



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 67

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 13 декември 2021 г.

Днес, 13.12.2021 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 13 общински съветници, от които Карлос Контрера и Симеон Страврев в залата, а останалите онлайн, поради което заседанието може да бъде проведено. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добър ден на всички. Откривам Заседанието на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност.

Проверка на кворума, Налице е достатъчно кворум, за да открием заседанието, присъстват 9 съветници.

Имате проект за дневен ред от 5 точки.

По дневния ред има ли бележки? Не виждам.

По дневния ред има ли против? Няма.

Има ли въздържали се? Няма.

Поименно гласуване:

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

Въз основа на гласуването комисията **реша:**

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо	12
гласували:	
в т.ч.:	

За	12
Против	няма
Въздържали се	няма

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

Господин Зарков, тъй като съм вносител по т. 1, ще Ви моля да водите заседанието

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА21-ВК66-10032/8/25.10.21 относно проект на наредба за изменение и допълнение на наредбата за организация на движението на територията на Столична община.

Вносителите: Карлос Контрера, Борислав Иванов – общински съветници

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Съвсем накратко, колеги. Това е доклад от мен и колегата Борислав Иванов – председател на Комисията по обществен ред и сигурност, който визира въвеждане на забрана за движение на ППС с животинска тяга, така прословутите каруци, на територията на Столична община. Опитали сме се в доклада да развием процедурата не само текста за забраната, но и какво се случва в случай, че подобно нарушение бъде осъществено. И с предложенията първо сме очертали изчерпателно кръга от институциите, които осъществяват контрола именно Столичен инспекторат, СДВР, Сектор „Общинска полиция“ и Дирекция „Аварийна помощ и превенция“. Дали сме и мехнаизма, по който да се осъществява задържането на пътното превозно средство и съответно насочване към общинското предприятие „Екоравновеси“, задържането и отглеждането на животните докато неговият действителен собственик не се появи за да заплати разходите, дейностите по отглеждане, пазене.

Ние сме имали назад във времето множество опити да въведем тази забрана и да я въведем тази забрана и да направим тази забрана не само формална забрана, но и работеща. Имахме нарочна комисия в миналия мандат на Общинския съвет, която тръгна в тази посока, но не стигна време.

Предварително казвам, че приемането на този доклад е първата стъпка, тъй като в следващите седмици, ще направим във връзка с този доклад предложения и за изменения на Правилника за „Екоравновесие“,що се касае до конете и предложени яза терен, който да бъде обособен и от бюджета за 2022 г. да се осигурят средства, за да се създадат условия тези коне, които се залавят, да бъдат отглеждани. Предполагам на всички ни се иска този процес да бъде ускорени най-сетне да постигаме резултати, така че с колегата Борислав Иванов сме готови да изслушаме и предложения.

Аз бих искал да направим една техническа корекция в проекта за решение. В параграф 5 Преходни и заключителни разпоредби, тъй като Наредбата едва ли ще влезе в сила преди 31 декември, ви предлагам да се удължи срокът, в който кметовете на райони да уведомят собствениците на регистрирани ППС с животинска тяга, а именно срокът да се промени от 31 декември 2021 г. на 30 януари 2022 г. Това го правя като предложение, за да има някаква логика в подзаконовите нормативни актове, които приемаме. Благодаря ви.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, има ли въпроси на този етап?

Предполагам, господин Контрера, че това е първо гледане на този проект на Наредба2

КАРЛОС КОНТРЕРА: Ако няма други предложения, за ви предлагам да я гласуваме, но ако желаете можем да си дадем време и да е в следващото заседание. Не се касае за кой знае какъв елемент на спешност.

Само отбелязвам, колегата Христиан Петров също се включи в заседанието и Борис Бонев присъства в зала 1.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Нормативен документ, промяна, да имаме една седмица, за да може и колегите ,които може би не са запознати с предложението и самия доклад и да го разгледаме на следващото заседание,

когато да вземем и решение по отношение на предложениния доклад, ако няма повече изказвания.

БОРИС БОНЕВ: Може ли думата?

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:

БОРИС БОНЕВ: Благодаря. Аз да кажа ,че подкрепям доклад, предвид, че става въпрос за една страничка изменение. Разбира се, всеки има правото да има нужда да разучи в подробности, но в крайна сметка това беше доклад, който сега е на обществено обсъждане един месец, така че по-скоро моя призив е да си четем всички общински съветници докладите и да идваме подготвени на комисия, но съм съгласен с това желание и намерение да се отложи за следващото заседание.

Единственото по-генерално е че тази Наредба за организация на движението я превърнахме в дори не мога да намеря точната дума, буквално няма заседание на Общинския съвет, в което тя да не се променя, като Закона за обществените поръчки малко се получава или Наказателния кодекс. Нестабилността на нормативната уредба е голям проблем и затова може би си струва в началото на следващата година да седнем представители на всички политически групи и да сложим на масата нашите виждания и предложения за тази наредба поне за 2022 г., за да видим върху кои неща можем да се обединим всички, след което това да бъде внесено от името на всички, за да не се получава отново буквално през месец да се променя всичко това. Така че това е моя призив. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Заповядайте, господин Белев.

ТОМА БЕЛЕВ: Здравейте. Няма да се прикрепя към господин Бонев по отношение на това кога общинските съветници трябва да се произнасят по нормативната уредба, дали в рамките на общественото обсъждане или след това, само трябва да подчертая, че ако ние правим обществено обсъждане както трябва, то те трябва да носят въздействие върху документа, който се внася, от тази гледна точка според мен общинските съветници трябва да гледаме вече

документите с редакциите след обществено обсъждане и затова трябва да има срок в правилника за съдействие на Общинския съвет, за съжаление такъв няма.

Що се отнася по въпроса за предложената наредба само ще споделя, че проблемът с животинската тяга съм го виждал в горите, когато се конфискува транспортно средство с незаконна дървесина, горските многократно са се опитвали да го урегулират така, че да не носят отговорност по отношение на здравето или състоянието на животното, защото то много трудно се описва в рамките на административна процедура и след това собственикът може да претендира, че си влошил или не дай си Боже да умре животното, така че там стигнаха до момента животното се връща на отговорно пазене на този, с който е то и си го заловил, а се конфискува само нещо, което не може да се промени в рамките на една по-дълга административно-наказателна процедура, а именно самото транспортно средство. Просто го казвам от опита на горските, а вносителите сами ще решат дали това е подходящо или не.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Една реплика.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.-

Аз разбирам опита на колегата Белев, що се касае извън урбанизираните територии, но тук в града нещата са малко по-различни поради простата причина, че ние имаме два тежки проблема ,които трябва да решим и мисля, че с колегата Борислав Иванов изчерпателно сме ги описали или поне сме се опитали да ги обобщим в доклада. Първият е с пътната безопасност, защото само по себе си едно подобно пътно превозно средство съставлява огромна опасност за натовареното движение на територията на Столична община и тон е само в централната градска част. Основният проблем с тези ППС-та е липсата на каквато и да е сигнализация, липсата на каквато и да е техническа изправност. Вторият огромен проблем е с водачите, които по ред причини в настоящия момент в болшинството си са или непълнолетни или малолетни лица, тоест те нямат никакво понятие и не спазват Закона за движение по пътищата, с което създават риск първо за собствения си живот и здраве, и второ, за всички останали участници. Третият огромен проблем е с нашето отношение към тези животни.

Ако сте проследили социалните мрежи, включително и вчера в „Дружба“ имаше такъв случай с изоставен кон, който беше паднал в една зелена площ и всъщност липсва механизъм, по който ние по някакъв начин като община да реагираме в тези ситуации. Аз затова казах, че в следващите седмици на вниманието на Общинския съвет ще предложим и терен и изменение в Правилника на „Екоравновесие“ и в случая аз апелирам всеки, който има някакви идеи наистина да ги сложи както каза колегата Бонев на масата, да формираме едно широко мнозинство, защото си мисля, че по този въпрос нямаме особени противоречия и да се опитаме най-накрая това нещо да го решим, а гледките на влачещи се и умиращи коне по улиците на София в никакъв случай не са нормални. Няма да използвам друг епитет. Така че колеги наистина кредитирам предложението да си дадем може би една седмица и ако някой от вас или друг колега има конкретни предложения по текстовете да ги гледаме и да ги внасяме заедно, защото поне този въпрос е решим с консенсус. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Господин Белев, Вие ли искате думата?

ТОМА БЕЛЕВ: Господин Контрера, аз не поставям въпрос мисленето да нямаме каруци по улиците на София, нали това е смислено, тук Ви подкрепям. На мен въпросът ми е следният, че когато разпоредиш задържане на отговорно пазене в „Екоравновесие“ и го връща след заплащане на разходите за това пазене, отглеждане и лечени, имаш риска, първо, тъй като не можеш да опишеш състоянието на животното и след това някой да претендира за претърпени щети, и второто, че трябва да разпишем какво се случва ако не се появи собственикът.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Това не е предмет на тази наредба, аз това се опитвам да кажа, господин Белев.

ТОМА БЕЛЕВ: Трябва може би да сложим някакъв срок за това пазене отговорно, поне до края на административното производство. Защото ние конфискуваме пътното превозно средство заедно с животните и какво правим с тях?

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, именно заради това е разумно, защото убеден съм, че ще го приемем с консенсус предложението на колегите,

тъй като разбираме ефекта от едно такова решение, но именно в този ред на мислим нека да помислим и да можем до следващото заседание да решим и въпросите, които са възникнали от нас по предложението, направено от колегите, за да вземем наистина смислено решение и да има ефект такъв, какъвто ни е целта.

Други изказвания?

Господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря.

Първо да кажа, че аз подкрепям това предложение, защото през годините точно поради липсата на механизъм и съдействие с „Екоравновесие“ всъщност този проблем се отлагаше прекалено дълго и факта, че сега се забавя един срок 1 юни 2022 г., ако не се лъжа, ни накара съветниците и експертите да работим, за да намерим решение до този обозрим срок.

Единствената ми техническа забележка е факта, че е вменен контрол на Дирекция „Аварийна помощ и безопасност“, така че аз изобщо не знам, може би господин Контрера ще обясни, дали изобщо имат контролни функции и механизми, вменени в някоя общинска наредба или закон и като цяло препокриването на три или четири фактора, контролни органа, може да доведе до бездействие, именно затова е важно да има място Общинска полиция, която да се заеме с целия спектър на проблеми в София. Това ми е единственият въпрос.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Мога ли да отговоря, господин Зарков?

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Резонно господин Зографски повдига въпроса. Нашата цел на вносителите е била да ангажираме инспектора и Общинска полиция, тъй като за съжаление територията на общината е твърде голяма и не съм убеден, че ако го възложим само на Общинска полиция или само на инспектората, ще може да се реагира веднага, а по-важното в такива ситуации е подобни ППС-та да се спират веднага.

Наистина въпросът за „Аварийна помощ и превенция“ е правилен. Трябва да имаме предвид обаче, че те разполагат с техниката, тоест със съответния

фургон, за да могат да извозват животното и съответно пък ППС-то, което е установено като нарушител, това ни е била логиката. Разбира се, ако се даде някакво още по-гъвкаво предложение, пак повтарям, ние сме готови да приемем всяко разумно предложение.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Колеги, ако се приема предложението, което направих, няма обратно предложение на следващото заседание да го разгледаме доклада и да го приемаме като нормативен документ и добрата практика.

Всъщност няма заявки за други изказвания, мнения и становища. Ако има такива, е добре да се дадат в писмен вид предложения ако има, за да можем да ги разгледаме информирано на следващото заседание.

Господин Контрера, с това преминаваме към точка 2.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Преминаваме към 2 точка от дневния ред.

По т. 2 от дневния ред: Доклад № СОА21-ВК66-1398/49/08.12.2021 г. относно актуализация на бюджета на Столична община за 2021 г.

Вносител: Дончо Барбалов – зам.-кмет на СО

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Барбалов, имате думата.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря, господин Контрера.

Уважаеми съветници, на вашето внимание е доклад, с който предлагаме да бъдат отпуснати допълнително 3.5 милиона лева за нуждите на градския транспорт през 2021 г. Защо точно тази сума? Както може би знаете, до този момент градски транспорт не беше получил никакво целево финанси като подпомагане в резултат на Ковид кризата от държавата. За първи път в резултат на измененията на бюджета за държавата за 2021 г. бяха отделени 40 милиона лева, които трябва да се разпределят по методика. За съжаление постановлението

се забави, беше се наложило да се извърши нотификацията на Европейската комисия, но постановлението излезе на 7 декември. Така че вероятността тези средства, които са за Столична община да постъпят тази година е много малка с оглед на това, че тепърва ще трябва да се кандидатства за това финансиране, а от тези 40 милиона съгласно проекта за методиката, който ние сме виждали, Столична община, в частност Столичен автотранспорт ще може да получи 3.5 милиона лева и това ще е единственото финансиране, което някое общинско транспортно дружество ще може да получи гласуваните от държавата 40 милиона. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Барбалов.

