



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

## СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, Факс 98 70 855, e-mail: [info@sofiacouncil.bg](mailto:info@sofiacouncil.bg), <http://www.sofiacouncil.bg>

### **ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ**

#### **ПРОТОКОЛ № 69**

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт  
и пътна безопасност  
проведено на 17 януари 2022 г.

Днес, 17.01.2022 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 от 12 членове на комисията присъстват 9 общински съветници, а отсъстват Радослав Влахов, Михаил Ставрев и Альоша Даков. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:**. Колеги, имате проект за дневен ред от 3 точки и една допълнителна.

Аз предлагам допълнителна точка 1 да я разгледаме, понеже е доклад, като точка 2, а точка 3, която е писмото от ЦГМ да стане точка 3.

Има ли против предложения дневен ред с направената корекция от менза реда за разглеждане на точките? Не виждам.

„Въздържали се“ има ли? Не виждам.

Дневният ред се приема с 9 гласа.

|     |                     |    |
|-----|---------------------|----|
| 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.  | СИМЕОН СТАВРЕВ      | за |
| 9.  | БОРИС БОНЕВ         | за |
| 10. | МИХАИЛ СТАВРЕВ      | -  |
| 11. | АЛЪОША ДАКОВ        | -  |
| 13. | РАДОСЛАВ ВЛАХОВ     | -  |

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

**Приема дневния ред за заседанието на комисията.**

|                                        |      |
|----------------------------------------|------|
| <b>Общо<br/>гласували:<br/>в т.ч.:</b> | 9    |
| <b>За</b>                              | 9    |
| <b>Против</b>                          | няма |
| <b>Въздържали се</b>                   | няма |

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

Преминаваме към точка 1.

**По т. 1 от дневния ред:** Доклад № СОА21-ВК66--10032/25.10.2021г. готносно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община.

Вносител: Карлос Контрера- Председател на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност, Борислав Иванов - общински съветник

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕЛА:** Тъй като аз съм съвносител на точката, моля господин Зарков да води разискванията.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Колеги, това е точка, която гледаме за втори път в комисия, така че предлагам да преминем към конкретните предложения за изменения в текстовете. Тя е свързана с рестрикциите основно към придвижването на ППС с животинска тяга.

Ако има заявки за изказвания, моля да ги заявите? Няма желаещи за изказвания.

Аз в този ред на мисли ще предложа една корекция в проекта на решение, свързана с това, тъй като мярката е достатъчно рестриктивна, мисля че се подкрепя от всички нас и в дебатите, които коментирахме първия път, но и тогава коментирахме това, че може би като една етапност на въвеждането на една такава мярка, прилагането и забраната за използването на животинска тяга от пътни превозни средства да се ограничи до Софийския околоръстен път и до Северна скоростна тангента. Това е доста сериозен параметър. Знаете, че преди десет години и може би и повече, когато е имало такова подобно намерение от страна на Столична община доста дискусия е предизвикал доклада, надявам се, този път вече и обществото да е по-узряло към ППС-та с животинска тяга, които в края на сметка представляват и сериозен риск за безопасността на движението, нещо, което е пряко към дейността на нашата комисия.

Предлагам конкретен текст в допълнение в § 1, чл. 25 да се измени по следния начин: Забранява се движението на пътни превозни средства с

животинска тяга по улиците за обществено ползване на територията на Столична община с границите, включени в карето между „Автомагистрала Европа“, Източна тангента, Западна тангента и Южна дъга на Софийския околоръстен път.

Това по становището от Транспортна дирекция е директния запис, за да може да опишем частта от Околоръстен път до там, където граничи със Северна скоростна тангента. Това на практика ще позволи в селските райони на нашата община, а именно селата, които са в посока Мирояне, Негован, Локорско и редица други, там все още има хора, които гледат животни, да не се случи това, че всъщност те няма да могат изобщо да използват така да се каже каруци в земеделската си дейност. Ако това в бъдеще се види, че може да се надгради, както се казва, да успеем до Околоръстния път да решим този въпрос, лесно може да се надгради в последствие за останалата част на Софийска област или на цялата територия на Столична община. Това е моето предложение.

