



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, Факс 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, http://www.sofiacouncil.bg

ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ПРОТОКОЛ 65

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 22 ноември 2021 г.

Днес, 22.11.2021 г. от 14:30 часа, присъствено и онлайн и, чрез платформата CISCO Webex Meeting и излъчвано във фейсбук страницата на СОС се проведе редовното заседание на Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност.

Заседанието беше открито от председателя на комисията – г-н Карлос Контрера, в 14:30 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че присъстват 12 общински съветници, поради което заседанието може да бъде проведено. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Здравейте, колеги.

Мисля, че е налице достатъчно кворум, за да открием заседанието. От 13 членове на комисията присъстват 12 съветници.

По дневния ред има ли против? Няма. Има ли въздържали се? Няма.

Поименно гласуване:

.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
0.	ТОМА БЕЛЕВ	за
1.	БОРИС БОНЕВ	за
2.	АЛЪОША ДАКОВ	за
3.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	12
Против	няма
Въздържали се	няма

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

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА21-НЦ62-424/11/22.11.21г. относно определяне на минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег на територията на Столична община за 2022г., с вносител Карлос Контрера, Зафир Зарков и Борис Бонев- общински съветници.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Колегите Контрера, Бонев и Зарков, ако имат нещо да добавят, въпреки че вече това е четвърто заседание подред, на което разглеждаме тази точка и смятам , че всичко е изяснено.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Няма желаещи за изказвания , затова преминаваме към гласуване на доклада с проекта за решение.

Моля ако има „Против“? – Не виждам и не чувам.

Моля ако има „Въздържали се“?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Въздържал се.

ТОМА БЕЛЕВ: Въздържал се.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Двама въздържали се.

Останалите членове на комисията са „За“.

Моля да ми помогнете, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Десет гласа „за“ и двама „въздържали се“.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Окончателното гласуване е 10 гласа „За”,

2 „Въздържали се” и против няма.

.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
0.	ТОМА БЕЛЕВ	Въздържал се
1.	БОРИС БОНЕВ	за
2.	АЛЪОША ДАКОВ	за
3.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	10
Против	няма
Въздържали се	2

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря ви.

Господин Контрера, връщам Ви председателството на комисията.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Паргов. Ще бъде разгледано в четвъртък на сесията на Общинския съвет.

Преминаваме към следваща точка от дневния ред, която ще разгледаме като точка 2.

По т. 2 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА21-ВК66-1398/43/17.11.21 г. относно актуализация на бюджета на Столична община за 2021 г., с вносител Йорданка Фандъкова- кмет на СО.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Давам думата на господин Дончо Барбалов да представи доклада, след което ще открием разискванията.

Господин Барбалов, заповядайте да представите доклада.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря, господин Контрера. Докладът е сравнително кратък, но бих предложил госпожа Симеорова – директор на дирекция да представи накратко доклада.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, госпожо Симеорова.

МАРИАНА СИМЕОРОВА: Добър ден.

Във връзка с постановление на Министерски съвет след анализ на приходната част на бюджета и спечелено дело, представяме на вашето внимание завишаване на приходната и разходната част на бюджета, като след

направен анализ на приходната част, тъй като изпълнението е много добро, предлагаме данък възмездно придобиване от сделки и дарения да бъде завишен с десет милиона. Спечелено дело от Министерство на околната среда и водите с Решение № 346 на Министерски съвет се дават на Министерство на околната среда и водите средства, тъй като са загубили дело от нас, а и ние получаваме в резултат на което 6 607 хиляди. Делото става въпрос за трамвайните мотриси, които бяха по програма „Опазване на околната среда” и с Постановление № 326 Министерски съвет отпусна сто милиона на общините във връзка с чрезвичайната обстановка и като цяло приходната част се ... с 19 946 438 лева. От тях в разходната част предлагаме да се разположат така: 2 545 хиляди за придобиване на земя. Във връзка с покачването на еленергията да се осигурят кредити в размер на 3 200 хиляди, които да позволят разплащането на еленергията за улично осветление и светофари. За основен ремонт и за текуща поддръжка на уличната мрежа почти 4 милиона, по милион деветстотин и петдесет в двете позиции. В други дейности по транспорта предлагаме осем милиона и половина. За болниците предлагаме милион и половина. Триста хиляди се дават за довършване надстрояване и преустройство на бивша топлоцентрала. Това е целия размер на актуализацията, която предлагаме както в приходната, така и в разходната част.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, госпожо Симеонова.

Откривам дискусията.

Заповядайте, господин Бонев за изказване.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви.

Уважаеми колеги, по време на заседанието на Общинския съвет ще коментирам по-подробно всичките елементи от това предложение за актуализация на бюджета. Сега ще се спра само в частта, касаеща градския транспорт, тъй като в крайна сметка това е нашата комисия.

Честно казано аз съм изключително притеснен от информацията, която е дадена в мотивите за нуждата от предоставяне на допълнителни осем милиона лева за градския транспорт, осем милиона и половина. В тези мотиви става ясно, че през 2020 г., 2021 г. първите девет месеца се наблюдава допълнително

спад на броя на пътниците в градския транспорт и то сериозен, дори спрямо изключително критичната 2020 г. И това се случва при положение, че през 2020 г. имаше два пълни локдауна, в които наистина видимо движението в София беше замряло в продължение на повече от месец и половина. През 2021 г. подобен тип локдауни нямаше. Напротив, независимо от високите нива на заболяемост и на смъртност, по всичко личи, че голяма част от нашите съграждани живеят с мисълта, че пандемия няма и няма никаква опасност, поради което има видимо раздвижване на живота в града. Това обаче видимо раздвижване по никакъв начин не се отразява на градския транспорт, защото намалението на броя на превозни документи, както казах и в началото, е изключително сериозен.

Аз разбирам защо в такава ситуация Столична община би търсила всякакви възможности да налее повече пари в градския транспорт, за да го спаси от практически фалит. Само че година и половина, повече от година и половина, откакто започна Ковид кризата, която безспорно се отрази изключително тежко на транспортния сектор, ние говорим за нуждата от реформи в градския транспорт, говорим за нуждата от съкращаване на излишни разходи, говорим за нуждата от оптимизация, само че оптимизация нямам предвид това, което обикновено се разбира, а именно да режем линии, да режем средства, интервалите на движение да стават по веднъж на високосна година. Говорим за оптимизация на обществените поръчки, на вътрешните разходи на дружествата, говорим за съкращаване на персонал и тук можем да говорим наистина много колко излишно хора работят в различни депа и гаражи, което води освен до всичко друго и до ниски заплати на тези, които работят в тези депа и гаражи.

Също така спомням си много добре, че част от управляващите, по спомен господин Зарков се кълнеше, че дружествата подготвят и ще представят планове за реорганизация, за оптимизация, аз такива планове не си спомням да сме разглеждали в Общинския съвет, който в крайна сметка е принципал на тези дружества. Ние не разбрахме „Столичен електротранспорт”, „Автотранспорт”, „Метрополитен”, „ЦГМ” какви мерки конкретни предприеха

за оптимизации и административни и финансови, и управленски и процесни и как това се отразява върху приходите и разходите на съответните дружества.

