“ ЕАД дължеше на доставчици на енергия 4,5 млн. евро. Към настоящия момент към днешна дата /27.04.2026 г./ дължим 7 млн. евро, а вземанията към „Столичен автотранспорт“ ЕАД за услуги, които са извършени са в размер на 13 млн. евро. По отношение на това, което господин Зографски вметна 9 млн. от въпросните 13 млн. евро са вземания от „Център за градска мобилност“ ЕАД по масов градски транспорт извършен пробег и фактуриран такъв, като последната по давност неиздължена фактура към дружеството е с падеж декември 2025 година. Останалите пари до тези 13 млн. евро са компенсации на Столична община и компенсации от държавен бюджет. По отношение

на увеличаващите се цени, това което мога да ви кажа с днешна дата е, че количествата дизелово гориво, които сме купували миналата година 2025 за месеците февруари, март и април наложени към изминалите вече три месеца от 2026 година – февруари, март и април, като сумата е около 400 хил. евро в повече. И друго, което исках да напомня едва ли има смисъл, но миналата година отново с нарочно писмо до господин Василев тогава заместник-кмет по финансите, както и до председателите на комисиите в Столичния общински съвет информирах, че има много големи задължения към доставчика на дизелово гориво. Получаваме и лихвени листове тогава към началото на месец юли 2025 година задълженията, които сме имали към доставчика на горива тогава са били в размер на 4,4 млн. евро толкова са и в момента, тоест с това искам да каже, че девет месеца по-късно нищо не се е променило. От миналото полугодие мисля, че на 7 август 2025 г. беше последната среща при кмета на София, когато се коментираше какви мерки могат да се вземат по отношение на изплащане на дължимите суми от възложителя и тогава се спрягаше евентуалният заем, с който „Център за градска мобилност“ ЕАД би могъл да се разплати към транспортните оператори. Ние сме транспортният оператор към който има най-голямо задължение.

Г-н Прошко Прошков: всъщност това и се очакваше, обективни ще бъдат проблемите свързани с енергийната криза, която няма и да завърши твърде скоро колеги, както следим процесите за жалост и тук въпроса не е само и много е лесно да кажем, ще се подготви доклад и т.н., но трябва да се направи според мен разговори с администрацията за възможностите защото няма никакъв смисъл и да трупаме лихви и лихвени листове, както каза господин Манолов. Кметът имаше някакви надежди, че ще има подкрепа от държавата в рамките на настоящото правителство, надявам се това да се запази, той ще се появи като проблем не само в столичния транспорт, нека да го имаме предвид въобще. За това за да не се случва както по Ковид кризата, когато общината не получи нито протягане на ръка, нито някакви ефективни мерки е въпрос, който трябва спешно да поставим, защото тук няма нещо, което да може да се направи извън тази криза. Ако има и някакви други мнения, но според мен трябва да адресираме и до общината възможността за някакво премостване финансиране за покриване на задълженията защото „ЦГМ“ ЕАД също каскадно не изпълнява плащанията си към операторите, а ние забавяме към „ЦГМ“ ЕАД плащания, също така икономическа рамка на транспорта не знам може би господин Чаушев ще каже, но не можем на този етап да гледаме, нямаме нито бюджет, нито нищо, тоест в доста сложна ситуация сме наистина, но трябва да намерим начин да се измъкнем и разчитам наистина, че ще може евентуално кмета и администрацията да поставят този въпрос и на ниво държава. Очаква се след десетина дни да се рестартира и да има друго правителство.

Г-жа Ваня Григорова: Благодаря, доколкото разбирам има 9 милиона неизплатени за извършена дейност към „Столичен автотранспорт“ ЕАД, и това забавяне идва от Столична

община, 13 млн. евро са общо заедно с компенсациите, 9 млн. евро са за извършени транспортни услуги. Може ли господин Чаушев като заместник-кмет да каже защо не са изплатени тези суми, което води и до натрупване на лихви в крайна сметка, защото мерките за увеличените цени на горивата са едно, друго е обаче неизплащането на дължими суми към „ЦГМ“ ЕАД и оттам „Столичен автотранспорт“ ЕАД?