Заявка за изказване от Симеон Ставрев. Заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Здравейте. Аз искам да коментирам нещо общо и след това по самия доклад.

Реално Столична община също за мен няма стратегия как да върне пътниците в градски транспорт, само чакаме да отmine пандемията, не знам кога ще свърши и знам, че пътниците са намалели заради нея. Нямаме ясен план как ще се увеличат пътниците, защото така или иначе статистиката, която имаме, е безпощадна. Последните десет години, включително и пандемията, пътниците в градския транспорт са намалели стабилно с около 10 %, поправете ме ако греша. Това въпреки инвестираните над два милиарда лева в този период и въпреки пускането на цели два метродиаметъра, за които всички знаят колко много пари сме изплатили. По този повод конкретно и в контекста на доклада искам да кажа, че заемът, който се разглежда, към „Столичен автотранспорт“ и в точка 4 донякъде се застъпват и тук въпросът ми към вносителя е защо се предлага отпускането на заем за покриване на задълженията, който да се връща след това, при това с лихва, след като по Регламент 1370 той самият дава възможност на Столична община да субсидира директно дружеството си, което е сто процента общинска собственост, дори без да преминава през ЦГМ по какъвто и да е начин, стига дружеството да предостави някаква справка с доказателства, тоест фактури за това как са генерирани тези задължения. На мен ми се струва по-разумно да не плащаме лихви.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Господин Ставрев, извинявайте, че Ви прекъсвам, но това е следващата точка.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Барбалов, нека да приключи изказването си и ще Ви дам думата.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Щях да завърша с това, ако сега отпуснем заем по този доклад и също така се приеме и доклада по т. 4.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Ставрев, тук не става въпрос за заема за увеличаване на средствата по регламента.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Добре.

Моето притеснение е това, че парите по точка 2, които сега гласуваме, и парите по т. 4, които също ще гласуваме, може да отидат за едно и също нещо. Това исках да питам господин Барбалов.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не, не може.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Добре, не може. Ако иска той да ми отговори, но благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Барбалов.

БОРИС БОНЕВ: Аз първо, за да може да отговори.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Втора реплика от господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Аз правя процедура първо за реплика и след това аз ще се изкажа.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Барбалов, заповядайте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря.

Честно казано, това е съвсем отделно, което ние предлагаме. Става въпрос за увеличаване на средствата по регламент, които се предоставят през ЦГМ, задължително е всички транспортни оператори, тук няма лихви, няма заеми, а това са всички средства, това са останалите не малко милиони, които общината тази година отдели за подпомагане на градския транспорт точно по Регламент 1370, така че това са съвсем различни механизми и за съвсем различни неща говорим в момента.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Само да допълня, че през Регламент 1370 всъщност се компенсират операторите за генерираните загуби от дейността.

Господин Бонев?

БОРИС БОНЕВ: Мисля, че може би не се разбрахме достатъчно добре в първите няколко изказвания по темата. Ясно е, че двата доклада са напълно свързани, защото и двата доклада говорят за нуждата от свежи пари в „Столичен автотранспорт“, който по данни на вашия доклад е натрупал се очаква недостиг на дейността в размер на 11 492 152 лева. Тези 11 492 152 лева трябва да бъдат компенсирани от някъде. И ако започнем да смятаме едно по едно, излиза, че субсидията по Регламент 1370 плюс предложения заем по т. 4 ще компенсират всъщност около 9 милиона и ще останат като дупка или по-скоро разлика 1 890 хиляди лева, за които обаче по никакъв начин не става ясно откъде ще бъдат взети и как ще бъдат компенсирани. Двете теми са свързани включително защото казвате „Столичен автотранспорт“ ще може да получи около 3.5 милиона по тази методика на държавно ниво, но понеже не било сигурно дали до края на тази година те ще могат да бъдат получени, затова сега общината с актуализация на бюджета ще ги даде, надявам се, че всичко ще мине успешно, ние ще ги платим тези пари, те по какъв начин после ще бъдат отчетени и какво ще стане част от транспортната рамка за следваща година или какво, тоест когато дойде държавната субсидия какво правим. И другото нещо, което седи като постоянен аргумент на всичките тези актуализации на бюджета, вече им загубих бройката коя по ред е тази, е защо никога в тези доклада или като допълнителен документ не вървят отпускането на заемни средства или отпускането на каквито и да било допълнителни средства към градския транспорт с някакви изисквания към Центъра за градска мобилност или транспортните оператори за оптимизации и реформи? Аз няма се уморя да повтарям, че от първия път, когато повдигнах темата, която беше преди много месеци и ми беше обяснено как транспортните оператори имали планове за оптимизации и за реформи, моля и настоявам тези планове да ни бъдат предоставени на Общинския съвет и на общинските съветници, такива до този момент аз писмени не съм видял. Ако от план за оптимизация се има предвид бизнес плановете на дружествата, от цялото ми уважение като човек, който е учил и се е занимавал в сферата на бизнес планове, това, което ни се предоставят като бизнес план е на ниво първокурсник за двойка.

Това не са бизнес планове. Това са абсолютни измишльотини, нямащи връзка нито с реалността, нито с един бизнес план. Затова обръщам се отново към тези, които имат отношение по казуса, най-вече заместник-кмета по транспорт, директора на „ЦГМ“ и директорите на съответните дружества да предоставите тези планове за оптимизация и реформа на градския транспорт, защото аз няма никога да подкрепя пари да се изливат в една система, която искайки тези пари, не казва какво би направила, за да се справи.

И последно повдигам отново темата какво правим с тарифната политика и с билетната система. Билетната система когато ни беше представена от господин Дилчев стана ясно, че има огромни, огромни възможности за статистика, за оптимизации, за корекции на разписания и т.н., а не няколко клетки жени да седят като луди и ръчно да правят разписанията и да синхронизират линии, като системата на ЦГМ това може да го направи автоматично. Къде са всичките тези неща? Кога ще започнем да се възползваме от всички тези неща? Кога ще се интегрира напълно метрото с наземния градски транспорт? Кога ще спрем все едно да съществуват две паралелни вселени между подземното метро и наземния градски транспорт, различни билети, различни тарифи, различни цветове, различен маркетинг, всичко е абсолютно различно и хаотично, което води до ситуация, в която нито имаме добър маркетингов продукт за градския транспорт, нито той може да бъде оптимизиран, така че да е по-бърз, редовен и удобен за пътниците, съответно да привличаме повече пътници, както и каза колегата Ставрев. Целта тук е ясна, няма да се покрият всички загуби от Ковид пандемията и спада на пътниците, но със сигурност те ще бъдат по-големи, ако не се направят никакви усилия за привличането на повече пътници в градския транспорт. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев.

Ще помоля господин Барбалов да уточни по отношение на осчетоводяването ли беше въпросът?

БОРИС БОНЕВ: Да, и откъде ще дойдат тези допълнително тези милион и деветстотин хиляди, за да се покрие тази дупка от единадесет милиона?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Това е втора актуализация, за сведение на господин Бонев, който мисля, че е объркал някъде броенето.

Що се отнася до покриване на разходи и до баланс в дружествата, нашата задача е, както знаете, да отделяме средства, които се разпределят през ЦГМ, там имаме допълнителни приходи, имаме средства от държавата, които минават също минават през общината. Така че общата сума, която до този момент, от държавата и от общината през този месец беше на разположение 18 милиона лева, сега ако се подкрепи на сесията на Общински съвет, тя ще нарасне с три милиона и половина, това говорим средства, които от общината и от държавата, се предоставят за транспортната услуга в града.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

БОРИС БОНЕВ: Извинявам се, господин Барбалов, когато получим по механизма за компенсация на държавата тези три милиона и половина, те как ще бъдат осчетоводени, ще покрият ли загуби от тази година или ще бъдат част от транспортната рамка за следващата година?

Както и каква е готовността на Столична община да осигури и липсващите милион и деветстотин хиляди лева спрямо сметката от доклада по т. 4, които ще са необходими само за „Столичен автотранспорт“ до края на годината, за да покрият текущите си разходи, както и каква е готовността на Столична община на текущите разходи на ЦГМ, на „Столичен електротранспорт“ и на „Столичен метрополитен“ също да им покрие разходите до края на годината или те ще завършат съответно с отрицателен баланс? Кажете ми там какво правим?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз не знам в каква процедура влязохме, но отговорете господин Барбалов.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Що се отнася до транспорта, нека все пак припомним, че това са отделни търговски дружества и всеки от тях си има директор, назначен от Общинския съвет, който си носи главата на раменете си и отговорността. Така че няма някъде задължение за покриване изцяло на нечии приходи или нечии разходи, конкретно отпускани от общинския бюджет, това трябва да го уточним. Това са средства, които държавата е готова да даде, това

естествено предстои да видим как ще изглежда споразумението между държавата и „Автотранспорта“, защото тези средства ще бъдат от Министерство на транспорта към „Автотранспорт“ и тях ги очакваме догодина. Това е за намаляване на щетите от Ковид пандемията, както казах, само „Автотранспорт“ ще може да получи такива средства за съжаление.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Барбалов.

Колеги, има ли други въпроси? Не виждам.

Давам думата на господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Аз имам един въпрос към господин Барбалов, от къде се взимат тези шест милиона, защото общината ще отпусне заем на транспортния оператор, трябва да стане ясно от коя дейност тези средства се взимат.

Това е поредната актуализация, ако не ме лъже паметта, преди три седмици се случи генерална актуализация на бюджет, тоест вие толкова ли не може да предвидите, че буквално през три седмици ще се прави генерална актуализация на бюджета? Това е първият въпрос.

Вторият е, че в сферата на транспорта ако се задълбочим, това N-тата актуализация, тоест N-тото отпускане на пари и всъщност хвърляне на пари в една неререформирана черна дупка. Тук са, но мълчат за съжаление, тук е заместник-кмета по транспорта и господин Николов, който е директор на Дирекция „Транспорт“, тоест абсолютно отговорни за неща, които са от техния сектор, тяхна отговорност, но е интересно какви мерки се предприемат освен може би синхрон на две линии през шест месеца, дали има някаква фокусирана, постоянна робата по следните няколко направления – тикет система, защото предложихме част от политическите субекти, представени в Общинския съвет няколко различни варианта.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Кой какво предложи?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Доколкото знам от ГЕРБ и ВМР имаха предложения, другите нямат, макар и тези на ГЕРБ не можем да ги наречем предложения, защото касаят само билетите, а не картите, които би трябвало да са фокус на системата. Това е едно, кога ще има истинска тарифна политика,

защото виждаме, господин Барбалов, не знам с каква компетентност, факта, че сте били два-три пъти заместник-кмет по транспорта по заместване след отстраняване на заместник-кметове, но това според мен не Ви дава достатъчно компетенция или възможност да се бъркате в работа, която сега вниквате, сега тествате, извинете много, сега тествате система за разстояние, тоест Ви предлагате господин Барбалов заедно със заем и пълнене на дупки в градския транспорт, четири типа билети – за наземния транспорт на време, за подземния на разстояние и паралелно с това да се запазят и хартиените билети едни в метрото, други в ЦГМ за наземния транспорт. Това е абсурд, особено след инвестиране на сто милиона лева, какъвто нямаме никъде. Аз не съм чул и в Зимбабве да правят подобни тарифи.

След това ме интересува бус лентите и коридорите за градския транспорт, включително и приватизацията, защо доникъде не стига, няма никаква инициатива от съответния ресор транспорт за правенето на такива неща. Трябваше в София по 20 км на година да се правят, а не по 400 метра еднопосочни. Синхронизациите са под всякаква критика. Особено новата тикет система събира изключително много данни и тя буквално под формата на рипорти се дава на управляващите, защо те не взимат конкретни мерки за подобряване на синхронизацията, така че купища линии да не идват в пакет и след това да има огромна дупка? Миналата година мисля, че „Спаси София“ заедно с ЦГМ добре се справихме със синхрона по Графа за празник и предпразник, въпросът е защо това не се надгражда за повечето коридори и за делнични дни. Това остава въпрос, на който няма отговор.