Също така много теми, които коментирахме през тези повече от година и половина по никакъв начин няма никакво развитие с тях. Давам ви веднага пример, тикет системата. Сто и кусур милиона изхарчени за тази тикет система, все още няма билет за време, нямаме нова тарифна политика. Проверките на контрольорите, квотите и изискванията за брой проверени пътници са безобразно ниски, поради което не е случайно, че често групи контрольори ги виждаме да седят по пейките и да си почиват, вместо да проверяват от превозно средство в превозно средство. Броят на гратисчиите в градския транспорт е по-голям от всякога.

По отношение проверките на паркирането, не мога да си представя, че колко време трябва да мине и да спорим за нуждата от електронен контрол на паркирането, а не армия хора да обикалят и ръчно да въвеждат номера на всеки един автомобил, за да проверят дали си е платил синя или зелена зона. „ЦГМ” вече разполага с автоматична камера, въпреки това той не се използва, защото, за да може да се толерира използването на хартиените талони за паркиране, които се ползват от 7 % от хората и то предимно за да заобикалят забраната за паркиране повече от два часа в синя зона или повече от четири часа в зелена зона.

Почти нищо не беше направено и за това градският транспорт да бъде по-привлекателен за пътниците. Бус лентите, тези, които се правят или под натиска на „Спаси София” или колкото да не е без хич, говорим за изключително къси отсечки, без всъщност анализ дали те се случват на местата, където има най-голяма нужда от тях, където градският транспорт най-много закъснява. На практика нищо не се направи за приоритизация на градския транспорт на кръстовищата. Единственият опит за нещо подобно е именно приоритизиране, преминаване на кръстовищата на линия 20 по „Искърско шосе”, на практика не можа да осъществи, защото Дирекция „Управление и анализ на трафика” не може да сработи и да контролира елементарна система, която работи навсякъде другаде по света. Тоест няма реформи, няма мерки за

подобряване на градския транспорт. Единството, което направиха през тази година и половина беше да се съкратите част от линиите, да увеличите разписанията, така че хората да чакат по-дълго на спирките. Нищо друго не беше направено. Затова няма как да подкрепя подобна актуализация без да видя реформи. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Има ли други желаещи да вземат думата по тази точка?

Заповядайте, господин Зарков, реплика.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, знаем, че ситуацията в транспорта мисля, че е известна за всички ни и за разлика от констатациите, които нашироко бяха обяснени от колегата, до голяма степен няма да се съглася с тях по простата причина, че това е състоянието в много от обществените оператори в Европа и в света.

Също така не мога да се съглася с този драстичен спад, който се коментира в рамките на 2021 г., защото не бива да забравя колегата Бонев, че може би най-драстичния спад, може би от първия сблъсък с пандемията и стреса от това събитие, което наистина се оказа, че е сериозно и си заслужава да бъде до голяма степен наистина действащо, така стресиращо за много хора от нас, е именно, че в началото на пандемията метрото може би регистрира един от най-сериозните спадове, като продажбите на превозните документи по спомен, колега Контраера ако Вие се сещате, но мисля, че бяха стигнали по 15 хил. лева на ден и драстичен спад на пътниците в порядъка на около 20 %. Нещо, което не се забелязва през тази година, вече може би до някаква степен и с навика и с напредване на някакво ваксиниране, доколкото го има у нас.

В допълнение по този повод, коментирахме може би преди около 20 дни с проф. Братоев, броят на пътниците. До голяма степен интересен факт е, че в няколко европейски страни се движи общо взето в един и същи порядък. Когато в София имяхме от порядъка на около 60 – 63 % ползване на нормалния пътникопоток, във Варшава по същото време процентът беше аналогичен, така че това говори, че тези процеси са общи и не бива да търсим някакви изключително нелогични решения, които се случват тук и само у нас.

В допълнение знаете системата на транспорта е под финансово напрежение не от вчера и днес, така че не бива колега Бонев да се очакват чудеса, оптимизирайки някои от трите транспортни наши оператора, защото не бива да забравяме, че ние никога не сме искали те да генерират печалба, а много често дори е било необходимо да бъдат субсидирани, за да изпълняват само единствено функциите по обществен превоз на пътници, без да генерират, отново подчертавам, печалба, поне през последните десет години. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Дуплика е това, господин Бонев, което сте заявили. Заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Точно така е.

Господин Зарков, първо не сте прав, защото в много от чуждестранните оператори в Европа броят на пътниците вече достига между 80-90 % от предкризисните нива откъм брой пътници. Така че не е вярно, чуждестранните оператор предприеха редица мерки, първо, за да не допуснат такъв огромен отлив на пътници от градския транспорт, и второ, предприеха мерки за да върнат обратно по-бързо пътниците, които са изгубили и за да привлекат нови пътници в системата. Като например създадох се масово бус ленти, създадох се ограничени трасета, разкриваха се нови линии, имаше сериозни забрани за движение на автомобили, правеха се широки велоалеи, които допълнително правеха на практика неконкурентно използването на лични автомобили пред бързия градски транспорт в обособените му трасета. Така че, не сте прав. Напротив, всички оператори в държави и в градове, в които има отговорно управление на системата на градския транспорт предприеха редица мерки, за да задържат и да привлекат пътници и да направят съответните реформи, защото е известна максима, че реформи най-успешно се правят във времена на криза. Вие обаче не направихте реформи в транспорта и сте много прав, за съжаление драмите с градския транспорт не са от вчера, продължават от повече от десет години. И в тези повече от десет години именно ГЕРБ управлява в София, и дори Министерство на финансите, когато беше управлявано от ГЕРБ ви каза когато молихте за пари миналата година, проблемът и липсата на реформа са

още от преди кризата и не сте направили нищо, за да ги решите, а и сега дори не правите нищо. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Други колеги съветници? Не виждам.

И аз ще направя кратко изказване в частта, касаеща предмета на дейност на нашата комисия.

Ще започна от дейност 604 осветление на улици и площади, колеги, която пряко е свързана с нашата работа и особено в сферата на пътната безопасност. За съжаление виждате, че първоначалните ни разчети като бюджет не могат да отговорят или да покрият тези флукуации на цените на електроенергията. Предполагам, че през следващата година тенденцията ще се запази, което дава и основание да се дадат допълнително средства. Между другото тук въпросът с цените на електроенергията е много сериозен, що касае не само уличното осветление, но и редица публични сгради, които са на обществена издръжка да я наречем, с пари от бюджета републикански или общински. Така че тази актуализация отговаря на тенденциите, които се случват. Аз не мисля, че тук ще има спор по отношение на тази криза, която се очертава с цените на електроенергията.

В тази връзка преминаваме и към втората тема, а именно добавянето на средства към дейностите, свързани с компенсациите по регламент на транспортните оператори.