Ако има мнения, заповядайте господин Контрера.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Като вносител, колеги, аз не възразявам срещу направената редакция. Само ще отбележа, че сме предложили с колегата Борислав Иванов цялостната забрана, тъй като развитието на града води и до уплътняване на територии и в райони, които са отвъд Околоръстното, както е Панчарево, както е район „Витоша“, но в крайна сметка приемаме аргументите на колегата Зарков, тъй като все пак отнякъде трябва да тръгнем и в следващата седмица да разгледаме и докладите, които са свързани с процедурата по контрол с единствената цел поне този въпрос касаещ пътното движение в София да го решим в обозрим кратък срок до лятото на тази година. Благодаря.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря и аз.

Други мнения и становища, колеги? Няма.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Господин Зарков, аз исках да кажа нещо.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Заповядайте, господин Зографски.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Аз няма да бъда дълъг, просто ще повторя, както и при миналото разглеждане, че подкрепям предвидените решения в този доклад. За съжаление не намерихме всички ние по-добра процедура при

задържането на конете, но във всеки случай мисля, че това е голяма крачка в правилна посока. Нямам нищо против и предложените от Вас изменения. Така че се надявам с единодушие Общинският съвет да затвори най-накрая този дългогодишен проблем. Благодаря Ви.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря Ви, господин Зографски.

Аз се сещам и още нещо, че снощи като преглеждах отново проекта за решение, имаше срок, в който кметовете да уведомят, който беше до Нова година.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** В предходното ни становище сме определили срок 30 януари 2022 г.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** С оглед на това, че вече сме средата на януари, ако искате да го промените, но това от ваша страна, ако смятате?

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз бих предложил да фиксираме срока на 28 февруари 2022 г., тъй като при едно разглеждане на доклада на втора януарска сесия и неговото обявяване, ще дадем възможност на кметовете да информират населението за това взето решение.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** С направеното предложение от моя страна и предложението на господин Контера относно срока за разгласяване на така приетите мерки, подлагам на гласуване доклада.

Има ли „Против“? Няма.

Има ли „Въздържали се“? – Няма.

|    |                     |    |
|----|---------------------|----|
| 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.  | СИМЕОН СТАВРЕВ  | за |
| 9.  | БОРИС БОНЕВ     | за |
| 10. | МИХАИЛ СТАВРЕВ  | -  |
| 11. | АЛЪОША ДАКОВ    | -  |
| 12. | РАДОСЛАВ ВЛАХОВ | -  |

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Доклада се приема с единодушие.

|                                        |      |
|----------------------------------------|------|
| <b>Общо<br/>гласували:<br/>в т.ч.:</b> | 9    |
| <b>За</b>                              | 9    |
| <b>Против</b>                          | няма |
| <b>Въздържали се</b>                   | няма |

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Заповядайте, господин Контрера.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин Зарков.

Преминаваме към точка 2, това е допълнителната точка.

**По т. 2 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА22-ВК66-220/11.01.22 г. относно учредяване право на строеж на „Столичен електротранспорт“ ЕАД за изграждане на трансформаторен пост тип БКТП върху поземлен имот – частна общинска собственост, находящ се в район „Триадица“, отразен по КKKP като поземлен имот с идентификатор 68134.1005.109, м. „Манастирски ливади – изток”.

Вносител: д-р Кристиан Кръстев – Заместник-кмет на Столична община, Дончо Барбалов – Заместник-кмет на Столична община

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, има ли въпроси по този доклад?

Не виждам.

В такъв случай подлагам доклада на гласуване.

Има ли „Против“ – Няма.

Има ли „Въздържали се“? – Няма.

С пълно единодушие доклада се приема.