Г-н Виктор Чаушев – зам.-кмет на Столична община: Отзад напред, неизплатените задължения не се изплащат от направление „Транспорт“, а от направление „Финанси“ на Столична община и там трябва да бъде отправен въпроса. По отношение на помощта от държавата. Имаме в момента получени допълнителни 2 милиона евро, които са за точно тази криза с горивата и те ще бъдат насочени. В момента обаче е много по-важно според мен и това сме го коментирали и с направление „Финанси“ на Столична община да се намерят средствата, които са по-онзи заем, който вие гласувахте като Общински съвет за 15 милиона евро за „Център за градска мобилност“ ЕАД, тъй като с тях ще се позволи да се разплати стар пробег, стари задължения от миналата 2025 година, което ще позволи да се разплатите към длъжници. От друга страна, имаме за съжаление в момента големи ограничения във връзка с това, че няма бюджет Столична община и ние разплащаме и реално вървим по старата рамка, която за миналата 2025 година е с голям недостиг. И дори държавата да предоставя повече средства ние не можем да предоставим като община допълнително средства защото просто не можем, забранено ни е. За това този вариант, който е сега с кредита го натърпвам и поемам ангажимент да продължавам всеки ден да гоня направление „Финанси“ за да видим откъде да дойдат тези средства дори не наведнъж, но поне на няколко транша в период от няколко месеца тези средства да бъдат намерени, да бъдат разплатени към „ЦГМ“ ЕАД и съответно да се разплатят към транспортните оператори, защото не е само господин Манолов и не е само „Столичен автотранспорт“ ЕАД. По отношение на прогнозните разходи не можем да говорим все още за икономическа рамка, разбира се. Спрямо това писмо, което изпратиха и миналата година през месец декември където голяма група общински съветници също го подкрепиха и се подписаха като вносители вървим горе долу по тази рамка тоест грубо казано 150 млн. евро от държавата, 150 млн. евро от общината плюс петдесет и няколко – шестдесет милиона евро от превозни документи. Това е обемът, горе долу по него вървим в момента. Ако няма голяма флуктуация тоест тази прогноза, която сме направили е била доста адекватна тогава. Ако нямаме много големи флуктуации и приключи бързо кризата по отношение на горивата и на електроенергията не мисля, че ще имаме проблем, ако тези средства бъдат предвидени разбира се в държавния бюджет и съответно ние после ги предвидим в нашия общински бюджет, за което поне за момента с разговори, които сме имали с кмета Терзиев и с направление „Финанси“ включително и с господин Клисурски, който преди беше заместник-кмет по финанси, че нагласата е, че ще бъдат осигурени тези средства, за да може да се излезе от тази

спирала на недостиг на средства, в която влязохме през последните две – три години. Действително там е необходимо не толкова, ядно е че трябва да се търсят оптимизации, намаляване на разходите, но просто в момента не може да се намалява повече трябва да се увеличава, защото се влиза в тази спирала да не могат да се разплатят разходи. Има много голям проблем със субсидиите и компенсацията, че тя е на годишна база и тя е за покриване на разходи, тоест господин Манолов трябва да направи разход, за да бъде субсидиран, компенсацията е за карти. Така че, малко е като параграф 22, влезеш ли веднъж в едно такова недофинансиране после много трудно можеш да излезеш ако нямаш допълнителен булст, една инжекция от средства, която да ти завърти отново цикъла на правене на разходи и покриването им. Тук също трябва да се обърне внимание на заплатите, защото там имаме един ангажимент от 5 на сто, ние в момента също там полагаме усилия и за да могат да бъдат разплатени със задна дата на персонала от 1 януари 2026 г. е необходим обем, ресурс буквално ,който да бъде заплатен на служителите и за него също трябват допълнителни средства. Така че, от тази гледна точка предполагам, че следващите няколко дни отново ще имаме разговори с направление „Финанси“, но тук може би е хубаво по този въпрос и във връзка с това писмо да намерим някой от направление „Финанси“ дали ще е директор на дирекция, който да даде малко повече информация или господин кмета.