Аз бих се съгласил с някои от критиките на господин Бонев, но самият той е наясно, че комбинацията от санитарни мерки, здравна криза и шоково увеличение на цените на енергоносителите поставя обществения транспорт пред изпитание. На 10 септември съм внесъл предложение до кмета на Столична община, с които предлагам тези средства да бъдат завишени с 12 милиона лева. Това, което общинският бюджет може да направи към момента е 8.5 милиона. Към края на месец септември натрупаната загуба на трите ни оператора е в размер на 44 млн. лева, като комбинация пак повтарям от санитарните мерки и от разликата в прогнозните цени на електроенергията и тази, която заплащаме. Като добавим природния газ за „Столичен автотранспорт” ситуацията става много сериозна. Давам ви един пример:

разходите на „Метрополитена” към септември 2020 г. за електроенергия са приблизително милион и сто хиляди лева, за месец септември 2021 г. вече са два милиона сто петдесет и шест хиляди лева. Така че с тази актуализация ние се опитваме да покрием част от тези извънредно възникващи разходи, да поддържаме системата, но за мен едно е ясно, тук държавата също трябва да се намеси, защото ако ефекта от санитарната криза общината успя да тушира през миналата година, включително през настоящата, това което се случва с цената на електроенергията и природния газ вече не е по силите на общината да бъде носена като тежест. Ако вие имате друго мнение, готов съм на чуя конкретни предложения по темата. Благодаря.

Господин Бонев, репликата към мен ли е?

БОРИС БОНЕВ: Към Вас, господин Контрера.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Аз всъщност ще Ви задам един въпрос и той е, Вие като председател на Комисията по транспорт знаете ли къде са анализите, които транспортните дружества са направили за оптимизация на разходите си във време на криза, анализи, които бяха обещавани на предишни комисии, тогава, когато повдигах същия този проблем с липсата на реформи във време на криза? Знаете ли къде са те? Защото ето на прима виста мога да ви кажа за две теми, свързани с разходи на транспортните дружества, които са крайно неоптимизирани. Едната е деспечирането, тъй като всяко депо си има собствен диспечерски пункт, който няма почти никаква комуникация и връзка с ЦДП-то. Общо взето виждам едно препокриване на дейности на няколко места, напълно излишни.

Втора тема например разходите с външни фирми за почистване на транспортните средства в различните депа и гаражи. Отново функцията винаги е била в рамките на транспортния оператор, но в някакъв момент се решава и това нещо да бъде аутсорснато с ясната идея, че това означава минимум 10 % отгоре на стойността, на която се извършва това почистване. Защо казвам минимум, защото 10 % в нормалния бизнес е нормална норма на печалба. В България сигурно говорим за 20 – 30. И предвид, че стойността на тези поръчки

само за „Столичен автотранспорт” е над милион лева, сам разбирате 30 % от милион лева са триста хиляди спестени само от една дейност. А като вземем всички останали дейности колко можем да спестим? Затова Ви питам, имате ли Ви достъп до тези анализи на дружествата за оптимизация, ако да – защо само Ви имате, и ако не – защо те още не са направени и представени пред принципала на тези дружества, а именно Общинския съвет. Благодаря.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Една реплика и от мен.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Втора реплика към мен от господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Съгласявайки се с почти всичко, което казахте, господин Контрера, аз бих искал по-скоро като допълнение, защото не мисля, че когато говорим за общината, че единствено е успяла да се справи с мерките и Ковид нещата, които се случват около това, защото енергоносителите, горивата, това безспорно са обективни неща, които е ясно, че няма как да се справим и по-скоро допълнението ми е, че в продължаваща се втора година пандемия, четвърта вълна, много по-сериозен би станал въпроса именно с проблемите, които влекат именно Ковид пандемията и необходимостта и тук държавата да поеме своята роля, така както се случва в редица европейски държави.

Позволете ми колеги, тук една скоба ще отворя специално за колегата Бонев, защото той медийно доста често го дава този пример с почистването. Колега Бонев, може би трябва да си зададете някои въпроси около минимални работни заплати и колективни трудови договори и тогава може да се окаже, че тези 10 %, които афиширате може да са само че в друга посока, но това е тема, която трябва да дискутираме експертно и професионално, за да стане ясно кой е по-добрия вариант и кой е по-оптимизирания разход за „Столичния електротранспорт” в случая. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Аз ще упражня правото си на дуплика. Колеги, отговорите са в бизнес плановете, които ние приехме заедно с годишните финансови отчети и те са на разположение на абсолютно всички съветници и вътре може да почерпите

информация както за финансовите потоци, така и за технико-организационните мерки в дружествата.

По отношение на въпроса с пътничко потока, всъщност ние през тази година се намираме дефакто в един скрит локдаун, защото това, което се направи със зелените сертификати при 20 и няколко процента ваксинирани, си е чист локдаун за мен, само че тук държавата няма никакъв ангажимент да подпомага бизнеса или тези от работещите, които страдат от наложените мерки. Така че можем да си отговорим на въпроса защо пътничкопотокът, който беше тръгнал да се нормализира на нива около 60-70 %, изведнъж се върна обратно. Смятам, че ние като община нямаме влияние пряко над тези процеси дотолкова, доколкото се принудени само да търпим ефектите от тях, които се появяват за съжаление във времето.

По отношение на почистването, лично аз не знам как се стига до тези изчисления, но доколкото съм наблюдавал работата примерно на гаражите на „Автотранспорта”, те поддържат чистотата си със собствени средства. Не знам да им излиза по-евтино спрямо другите дружества или далеч по-евтино, както се твърди. Така че, господин Зарков, това, което направи като бележка за минималната работна заплата, аз това имах предвид. Но оттук нататък, колеги, този доклад за актуализацията той не отменя нашето задължение да търсим средства и ресурси за системата, защото подчертавам отново, месец септември натрупаната загуба на трите ни оператора беше 44 млн. лева. Сега вече сме ноември, цените на природния газ и на електроенергията не поевтиняват чувствително, така че този проблем, той ще продължава да съществува ,без значение какво желание за реформи имаме да правим. Благодаря.

Колеги общински съветници? Няма заявки.

Давам думата на господин Зографски – външен експерт към комисията. Заповядайте, господин Зографск.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Добър ден. Харесва ми, че се разви някаква дискусия, защото това е истински проблем и има отражение, защото около 40 % от цялата актуализация на бюджета всъщност се изсипа в една неформирана дупка, каквато е градският транспорт и „Центъра за градска мобилност”.

Позволете ми няколко минути да алгорирам тезата си, защото смятам, че тя е важна, а Комисията по транспорт е мястото, където трябва да се дискутират решенията.

Казвате натрупани са проблеми от няколко фактора, поставят системата под сериозно изпитание. Това е факт. Това, което учудва е липсата на всякаква реакция, защото тук се виждат оправдания за бездействия, аргументация, опит да се аргументира бездействието и да просто да се приемат без никакви действия сегашните резултати, вместо да се направи план за противодействие чрез мерки, какъвто направиха, имплементираха и тези планове водят своите положителни резултати в редица европейски градове, та даже и не толкова европейска, една Москва да речем увеличи тройно чрез реформа на наземния транспорт пътниците в центъра на града от 150 хиляди на ден на 500 хиляди на ден по времето на тази пандемия.

От страната на разходите господин Бонев каза какво може да се оптимизира. И аз даже не бих реферирал към тези квазипланове за действие на общинските дружества. „ЦГМ” през 2010 г. е поръчала и платила доклад от 150 страници изготвени от „Делойт”. Препоръчвам всеки от вас общинските съветници в тази комисия много внимателно да го прочете, където да речем един от изводите е, че транспортните дружества трябва да се слоят в едно, в един център с „ЦГМ”, за да нямат десет администрации десет директори, десет съвети на директори, секретарки, сходни позиции като търгове, като маркетинг и т.н. диспечирание, да не се дублират, триплират заедно с нещата, които ги има в общината. Освен това, дава няколко други цели тази реформа: повишаване на ефективността на транспортните дружества, подобряване на качеството на предоставената транспортна услуга, увеличаване пазарния дял на обществения градски транспорт и осигуряване на здравословен баланс между приходи и разходи.