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Приема доклада с единодушие.

|     |                     |    |
|-----|---------------------|----|
| 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.  | СИМЕОН СТАВРЕВ      | за |
| 9.  | БОРИС БОНЕВ         | за |
| 10. | МИХАИЛ СТАВРЕВ      | -  |
| 11. | АЛЪОША ДАКОВ        | -  |
| 12. | РАДОСЛАВ ВЛАХОВ     | -  |

|                                        |      |
|----------------------------------------|------|
| <b>Общо<br/>гласували:<br/>в т.ч.:</b> | 9    |
| <b>За</b>                              | 9    |
| <b>Против</b>                          | няма |
| <b>Въздържали се</b>                   | няма |

Преминаваме към точка 3 от дневния ред.

**По т. 3 от дневния ред:** Писмо с вх. № СОА21-ТД26-15332/1/07.01.22г. относно предоставяне на информация, във връзка с финансовите разходи, свързани с дейността по репатриране на автомобили.

Вносител: Димитър Дилчев- изп. директор на „ЦГМ“ ЕАД.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, този въпрос го разглеждахме на няколко заседания миналата година. На 26 септември господин Виктор Чаушев – външен експерт към комисията, призова за предоставяне на актуална информация. Същата сме изискали през месец декември 2021 г., в резултат на което Центъра за градска мобилност е предоставила по-подробна от предходната справка, съдържаща разходите по функции, броя на преместените автомобили. Информацията е с дата 7 януари 2022 г., тоест тя е актуализирана към настоящите икономически реалности.

По писмото знам, че имаше няколко дискусии.

Заявки за изказвания?

Господин Борис Бонев е първи. Заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря Ви.

Точно както Вие самия казахте, имаше вече няколко дискусии по тази тема.

Първо, ако може представител на ЦГМ, мисля че госпожа Милова е тук, да каже защо е предоставена информация само по отношение на репатрирането с паяк, а не за скобите, защото досега двете теми вървяха заедно?

Второто нещо, което ми се ще да попитам е, защо в себестойността са включени 20 % ДДС? Това и счетоводно е неправилно, тъй както това не влиза в себестойността на услугата или на стоката или на изделието, така че не би следвало 20-те % ДДС да се смята в цялостната сметка.

И другото, прави впечатление, че най-голямото перо от разходите са разходите за заплати, милион и петстотин хиляди лева . Интересува ме това заплатите на кои служители на ЦГМ са, дали само и единствено за тези служители, които извършват репатрирането на автомобили плюс тези, които са в наказателните паркинги, или тук говорим за разходи за заплати и за паяците, и

за скобарите и за тези, които обикалят за проверка на паркирането в София, защото това също би имало значение по отношение на изчисляването на себестойността? Това са ми въпросите. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

На първия въпрос ще отговоря, че от дискусията на 26 септември съм останал с впечатление, че трябваше да се предостави информация само по отношение на репатрирането. Ако комисията счете за необходимо, ще поискаме същото и за поставянето на скоби.

Колеги, има ли други, които желаят да поставят въпроси или да дадем думата на Центъра за градска мобилност? Тук са и господин Дилчев и госпожа Милова.

Не виждам други въпроси.

Госпожа Милова, имате думата да представите информацията и на господин Бонев.

**РУМЯНА МИЛОВА:** Уважаеми дами и господа общински съветници, господин Контрера отговори на поставения въпрос, че ние сме дали информацията само за репатрирането, тъй като такава информация ни беше поискана.

Действително най-големият разход е за заплати. Тук сме включили заплатите на общо 92 служители, от които 35 са шофьори на платформа, а 34 са оператори платформа. Тоест екипа във всеки един паяк се състои от шофьор и оператор платформа. Техните основни заплати са 650 лева плюс допълнително възнаграждение в зависимост от броя на репатрираните автомобили. Накрая ще ви кажа, че цялата сума като се раздели на 92 излиза заплата към 1500 – 1600 лева на служител.