Няма отговор и въпроса защо не се увеличават нормите за контролорите на градския транспорт, които остават все така на мизерните две хиляди на месец и се толерира целия минимум, където гратисът е над 50 %. Това не са мои данни, това са данни на доклада на Делойт, който е идентифицирал, че средногодишните загуби от гратис в градския транспорт са 50 млн. лева през 2010 г., сега ситуацията не е станала по-добра. Тоест за тези десет години сме натрупали половин милиард загуба, индиректна загуба, за градския транспорт само от бездействието на ЦГМ по отношение на контрола.

Ще завърша, че работната група, която трябваше да се събира перманентно, буквално всяко второ заседание, ви молим да я създадете отново, за да може все пак, макар и палеативно, щом мислите, че в администрацията не работят, поне ние експертите и общинските съветници, което изобщо не е наша работа да гледаме разписания, да помогнем нещо палеативно да се закрепят положението, защото както сте тръгнали освен заеми и дупки, друго не сте способни да направите. Наистина е недопустимо всяка транспортна комисия и всяко второ заседание на СОС да хвърляме нови и нови милиони, те ще дойдат отнякъде, дали от държавния бюджет, общинския бюджет е в крайна сметка все едно. Не знам как си позволявате от тук нататък да предлагате нови и нови заеми, без да има абсолютно никакви мерки. Системата за тикет е инсталирана, една година няма никакво движение по тарифна политика. Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

В част от бележките не сте прав, знаете добре и по отношение на бус лентите, ускоренията, които гледахме и се въведоха и т.н. Да ги изброявам ли, колеги? Ускорение по бус лентите по бул. Евлоги Георгиев, „Цариградско шосе“, бул. „България“. Ускоренията не бяха въведени от Вас.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Ние ги предложихме.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, не сме в режим на диалог. Бяха разработени нови разписания от заместник-кмета Кръстев, неговата дирекция и ЦГМ за линии 11, 72, 94, 204, 213, 280, 305, 404 и 413. Смя да твърдя, че решението, което взехме и защитихме в зала по отношение на тролейбусните линии 1, 3 и 5 в крайна сметка също беше правилно и това може да се види по отзивите на хората, които живеят или работят в района на Подуене, където категорично подобрихме услугата. Но за да не превръщаме настоящия доклад в отчет, съвсем спокойно можем в точка „Разни“ да го дебатираме, където ще стане дума и на коя от двете дати да свикаме работната група. Докладът е със съвсем друг предмет, така че макар и косвено темите, които повдигате да имат касателство, все пак тук се касае за публични финанси.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Това е въпрос към господин Барбалов.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ако желае господин Барбалов, ще отговори. Ако не, няма да отговори.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Може ли да отговоря, господин Контрера?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ако намирате за необходимо. Аз мисля, че Вие изчерпахте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Страхувам се ,че не всички са имали възможност да прочетат доклада, там ясно сме посочили, че приходите са от добрите приходи от данък за възмездно придобиване.

БОРИС БОНЕВ: Говорим за заема по т. 4.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, нека да не смесваме темите.

БОРИС БОНЕВ: Те са една и съща тема, пари за градския транспорт.

Откъде ще дойдат парите? Как общината ще отпусне пари?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Моля да се върви по предмета на доклада.

БОРИС БОНЕВ: Ще остане по т. 4, за да отговори.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ако желае може да остане.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Той трябва да се мотивира от вносителите. Не може ако има желание.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, напомням Ви, че не сме в условията на диалог.

Вносител на доклада по т. 4 не е господин Барбалов.

Доколкото мога ще ви отговоря, ако това ви задоволява.

Колеги, тъй като ние сме улеснени тук да си мягаме реплики и дублики присъствено, не виждам други заявки за изказване, поради което преминаване към гласуването на доклада по т. 2 с вносител господин Барбалов.

Има ли против?

Има ли „Въздържали се“?

Господин Борислав Бориславов е напуснал и заявява, че гласува „за“ по точки 1, 2, 3 и 4.

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Общо	
гласували:	13
в т.ч.:	
За	7
Против	1
Въздържали се	5

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Точката се приема.

БОРИС БОНЕВ: Правя предложение за прегласуване.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Пак ще зачитам гласа на Борислав Бориславов.

БОРИС БОНЕВ: Няма как, правилникът не позволява такова нещо.

Гласуването на комисия е присъствено – онлайн или на живо. Това, че не ви излиза сметката и става 6 на 6 и не се приема доклада.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: А когато е валидно изразена воля?

БОРИС БОНЕВ: Как знаем, че това е Борислав Бориславов?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Нали направихме конкретна проверка на кворума.

БОРИС БОНЕВ: А после как знам, че е това? Освен това, останалите комисии приеха, че такава нещо е недопустимо. Защо иначе в заседание на Общинския съвет също не се приема такава нещо?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ние сме в хибридни заседания, а заседанието на Общинския съвет са през системата за онлайн гласуване.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Правите решенията атакуеми пред съда според мен.

БОРИС БОНЕВ: Не, не правим, защото позицията на комисията няма никакво значение, най-малкото не е водеща по темата. Просто казвам, че не е коректно.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добре, отбелязваме становището на господин Бонев.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Борислав не присъства в комисията, няма го и онлайн.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не съм Ви дал думата.

Господин Бориславов е заявил, че подкрепя точките в системата.

БОРИС БОНЕВ: Тогавя защо в началото на всяко едно заседание не казваме как всеки гласува, пращаме го по списък и си тръгваме? Защо въобще трябва да има заседания, ако така може?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Защото се налага да работим хибридно, господин Бонев. На мен също не ми е приятно да седим по двама тук в тази зала или да стоим по двама души, но да работим.

БОРИС БОНЕВ: Съгласен съм за това. Но това не означава, че ще се допуска гласуването на човек, който очевидно не е в заседанието на комисията.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: А ако се върне господин Бориславов.

БОРИС БОНЕВ: Ако се върне, трябва да си гласува и е актуален на място, но отново няма никакво значение, защото така или иначе ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Отбелязано е, господин Бонев протестира.

БОРИС БОНЕВ: Отбележете, че ако не се зачете гласа на господин Бориславов, всъщност предложението не се приема, тоест 6 „за“, 5 „въздържали се“ и 1 „против“.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Може да оспорите после решението.

Господин Зарков, по точка трета да водите заседанието.

По т. 3 от дневния ред: Доклад № СОА21-ВК66-11506/06.12.2021 г. относно резултати от дейността на общинските публични предприятия за 2020г.

Вносителите: Карлос Контрера, Николай Стойнев, д-р Антон Койчев, Стефан Марков-общински съветници

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, кой ще докладва.

Господин Стойнев, заповядайте да изложите доклада.

НИКОЛАЙ СТОЙНЕВ: Колеги, получили сте доклада заедно с приложението. То е изготвено съгласно Закона за публичните предприятия и Правилника за неговото прилагане, като резултата от дейността на публичните предприятия ежегодно се обобщават и обявяват с цел публичното им оповестяване.

В нормативната уредба изисква докладите да съдържат обобщена финансова и нефинансова информация относно портфейла на собственика в публичните предприятия, изпълнението на политиката, общото финансово и оперативно състояние, както и органите за управление и контрол.

Данните за публичните предприятия категоризирани като големи могат да включват и допълнителна информация, каквото има направено в самия доклад.

Няколко общи данни. В общинската икономика функционират 56 броя търговски дружества със сто процента участие на Столична община в капитала, от тях 18 са така наречените чисто търговски дружества, останалите 38 са лечебни заведения. Оперативното управление и контрол на дружествата е

възложено на съответни управителни органи и в зависимост от формата на системата на управление.

От търговските предприятия големи са транспортните дружества и Топлофикация София, като средни се категоризират Софтекострой, Софтинвест и „Пазари Възраждане“, останалите са малки дружества.

Към 31 декември 2020 г. собственият капитал на дружествата възлиза на 706 млн. лева, за 2020 г. положителен финансов резултат отчитат 45 търговски дружества с общинско участие от общо 56. От останалите 5 търговски дружества 13 са на печалба, „Спортна София“ е на печалба от оперативна дейност, но има отрицателен финансов резултат след начисляване на амортизациите на активите, които тя има за спортния комплекс, който изгради в парка „Възраждане“, а на загуба са транспортните без „Метрополитен“ и „Топлофикация“.

Реализираните приходи за отчетния период са в размер на 1 113 982 хил. лв., като в същите приходи са намалели спрямо предходната година с 10 %. Списъчният брой на наетите по трудов договор лица към 31 декември 2020 г. са 14 577 човека.

Основните предизвикателства пред дружествата през 2020 г., а и през 2021 г. е развитието на Ковид кризата и нейното развитие в здравно икономическа и социална и тъй като голяма част от предприятията предоставят публични услуги, а са на самоиздръжка, трябваше да пренастроят в друг порядък дейността си в условията на спад на приходите и увеличаване на разходите за спазване на противоепидемичните мерки. Установените мерки се отразиха доста негативно върху дейността на търговските дружества, независимо от прилагането на различни компенсаторни механизми, дейността на дружествата беше сериозно засегната.

Тук искам да кажа няколко основни насоки. На първо място дружествата участваха, въпреки че изпитваха затруднения в повишена ситуация в Ковид кризата с повишени разходи и намалели приходи, общинските дружества в крайна сметка успяха да реализират една програма, която беше предложена от Столичен общински съвет за подпомагане на малкия и средния бизнес на територията на Столична община, като знаете, с поредица от решения ние

предприехме освобождаване от наеми на бизнесите, които не работеха и са затворени със заповед на министъра, намаляване на наемите при спад в доходите съответно с 20 % намаляване на наема при спад на приходите с 20 %, намаляване на наема с 50 % при спад на приходите над 50 %. В тази програма най-голямо участие и най-голям дял имат дружествата пазарите, Софийски имоти, разбира се „Метрополитен“, както и другите ,които отдават имоти под наем. Тази помощ беше изключително важна за малкия бизнес. От нея са се възползвали през 2020 г. общата сума заедно с мерките, които и Столична община в това отношение прилага над 3 млн. лева са останали в повече от три хиляди фирми за 2020 г.

Големите предприятия, разбирате, при приемането на годишните финансови отчети са разглеждани по комисии и ресорната комисия по транспорт разглежда състоянието на транспортните дружества. Затова ще дам няколко данни само за „Топлофикация“ София. През 2020 г. дружеството отчита намаление на приходите от продажба на продукцията с 14.6 %, като съответно приходите от електрическа енергия бележат потребление с 18 %, приходите от топлинна енергия с 13.1 %. В същото време трябва да кажа, че Топлофикация успя да погаси инвестиционен заем отпуснат от Международната банка за възстановяване и развитие в размер на 26 млн. евро. Топлофикация е най-голямото търговско дружество с общинско участие на територията на София, както и най-голямото топлофикационно дружество, което предоставя тази услуга на 70 % от ползвателите на централизирано топлоснабдяване в страната.

Описани са в доклада проектите, по които дружеството е работило през 2020 г. Това е най-общо. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Стойнев.

Колеги, заповядайте за въпроси?

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Нека господин Ставрев вземе първото думата, така е по регламент, трябва да спазваме правилник.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Така е.

Господин Ставрев, вие имате ли готовност да вземете думата. Заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Здравейте, господин Стойнев.

Чух нещо притеснително за мен относно ситуацията в топлофикация, понеже казахте, че са намалели приходите както от продажба на топлинна енергия, така и на електрическа, въпреки това шефът на топлофикация господин Александров поне на няколко комисии, на инженерната комисия, на които съм присъствал, е заявявал, че абонатите на топлофикация се увеличават, може ли да кажете защо всъщност имаме намаляване на приходите и от топлинна и от електрическа енергия, при положение, че поне според данни от господин Александров клиентите на дружеството се увеличават? Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря на господин Ставрев. Това се основава на хипотезата, когато имаме ръст на природния газ и цената вече с производствените нужди, топлофикация всички знаем, че вече не работи в пазарен принцип, ясно е, че колкото вече повече абонати, толкова по-големи са загубите.