Този план за действие от „Делойт” в 150 страници с много ясен анализ, включително и финансов, е трябвало да започне да се имплементира по тримесечия в рамките на 6 тримесечия във втората половина на 2010 г. и да

завърши в края на 2011 г. Точно десет години по-късно направено е нула от това.

От страна на приходите. Абсолютно нищо не се прави градският транспорт да стане по-привлекателен и конкурентен спрямо всичките други форми на придвижване. Отливът на пътници не започна с пандемията, тя само го усили. Някоя успешна компания пред „ЦГМ” и „Градския транспорт” надявам се, че го виждате освен като обществена услуга, все пак с някаква доза на ефективност, защото всички тук държите да заявявате колко сте десни партии, ами ефективността е нулева, защото всяка успешна компания се бори за повече клиенти. Тя не може безкрайно да намалява магазините и работещите си, ерго в нашия случай подвижен състав на линия, а се бори да увеличи своя пазарен дял както препоръчва всъщност и „Делойт”.

Мерки за оптимизации в София няма, въпреки че има цял ресор за това посветен. Значи една изсилена от „Спаси София” прегледана, препроектирана бус лента, еднопосочна в дължина 400 м на година не се случва абсолютно нищо. Така че вие продължавате ли, господин Контрера каза – нашата задача е да осигурим повече средства. Не, в една дупка, тази дупка може да погълне колкото си искате средства и колкото и даже не можете да ги осигурите, защото и държавата ясно ви каза, държавата сме всички ние, не знам откъде ви е мнението, че държавата е длъжна да пълни всякакви дупки, генерирани в държавата. Аз също не съм съгласен с това.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Прекъсвате, господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Трябва да се направи сериозен план за действие. Има редица стратегически документи, анализи на сериозни компании като „Делойт”, като УНСС, които правят анализ на „Центъра за градска мобилност”, но най-важното, най-спешното, което генерално може да подобри ситуацията е тарифна политика. Аз не знам коя компания би си позволила сто милиона лева да инвестира в една измислена тикет система, която да не проработи и да не носи никакви плодове. Тикет системата, създаването на различни транспортни опции на хората щеше да е основният инструмент за привличане на повече клиенти, ерго повече приходи. Вашето бездействие,

което мен даже не ме дразни на политическо ниво, защото сме политически конкуренти, дразни ме, защото градският транспорт сериозно страда и със запълването на дупките в него се отнема от други критични ресори и проблеми на София. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви.

Преминаваме към гласуване, колеги, на доклада.

.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
.	КАЛОЯН ПАРГОВ	Въздържал се
.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	СИМЕОН СТАВРЕВ	Против
0.	ТОМА БЕЛЕВ	Въздържал се
1.	БОРИС БОНЕВ	Против
	АЛЪОША ДАКОВ	Въздържал се

2.		
3.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	7
Против	2
Въздържали се	3

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Преминаваме към следващата точка.

По т. 3 от дневния ред: Доклад вх. № СОА21-ВК66-8978/30.09.2021 г. относно приемане на План за интегрирано развитие на Столична община за периода 2021-2027 г. (Програма за София), както и внесен актуализиран вариант на Плана за интегрирано развитие на СО за периода 2021-2027 г. /Програма за София/ и приложените към него обобщена справка на постъпилите предложения и становища, протокол на работната група и Решение № СО-57-ЕО/07.10.2021 г. на директора на РИОСВ – София, с вх. № СОА21-ВК66-8978/1/19.11.2021 г., с вносител Йорданка Фандъкова- кмет на СО.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Кой ще докладва точката от името на кмета на Столична община?

ЦВЕТАН КОЛЕВ: Предполагам, че аз ще докладвам плана.

Започвам с едно кратко уточнение какво представлява този план, защото от досегашния ми опит има едно неразбиране.

Програма за София, което е оперативното име на План за интегрирано развитие на общината е стратегически документ по смисъла на ЗРР, има срок седем години. Ако позволите ще ви споделя екран да ви покажа някои неща.

Изготвянето на плана започна в края на 2020 г., като аналитичната част беше представена около Коледа вътрешно в общината за обсъждане, беше публикувана след Нова година на уеб сайта ни, като в момента цялата информация за плана е налична на сайта на „София план” и всяка една готова част е била качвана своевременно на сайта.

Имаше две обсъждания до този момент на плана, едното на 7 октомври, което беше вътрешно за Столична община, в което бяха поканени всички политически партии и всички директори на дирекции и почти цялата администрация на Столична община и едно обществено обсъждане, като на 1 ноември изтече срока за обществени консултации. Тоест вече сме в крайната фаза на приемане на този план.

Специално частта на плана, която засяга транспорта на Столична община, това е специфична цел 13, който е отварял документите. Тя включва 16 мерки са в нея, които имат общ бюджет около два милиарда лева с различните източници на финансиране. Това е реалистичния бюджет на този план. Има още два бюджета, които са налични в другите документи, които имат песимистичен и оптимистичен вариант за тези бюджети, но това е размера на средствата за мобилност при реалистичния вариант.

Планът включва в тази си част мерки, които са насочени към доизграждане на велосипедната мрежа, към подобряване на инфраструктурата на обществения транспорт с фокус върху повишаване на скоростта и още други неща, няма да ги изреждат сега, да не ви отегчавам, предполагам, че повечето от вас са поглеждали плана.

Към тази специфична цел има изготвена карта, която посочва зоните на гради, градоустройствените единици, които са най-нуждаещи се от инвестиции според индикаторите, които сме разглеждали в аналитичната част. Общо взето имаме подробно разписани мерките, нямам намерение в момента да навлизам в детайли за всяка една от мерките, защото ще ви отнеме твърде много време. Ако имате конкретни въпроси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз Ви предлагам по-скоро ако има конкретни въпроси, иначе и в самата обосновка на документа е посочено въз

основа на кои програмни документи на Столична община вие сте стъпили, предполагам че ще стане дума за законопроектите, които така или иначе се обсъждат всяка година, затова ви в предлагам в хода на дискусиата въпроси и отговори да придобием така да се каже информацията в нашия сектор, транспорта и пътната безопасност.

Господин Бонев, заповядайте за изказване.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви.

Първо, искам да поздравя екипа на „София план” за изготвената програма за София, макар че не успях да прочета абсолютно всички документи в нея, със сигурност неколкостотин от страниците успях да прочета, така че има изключително ценна информация, много ценни анализи, статистика, която би следвало да послужи на тези, които управляват града да взимат по-добри, по-адекватни решения.

Аз не мога да не обърна внимание на факта ,че и в доклада с мотивите за приемане на тази програма за София цитирам проекта „Визия за София 2050” и няма как да не направя тази връзка, защото въпреки че в решението на Общинския съвет от миналата година с приемането на „Визия за София” единствено беше записано, че в рамките на следващите три месеца трябва да бъдат разгледани и приети мерките, заложен в „Визия за София”, година и шест месеца по-късно такъв доклад все още няма, което за мен ясно говори, че управляващите Столична община си правят едни стратегически документи, правят си едни добре звучащи на картинка и на думи планове как София ще стане страхотен град за живеене, но нямат абсолютно никакво намерение да ги изпълняват и факта, че мерките във „Визия за София” все още не са приети, ясно говори за това.