Освен тези 69 души в тази дейност участват също двама началници смени. Имайте предвид, че нашите екипи работят денонощно, още повече и събота и неделя и във всеки един момент има дежурен началник смяна или ръководител отдел. След това имаме двама организатора, които обработват документацията. Трябва да ви кажа, че понякога стигат и по 600 сигнала на месец за неправилно паркирали автомобили и те трябва да бъдат обработени от служители. Имаме и

двама координатори, които приемат сигнали по телефона, непрекъснато телефоните звънят, дори понякога клиенти се оплакват, че не могат да се свършат с нас, защото телефоните ни дават заето. Толкова много сигнали постъпват при нас и за съжаление не всички, особено тези които са по телефона, ги съумяваме да ги обработим. До тук са 92 души, които средно заплатите им излизат към 1500 – 1600 лева на месец.

Тук трябва да обърне внимание на това, че в това възнаграждение ние сме включили и автомобили, които са били преместени във връзка с мероприятия, а това са автомобили, за които ЦГМ не получава приходи. За 2020 г. техният брой е 7419, а за 2021 г., за която предоставяме калкулациите, са два пъти повече, 14 758.

Какви са тези мероприятия? Най-вече това са преместените автомобили във връзка с необходимостта от миене на улиците. За съжаление гражданите въобще не взимат под внимание съобщенията, които се пускат от инспектората, а и от нас лично ЦГМ, ние сме поставяли лично съобщения на стъклото на автомобила, много малка част от водачите си премахват автомобилите. Лично аз съм чула как коментара на водачи, които казват - няма да си преместя автомобила, защото те пак ще ми го върнат на същото място. Това разбира се не е нито оправдание, нито оплакване. Ние правим всичко възможно да намалим броя на тези преместени автомобили, като имаме практика от една година, тоест искам да ви кажа, че те щяха да бъдат много повече, ако ние не бяхме взели никакви мерки в това отношение, започнахме да издирваме номерата, ако са наши клиенти и са активни, пускали са СМС имаме данни от телефони, от които са пускани и клиенти, ползващи услугата платено паркиране, и една част от тях се отзовават, но голяма част от тях са на работа, примерно те не могат да си преместят автомобилите. Това е сериозен проблем за нас и за разходите по репатриране, тъй като за това преместване плащаме и допълнително възнаграждение по вътрешните правила за работна заплата на нашите служители. Дефакто казах, те не са повече от 1500-1600 лева на месец. Това е по отношение на работната заплата.

Господин Бонев зададе въпроса защо включваме и ДДС. Цената за репатриране, която към момента е 60 лева, в нея също влиза ДДС. Ще завърша с това, че тази цена определена почти преди десет години март месец 2012 е приета и затова ние също смятаме, че е време да бъде осъвременена.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря Ви, госпожо Милова.

Аз от приложената справка разбирам, че всъщност основният разход е разхода за труд, подобно на ситуацията в трите ни транспорта. Операторът, тук колеги следва да напомня, че имяхме три увеличения на трудовите възнаграждения съгласно споразумението, което беше утвърдено от Общинския съвет в миналия мандат, в това споразумение влизат и служителите на Центъра за градска мобилност. Подчертавам, че справката, която ни е предоставена, това е към 30 ноември, тоест вероятно броят автомобили е по-висок, защото трябва да прибавим и тези през декември, но към датата на изпращане на писмото от нас към Центъра за градска мобилност това не е било възможно.

Според мен следва да продължим дискусията, с оглед и на икономическата ситуация, дали има необходимост по някакъв начин да коригираме или не цените за репатриране.

Въпросът, който постави госпожа Милова, свързан основно с миенето на улици, според мен е интересен, защото всъщност дружеството извършва дейности, за които под никаква форма ни е компенсирало. Лично за мен може би Столична община трябва да помисли в тази посока, тъй като това са дейности, свързани от една страна с преместване на автомобила, а след това и връщането му да го наречем в изходна позиция, като разходите остават за сметка на дружеството.

Това е моя коментар.

От общинските съветници господин Зарков е заявил думата.

Има ли друг, който е заявил? Не виждам.