НИКОЛАЙ СТОЙНЕВ: Едно уточнение да направя, че този годишен обобщен доклад от дейността е за 2020 г. и ако си спомняте, тогава имаше едно решение на КЕВР, с което бяха намалени цените и това ретроактивно действие на топлинната и съответно електрическата енергия, което всъщност наложи Топлофикация да изтегли едни кредит, за да може да възстанови сумите на клиентите, които са надплатили тази топлинна енергия през 2020 г., така че това е основната причина за намаляване на приходите, поради намаляване и то със задна дата на цените на топлинна и електрическа енергия от КЕВР.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Стойнев.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Когато в дискусиата по предишната точка казах, че обикновено стратегическите документи, които се продуцират от Столична община и общинските дружества по бизнес планове са ниво на първокурсник, но за двойка, това спокойно можем да го пренесем и за този доклад. Абсолютно общи приказки. Затова няма никакъв смисъл да влизам в някакви детайли по

нещата. Искам да цитирам, защото намирам за трагично иронично какви са целите, които Столична община и Столичен общински съвет си поставят по отношение на управлението на общинските дружества и всеки един, който ни слуша, само може да си направи равносметка дали тези цели се изпълняват и дали въобще вървим в посока на изпълнение на тези цели, дали все пак някои от тях ще изискват и повече време и че това, което ще зачета – гарантиране правата на Столичната община в качеството ѝ на акционер, повишаване на прозрачността, свързано с оповестяване на информация, повишаване, забележете, на удовлетвореността от предлаганите услуги, както и повишаване на доверителността на гражданите и инвеститорите, банките и другите финансови институции, стриктно спазване на приложимите закони и подзаконовите нормативни актове, и мога така да продължа в този дух и хубави думи, хубави приказки, хубави пожелания, които обаче за огромно съжаление и тук наистина не го казвам, защото злорадствам, а защото наистина е сериозен проблем факта, че нито едно от тези неща не се изпълняват, всъщност дължи го наистина. Остават си само благопожелания в подобен тип документи. Докато няма разбиране от страна и на директорите на общинските дружества, и на целия персонал на тези общински дружества, и по общинските съветници като представители на принципала на тези дружества и разбира се Столична община колко е важно доброто управление да не остане само на думи, доклади и препоръки, а реално да се изпълнява на място, да се правят истински реформи, да се върви към оптимизация и в сферата на ефективността, на ефикасността, на удовлетвореността на потребителите на услугите на съответните общински дружества, докато това не стане ясно, няма да има абсолютно никакви подобрения и от финансова гледна точка, и от гледна точка на удовлетвореност на потребителите, и от гледна точка в крайна сметка на цялостно пърформънс на тези общински дружества. Затова и аз ще се въздържа от подкрепа на този доклад, защото той нищо не носи, нищо не казва, по-скоро все една захаросана картинка на случващото се.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря господин Бонев.

Заповядайте, господин Белев.

ТОМА БЕЛЕВ: Благодаря.

Уважаеми колеги, за мен доклада е регулярен и той е ОК, изготвен е професионално, така че нямам бележки по него.

И аз като господин Бонев ще се въздържа да го подкрепя не защото докладът не заслужава сам по себе си, той в средата, в която е изготвен, е ОК, проблемът е друг. Ние със Стратегията за управление на общинската собственост трябваше да разгледаме бъдещето и политиките на настоящия Общински съвет спрямо общинските публични предприятия. Не го направихме и сега господин Бонев изтъкна някои забележки, аз имам други от типа, че според мен е необходимо да проведем дискусия кои публични услуги, които се оказват от Столична община към нейните жители трябва да бъдат обект на извършване от общински предприятия или от търговски дружества, кои трябва да бъдат част от администрацията. Тази дискусия на мен ми липсва, а тя ще е ключова за подобряване на качеството на обслужване на столичните граждани. От тази гледна точка ще се въздържа и ви призовавам да търсим даже и в настоящата комисия възможността да дискутираме кои са обществените услуги, които предлагаме на гражданите и как те трябва да се управляват, тоест да се задоволяват и да се решава въпросът ефективно. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря Ви, господин Белев.

В чата няма други заявени изказвания.

НИКОЛАЙ СТОЙНЕВ: Само две изречения от мен, господин Зарков.

Оставям настрана такива забележки от типа на студентската скамейка което сме били и сме учили теоретични постановки, тук става въпрос за реален практически опит на дружества, които разбрахте, че работят над 14 хиляди души и трябваше да се справят в една много тежка ситуация през 2020 г. на затворена икономика. Както между другото сериозни проблеми имаше и в редица частни сектори, затова няма да го коментирам. Годишните финансови отчети когато се разглеждат, тогава за всяко предприятие могат да се обобщават поотделно.

По отношение на това, което каза господин Белев за стратегия, ние само преди една година приехме политика за Столична община в публичните предприятия и тя е за периода 2020-2023 г., там сме записали основните

принципи и цели, така че в същото трябва да кажа, че сме отворени за всякакви предложения, които имате, за да може ако има някакви конкретни предложения, включително и тук многократно за оптимизация, реструктуриране, реформа и какво ли още не за подобряване на ефективността, мястото е Общинският съвет. Общинският съвет като принципал може да разгледа тези предложения и да вземе съответното решение. Така че с най-голямо удоволствие очаквам конкретния предложения, които могат да се разглеждат в Общинския съвет. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря Ви, господин Стойков.

Господин Белев.

ТОМА БЕЛЕВ: Господин Стойнев, аз съгласен, че е приет този документ, но неговото място е в стратегията за управление на собствеността, поне доколкото така е разписан в закона.

На второ място, ще дам пример за какво става дума. Ние нямаме списък с обществените услуги, които дължим на гражданите си и стандарти за тяхното извършване. Тоест един типичен пример е с транспорта, тоест ако искаме да анализираме какво предлагаме на столичните граждани по отношение на градски транспорт, трябва да имаме някакви стандарти, тоест какво му се полага на всеки един гражданин на София, независимо в коя част на столицата живее, по отношение на транспорта. Трябва да има някакъв стандарт, който да е определен научно. Аз не съм в компетенциите си да го направя, защото това е сложна система за анализиране и изчисление, но когато го нямаме, получаваме следното - един гражданин на София получава градски транспорт веднъж на час, а веднъж получава в рамките на един час 10 . 17 възможности да ползва градския транспорт.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Белев.

Може би не беше най-подходящия пример, но разбрахме логиката, която искате да вложите в това.

Колеги, други заявки няма. Преминаваме към гласуване на точка 3 от дневния ред.

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	7
Против	-
Въздържали се	5

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Предложението се приема със 7 гласа „за“ и 5 „въздържали се“.

БОРИС БОНЕВ: Аз да кажа, че не съм съгласен с гласа на господин Борислав Бориславов.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Преминаваме към следващата точка 4.

По т. 4 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА21-ТД26-14766/1/09.12.21г., отпускане на паричен заем от Столична община на „Столичен автотранспорт“ ЕАД за погасяване на просрочени задължения

Вносител: Карлос Контрера – общински съветник

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Имате думата да представите доклада.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Уважаеми колеги, съвсем накратко. Докладът е продиктуван от комбинацията едновременно от ефекта на пандемията, спада на пътници и това, което се случва с цените на горивата и най-вече на природния газ.

Предметът на доклада е приблизително както в предходни дискусии се отбеляза, подобен на едни наши решения от април месец, с които ние предприехме мерки да осигурим ликвидност на нашите транспортни оператори. Настоящият доклад касае предложение за предоставяне на паричен заем на собственото на Столична община дружество „Столичен автотранспорт“, който е в размер на 6 099 776 лева за срок от 60 месеца при годишна лихва от 1.1 % и гратисен период една година. Тези средства целево да бъдат използвани за заплащането на натрупаните просрочени задължения за доставки на дизелово гориво и за доставен и употребен природен газ.

Намираме се или по-скоро продължаваме да се намираме в една изключително особена ситуация, мисля, че съм го описал достатъчно изчерпателно в доклада, ситуация, в която санитарни мерки се налагат непрекъснато, срокът им се удължава с три, с шест месеца, каквото политическо решение се вземе, това неминуемо оказва влияние върху икономиката и върху ползването на обществения транспорт в столицата. Имаше период на подобрене в по-топлите месеци на тази година, до месец септември, по възстановяването на пътничкопотока и „Метрополитен“, надвишаваше 60 % спрямо базовата 2019 г. След месец септември отново имаме спад, съответно на продажбата на превозни документи, спад на пътуванията, отделно от това в настоящата година сме изправени пред така наречената енергийна криза, свързана с ръста в цените на електроенергията, за сега само в свободния пазар и с ръста на цените на природния газ, които успяха да достигнат безпрецедентни за Европа нива. В тази

ситуация нашият автобусен транспортен оператор определено изпитва затруднения да обслужва плащанията си за доставка на дизеловото гориво и за природния газ. Целта на този заем е да му се предоставят средства, с които той да се разплати към своите контрагенти, така че да осигури нормалното функциониране на дружеството. Както е видно от доклад имаме отчетен спад на приходите в цялостната система на ЦГМ от продажба на превозни документи, вижда се колко е прогнозната загуба, която ще се натрупа в Столичен автотранспорт, поради тези обстоятелства. Отделно от това ви напомням, че дружеството трудно ще изпълни собствените си приходи по икономическа рамка от продажба на билети от водачите. Първо, заради спада в пътниците, второ, тъй като продажбата беше възстановена през април ако не ме лъже паметта, така че смятам за правилно, затова предлагам този доклад, Столичен общински съвет да подпомогне в настоящия момент дружеството, имайки предвид, че месеците и януари и февруари следващата година също ще бъдат слаби откъм постъпления с оглед пътничкопотока и превозните документи. Това е една традиционна ситуация за януари и февруари, тъй като тогава икономическата активно сте доста по-слаба, независимо дали имаме пандемия или съответно кризата с цените на енергоносителите.

Имаме няколко възможности за действие. Едното е с подобни мерки да подпомагаме своите транспортни оператори, докато отслабват ефектите от кризата. Второто е да не правим абсолютно нищо, в резултат на което ние ще се изправяме пред все по-големи проблеми. Имайте предвид, че нито имаме контрол над начина, по който се налагат мерките, нито върху тяхната строгост, нито имаме някакъв контрол върху пазара в случая на природен газ, който зависи от съвсем други институции. Така че, според мен целесъобразно е да се вземе решение този доклад да бъде подкрепен. Аз съм наясно, че ще чуя всякакви коментари за реформи, за промени и т.н., да, но само че ние се нуждаем от мерки сега, а оптимизациите, реформите можем да ги изпълняваме в следващите седмици, месеци, но финансовия ефект от тях много трудно може да бъде обоснован от всеки, който ще прави подобно предложение. И тъй като плавно ще преминем след тази дискусия в точка „Разни“, в която да коментирам въобще

подхода и с маршрути и с разписания и т.н., ще ви кажа, че доста оптимизации се направиха, но когато се намали само с 5 % транспортната задача само преди няколко месеца именно хората, които говорят за реформи, ни обвиниха, че орязваме обществения транспорт. В този смисъл аз си мисля, че възприетата логика и с работната група не е лоша и въпреки че всички имаме своите виждания и тежки противоречия по някой път, оптимизациите не отменят нуждата да предоставим средства на нашите транспортни оператори. Подготвеният доклад в тази връзка е в посока на „Метрополитен“ и на „Столичен електротранспорт“, но той към настоящия момент не е внесен, не е и предмет на дискусиата. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Господин Ставрев, заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Благодаря.

Господин Контрера, аз няма да споря с Вас, това, което казахте че трябва да се вземат мерки сега е абсолютно така. Притесняват ме няколко неща. Искам да ги дискутираме с членовете на комисията. Реално автотранспорта е натрупал 11 милиона и половина задължения, доколкото виждам от общи задължения 17.7, като 6 милиона и сто хиляди са за горива – дизел и газ съответно. То дружеството очаква да получи държавна помощ за покриване на завишените разходи за електроенергия.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Не за електроенергия, господин Ставрев, а за това за превозвачите като цяло 40 милиона, които за момента няма ясна визия кога ще се изпълни.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Добре.

Това, което ми се струва странно в доклада, че като доказателство за завишените разходи на ток се дава справка на „Метрополитен“, това ми е единият въпрос, аз ли не съм го видял правилно или защо ако е така е на „Метрополитен“? Това е единият въпрос.

Вторият е, че аз виждам справка, която е предоставен без подробен разчет и доказателство от дружеството е един брой лист, който подписва директора и за мен това не е много убедителна причина да отпуснем шест милиона заем. И

друг път сме го говорили това нещо, подобен доклад имаше, тогава също нямаше подробен разчет. Тук въпросът ми е, не притеснява ли членовете на комисията това, че няма достатъчно информация за какво отпускате тези шест милиона?

Преди малко го коментирах Регламент 1370 по точката на господин Барбалов, тук въпросът ми е защо Столична община в този случай не субсидира директно дружеството, без да минава през ЦГМ?