Аз лично имам сериозни съмнение и за мерките, които са заложен в програмата за София, независимо че това е задължителен елемент по националното законодателство, то и плановете за устойчива градска мобилност са, и програмите за качество на атмосферния въздух са, но какво от тях, като в тях се залагат различни мерки, даже има осигурени бюджетно нищо от тях не се реализира или почти нищо от тях не се реализира.

Аз искам да говоря за три конкретни неща, отново са свързани с тематиката на нашата комисия – това са колите, велосипедния транспорт и масовия градски транспорт, и ще говоря с директни цитати от анализа, който е направен в програма за София. Защото по отношение на колите тези анализи казват следното: вътрешно градските пътувания с лични автомобили са все още с растящ дял в модалното разпределение. Към 2017 г. това са 28 % от пътуванията, 2020 г. вече са 33.5 %. На база на последните данни за новорегистрираните и дерегистрираните автомобили в общината степента на моторизация е скочила от 515 автомобила в края на 2016 г. на 666 на хиляда души през 2020 г., което е увеличение забележете от 30 % само за четири години.

Колегите от „София план” дават сравнение с всички големи европейски градове, които имат средна моторизация забележете под 450 автомобила, и не вече сме 663 на хиляда, европейските градове са 450, като в Столична община се падат по 0.79 автомобила на всеки възрастен, докато средното ниво в Европейския съюз е 0.57.

Още по-тревожна е статистиката, че 57 % от всички тези автомобили нямат евроклас екологичен, а общо 85 % са или без клас или до Евро 4, който е от 200 бг., тоест вече на 15 годни. Излиза че не само броят на колите в София се увеличава, но и те са все по-мръсни, все по-стари, което води до замърсяване на градската среда и въздуха, води до липса на места за паркиране, води до липса на алтернатива, на практика градският транспорт не е алтернатива на автомобила, води до унищожена градска среда, до унищожени тротоари и какво ли още не.

Защо обаче това са данните за автомобилния транспорт? Отговорът го намираме в частта за велосипеден транспорт и за градски транспорт. Защо? Защото в частта за велосипеден транспортен план „София план” правят следния извод: ръстът на велосипедния транспорт остава незначителен. Според последното проучване от 2017 г. делът му в модалното разпределение е 1.8 %, но това дори не отчита сезонните неравномерности. Каква е причината? Отново има отговор в този документ, защото липсва мрежа от безопасни и удобни

велосипедни трасета, а това, което има, то е фрагментирано и с липсващи основни връзки. Като директни и безопасни трасета към централната градска част липсват както на голяма част от Северните и Южните жилищни квартали, така и на големите комплекси като Люлин, Младост и Дружба. Не само това, пише, че в София няма нито една реализирана транспортно успокоена зона в центъра или в част от жилищните квартали, които биха допринесли за атрактивността на велосипедния транспорт. Това е едната причина.

Втората причина за броя на автомобилите, това е градският транспорт. Отново цитати от анализа: последните години се влагат съществени средства в развитието на метро мрежата с изграждане на нови метростанции пътникопотокът в метромрежата нараства, но общият дял на градския транспорт в разпределението на всички пътувания намалява. Увеличаването на дела на пътуващите с метро не успява да компенсира спада при останалите видове градски транспорт, въпреки инвестициите в масово обновяване на превозните средства в наземния транспорт.

Какво, уважаеми дами и господа, ви говори това? Означава, че покупката на нови автобуси, тролейбуси и трамваи очевидно не е аргумента, който ще накара хората да използват градския транспорт, за да го предпочитат пред личния си автомобил.

Завършвам с това, отново колегите от „София план” са дали отговор защо просто новите превозни средства не решават въпроса, защото маршрутната мрежа на масовия градски транспорт въпреки че има достатъчна плътност, има липса на директни връзки между доста райони и заради нуждата да се минава през центъра и свързаните с това прекачвания, които поради липсващата билетна система не са поощрени, прави градския транспорт относително непривлекателен спрямо личния автомобил. Ето поради този аргумент ние ви предложихме линия 173.

Продължавам, средната скорост на масовия градски транспорт се повишава в отделни отчески, където се вземат мерки за сегрегация и приоритизиране. Например бул. „Константин Величков” по идея на „Спаси София”, но е необходимо да получи необходимото обособено пространство

приоритизация в съответните участъци, където все още се движи с големи закъснения.

Конкретно за трамвайния транспорт казах, че остарелият подвижен състав и лошото състояние на голяма част от трамвайните трасета са основно предизвикателство пред този вид транспорт.

Уважаеми колеги, всичко, което ви изброих току-що в този анализ, направен от общинското предприятие „София план” говори само за едно нещо, пълен провал на транспортната политика на Столична община, въпреки милиардните инвестиции, въпреки новия подвижен състав, броят на пътниците намалява, броят на колите се увеличава, а ролята на велосипедния транспорт остава маргинален в модалния сплит на мобилността в града. Това е дефиниция за провал на транспортната политика. А за голямо съжаление мерките как да се справим с всички тези проблеми, са отдавна записани в Плана за устойчива градска мобилност, и във велоплана, дори в доклада на от 2012 г., и те са ясни, трябва да има повече коли на линия на градския транспорт, за да се спре намаляването на интервалите на разписанията, трябва да има особени трамвайни, автобусни и тролейбусни трасета чрез бус ленти, чрез споделени трасета, трябва да има приоритизация на светофарните уредби, трябва да се строят повече велосипедни алеи, които да са свързани, да са безопасни и да са удобни, да свързват големите квартали с центъра и не само, и трябва да има дестимулация на използването на личен автомобил, която преминава с това цената на притежание и използване на личен автомобил в София да нараства, дали чрез по-висока цена на зоните, дали с по-високи данъци, но притежанието на автомобил в София е изключително евтино, същевременно обаче не се работи за адекватна алтернатива с градски транспорт. Мерките отдавна са ясни, те са известни, те се прилагат навсякъде в света, вие просто нямате смелостта или знанието или капацитета да ги прилагате, от което страда целият град и за съжаление дори с приемането на тази програма аз лично не виждам и не смятам, че ще има някаква промяна докато вие сте на власт. Благодаря, приключих.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев. Аз Ви оставих да доразвиете тезата си.

Има ли други колеги, които желаят да вземат думата?

БОРИС БОНЕВ: За което благодаря наистина.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз предлагам, колеги, да направим своите коментари и въпроси, след което да дадем отново думата на представителя на „София план” да обобщи, за да не накъсваме разговора.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря. Тъй като вече така генерализирането от страна на колегата Бонев придоби все по-мощни размери, аз имам един конкретен въпрос, свързан с предходно изказване и многократно твърдение в посока за намаляването на пътниците и за това към „София план” имам един достатъчно ясен въпрос, който между другото го зададох и в началото на годината, но в интерес на истината като чели не намери своето ясно и точно обяснение и то е следното: след като се бележи постоянен спад на пътниците, както се твърди, как аджеба от увеличението на цената на билетчето последователно в няколко години приходите от закупуване на превозни документи нараства, защото за мен чисто на базата на някакъв елементарен анализ, ще получим по-ясно и точно обяснение, си противостоят тези два процеса – от една страна нарастване на приходите в системата, то другата страна твърдението, че намаляват пътниците в градския транспорт. Така че мисля, че след отговора да взема отношение отново може би, но това генерализиран мисля, че е плод изцяло на едно политическо желание за изявяване, но и не и директна кореспонденция в обективността. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Зарков.