Господин Зарков, заповядайте.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Темата, както се казва, ни е важна с оглед на това, особено и след последните месеци на сериозно нарастване на някои основни пера, както е

горивото в случая, тази цена търпи най-вероятно може би след още месец-два да не е актуална и това, което ни е изпратено. По-скоро тук искам един друг въпрос да поставя, защото съвсем правилно се маркира, господин Контрера, че една голяма сериозна част от дейността всъщност е функция и дейност на самата Столична община. И тук ако говорим за някакво компенсиране от страна на общината, то тогава със сигурност може би цената на тази такса, ориентирана по преместване на нарушителите, когато говорим, може би няма да е в същия размер. Това не знам по какъв начин най-коректно, най-точно трябва да се отрази, защото и към момента всички разходи, свързани с принудителното преместване на МПС-та включва и този не малък процент от дейности по преместване по функции и дейности на самата Столична община. Така че, госпожо Милова, един въпрос към Вас. Дали трябва за по-голяма коректност, защото когато говорим за наказателни такси, то не е наказателен характер, но хората го приемат поне така, трябва докрай да сме точни, когато определяме размера по разходите, които се извършват, само и единствено към нарушителите. Отново казвам, в тази сметка ние виждаме най-вероятно, всъщност това, което коментира и госпожа Милова, виждаме всички разходи, включително и тези, които не са към нарушителите на правилата за паркиране. В този ред на мисли въпросът ми е, дали трябва по-коректно да се подходи при изработването на една такава справка и тя да е ориентирана, когато говорим за такса за принудително преместване на автомобил, разходите да се базират само и единствено към тези автомобили, които са подлежали на принудително преместване, те най-вероятно са били, и най-вероятно и ресурса може би ще е различен. Но заплатите още на пръв поглед е ясно, че може би ще има някакви разлики от гледна точка на извършваните реални разходи за горива и за допълнителна работа, ако има такава, включително и нощна такава. Това е въпросът ми, госпожо Милова, ако може сега да отговорите?

**РУМЯНА МИЛОВА:** Сумата, която сме посочили, 32 107 броя преместени автомобили, това са само автомобилите, за които ние сме получили заплащане. Тоест реално това са автомобилите, които са били нарушители.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Тоест това е в частта наказателна дейност.

**РУМЯНА МИЛОВА:** Да.

Останалите, за които стана дума преди малко, за които ние не получаваме приход, тази година са 14 564. Това, което сме изразходвали за тях е включено в заплатите на служителите и разбира се в горивото.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Един допълващ въпрос. Иначе казано горивото, което е за тези 14 хиляди вие сте го включили в тези ...

**РУМЯНА МИЛОВА:** Ние сме го включили в случая, защото за нас това е разходи. И да допълня, не става дума само за преместени автомобили при миене на улици и тротоари. Ние съдействаме на почти всеки, който ни е потърсил районен кмет при ремонт на тротоари и при ремонт на улици, при рязане на клони от дърветата. Това пак е наш ангажимент към общинските структури да съдействаме. Тази бройка преместени автомобили от 14 564 са във връзка с тези дейности, или както казах ние правим всичко възможно, но през изтеклата година доста по-често се мие по улиците и така по моя преценка улици и тротоари бяха ремонтирани, за което ние трябваше да съдействаме.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Тук предполагам са включени и държавни и общински мероприятия.

**РУМЯНА МИЛОВА:** Те не са включени в тази бройка 32 107, която е в таблицата.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Това го разбрахме, само разходите обаче са включени като горива и други такива.

**РУМЯНА МИЛОВА:** Като горива и като заплати на служителите.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Зарков?

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Едно изречение като дуплика на този отговор, че макар и да изглежда справедливо да има някакви възнаграждения от страна на Столична община от една страна към извършването на такива дейности, от друга страна, все пак в крайна сметка ние сме поверили изцяло на Центъра за градска мобилност организацията на паркирането и тези дейности на града. В този ред

на мисли всички приходи, които се акумулират от тази дейност, остават в дружеството. Нормално е за дейностите на Столична община при ремонти или при събития Центъра за градска мобилност да може на базата на акумулираните приходи да отговори на тази потребност относно автомобили, които е необходимо да се преместят. Така или иначе там е положителен резултата финансово от дейността, която извършва Центъра за градска мобилност, така че е въпрос може би на дискусия дали е необходимо компенсиране специално за тези действия, които извършват. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря господин Зарков.