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Нали точно това е предмет на доклада, господин Ставрев.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Може да съм се объркал, извинявайте. Тук говорим вече за 1370, че с този доклад го покриваме, нали така?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Не. След изказването ще обясня.

СИМЕОН СТАВРЕВ: ОК, ще си задам въпроса докрай. Струва ми се разумно да финансираме ако се налага Автотранспорта по Регламент 1370, защото няма да има нужда да се плащат лихви, това ми е притеснението.

Третото нещо, което си мисля, че очаква изравнителна държавна субсидия в края на годината и помощ от страна на държавата за повишените разходи съответно за изпълнение на дейността в обществения превозна пътници, имаме ли някакъв механизъм за гарантиране, че дружеството няма да получи два пъти пари за едно и също нещо? Това са ми въпросите, ако може да ми отговорите. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Ставрев.

По отношение на тази помощ, която коментирате, тя е в размер на 3.6 милиона към Автотранспорта, за съжаление при отиващия си служебен кабинет не са ясни параметрите, по които това ще се случи и по-неприятното, че не е ясно кога точно ще се случи, ако се случи, тъй като има предвидени 40 милиона, те са на национално ниво за компенсиране на всички превозвачи в България.

На следващо място задълженията, които са текущи при автотранспорта ако ги погледнем виждаме, че тази сума няма как да покрие част от текущите задължения, така че принципно адекватно съфинансиране има, въпросът е да се изясни по какъв механизъм ще се случи това.

За съжаление също така станахме свидетели, тъй като имаше ангажимент от страна на Министерство на транспорта да се подпомогне сектора и Столична община с конкретна сума, на последното заседание на този така наречен служебен кабинет София на практика не знам защо по този начин се наказват софиянци, докладът беше оттеглен и не бе гледан на Министерски съвет, с което средствата в рамките на около два милиона бяха предвидени, и те не бяха гласувани за Столична община.

Господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Като реплика към господин Ставрев с цел да внесем яснота по дискусиата. Регламент 1370 се използва за компенсирание на загубите. Ние в случая говорим за заем, който да предостави ликвидност на дружеството, за да обслужи просрочени задължения. Аз в доклада съм посочил едно свое опасение, че предвид големите задължения има опасност от обезпечителни производства, в това число и частични искове, което ще рече, че някои от доставчиците, който има ликвидни изискуеми задължения може да наложи заповест, което ще влоши ситуацията на работа в дружеството. Именно за да избегнем подобен сценарий или подобни сценарий внасям настоящия доклад с предложение да се осигури бързо тази ликвидност.

По отношение на Регламент 1370 имайте предвид, че се използва формула и никъде не е гарантирано, както господин Барбалов го каза, че загубите на транспортните дружества ще бъдат покрити на сто процента. Друг е въпросът, че средствата, които коментираме в момента, които се очаква да бъдат като помощ, за съжаление есе разтеглиха във времето и вероятно едно подобно решение под натиска на автобусните превозвачи ще бъде взето в следващото година, както методиката за разпределение и самите плащания вероятно ще се извършват 2022 г. Това, което за мен в случая е притеснително, че бюджетната процедура на това заседание, за което господин Зарков коментира, беше прекратено. Тя ще започне дефакто отначало от гласувания днес нов състав на Министерски съвет, което затруднява Столична община и не само Столична община, а всички общини, да направят евентуално прогнози какви средства за какви дейности ще получат от държавния бюджет. В този смисъл предвиждайки

този правен вакуум, който ще се осъществи януари и вероятно и февруари, смятам, че гласуването сега на един подобен доклад ще даде възможност най-малкото ние да помогнем на Столичен автотранспорт да премине през тези месеци, когато и самата община няма да може да бъде гъвкава по отношение на разходи.

Аз разбирам, че картината далеч надхвърля проблема, който дискутираме със Столичен автотранспорт в момента, но според ние като принципал трябва да вземем това решение, защото в тази ситуация то е най-правилно тактически. Дали ще получат подкрепа от останалите колеги общински съветници ще видим и тук на комисия и в зала. Казвам, противното е, ако не предприемем това действие, да стоим и да чакаме, какви ще бъдат ефектите от едно подобно чакане, всеки сам може да прецени и да ги обективира с начина, по който гласува. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Може ли аз да внеса яснота преди господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Нека господин Паргов се изкаже, много рядко се случва това.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Бонев твърди, че рядко се случва, затова заповядайте, господин Паргов.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Аз съм оставил на господин Бонев да се вихри, той прави изчисления, аз го слушам внимателно, ако трябва нещо ще го коригирам.

По принцип бюджетната процедура беше спряна вчера на заседание на Министерски съвет, беше изтеглен бюджета, при наличието на нов кабинет, който днес вече е факт.

По отношение на исканите компенсации и неща от Столична община, да, наистина имаше подготвено такова постановление, но служебният кабинет последните дни реши, че няма да прави никакви ПМС-та към която и да е община, а ще ги остави на редовното правителство. Тоест това, което в момента се очаква от това правителство като се структурира днес и се приеме работата, е да пристъпи към това, за което господин Контрера изрази съображения, в които

е напълно прав, предвид това, че бюджетната процедура ще отиде в 2022 г. като календарна година и ще има извънредна ситуация, която от 1 януари 2022 г. ще трябва да предвиди съответни средства на общините съгласно Закона за държавния бюджет 1/12, с които те да работят до приемането на новия бюджет. Това важи и за цялата държава, ведомства, издръжка и т.н. Това исках да поясня по отношение на това, че държавата не ни дава пари на софиянци и т.н.

Един аргумент, господин Зарков, и това касае цялата комисия и това касае тарифната политика, тоест тикет системата, която ни предстои, тъй като слушах и някои експерти, които от самото начало на заседанието се изказват, едно от съмненията по отношение даването на пари на Столична община е начина на тяхното разходване. Това е съмнение, което ние трябва да изчистим и по-точно вие да изчистите, защото сте управляващи, ние все пак сме опозиция, но има такова съмнение и то е свързано с новата тикет система и с този дуализъм, който се получава в издаването на превозните документи от „Метрополитена“ и от ЦГМ и от нежеланието на „Меторополитен“ да се влее в тази система единна. Просто го казвам за първи път публично, след като говорим по тези проблеми, нека да си знаем каква е причината, тоест има съмнение от държавата, че има спекулативно отношение по отношение на броя на превозните документи, които се издават.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Паргов. Така или иначе фактите са такива, каквито са.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Виждам, че господин Барбалов все още е на линия, което ме радва, ако може той или господин Контрера като вносител да даде отговор на въпроса откъде ще дойдат тези средства, които ще се дадат като заем на Столичен автотранспорт, както и откъде ще дойдат тези средства, които ще се дадат като заем на Столичен електротранспорт и на Метрополитен в следващия доклад. Не говорим за малко пари, те все отнякъде трябва да дойдат.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Не съм го внесъл.

БОРИС БОНЕВ: Не сте го внесъл, но със сигурност няма да говорим за 200 хиляди лева, а пак за милиони, откъде ще дойдат тези пари? За сметка на капиталовата програма ли е моя въпрос?

Също така не стана ясно, при положение че в доклада ясно е написано, че текущите задължения или по-скоро текущият финансов към Столичен автотранспорт е в размер на 11 490 хил.- лв., а този заем, плюс отпуснатите средства по Регламент по предишния доклад са за 9 милиона, от къде ще дойде тази разлика, аз я бях изчислил, милион и деветстотин хиляди лева? Как ще бъде покрита тази разлика от милион и деветстотин хиляди лева за вече направени разходи доколкото разбирам, тоест не тепърва които ще бъдат извършени.

Също така това, което Вие споделихте, че имало оптимизации, намаляване на транспортни задачи, ние сме били против, разбира се, че ще бъдем против, защото това всеки път го казвам и аз и господин Зографски, и ние като организация, оптимизация когато се разбира само като рязане на линии и намаляване на транспортна задача, това е вредна оптимизация, защото градският транспорт на София вече е на абсолютния екстензициален минимум на своето съществуване като качество и като достъпност и като наситеност на услугата, която предоставя. Основни линии на градския транспорт, често които са единствена възможност за придвижване на голяма група хора в кварталите да се движат на интервали по 15, по 20 минути в час пик, това означава на практика, че няма градски транспорт за тези хора и затова е напълно нормално те да използват своите автомобили като форма за придвижване. Така че, не, не сме се разбрали отново, оптимизация не означава рязане на линии, оптимизация означава промяна на разписанията, оптимизация промяна на маршрутите, оптимизация означава когато имате една метростанция, на която се прави връзка с автобус по разписание метровлака и автобуса да не пристигат по едно и също време, така че да е сигурно, че всеки, който евентуално би направил прекачване между двете превозни средства няма да може да го направи, а да има разминаване и това са неща, които отново ще повторя, не е нужно двама, трима или петима клетки души да седят в ЦГМ и да пишат на ръка как да се направи такава синхронизация на разписанието, защото новата тикет система, която господин

Дилчев ни представи вече преди много, много месеци позволява всичко това да се направи напълно автоматично. Но отново никога очевидно няма никакво желание да се възползва от тази система, за която платихме и ще плащаме луди пари, без да има никакъв реален ефект върху градския транспорт и неговото подобряване. Ето за такъв тип оптимизация ви говорим.

Като говорим също така за оптимизация, оптимизация на маркетинговата рекламна стратегия на ЦГМ. Не знам вече, и аз се уморих, колко пъти на господин Дилчев да му обяснявам, че ЦГМ и Столична община трябва да водят активна маркетингова кампания за това повече хора да си закупуват абонаментни карти за градския транспорт, включително годишната карта като най-ефикасен начин за придвижване, само левче на ден, която дава възможност и за безплатен буферен паркинг. Аз ви гарантирам, че дали има пет човека в този град, които да знаят, че с годишна карта могат да паркират безплатно на буферния паркинг. И тези пет човека, както господин Контрера казва, вероятно са в тази зала, защото не е случайно, че буферният паркинг на Цариградско шосе с 1300 места, по официална статистика, която съм поискал и получил от ЦГМ е със средна запълняемост 30 – 35 %. То за какво ги строим тези паркинги, пет дето са, хем са малко, но в същото време как ще се докаже, че има нужда от повече, като тези, които съществуват не са пълни. На практика единственият паркинг, който има добра запълняемост, това е паркингът на Бизнеспарка и то по друга причина. Всичките по статистика са между 30 и 60 %, това е скандално, при все че непрекъснато говорим за нуждата от нови паркинги, те обаче не се запълват. Къде ви е маркетинговата кампания за всичко това? Колко пъти да ви обясня, че не е нужно дори пари да давате за някои от тези неща. Просто всички служители на гише, на каси ги задължавате когато дойде човек и си поиска да си купи месечна карта, служителят да му каже – а знаете ли, че може да си купите годишна карта, ту ви излиза само левче на ден. Ето точно толкова просто е, но дори и това не се прави, елементарни маркетингови неща. Не, не и не. Тоест всичко това показва, че няма никакво желание нещата да се случват по правилния начин и да се опитваме повече приходи, и повече пътници в градския транспорт да се случват. Дори няма да отварям темата отново за тарифната

политика и факта, че част от много малкото предложения, които получихме, дори не отбелязват факта, че 85 % от хората използват карти и там трябва да се фокусираме да им подобрим услугата, да им улесним пътуването, да им намалим административната бумащина и т.н.

И последно, понеже господин Контрера сподели за това, че Столична община няма контрол над външни фактори като цена на горива и т.н., само че Столична община има контрол върху всички тези неща, които аз до този момент изброих и там не сме си свършили работата. И моята логика винаги е била, първо свършваш работата, която от теб зависи и когато си си я свършил и пак не си се справиш тръгваш да молиш за заеми, за помощ или казваш – това е положението, направихме всичко възможно. Ние не сме направили 5 % от възможното, но непрекъснато се реве за пари. Не е това начина.

Отново питам, откъде ще дойдат всички тези пари? Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Имам една реплика. Почти с цялото Ви изказване не съм съгласен, но акцентирам върху две неща. Едното е, че няма как да се коментира, че вече е на своя екстенстициален минимум транспорта, защото последните години вие самия знаете, че транспортния пробег постоянно се увеличава. Когато се увеличава пробегът, не може да говорите, че той е на своя минимум, тъй като знаете преди 10 години е бил не знам на какъв минимум, на много по-голям минимум. Така че, така или иначе тенденцията е една.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:(говори едновременно, без да се разбира какво казва)

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Моля Ви, господин Зографски, не сме на пазара. Ако искате, може да си вземете отношение по въпроса по нормалния ред.