Господин Тома Белев, заповядайте.

ТОМА БЕЛЕВ: Колеги, аз искам да поставя нещо, което е в моя капацитет на компетенция, а именно притеснението ми, че перото не е подложено на екологична оценка от Регионалната инспекция по околната среда и водите. Считам, че това ще създаде проблеми по неговото прилагане впоследствие. Аз разбирам решението на колегите от РИОСВ, но част от

самите дейности задължително съгласно процедурите на Закона за опазване на околната среда подлежат на подобна екологична оценка. Чудя се дали може нещо да се направи в случая, след като вече компетентният орган се е произнесъл. Опасявам се, че това ще ни създаде проблеми занапред. Видях отношението по авторите на плана.

По отношение на паркирането на връзката София – Перник искам отново да кажа, че всички проекти, които сами по себе си подлежат на екологична оценка, те трябва да бъдат подлагани, включително и в нашия случай, когато само се предвижда. Ще дам един пример: настоящият подробен устройствен план, който се обсъжда и вървеше по всички райони, всъщност не ни решава проблема със спирането на достъпа на десетината хиляди коли дневно от Перник по линията през Княжево, по простата причина, че прекалено много отнема време, чудех се дали не е в смисъл да пообмислим дали някоя от другите варианти не е по-изгоден за София, независимо, че ще включва по-дълги тунели, но биха могли да накарат перничани да слязат от колите си и да влязат в столичния град с железопътен транспорт. Все още не мога да формирам точното си становище кое е по-полезно в момента. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Белев.

Действително цитирано е решение на РИОСВ, с което не следва да се извършва екологична оценка, и ние няма как да задължим органа да се произнесе по друг начин, все пак той е знаете със самостоятелна оценка. Това го казвам за информация на слушащите дискусиата.

Към представителите на „София план” във връзка с направените бележки, желаете ли да изразите становище? Аз не чух по-скоро никакви конкретни въпроси, но все пак финално да ви дам думата?

ЦВЕТАН КОЛЕВ: въпросът за екологичната оценка аз не съм сигурен, че можем да дадем някакъв отговор.

ЖОРЖЕТА РАФАИЛОВА: Аз бих искала да се включа ако разрешите.

В самия въпрос на господин Белев беше и отговорът. Всеки един от проектите, които са съставна част на този план подлежи на екологична оценка

по екологичното законодателство, така че дали това становище ще остане такова, каквото е или не, те така или иначе ще подлежат на такава оценка един по един. Така че, струва ми се че няма особена целесъобразност да се търси екологична оценка към плана като цяло.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви.

ЦВЕТАН КОЛЕВ: И на въпроса на господин Зарков. Това, което сме изложили в анализите на програмата е базирано на данните, които са ни предоставени от експлоатационните дружества от „Центъра за градска мобилност”. Ако получим някаква друга информация от тях, с удоволствие ще преразгледаме тези анализи, но това сочат данните, с които разполагаме. А защо приходите са по-високи, това може да се дължи на много неща и това е предмет на отделен анализ, дали защото е по-добра събираемостта, дали защото отчитането на пътниците се е променило по някакъв начин, но с такава информация не сме разполагали при правенето на анализите, така че не мога да ви отговоря конкретно дали наистина има някаква връзка между двете или не.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви.

Колеги, тъй като изчерпахме въпросите, преминаваме към гласуване на точката заедно с проекта за решение.

.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
.	КАЛОЯН ПАРГОВ	Против
.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за

.		
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
0.	ТОМА БЕЛЕВ	Въздържал се
1.	БОРИС БОНЕВ	за
2.	АЛЪОША ДАКОВ	Против
3.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

.

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	9
Против	2
Въздържали се	1

По т. 4 от дневния ред: Информация от Кристиан Кръстев- зам. кмет на СО, относно мигащ сигнал на светофарите, съгласно чл. 12, ал. 1 от ЗДВП,

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Във връзка с разразилата се обществена полемика по въпроса.

Господин заместник-кмет, заповядайте накратко да ни запознаете. Аз доколкото разбрах, имаме юридически казус.

КРСТИАН КРЪСТЕВ: Казусът е наистина юридически, а не проблем от гледна точка на това, че това е едно много устойчиво решение, което дава добри резултати. Ще помоля Димитър Петров да каже цялата хронология на възникването и всичко останало, за да можем да бъдем пунктуални във въпросната информация. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Петров.

ДИМИТЪР ПЕТРОВ: Здравейте. Цялата кореспонденция и започването на този казус е от началото на 2016 г. Именно тогава така наречената нова система за управление на трафика започна да действа в една по-голяма пълнота и по-голям обем на територията на Столична община, като част от функционалностите, които тя дава възможност, е и тази мигаща зелена светлина, която навремето беше започнат един експериментален период за събиране на данни относно ефекта, който тази функционалност би дала на територията на Столична община, изобщо как се приема от водачите. Паралелно с това започна и кореспонденцията с Министерството на регионалното развитие и благоустройството, така че да може да се регламентира по правилния начин в нормативната уредба, като множество предложения през годините са направени и съответно може би наистина казусът е най-вече юридически, тъй като към началото на 2017 г. съответно извадихме статистика, от „Пътна полиция” изискваме такава и те ни предоставиха за пътните инциденти на ключовите кръстовища в града преди, тоест за 2015 г. и след въвеждането на мигащия зелен сигнал, която статистика я предоставихме на Министерство на регионалното развитие. Последната кореспонденция, която имаме с тях е, че се изчаква изменението на Закона за движение по пътищата, който да даде юридическата обосновка и възможност те да променят след това Наредба № 17 за светлинното регулиране.

Конкретният повод за премахването на мигащото зелено, може би господин Кръстев по-точно може да ви каже, но това са две причини основно. Първата е, информация за подаден сигнал в Европейската прокуратура относно използването на тази функционалност и липсата на регулация в нашето законодателство и нормативна база. Вторият е една инспекция, извършена от Държавната агенция по пътна безопасност на територията на община Стара Загора във връзка с настъпили тежки катастрофи, в рамките на която инспекцията официалното становище, което изразиха от общината е, че на база на тяхно предписание и препоръки премахват тази функция от светофарните уредби на тяхна територия. Така че това е накратко целия този казус. Общо взето от кореспонденцията ни с граждани, както и сега след премахването на мигащия зелен сигнал да не кажа един голям процент от около 90 % от всички искания, писма и жалби в тази връзка са за използването на мигащия зелен сигнал, което от една страна означава, че всъщност хората отново потвърждават, че добре се възприема и е доста полезно за тях.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Петров.

Сега да обобщя, тоест в настоящата ситуация наредбата не го допуска, законът го допуска, без да го урежда в детайли и ние сме в хипотеза, в която компетентният орган Министерство на регионалното развитие и благоустройството следва да приведе собствения си подзаконов нормативен акт към изискванията едновременно и на закона и на конвенцията. Така ли е юридическата ситуация?