Ако няма други съветници, давам думата на господин Зографски.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Благодаря.

Това е един доста интересен казус, който ако не ме лъже паметта още преди две години за първи път беше повдигнат с подобен анализ на разходите на Центъра за градска мобилност. Всички аргументи, които бяха дадени тук са валидни, въпросът е какво се прави оттук нататък и да не се случи, както миналия път стана, нищо.

Аз искам да обърна внимание на няколко неща.

Първи, таксата очевидно колкото и може би да е частично сгрешена тази калкулация, очевидно е, че става въпрос за значително по-високи разходи от сегашната такса. Както знаем, таксата за съжаление в България е разходоориентирана. Тоест трябва като минимум да покрива разходите. Моето становище е, че точно защото тези са наказателни процедури и наказателен паркинг се казва не случайно, тук трябва да имаме и елемент на наказване и на превенция, защото аз като човек, който не ползва личен автомобил не съм съгласен с моите данъци, с парите, които аз давам да годишна карта за градски транспорт да се дофинансира една такава подобна дейност, която трябва да е изцяло като минимум да се финансира от тези, които нарушават правилата. В момент, в който дружеството и системата като цяло са подложени на много сериозен финансов натиск и се обмисля сериозно закриване или разреждане на вече така или иначе на минимум разредения транспорт на София, според мен

това е неприемливо и трябва да се ползва всяка възможност за увеличаване и на Столичната община, за да се подобри тази ситуация.

Аз направих тази сутрин една справка на няколко съседни столици Белград, Скопие, Загреб и извадих цените, които предполагат като разходи не се различават много от нашите, там цените за репатриране са категоризирани спрямо тежестта на автомобилите, но в Белград се движат между 150 и 220 лева, в Скопие между 83 и 120 лева, а в Загреб между 130 и 210 лева. Тоест навсякъде имаме в пъти по-голяма такса или глоба към тези, които трябва да бъдат репатрирани с автомобилите. Може би трябва да се помисли за въвеждане на подобна система и тук, в зависимост от тежестта на автомобила да се изчислява тази наказателна такса, защото разходите не са еднакви за този тип услуга.

Ще се върна обаче към самото предложение. Аз наистина се надявам, че този път няма темата да отшуми току-така именно заради лошата ситуация в градския транспорт. Предлагам, тъй като осъзнавам, че темата е щекотлива, ще се изкажа може би недостатъчно коректно към опозицията, от която част съм, но опозицията също така има една отговорност в управлението на този град, макар че да няма позиция директно да го управлява, тя трябва като минимум да бъде отговорна към обществените процеси и да не бяха от тях, затова предлагам господин Кръстев – заместник-кмета по транспорт, който е тук в комисията, да свика една не работна група, а работна среща, на която да се обсъдят всички аргументи, сметки, без политика и да се внесе един общ доклад, който да включва и скобите и цените за паркирането. Управлението на града, независимо дали сте управляващи или опозиция, не е винаги една сладка работа, в която само се режат червени ленти, трябва да се взимат и непопулярни решения, особено когато кръвоносната система, системата на градския транспорт на София е под такава сериозна заплаха. В тази връзка като един въпрос, тъй като с господин Зарков сме дискутирали темата още през август месец, но не виждам нещо да се е променило, господин Дилчев искам да го попитам какво се случи с нормативите за контролорите, тъй като там имаме също така много сериозна възможност за увеличаване на собствените приходи и отново за възстановяване на справедливостта. Този, който нарушава правилата, трябва да бъде глобен и

трябва да си плати глобата, а не ние, които спазваме правилата, да плащаме и неговите разходи и неговата липса на отговорност към обществото. Така че се надявам тези три неща скоби, паяци и контрольори да бъдат в един пакет. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин Зографски.