Истината е една, и това е, че километрите пробег за последните години нараства. Това безспорно е видно от икономическата рамка.

На следващо място, наистина много добре звучат думите и приказките на посока как да направим един реформи, как продавачите на билети като казвали – моля да си закупите годишна карта, и видите ли с това приходите на ЦГМ ще потекат едни милиони неограничени.

БОРИС БОНЕВ: А хич?

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Първо, искам да Ви кажа, господин Бонев, че поради ниската си стойност на годишната карта, и основната ѝ цел е да стимулира хората колкото може повече да си закупят годишна карта, няма да доведе до увеличаване на приходите, а цели тяхното намаляване. Тази сметка мога да ви я покажа или да ви я докажа финансово.

На следващо място, така заявени нещата, пак казвам, че звучат много добре, но транспортната система на града, както и много други, няма такива мерки, от които вие твърдите, че бихме ..., които да могат да отговорят на това предизвикателство, в което се намира градският транспорт на София и на много други големи градове в момента, защото за последните две години имаме 120 милиона приходи само от превозни документи. Има намаляване на продажбата на превозни документи по съвсем обективни обстоятелства и напълно сравнимо с други градове, въпреки, че това е от поредните глупости, както в света са се случвали сега по това време, които категорично не е вярно.

На следващо място, в този крайно негативен сценарий на транспорта на нашия град, също се оказва, че ние не можем да разчитаме на никаква подкрепа от държавата или почти никаква, да не кажа никаква, за разлика от много други европейски градове, които получават такава.

Не на последно място, улучихме, че само сметката за ток не може да компенсира не знам колко годишни карти да продадете и билети повече на Метрополитена, която от един милион и половина вече е три милиона и половина само за един месец. Иначе казано енергоносителите, които тяхната цена нараства драстично, е нещо, което няма как да се компенсира с тези мерки, които вие заявихте, че биха имали някакъв сериозен ефект. Да, възможно е някои от предложенията, които да генерират допълнително някакъв приход, но той е много далеч от това, което е необходимо за транспорта на града и всички мерки, които смятате, че е правилно да се приложат, пак няма да са достатъчни в никакъв случай, за да може да се балансира финансово транспорта на София.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Тук господин Контрера да вземе думата.

КАРЛОС КОНТРЕРА: По отношение на въпроса ви откъде да дойдат парите, тъй като сме в края на бюджетната година и тази моя позиция е известна, аз смятам, че преходният остатък за 2021 г. може да се финансира, в случая това решение ако бъде подкрепено. Въпросът е, ние ще дадем зелена светлина за тази стъпка или няма да дадем? В крайна сметка решенията са на Общинския съвет, нали така?

Следващата тема, която беше засегната от господин Бонев, аз не съм бил никога против априори оптимизации, промени в маршрути и т.н., но искам да ви напомня, че всяка една подобна промяна се сблъсква или с обосновамата политическа конюнктура противно становище или по някакъв начин гражданите трудно я възприемат. И въпреки всичко, мисля, че в последната година направихме доста стъпки в тази посока, именно към оптимизация. Както беше и доклада свързан с 59, 60, 73 линия, когато с пускането на втория участък от третата метролиния създадохме и връзките с наземния транспорт. Аз мисля, че решението за 59 линия до Метростанция „Мизия“ беше правилно, автобусът се натовари, линията се натовари, това беше успешно решение. Аз мисля, че политиката, която се възприе и по отношение на 63 и 66 линия, с която се подобри достъпа до Витоша с повече курсове също беше правилна. Така че, колеги, в никой случай да не твърдим, че не се прави нищо. Пак ще припомня доклада, който също стана повод за огромни прения във връзка с промяната на маршрута на тролейбусна линия 3 и т.н. Така или иначе никой не отрича необходимостта наземния транспорт да бъде нагоден към новите навици и новите необходими на пътниците, но всичко това е процес. Ние не можем с магическа пръчка да вземем решение за 10-20-30 линии и да ги наложим на гражданите. Спомнете си за линия 306 какви дебати имаше и то при положение, че тя беше половин година спряна, никой не беше разбрал, че е спряна и въпреки това имаше огромни атаки, че видите ли спирането на празните автобуси по Цариградско щяло да влоши обслужването да кажем на Младост. Просто го давам като пример.

Разбира се, вероятно допускаме и грешки, и аз, и господин Зарков, но в случая ви обръщам внимание, че се намираме първо в особена година в особен

период, намираме се в края на една година с ясното съзнание, че през следващата година откъм бюджет нещата ще бъдат затруднени. Така че предметът всъщност на доклада е много ясен, да подпомогнем дейността на дружеството с оглед на това да избегнем негативните ефекти от едно ненавременно изплащане на задължения, които са конкретно описани в доклада. Тук не се говори да се дадат едни пари ей така на куп, а изрично с тях да се разплатят разходи за консумативите дизелово гориво и природен газ.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Господин Бонев?

БОРИС БОНЕВ: Както казах, когато един спокоен човек, до който седи господин Зарков, започват да викат и да се изнервят, когато говорим за истинската ситуация и за реалността в градския транспорт на София, защото независимо от това Вие колко пламенно защитавате „добрата“ работа, която вършите, истината е, че градският транспорт хич не е на добро ниво. И понеже Вие допуснахте груба грешка като обяснихте как вие явно не искате да има повече хора с годишни карти, защото това щяло да донесе до спад на приходите в ЦГМ, на запис сте,

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Казах, че това ще доведе до важно е да ги насърчаваме да ползват по-дълго превозните карти.

БОРИС БОНЕВ: Ще го извадим, ще го слушате.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Едно е финансово, другото е ...

БОРИС БОНЕВ: Ще си го слушате.

Просто да ви дам един пример. Виена, която имаше доста малък процент на хора с годишни карти се увеличи този процент до 50 % от населението. В София това са 2 %. Ако София има същия брой като процент от населението, които имат годишни карти, те щяха да са 240 милиона приходи за ЦГМ само от годишни карти на година, което е цялата транспортна рамка. Така че нека да не говорим как годишните карти намалявали приходите, отново вие не разбирате, защото това се случи същото и с метрото и с преразпределението на транспортната задача. Вие приемате, че броят хора, които използват градския транспорт е някаква константа, даже бих казал, намаляващ брой, но някакви

хора, които ползват градския транспорт и вие какво целите – да ги прехвърлим от трамваите и автобусите към метрото или имаме едни хора, които ползват градския транспорт, не искаме те да минават на годишна карта, защото това ще означава по-малко приходи. Въобще аз не съм чул и това за мен е големия проблем, аз не съм чул вие да кажете – целим, искаме повече пътници в градския транспорт, искаме да накараме тези, които в момента не ползват градски транспорт, да го ползват, искаме да накараме тези, които в момента нередовно ползват градския транспорт, да го ползват по-често. Това го няма като заложен цели и е показателно, нито веднъж госпожа Фандъкова като кмет на София по време на нейни интервюта или в статус във Фейсбук не е казала – купувайте си годишни карти. Нито веднъж не е казала – знаете ли каква добра оферта е това, само левче на ден. Нито веднъж не е казала може да ползвате безплатно буферните паркинги. Няма никъде в ЦГМ, в метростанции, по спирките на градския транспорт, слагате пред Църквата „Света София“ снимка на „Света София“ на навеса на спирката, вместо всичките навеси да ги използвате като възможност да рекламирате годишни карти и всякакви други възможности на ЦГМ да привлича хора. Защо няма билбордове около булевардите, например по бул. „България“, където е през 5 м билборд и има бус лента, и пътно скоростно трамвайно трасе, защо да не направите кампания и да кажете – чакаш задръстване ли, качи се на градския транспорт, вижте фучи около теб, бърз и редовен. Защо не ги правите тези неща? Защо на никой не му хрумва в ЦГМ или в Столична община да го прави това нещо? Вие казвате нито една от тези мерки няма да доведе до компенсиране на тези загуби. Естествено, че няма да доведе, но нима няма значение дали ще трябва да компенсирате 120 милиона загуби или 100 милиона или 50 милиона? Тези пари да не ги печатате вие във вашия дом, че да не ви пука дали ще компенсирате с един, два, пет или десет милиона по малко? Десет милиона е половината „Тодор Каблешков“ да бъде изграден. Нима трябва да се лишим от тази възможност?! Така че, отново фокусирайте се наистина върху това да направите и да се свърши всичко възможно, което зависи от Столична община, ЦГМ и тези оператори, да се оптимизира в посока не отново казвам орязване, а подобрене на услугата и когато се тегли чертата и се

каже – да, ние направихме всичко възможно, но пак не ни достигат 50 милиона, тогава и аз с чисто сърце ще подкрепя взимане на заем или каквото и да било друго за 50 милиона или колкото са, но да видя, че първо е направено всичко възможно, което Столична община може. И транспортната рамка на Столичен електротранспорт 11 години е била с 2 милиона км. отколкото сега, сигурен съм, че ще намеря статистика за всички останали, да си покажем, че всъщност на фона на увеличението на парите, на фона на увеличението на жителите на София, всъщност имаме спад и затова казвам, че сме на екзистенциален минимум и броя на моторизацията също го доказва, защото очевидно хората не разпознават уж много моделния ни градски транспорт като алтернатива. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Ще направя кратко изказване, тъй като чух достатъчно информация от колегата Бонев.

Базирайки се на изказването и провокиран от него, ще кажа, че отново се спекулира по не много добър начин с факти и обстоятелства.

На първо място, не съм казал, че годишните карти не са предпочитани. И не забравяйте, колега Бонев, годишните карти не сте ги въвели Вие, а сме ги въвели ние и на тази стойност от 365 лв. и въобще не сте прави, защото има редица интервюта, в които включително и кметът Фандъкова е казала, че това означава един лев на ден. Аз мога много лесно да Ви опровергая, след малко ще потърсим в интернет и ще бъдете опроверган в това си твърдение.

На следващо място, дали искаме повече пътници или не, е именно доказателство за това и нашето намерение годишната карта да бъде предпочитана е това, което се случи 2016 г. с намаляването на нейната цена от 500 на 365 лева. Нещо, което вие сега адмирирате, но нямате никакво отношение по взимането на това решение.

За пътничопотока е друга Ваша спекулация, защото данните, свързани с продажбата на превозни документи от 2016 г., когато е последната промяна на тарифната политика на София, ясно показват тренд за закупуване на повече превозни документи всяка година в рамките на 3 – 5 %. Нещо, което доста европейски оператори дори не постигат. Няма как да ме убедите, че има спад на

пътникопотока, когато имаме сериозен ръст на продажбата на превозни документи. При всички положения най-малкото това са повече пътници в градския транспорт, които са редовни с превозни документ в джоба.

И не на последно място, поровете се в графиките, да видите, че последните години икономическата рамка само по един и същи начин се увеличават километрите пробег, което означава допълнително насищане на града с транспорт, нищо друго и вие го разбирате добре. Дали може да се оптимизират линии, естествено, че може да се оптимизират и винаги може да се оптимизират, още повече този процес е динамичен. Решение, което сте предложили миналата година, след три години може вече да не е адекватно например, и Вие го знаете също много добре, покрай това, което се занимавате като тема. Ще спра до тук. Да чуем Вашата реплика.

И последно, като казахте реплика, включително и за моторизацията на града, обясни го нагледно, обясни го няколко пъти и при приемането на някои от плановите документите. Данните за 667 автомобили на 1000 жители са неверни. От това, което проучих от Пътна полиция и справките, които се направиха последния месец получихме и писмо от тях, реално регистрираните леки автомобили, защото не бива да се бърка, така както се бърка с ремаркета, полуремаркета и колесни багери, данните за леки автомобили на територията на Столична община се равняват точно на 497 автомобили на 1000 човека по последните актуализирани данни от Пътна полиция, които се надявам, че в миналото са имали известни пропуски, доколкото разбрах имало е отрегистрирани автомобили, които са се водили след това в регистрирани и т.н. Това са последните данни от най-меродавния за мен такъв орган, а именно регистрирането на МПС в града и то леки такива, които не касаят ...

КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, ни говорим за заем, отидохме на ...