ДИМИТЪР ПЕТРОВ: Към момента изразеното становище от Министерството на регионалното развитие и благоустройството е, че се нуждае както от промяна на наредбата, така и от промяна на Закона за движение по пътищата. Има различни мнения на юристи дали в момента законът го позволява или го забранява, този въпросният член 12 и следващите алинеи. В момента становището, което имаме от Министерството на регионалното развитие и благоустройството е, че се изисква промяна не само на наредбата, а относно конвенцията, да, наистина текстовете не е регламентирано спрямо конвенцията, но има редица държави, които са намерили съответно

юридическото приложение. Най-силният пример е Австрия, която още в началото от преди 50 години го използва този сигнал и допълнителна информация към водачите, други такива са Естония, Латвия, Литва, Словакия. Има и други примери, които са извън Европейския съюз, така че има достатъчно примери, които най-вероятно юридически трябва да се последват или най-малкото да се заимстват, за да се регламентира това нещо, но това не е от нашата компетенция.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков искаше думата.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: На първо място мисля, че стана ясно, че на база на закона и на нормативната уредба имаме най-малкото двусмислие в ползването на мигащата светлина. Ясно е, че това трябва да бъде ясно и категорично и съответно министерството, след като е предприело такива действия би могло когато това се случи, знаем че законодателните изменения по принцип изобщо не са обвързани със срокове или най-малкото не са кратки, тъй като е необходима санкция на Парламента, както ни е ясно на всички, но така или иначе поне да има възможността да регламентира ясно и категорично в нормативната база ползването на тази мигаща светлина. Мисля, че това е необходимо ,за да бъдем спокойни всички. Защото ако правилно съм разбрал при този настъпил инцидент на територията на община Стара Загора е имало препоръка от страна на Агенцията за пътна безопасност, която да бъде премахнато мигащото зелено, ако правилно разбрах, това ми е първият въпрос.

На следващо място е, тъй като преди малко гласувахме доклад, свързан с таксиметровия бранш в София, мисля че всички колеги от Транспортна комисия получиха едни препоръки от таксиметровия бранш, в които отправят питане и по-скоро настояване за връщане на указващите табели, които бяха с намаляващо отброяване до съответно изтичането на зелен и червен сигнал на светофарните уредби. Ние преди години, когато пристъпихме към преминаването на другия начин за сигнализирането за свършването на съответно на зеления сигнал, мисля че на доста места в София бяха оборудвани с такъв тип устройства. Въпросът ми е, те по някакъв начин също ли са в

такава, ако знае господин Кръстев или колегите от „Анализ и управление на трафика“ дали са също са в колизия юридически на така поставения от таксиметровия бранш въпрос и дали там е също необходимо някакво законодателно изменение или при тях няма такъв казус и няма такъв проблем поне по предварително мнение. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Петров, дали може да отговорите на въпросите на господин Зарков?

ДИМИТЪР ПЕТРОВ: Становището, което е за премахване на мигащ зелен сигнал на територията на Стара Загора го има официално оповестено от общината. Аз разговарях с колегите от Стара Загора в официалния протокол на Държавната агенция е записано, че е отчетено и забелязано, че на цялата територия има подобно несъответствие на използването на мигащ зелен сигнал, който не е регламентиран, така че това е отговорът на първия въпрос.

На втория въпрос, наистина тези таймери донякъде преповтарят функцията, която изпълнява мигащото зелено или по-скоро обратното, но те са абсолютно технически неизползваеми при гъвкаво управление. Гъвкавото управление се характеризира с това, че всъщност дължината на зеления и червения сигнал се променят автоматично, базирайки се на това транспортните потоци от коя страна на кръстовището са по-големи, така че реално този таймер той не може да бъде използван, тъй като не знае какво да изпише в най-буквалния смисъл на думата. Когато нямаме константно дължина на зеления сигнал, не може да отброи от 20 до 0 например, така че той би подавал най-малкото грешни цифрови стойности и сигнали към водачите. Затова и всъщност ние преминахме към другата функционалност мигащо зелено, за да можем да запазим това предупреждение към водачите, че ще се смени сигнала.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Ставрев, заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Благодаря.

Здравейте, господин Петров. Аз си позволих да изпратя едно питане до Фандъкова по въпроса, който разискваме в момента, защото има интерес в обществото. Първо, че в Закона за движение по пътищата според мен със

сигурност няма урегулирано мигащо зелено, още по-малко в чл. 12 , нито го има това нещо в наредбата на МРРБ, която е за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали, но нека да изчакаме госпожа Фандъкова, може би ще се допита до Вас.

Доколкото си спомням за умната система за трафика бяха дадени над 20 млн. лева. Аз не мога да си обясня следното: в същия чл. 12 е записано, че в ал. б, която е последна до момента, доколкото виждам, н кръстовищата с интензивно движени есе поставят устройства за отчитане на времетраенето на светлинния сигнал, нали така наречените секундарници, които бяха по-рано, всъщност при интегриране и плащане на над 20 млн. лева без ДДС, всъщност ние какво получаваме, че се премахват заради долната система, която се инсталира, секундарниците и едновременно с това се поставя мигащ зелен сигнал, който пък не е регулиран нито в наредбата, нито в закона. Не мога да разбира защо дори сте направили конкурс за такава поръчка, след като тя не изпълнява закона? Първо, че премахват секундарници, и второ, че поставят мигащо зелено, което не е урегулирано в закона. В този ред на мисли, ОК, ако сега МРРБ го урегулира в тяхната наредба и някой депутат предложи това нещо или министерството на Народното събрание да се урегулира, тогава чак ще бъде съобразено харченето на 20-те милиона и отгоре. Но за секундарниците как ще се седи въпроса, след като така или иначе алинея б я има, и че на интензивните кръстовища трябва да има секундарници. Какво ще трябва да направим, да премахнем алинея б, за да може да се съобрази Столична община със законодателството. В крайна сметка най-вероятно кръстовищата, които са били със секундарници преди, сега са значително намалени като брой и те се направят точно заради мигащия зелен сигнал.

Другото, което аз не мога да разбера от думите Ви, вие казвате, че зелената фаза може да бъде регулирана, доколкото разбирам дори и в последната секунда ако минава линейка, всъщност това какво означава, че ако на секундарника му остава да кажем 20 секунди, за да премине тази фаза, във всяка една от тези секунди, дори и в последната секунда, фазата на светофара може да бъде променена и всъщност това обезсмисля логически да има

секундарник, така ли? И ако е така, реално вие ням да изпълнявате алинея 6 на въпросния член 12 на закона, докато тя не изчезне? Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Петров, дали сте в състояние да дадете отговор на тези въпроси в момента?

ДИМИТЪР ПЕТРОВ: Да.

Първо, трябва да уточним няколко неща. Тази функционално мигащ зелен сигнал или не, тя е да го наречем една софтуер отметка във функционалностите на цялата система и тя е почти нищо от да го наречем функциите, които изпълнява ежеминутно. Тази система съответно се доказва с всички външни статистически документи на И други статистически сайтове, които са абсолютно независими от Столична община, като намали времето за пътуване средно в целия град с 8-9 минути или около 30 %, което е с огромни мащаби спрямо други такива системи, прилагани по света, наистина може би защото пропуснахме едно или две технологични стъпала, прескачайки ги с тази система.