Аз ще изкажа няколко съображения по Вашето предложение за работна група. Според мен темата като обем макар да изглежда голяма, не се нуждае от толкова детайлен поглед. Виждате числата.

**БОРИС БОНЕВ:** Господин Контрера, извинявам се, че Ви прекъсвам, уточнявам, че господин Зографски каза не е работна група ...

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Нека да завърша.

**БОРИС БОНЕВ:** Идеята е, той не предложи работна група, а една работна среща, това имам предвид.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Добре, не можеше това Ваше уточнение да изчака след моето изказване или трябва да започнем да се надвиждаме? Добре, работна среща.

Аз ви предлагам след като очевидно се вижда, че темата събужда въпроси да направим следното: като резултат от днешното обсъждане аз ще изискам информация разбира се и за стойността на скобата, защото не ми се ще да смесваме контрола в градския транспорт и паркирането, до края на тази седмица за следващото заседание на комисията да получим предложения от групите в каква посока да се процедира, на следващото ни заседание да поканим господин Кръстев, разбира се Центъра за градска мобилност, за да обсъждаме какви са пътищата и вариантите по отношение на наказателното преместване на ППС, след това да продължим темата със скобата и така, но това да се случва в рамките на Комисията по транспорт най-малкото защото това е информация, която не изисква никакви кой знае колко сериозни разчети и данни. Както и господин Зографски ясно каза, за което му благодаря че като експерт изразява тази позиция, тук е въпроса на политическо решение на Столичен общински съвет, а не толкова на експертно решение. Между другото господин Зографски го аргументира много правилно, че нарушителите не бива да се толерират,

съответно разходите, които се генерират заради тези нарушения не бива да остават в случая за сметка на дружеството. Това исках да кажа, господин Бонев. Ето сега имат е възможност направете ми реплика. Заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Извинявам се, аз не исках да правя реплики. Просто мисля, че не го чухте господин Зографски, исках да уточня, че ставаше въпрос за работна среща, а не група, защото съм съгласен, че обема на работа не е достатъчна за работна група. Това исках да кажа.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз ви предлагам в комисия на следващото ни заседание и без това загубихме доста време, аз си признавам, че този въпрос, който още миналата година лятото го дискутирахме, го позабравихме, но и никой не ме подсети за съжаление и чак декември месец поисках тази справка. За мен е добре политическите групи, общинските съветници, хайде да не казвам групи, от Комисията по транспорт да подготвят предложения и становища до следващото заседание, за да знаем, това писмо го приемаме само за информация или ще работим в посока решаване на част от проблемите включително и темата с преместването на автомобили заради мероприятия или комунални услуги. То е очевидно, че трябва да постигнем някакъв баланс и разходите да не остават за сметка на Центъра за градска мобилност и да видим какво ще измислим. Това ми беше предложението.

Да разбирам, че нямате против да изискаме информация и за скобите и да ги разделим двата процеса, за да можем поне по единия да работим в оперативен порядък.

**КРИСТИАН КРЪСТЕВ:** Господин председател, искам специално да благодаря на Андрей Зографски, че предложи точно под моята егида да се случи нещо подобно, защото той подчерта, че това трябва да бъде над политическо, експертно и да се обединим всички около това и да вземем едно по-добро решение за София. Радвам се, че така се съди за моята работа. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин заместник-кмет.

Колеги, има ли други предложения?

Господин Дилчев, заповядайте.

**ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ:** Първо, ми се иска този път наистина това да не остане в нищото, както се случи преди почти две години.

Една малка корекция към господин Зографски, въпреки, че и аз така разсъждавам като него. За съжаление репатрирането е само една такса. Когато отидете да си вземете автомобила, там вече бивате глобяват за съответното нарушение, което сте извършили, така че не можем да го разглеждаме това като наказателна цена, то е една такса. Отделна е темата, че за мен и тези глоби за съответното нарушение – дали си спрял на пешеходна пътека, на трамвайна линия, на инвалидно място, също трябва да се актуализират, това не е наша тема, но това за съжаление остава една така. И да, тя струва толкова, независимо дали плащаме 60 лева, 70 лева, независимо дали вдигаме безплатно и не това е цената. Това е цената на едно репатриране, просто част от тези репатрирания не се плащат поради причините, които казахте. И да, наистина за нас като търговско дружество е важно тази дейност да се покрива едно към едно. Ако не да печелим, поне да не сме на загуба от тази услуга.