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Да и тук трябва да се извиним към вносителя, защото наистина проведохме разговор, който няма нищо общо с настоящата точка.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Нека за протокола да се запише, че господин Зарков и кметицата лъже за моторизацията на колите, защото това са данни от неофициален отговор до колегата общински съветник Симеон Ставрев, или лъже, или е подведена. И в двата случая, много лошо. Много лошо кметът да не знае толкова важни статистика за града и за неговото функциониране. Смятам, че човек трябва да е или с постоянно затворен, хайде няма да давам дефиниции, но трябва да е специален човек, за да твърди, че броят на автомобилите и моторизацията в София не се покачва и то видимо, а броят на пътниците в градския транспорт незнайно отново какви данни и какво вадите, защото ЦГМ не извърши задължението му по закон на всеки три години да прави преброяване на пътниците и последното официално такова е от 2014 г., но то така или иначе показва, въпреки пускането на цялата втора метролиния в този период от 2011 до 2014 г. значителен спад на броя на пътниците, които не могат да се компенсират от качването на броя на пътници в метрото. Всъщност резултата от пускането на метрото е, че хората, които са използвали наземния градски транспорт отиват в метрото, а нови пътници не просто не се намират, а напротив, има постоянен отлив. И този опит определено се твърди и затормози с идването на пандемията, когато по чисто здравословни причини много хора се отказаха да ползват градския транспорт и въпреки че има официални данни, че градският транспорт не е развъдник на Ковид 19, това по никакъв начин не накара Столична община да направи кампания и в тази посока, да успокои хората, че те могат спокойно да ползват градския транспорт и че това няма да им повиши риска от заразяване.

Това, което аз много добре си спомням е, че на презентацията, която господин Дилчев направи за възможностите на новата билетна система, анализите, които тази билетна система прави и анализите на камерите, имаше опцията за запълняемост на градския транспорт, която беше по спомен настроена за това сто процента запълняемост да се считат броя на хора в превозното средство, които отговарят на броя на седалките. И въпреки този изключително занижен критерий, мисля, че имаше само една или две линии, които показваха някаква по-голяма запълняемост. Цялостно това показва, че градският транспорт

на София понякога се движи полупразен, което е напълно очаквано предвид общия брой на пътниците в градския транспорт на база гъстотата на линиите, която е може би на най-ниското ниво в Европа или поне от големите европейски столици. Само ще дам пример, че трамваите на Прага возят повече пътници, отколкото целия градски транспорт на София, само трамваите. А като сложим метрото, като сложим автобусите, тролейбусите? В Будапеща по същия начин, Варшава по същия начин, да не говорим Западна Европа и т.н. Тоест

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Трябва специална комисия да си направим.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодарим. Господин Бонев, правилна е забележката на господин Зографски.

БОРИС БОНЕВ: Това, което вие пропускате в цялата тази картинка и ситуация е, че градският транспорт на София е изключително неизползван и това е защото вие не полагате грижи да бъде използван.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Господин Барбалов, имате ли готовност да се включите?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Аз мисля, че господин Контрера доста добре даде един от вариантите за финансиране на този заем, който той предлага. И както сега в Комисията по транспорт се води един доста професионален дебат на тема градски транспорт, бих предложил в Комисията по финанси дебат от гледна точка на това как да бъде финансиран доклада ,който господин Контрера предлага, така че безспорно един от вариантите, които той предложи, е един от възможностите.

Това, което искам да добавя, едно от предимствата, че не присъствам в залата при вас, направих една кратка справка от гледна точка на транспортната задача. Най-старата, която намерих е от 2014 г., тя е била 57 милиона 936 км., следващата най-новата актуална година е 2020 г. 64 милиона 325, така че за този период от шест години с 6 милиона 392 хиляди се е увеличил транспортната задача на града.

Що се отнася до превозните документи, имаше такава дискусия, ако направите справка в ЦГМ съм сигурен, че ще ви я предостави, ще видите, че след началото на ковид кризата хората са се ориентирали за съжаление доста

практично, за съжаление от гледна точка на финансите, и се насочват към по-краткосрочни документи с оглед на това, че имаше периоди на локдаун, отваряне, затваряне и вече картата дългосрочната е един малко по-сложен ангажимент и затова като видите продажбите на документите ще видите, че те за съжаление се насочват към по-краткосрочни документи, които да им дадат възможност по-гъвкаво да реагират на промените в ковид ситуацията и мерките, които се намират от ден за ден. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Барбалов.

Господин Белев, заповядайте.

ТОМА БЕЛЕВ: Уважаеми господин Контрера, обръщам се към Вас като вносител, разбирам логиката на Вашето предложение, разбирам как не може то да бъде отхвърлено с лека ръка. Но в същото време разбирам, че ако сега, когато имаме проблеми, не правим реформи, то никога няма да ги направим. От тази гледна точка ще подкрепя Вашето предложение, ако ми гарантирате Вие лично, че няма да предложите следваща финансова подкрепа на звената на ЦГМ, преди да сме направили която и да е от значимите реформи за транспорта – дали въвеждането на тикет системата, дали оценка на това какво означава транспортна услуга за всеки гражданин на София, или нещо от тази значимост. Благодаря.

Правя и формално предложение преди гласуване все пак става въпрос за заем, да направим поименна проверка. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Белев.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Една реплика.

Господин Белев, аз не мога да предопределя Общинския съвет какви решения ще вземе по отношение на тарифната политика, защото там трябва да има някакво съгласие или мнозинство. Както виждаме от дебатите в Комитета за наблюдение, все още нямаме нищо изкристализирало, още се събират предложения.

По отношение на така наречените реформи аз изброих не малко примери за оптимизация, не малко примери за промени и в маршрути и в разписания. Ако си представяте пред реформа, че аз ще внеса някакъв списък за рязане на глави или за рязане на линии или нещо друго, със сигурност няма как да направя

подобно нещо и не ги решавам нещата аз еднолично, не ги решава комисията, а Общинския съвет в крайна сметка.

Аз правя предложението, обосновано на логически заключения според фактите, които имаме към момента. Ако вие прецените, че дружеството може да издържи, отхвърляме доклада, отхвърляте го и съответно чакаме да видим как ще се развият събитията.

Това, което аз предлагам, е да вървим няколко крачки напред пред това, което предстои да се случи в следващите месеци. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Господин Белев, имате ли дуплика на изказването?

ТОМА БЕЛЕВ: Господин Контрера, оптимизациите, които предлагаме е нещо, което е от днеска за утре или за вчера, но не е реформа. Всички в тази комисия знаем, само защото днес гласуваме второ подобно предложение, че градският транспорт на София се нуждае от сериозна реформа и тя трябва да е основана на обективни данни и на визия какво ще представлява градския транспорт след три години. Не януари, не февруари, когато ще излязат част от тези задължения. Аз разбирам, че решенията за бъдещето трябва да ги вземем всички общински съветници, но разбирам и Вашата роля като председател на ресорната комисия и затова се обърнах към Вас като вносител на доклада. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Белев.

Има процедурно предложение за проверка на кворума.

Виждам, че господин Ставрев има процедурно предложение, най-вероятно за прекратяване на дебатите.

Господин Ставрев?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Въобще не е за прекратяване на дебатите, господин Зарков, но ако искате с едно изречение мога да го формулирам и моето процедурно предложение.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Предлагам да се отложи доклада от гледане в нашата комисия докато дружеството не предостави подробната справка за

формирането на всяко едно задължение от предоставения към документите един брой лист, заедно с фактурите.

Също така дружеството по Регламент 1370 да получи парите под формата на субсидия, а не под формата на заем. Мерси.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Обратно предложение правя, защото по никой начин предложението за отлагане на господин Ставрев не обслужва процедурата. Ако той твърди, че има съмнение за истинността на справка, там са се подписали изпълнителният директор и главният счетоводител. Ако превърнем Комисията по транспорт в орган, който гледа фактури и размятаме фактури, аз мисля, че в крайна сметка ще се принизим. Можем да направим друго, съответно да изискаме отчета когато средствата се разплатят, ако дадем, да се обоснове вътре точно разходи колко с кои падежи са разплатени тези средства . Аз не мисля, че при решение на Общинския съвет може да има каквото и да е съмнение, още повече, че вътре сумите са коректно посочени.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Колеги, процедури. Първата е на господин Белев, който иска да направим проверка на кворума.

Колеги, правим проверка на кворума с поименна проверка.

Господин Контрера е тук.

Господин Бонев е тук.

Аз съм тук.

Господин Паргов е тук.

Християн Петров е на линия.

Господин Прошко Прошков е на линия.

Госпожа Тагарева е на линия.

Господин Радослав Влахов е на линия.

Господин Симеон Ставрев е тук.

Господин Тома Белев го чухме преди секунди, тук е.

Господин Альоша Даков е на линия.

Господин Михаил Ставрев е на линия.

Колеги, имаме кворум от 12 човека, иначе казано почти пълен състав, с изключение на Борислав Бориславов.

Продължаваме колеги с процедурното предложение от страна на господин Ставрев, тъй като има ме контрапредложение от господин Контрера.

Подлагам на гласуване предложението на господин Ставрев да бъде отложено, да се предоставят необходими документи и да се предостави под формата на 1370 субсидията, а не като заем.

Моля, който е съгласен с това предложение да гласува за него.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Аз подкрепям предложението на господин Ставрев, тъй като се изказах и в подкрепа на това, което той спомена и за което спорихме, тъй като предстои да видим дали държавата няма чрез ПМС до края на годината

...

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

Общо гласували: в т.ч.:	12
За	6
Против	6
Въздържали се	

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Предложението не се приема.

Колеги, има заявка от господин Зографски.

(прекъсване на звука)

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, възстанови се връзката.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Започнах с това, не знам как господин Бонев очаква някакви резултати от отдел „Маркетинг“ в ЦГМ, когато там е поставен господин Църноречки, който е бил назначен от районен кмет на Красно село, партиен координатор на ГЕРБ от Красно село, и затова нека да не ви учудва, че на метростанция „Св. Климент Охридски“ рекламното пано е от преди най-малко десет години за новите карти. За нови карти се считат оранжевите карти, не сините, които бях досега валидни и не зелените новите, новите карти са тук оранжевите от преди 10 години.

Що се касае до господин Контрера, Вие очертахте, че Общинският съвет е изправен пред две опции – едното е да наливаме пари в черна дупка, а другата е да не правим нищо. Всъщност имате една опция, за която ние постоянно тук ви говорим в комисията и в съвета като цяло, а това е да се предприемат мерки, защото аз съм съгласен с господин Белев, ако сега не ги направим, никога няма да ги направим. Съгласен съм, че има обективни фактори като епидемията и като скока на цените на енергоносителите, но спада в приходите и в пътуванията на градския транспорт не е нова тема, не е тема, която с ковид за първи път ние се срещнахме с нея. Господин Зарков, извинявайте много, но от 2014 г. досега са инвестирани огромни средства два милиарда и повече в метрото, така че самото стабилизиране на пътничопотока е вече лош резултат, защото на фона на тези

огромни инвестиции трябваше да имаше резултати. Не съм съгласен с твърдението, че срещу тези мерки, които ние ви казваме че трябва да се правят за подобряване на градския транспорт, няма да доведат до положителни финансови измерения. Те със сигурност ще доведат, защото се направят градския транспорт по-атрактивен, по-конкурентен и следователно трябва да очакваме от това приходи и повече пътници, които сме привлекли. Но даже и да не покроят, аз не очаквам изцяло да покроят тези загуби, но ще имаме косвени ефекти, които са положителни за града, по-подреден, по-редовен, по-синхронизиран, по-бърз градски транспорт. Това е важно не само от гледна точка на финансовото състояние на градския транспорт, а е важно от гледна точка на екология, и на мобилност, и на редица други фактори.