Относно таймерите, точно в тази връзка всъщност и МРРБ промени своята наредба, която регламентира използването, тъй като там се вкара една думичка може, може да бъдат монтирани, а не като задължение, тъй като закона казва – да, с висока интензивност, но никъде не се казва нито бройки, нито някакъв друг императивен характер на използването им, и отново тъй като беше защитено техническата невъзможност да се използват тези таймери при гъвкаво управление, което е в противоречие с други членове на нормативната уредба, където се регламентира гъвкавото управление. Изчезването на таймерите не е защото системата не ги поддържа, а защото системата реално на база на данни в реално време на трафика всяка една секунда след минимално определените в нормативната база за транспортни потоци е 8 секунди, за пешеходци е 8 секунди и за трамваи 10 секунди, всяка следваща секунда определя дали да продължи зеления сигнал или да го прекъсне на базата на това дали има превозни средства засечени в зоната на кръстовището, какво е разстоянието между тях и други фактори. Така че, отново казвам, когато имаме

гъвкаво управление, таймерът не може да бъде използван, тъй като във всяка една секунда контролера може да реши да прекъсне зелената светлина и да подаде червена и обратното. А линейките е съвсем различен случай, тъй като при постъпването на подаване на приоритетен сигнал през кръстовището има едни така наречени защитни време, които отново са нормативно уредени, те изтичат и в следващия момент се подава зеления сигнал за линейките. Така че там няма никаква колизия нито със закона, нито с таймерите, нито с мигащото зелено.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви.

Колеги, понеже дискусиата се разшири, се питам има ли необходимост ние по този казус като комисия да излезем със становище и да отправим някаква препоръка към направление „Транспорт и градска мобилност“? Доколкото разбирам, ние в момента сме в една нормативна колизия.

Моето усещане е, че една част от гражданите вероятно членовете на комисията сме по-скоро за запазване на мигащия зелен сигнал до момента, в който държавата еднозначно, повтарям еднозначно, не уреди този въпрос.

Господин Ставрев, заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Благодаря.

Аз също аз също съм за запазване на мигащия зелен светофар, защото е изключително полезен и доста хора ми го споделят. Това, което си мисля, че ако господин Петров ни покани в неговото направление да видим как работим конкретно системата, за нас ще е по-ясно как точно динамично веднага се контролират кръстовища, какво става, защо не може до последната секунда да се промени и така ние ще сме по-запознати как работи цялата тази система. Така че аз лично бих отишъл да видя, доколкото е възможно в някакъв момент. Ако и други колеги искат, можем да се организираме да отидем и да видим.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Можем да организираме, господин Ставрев. То е и във връзка с пътната безопасност като част от нашата работа.

Колеги, ако няма противни предложения, аз по-скоро бих формулира едно становище на комисията, че препоръчваме мигащата зелена сигнализация да бъде запазена до влизане в сила на измененията на наредбата, която

всъщност господин Петров очаква да бъде изменена от Министерство на регионалното развитие и благоустройството, тоест по-скоро идеята е да изчакаме законовите промени и тогава да пристъпим към някаква ревизия на светофарната сигнализация.

Има ли обратни предложения, колеги?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Колега, сигурни ли сме, че това не противоречи по някакъв начин н закона ако го оставим мигация светофар?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Точно това е казуса в момента, че се намираме в една да я наречен неконкретно уредена правна територия и от една страна законът дава тази правна възможност, от друга страна се правят предписания. Според мен е добре да се придържаме към старото положение до еднозначното решаване от страна на МРРБ на казуса през наредбата. А дали ще има законодателна инициатива, за това не мога да гарантирам.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви.

Аз следя тази тема от доста време, тъй като спомен още преди месец се водихме кореспонденция с господин Петров дали правилно съм забелязал, че мигащото зелено е започнало да изчезва от различните кръстовища в София. Тогава господин Петров ме информира, че да, именно заради това становище на Държавната агенция към онзи момент на 60 % от кръстовищата тази сигнализация е изключила, текущо на всички кръстовища тази сигнализация е изключена.

Мен това, което ме притеснява, е, първо след като се запознах с различни юридически становища по темата, по-скоро това мигащо зелено в момента юридически не е определено в съответните наредби или законодателството. Тоест то е незаконно.

Ако нашата комисия препоръча незаконни действия, за мен лично това би било проблем. Освен това, въпреки че аз съм абсолютен привърженик на мигащото зелено, смятам, че започваме да създаваме един тотален хаос на пътя, защото имаше мигащо зелено, навсякъде беше изключено постепенно обаче, тоест имаше период, в който някои кръстовища имаха, други нямаха, сега

навсякъде е изключено и сега отново постепенно ще започнем да го връщаме, за да има пак хаос. Какво правим ако министерството не промени наредбата в желаната посока в крайна сметка? Тогава пак ли ще го изключваме? Честно казано предвид, както точно Вие се изразихте, правната несигурност по отношение на това, аз лично смятам, че по-добре е сега да изчакаме, да се запази съществуващата ситуация и едва след като се промени наредбата и видим тя как е променена, тогава вече отново да се върне мигащото зелено като опция. Защото иначе започвам да си представям през месец как махаме, слагаме и т.н. Отново казвам, аз лично съм за мигащото зелено, защото безспорно виждам предимствата му. Това исках да споделя, а дали ще се съгласите е вече друга тема.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз също мисля, че мигащата сигнализация също е полезна, но ако не може да стигнем до консенсус, това означава сегашното положение да оставим, в което е премахнато. Да, господин Ставрев, спряно е мисля че вече на всички кръстовища. Бихме могли да изчакаме действително Министерство на регионалното развитие и благоустройството, но доколкото знам има отправено официално писмо, дори повече от едно, но е въпрос на воля от друг държавен орган.

БОРИС БОНЕВ: Имаме един въпрос към господин Петров. Ако вземе комисията, тоест препоръка отправи към направлението да възстанови мигащото зелено, за колко време технически може то да бъде възстановено, защото е ключово ако се възстанови, то да не трае седмица – две, в която някои кръстовища да имат, други да нямат и шофьорите тотално да са объркани какво да правят.

ДИМИТЪР ПЕТРОВ: Реалистичният срок за връщане би бил отново около десет дни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви.

Колеги, ако искате да си дадем време до следващото заседание, не е казано да се реши на прима виста, но тъй като това е въпрос, който живо интересува гражданите, мисля че и ние можем да поразсъждаваме върху него като комисия.

Добре, аз поемам ангажимент на следващото заседание да направим някакви формулировки, ще ви представя и кореспонденцията, която се разменя между Общински съвет и министерство.

Колеги, по тази тема толкова, в рамките на следващото заседание можем да дискутираме.

Ако няма други въпроси, закривам заседанието поради изчерпване на дневния ред.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15:55 часа.

Изготвил:

**Йоанна Цанкова-
младши експерт П**

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

**Карлос Контрера
П**

**Зам. Председател на
Постоянната Комисия по
транспорт и пътна
безопасност**

Зафир Зарков П

**Зам.Председател на
Постоянната Комисия по
транспорт и пътна
безопасност**

Калоян Паргов П

22.11.2021 г.