Що се отнася до скобата, там също ще направим коректни сметки, но скобата все пак е нещо, което те наказва за това, че си забравил, пропуснал, разсеял си се, това е отделна тема, струва си може би да се разискват и двете.

Що се отнася до контрольорите, да, нови правила има, те са в сила от 1 януари. Част от нещата, които коментирахте за проверките и за обемите са коригирани, като следим работата, имаме готовност, ако се налага периодично да правим и промени в изискванията за тяхната работа. За съжаление в момента малко повече стават и карантинирани и болни, надявам се да отшуми това нещо скоро. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря Ви, господин Дилчев.

Колеги, други предложения? Няма.

В такъв случай аз разчитам на общинските съветници в рамките на тази седмица да изпратите до комисията писмено предложения по тази тема, за да можем в рамките на няколко заседания да обобщим вижданията и да вървим към определени решения. Надявам се, сметките касаещи поставянето на скоби също да ги получим в рамките на заседанието на комисията следващата седмица, но

така или иначе темата с паяка разгледана самостоятелно също е доста интересна. С което очевидно приключваме и дискусията по тази информация, която сме изисквали от Центъра за градска мобилност.

**По т.4 от дневния ред:** Разни.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, в точка „Разни“ има ли предложения, становища?

Господин Зографски, заповядайте.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Първият въпрос, както може би почти всяка комисия, искам отново да попитам какво се случва с работната група за тарифната политика, тъй като миналия път мисля, че направихме доста сериозна крачка напред, обединихме се около някои постулати, което според мен беше най-важното, не трябва да се губи инерцията и всеки изпуснат ден, в който няма въведена нова тарифна политика е всъщност ден, в който сме платили или сме се обвързали да платим сто милиона, а пък нямаме ползи от това. Така че се надявам в бърз порядък да свикате ново заседание.

Вторият ми въпрос касае може би и становището на комисията и нейните представители във връзка с поредната публикация на заместник-кмета Кръстев как ще въвежда Зона 30 със знаци. Това е буквално като да нарисуваме една осма линия на метрото на картата на метрото в София и да си мисли, че имаме осма линия на метрото. Не, нямаме осма линия на метрото, нито имаме зона 30, поставяйки знаци. Отдавна се знае какво е зона 30, това не е знаци, има други физически характеристики, за които заместник-кмета трети пореден така и не успя да намери време да препроектира, така че да имаме една истинска зона 30. Искам да обърна внимание на общинските съветници, че това е поредното отчитане на дейност и писане на някакви, тикване на някакви боксове, че нещо е изпълнено, а на практика абсолютно няма смисъл от това нещо, тъй като центърът и в момента е твърде преобременен с пътна сигнализация, със знаци, особено що се касае до зоната за платено паркиране и това абсолютно насищане на пътната ситуация с толкова много сигнализация даже е противоположно, така

че надявам се още веднъж тук да получа съгласието и подкрепата от общинските съветници, че ако нещо се прави, то трябва да се прави както трябва, а не бутафория. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин Зографски.

Колеги, изчерпахме днешния дневен ред на комисията. Ще се видим следващата седмица. Желая ви здраве и лек ден.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15.05 часа.

**Изготвил:**

**Йоанна Цанкова-  
експерт П**

---

**Председател на  
ната Комисия по транспорт  
безопасност**

**Карлос Контрера П**

---

**Зам.-Председател на  
ната Комисия по транспорт  
безопасност**

**Зафир Зарков  
П**

---

**Зам.-Председател на  
ната Комисия по транспорт  
безопасност**

**Калоян Паргов  
П**

---