Последно казвам, господин Контрера, Вие казахте направиха се доста оптимизации, а 80 % от тези оптимизации бяха до последната минута и дума предложени и изчислени от „Спаси София“, просто бяха имплементирани от ЦГМ. Точно тези бус ленти, които Вие цитирахте, мога да ви изпратя екселските файлове, които сме ви пращали на заместник-кмета Кръстев, за да видите, че всъщност това е работа, която е свършена от някой друг, а не от администрацията, която има направление, дирекции, и транспортни оператори и ЦГМ като шапка, тоест четири институции, на които им се плащат заплати да правят това. Не може в рамките на две години това да са горе-долу единствените резултати, които сме постигнали от гледна точка на оптимизация. И Вие всъщност казахте, че един от успехите от гледна точка на оптимизация тролейбусна линия № 3, искам само да Ви напомня, че точно Вие в доклада за 306 линия предложихте, а ГЕРБ безропотно по съмнителни обстоятелства гласуваха „за“ линия 3 да бъде въведена и тя да е очевидно в 95 % от маршрута си пълно съвпадение с тролейбусна линия 5, който разбира се още на първи поглед е ясно, че е неефективен, но ви трябваша „Х“ месеца, за да обърнете решението си и наистина да има подобрене на тролейбусния транспорт. Въпреки това господин Чаушев в тази известна работна група предложи цялостна реорганизация на тролейбусния транспорт, която беше доста по-логична и доста по-си съвпадна от приетото решение за 1, 3 и 5, но за съжаление

не беше приета. Така че, върви се с ужасно бавни стъпки, тук мога да кажа комисията, която я обещава от 2017 г. за спирконавесите, тя вероятно и за щастие пропадна, но София все още няма спиркови навеси, не бяха предвидени такива на „Граф Игнатиев“, сега виждаме, че не са предвидени и примерно на петицата, виждаме, че се откриват спирки, едни от най-натоварените в София, като тази на площад „Македония“, които нямат един елементарен, даже един петметров евтин, всъщност не е много евтин, ако си спомняме една корупционна афера от преди няколко години, но няма нито един навес такъв предвиден. Това е катастрофален резултат за нов обект, в който всичко би трябвало да е предвидено и да служи за десетилетия напред. Така че, абсолютно съм несъгласен, че тези две опции – наливане на пари в черна дупка или нищо правене са единствените възможни. И вместо да се дебатира тук празни дискусии в транспортната комисия, е много по-добре, от една страна всички да дадат предложения за подобрене на градския транспорт, от друга страна – наистина да се създаде перманентен механизъм, който би трябвало да има най-много от администрацията. Вече няма оправдание, защото тикет система събира публични данни, които вече са подадени в доклади и имаме ясна основа, на която да се работи. Ясно е, че огромна част от транспорта има неадекватни разписания, ясно е, че няма достатъчно коридори за градски транспорт. Така че, има накъде да се развива той много, но е въпрос на желание от страна на управляващите.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Реплика. По отношение на предложението черна дупка аз не мога да се съглася, защото ние в предмета на доклада говорим за съвсем конкретни задължения на конкретни основания, за дизелово гориво и за газ. Аз съм съгласен, че една дългосрочна политика на развиване на обществения транспорт вероятно ще донесе някакви приходи. Но както виждате и Вие, господин Бонев, във Вашите изказвания вие говорите по принцип, с липса на абсолютно каквито и да е било сметки как решение „Х“ ще доведе до повече приход „У“ или до някакво увеличение на пътниците. Затова ми се щеше да разделим разговора и всъщност този дебат да го водим и в точка „Разни“, а не по

предмета на доклада, който е ясен и аз доколкото разбирам от всички критики, които се чува, в момента самото предложение и проект за решение не се оспорва като чели от никого като целесъобразно. Въпросът е, че според вас, ние трябва да изчакаме, трябва да видим, да обсъдим предложението и т.н., но както се видя и от работната група, първо, категорично господин Зографски тези разписания бяха по Ваше предложение да, но разработени, за да се приложат, от ЦГМ.

По отношение обаче на другите предложения Вие дори се противопоставихте и в зала гласувахте против за оптимизациите, включително доклада за тролейбусните линии, включително по отношение на 59, 60, 73 линия и т. н. Но, аз няма да споря с Вас по тази тема в момента, защото ние имаме конкретен доклад, внесен от мен, аз стоя зад подписа си под доклада и ви предлагам да вземем това решение. Ако вие твърдите, че столичен автотранспорт може да издържи още докато оптимизираме няколко линии, два, три, пет месеца, такава да бъде воля на мнозинството. Но в крайна сметка зад този доклад и зад това решение стоят дружества, стоят живи хора. Наясно съм, че ситуацията е тежка, наясно съм, че едно подобно решение трудно се взема за даване на заем, но в крайна сметка сценариите според мен продължават да бъдат два – или осигуряваме ликвидност и гарантираме нормалната работа на дружеството, или просто нищо не правим и чакаме, но решението, както казах и пак ще го повторя, е на всеки член на транспортна комисия и Общински съвет и той си носи последствията от всяко едно свое предложение или решение. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

БОРИС БОНЕВ: Може ли една реплика?

Искам просто да му припомня на господин Зографски, че тази комисия още от първото ѝ заседание във време на пандемията говорим за оптимизацията, за промените, за привличането на пътниците, ако още тогава, вместо да си чешем езиците, бяхме седнали да ги направим тези неща, днес може би щяхме да берем плодовете на едно такова нещо.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Може би.

БОРИС БОНЕВ: Но със сигурност е по-вероятно да бяхме привлекли пътници и нещата да са по-добре с опита да се случат някакви неща, отколкото

както сега всеки път когато стигнем до нови и нови средства за градския транспорт, аз да ги говоря тези неща и да ми казвате – това няма да реши проблема. Да де, но ако преди две години бяхме започнали да ги правим тези неща, отново може би нуждата от заем щеше да е по-малка, което пак не е без значение. Това исках да коригирам господин Зографски.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, доколкото виждам, няма заявки за изказване.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Два пъти съм поискал думата.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Поради рестартиране на системата Вашата заявка не я видях. Заповядайте.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Благодаря.

Колеги, нека да разясня, по същество ще говоря, не искам да влизам в тези политиканствания от сорта – ако сега не дадете, другари, след два месеца ще фалира дружеството или разни такива. Идеята в случая е да разясня малко повече за Регламент 1370, защото вие си мислите, тоест по един начин го тълкувате, а реалността е съвсем различна. Регламента 1370 е създаден с цел точно да регламентира и да даде възможност на принципалите, в случая на транспортния оператор и въобще на дружества, които изпълняват обществено значими дейности, които нямат основно за цел да правят печалба, да имат възможност да поддържат тази услуга, независимо от външните сътресения, които се пораждат, защото все пак това е услуга, тя е потребителско търсене, това не е добив на зърно или слънчоглед да зависиш от природата, а това е услуга, която е базирана основно, почти изцяло на потреблението. В крайна сметка в този регламент се дава възможност общината по всякакъв един начин да подпомага дейността на дружеството до размер на 5 % разумна печалба. Това по същество представлява Регламент 1370. И след като вие сами казахте, че се очаква да има преходен остатък, не коментираме откъде идва този преходен остатък, но да има преходен остатък в бюджета и това да е възможността, с която да се финансира, аз Бога ми, не разбирам причината, с която вие допълнително искате „да клатите“ с извинение дружеството да плаща лихви евентуално, защото в крайна сметка какво ще се случи, сега вие ще им дадете хипотетично заем, ако

оставим това нещо да се случи като заем, ще им дадете един заем, това ще си го напише дружеството това, че дължи пари и в един друг момент след примерно година вие ще им дадете пари да си покрият заема към вас, защото пътниците те никога не може системата да се балансира само с приход от продажба на превозни документи, няма такъв градски транспорт в света, където само с приходи от продажба на превозни документи да се балансира системата. Така че това е един транспортен оператор, който има за цел да изпълнява конкретна задача, която принципа му, Столична община му е възложила. Тоест съвсем нормално е вие да му допуснете субсидия, когато горивата са с 50 % сигурно нагоре, тока е със 100 % нагоре и т.н. Това е механизма на работа на този регламент. И ви призовавам, включително и за другите дружества, изключително как да кажа, странно за един външен човек да искате заеми да давате на 100 % общинска собственост оператор.

И още нещо, аз ако бях на мястото да кажем на Столична община и на госпожа Фандъкова, ако бях примерно председател на някакъв борд на директорите на някаква голяма корпорация и някоя дъщерна фирма и ми предостави едно листче, на което пише – имам задължение 17 милиона лева, дайте другари да дадете, най-малкото ще видя конкретно как са формирани тези задължения, кога са формирани, за какво са формирани и е ясно, че вие предлагате тук 6.1 милиона лева за горивото, обаче това, че ще се движи автобуса, ако примерно се счупи някое стъкло, найлони ли ще слагате, защото няма пари за смяна на стъклата или защото сте се задължили на доставчика на стъкла вече примерно вече 500 хиляди или 200 хиляди и той отказва да ви доставя повече стъкла. Ако има преходен остатък, докладът може следващата седмица да бъде гледан, но просто да се подходи прагматично, а не как да дадем нещо на дружеството, което после то да го връща, ама то не може реално да го връща, защото на него всичко му е ограничено, каквото каже възложителят, той това прави.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Чаушев.

Господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Гласуваме, колеги, стана 17.00 часа.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, тъй като няма други заявки, да преминем в режим на гласуване по т. 4 от настоящия дневен ред на колегата Контрера за предоставяне на паричен заем.

Моля, да гласувамве.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Стига да не прекалите?

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

С 7 „за“ и „б“ въздържал се.

БОРИС БОНЕВ: 6 на 6, но с Борислав, който се появи в началото за 3 минути и после изчезна стават 7.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря колеги, доклада се приема.

Господин Бонев отново заявява, че не е съгласен.

СИМЕОН СТАВРЕВ: И аз не съм съгласен.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Преминаваме към последната т. 5.

По т. 5 от дневния ред: Разни

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги в точка „Разни“ господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Колеги, в точка „Разни“ няколко неща.

На 17 декември или на 20 декември да направим работната група, но да бъде от 12.00 или от 12.30 тук в залата. В такъв случай на 20 декември от 12.30 работна група, на която да разгледаме това, което дискутирахме миналия път за линия 82, 81 със съответните ѝ предложения, аз съм изпратил към ЦГМ и към Дирекция „Транспорт“ материалите от дискусиата. Да разгледаме, дойде и писмото от господин Ставрев за линия 98, да го разгледаме и неговото заседание на работната група следващия понеделник. Някой ако има допълни неща, моля да ги изпрати на имейла. Аз моля господин Иван Николов, доколкото знам, че зам.-кмета Кръстев и дирекция „Транспорт“ също имат предложения, тях също да ги изпратят и да бъдат готови да ги обсъдим на 20 декември.

Колеги, пропускам ли нещо, което оста от последното заседание във връзка с разписанията?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Може ли всичките предложения до петък да са изпратени, за да може да се запознаем.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Да.

Колеги, по отношение на това, което дискутирахме за таксиметровия превоз, все още нямаме върната информация от Дирекция „Транспорт“. Общо взето всяко едно наше разглеждане вече става безпредметно с оглед на срока.

Това са темите от миналото заседание, които останаха.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Така или иначе видно от това, че трябва да се погрижим за доста теми, след срещата на Работната група, предлагам на членовете на Комитета за наблюдение да проведем заседание също на 20

декември, за да поговорим и да обсъдим предложенията, които към този момент би трябвало да са изпратени до всички членове, да се съберем от 14.00 часа, за да дебатирате по постъпилите предложения от страна на политическите групи на ГЕРБ, СДС и Патриоти и предложението на господин Бонев. Ако някой от слушащите ни, като господин Паргов, който заяви, че също ще направят някакви предложения относно тарифната политика, разбира се ще е много добре да могат да го изпратят и дори и на заседанието ако имат да представят някакви идеи, включително и за господин Симеон Ставрев.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Две неща искам да кажа.

Едното е, ако може да го направим онлайн, защото аз не знам дали ще успея физически да стигна. Тоест ако имам възможност за онлайн присъствие, бих могъл.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Ще проверим как е ситуацията, за да го направим онлайн.

.КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Ставрев е член и на Работната група.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Да, ако е възможно и за работната група, ще е добре.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще се опитаме да осигурим и онлайн връзка.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Благодаря.

Въпросната среща то 14.00 часа все пак трябва да се базира на някакви данни и аз искам да кажа, че все още чакаме информацията от Центъра за градска мобилност и от Дичев, за да може на базата на нея да направим някакви предложения. Аз това ви казах и предишния път.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Надявам се, в следващите ден-два да бъде предоставена.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Иначе ще предложим и 4 лева да бъде картата, така като се надцакваме от 5 лева на 4.50, ние ще

ДИЧЕВ: Господин председател, докладите са изпратени днес, предполагам, че утре-в друг ден ще са при вас.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: След като ги получим, незабавно ще бъдат изпратени до членовете на комисията.

БОРИС БОНЕВ: Едно последно нещо искам да обърна внимание, възможно ли е понеже е предвиден час и половина за градския транспорт, може ли в тези час и половина накрая да отделим и десет минути да ни дадете едно резюме, какво в крайна сметка се случи с нощния градски транспорт, което е особено актуална тема преди повишаването на цените на такситата? Защото имаше работна група, имаше предложения, така и не стана ясно какво сме се разбрали.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, друго в точка „Разни“? – Няма.

Закривам заседанието.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 17:05 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