Г-н Вучев: Благодаря, господин Чаушев все пак да напомним, че при липса на заместник-кмет в някое направление отговорен е персонално кметът така, че може би той трябва да влезе в този диалог, защото това действително е проблем, който отдавна се говори по него още с влизането на господин Клисурски това беше една от неговите заявки, че този цикъл, в който постоянно се влиза ще бъде изчистен по някакъв начин, никакви стъпки не се случиха в тази посока. В никакъв случай упрека не е персонално към Вас, защото вие най-малко имате отношение точно към този проблем, но действително това е вече една порочна практика повече от две години се въртим в един водовъртеж.

Г-жа Григорова: По-скоро е допълнителен въпрос предизвикан от отговора на господин Чаушев и за това ми се иска да чуя отговор, тъй като той спомена за 5 % увеличение на заплатите. Господин Чаушев, няма как да не си спомня, че предходното правителство отпусна 15 млн. лева, т.е.7,5 млн. евро за да могат да се изплащат до момента заплатите. След това служебното правителство обаче не изплати за следващите три месеца – април, май и юни тези 7,5 млн. евро. Каза, че дава 5,6 млн. евро ако не се лъжа милиона за увеличение, те водили ли са разговори с господин Клисурски, който беше колега на господин Чаушев за тези 7,5 млн. евро и как смятат че могат да се увеличат заплатите при положение, че не са изплатени предходните средства за гарантиране на настоящите нива на възнагражденията?

Г-н Чаушев: Нямам точна информация какво точно е изплатено и какво не е изплатено. Знам, че държавата в момента действително е превела повече средства, проблем остава общината, поради простата причина, че нямаме бюджет, това е по-големият проблем. Това е финансов въпрос, от наша страна ние сме дали съответните заявки към държавата и това, което ни е преведено с това разполагаме, ние не можем да разполагаме с нещо, което не ни е преведено като средства. Имаме диалог, въпроса е, че в момента това е положението, това е преведено и за това проблема по-скоро остава, пак казвам в общината, защото ако ние се издължим тогава няма да висят тези стари задължения. Ако ние вдигнем нашата част до нивото на държавата. В момента, това което е превела държавата е това, което е налично за това ви казах 2 милиона допълнително, които са свързани с горивото, което е текущо.

По т. разни от дневния ред:

Г-н Йордан Тодоров: Благодаря Ви, господин Вучев, няма как да не се възползвам от присъствието на господин Чаушев до края на това заседанието и да му припомня как през месец февруари 2026 г. той и кмета на район „Овча купел“ внесоха един доклад за една линия 806, която отложиха пускането й с необходимото им време, за да възстановят улица „Дъга“ в кв. „Горна баня“, едни 30 – 40 метра по които трябваше да се движи довеждащият транспорт, господин Чаушев да ви помоля за бърз коментар добре ли стана улица „Дъга“ възстановяването, как мине, линия 806 добре ли се движи, какви са отзивите на гражданите и въобще как функционира този нов детайл в транспортната система на София.

Г-н Чаушев: Доколкото имам информация в най-скоро време ще бъде решен проблемът, оказа се, че собствеността е супер неясна. Ние имахме едни данни за собствениците оказа се, че освен тях има още двама и това забави процеса, защото трябваше да бъде получено разрешение от тях да бъде асфалтирана, защото реално тази улица не е отчуждена така, че очаквам буквално следващите няколко дни това да се случи и да може да бъде пусната линията.

Г-н Йордан Тодоров: Благодаря ви, господин Чаушев, имах нужда да потвърдите това, което ви казахме още преди два месеца, че би било добре като подход първо да осигурите необходимата инфраструктура за да функционира градския транспорт по нея и след това да внасяте доклади. Надявам се, че сме ви били полезни и че занапред ще ни слушате и ще се възползвате от нашия опит и отговорност към управлението на града и ще вървим заедно към едно по-светло бъдеще.

Поради изчерпване на дневния ред в 18.10 часа г-н Димитър Вучев 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**
[име, фамилия]

01.05.2026 г.
[дата на подписване]

Зам.председател на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност **Андрей Зографски**
[име, фамилия]

01.05.2026 г.
[дата на подписване]

Зам.председател на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност **Карлос Контрера**
[име, фамилия]

01.05.2026 г.
[дата на подписване]