



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 № 70

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 24 януари 2022 г.

Днес, 24.01.2022 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 Калоян Паргов, 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 2 точки и точка 3 „Разни“.

Има ли по дневния ред предложения? Няма.

Има ли против дневен ред? 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	-
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	СИМЕОН СТАВРЕВ	Против
10.	БОРИС БОНЕВ	Против
11.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-
12.	АЛЪОША ДАКОВ	-

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо гласували: в т.ч.:	9
За	9
Против	няма
Въздържали се	няма

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

Преминаваме към точка 1.

Тъй като по точка 1 вносителите сме аз и господин Зарков, ще помоля господин Бориславов да води разискванията по точката.

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ВК66-614/20.01.22г. относно експлоатация на нощните автобусни линии N1, N2, N3 и N4 на територията на Столична община във връзка с удължената епидемична обстановка

Вносителите: Карлос Контрера - Председател на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност, Зафир Зарков- общински съветник

ПРЕДС. БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Имате думата като съвносител да мотивирате, преди да дам думата за въпроси и изказвания на колегите.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бориславов.

Този доклад донякъде се превърна в стандартен. Предложението с колегата Зарков е временно да се удължи преустановяването на експлоатация на четирите нощни линии до 30 април 2022 г. предвид отново очакваното затягане на противоепидемичните мерки и спада с най-общ план на пътничкопотока в обществения транспорт. Благодаря.

ПРЕДС. БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Благодаря.

Виждам, че господин Бонев е поискал думата. Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви.

Както господин Контрера спомена, този доклад вече се превърна в традиция на Столичната община, мисля, че гледаме шести или седми за отлагане на стартирането отново на нощния транспорт, който се случил благодарение на една безпрецедентна гражданска инициатива с над 30 хиляди подписа на хора, които искат София да се нареди сред всички останали европейски столици, в които нощната услуга на градския транспорт е интегрирана част от цялостната услуга на градски транспорт, а не както тук напълно умишлено според мен се опитва да се наложи начина на мислене и на схващане, че едва ли не това е отделна услуга и тя трябва да бъде третирана по един по-специален начин. Аз и

сега, както и предишни пъти, ще бъдат категорично против подобен доклад точно защото смятам, че нощният градски транспорт е част от градския транспорт и както не сме спрели дневния градски транспорт, така не бива да се спира и нощния градски транспорт. И това е особено валидно в ситуация, в която след решение на Общинския съвет цените на таксиметровите услуги бяха рязко покачени от началото на тази година. И Столична община не продължавайки, тоест продължавайки неработенето на нощния градски транспорт всъщност не дава възможност на хората да имат алтернатива за придвижването си през нощта. Да, факт е, че от днес влизат в сила нови антиковид мерки, но те най-вероятно ще важат месец - месец и половина, не четири, колкото вие отново предлагате да бъде отсрочено пускането на нощния градски транспорт.

Второто нещо, което може би е още по-притеснителното, е, че за подобрене в системата на нощния градски транспорт не говорим от вчера или от онзи ден, преди четири години от „Спаси София“ сме внесли в Столична община предложения за корекции, част от които са наистина абсурдни от типа да има спирка на нощния транспорт до НДК, но дори и това не беше прието. Беше създадена работна група преди повече от година и половина, която се събираше два-три пъти уж имаше неща, върху които се съгласихме за маршрутни корекции, за добавяне на нови спирки и подобните му, финално решение не се взе така или иначе и не мога да разбера наистина какво трябва да се случи, колко време трябва да мине, от кого зависи, за да може да се вземе в крайна сметка решение как ще изглежда тази система на нощния градски транспорт, да се вземе решение тя от кога ще започне отново да функционира и да се направи съответната маркетингова кампания, така че хората да разберат, че тази система отново я има и че ще могат да разчитат на нея. Защото с това непрекъснато след три месеца може да има, ама всъщност може и да няма, защото Карлос Контрера и Зафир Зарков могат пак да внесат доклад, че го отлагат, всъщност никой не може да разчита на подобна система за придвижването си. И абсолютно по същия тертип на работа какъвто е работната група за нощния градски транспорт функционират и Работната група за подобренията в градския транспорт и за винетната система. Не мога да разбера, наистина вече не разбирам, на такова

базово човешко ниво не разбирам, при положение, че градският транспорт е в такава криза, при положение, че сме изправени пред сериозни предизвикателства, как да няма един човек, който така да усеща необходимостта от бързане в ситуацията, от това по-бързо да се вземат решенията, по-бързо да стане ясно какви са подобренията, които ще се направят в градския транспорт, какви са решенията, които вземаме за билетната система, какви са подобренията за нощния градски транспорт, те да са ясни, да са гласувани и да започнат да се изпълняват. Наистина не разбирам при тази спешност, при тази липса на пари, каква е целта на нашата комисия, каква е целта на тези работни групи, каква е целта на заместник-кмета по транспорт. Само да одобряваме нови и нови заеми ли за този транспорт или и ще свършим някаква полезна работа за уж по теми, по които уж сме се разбрали, че ще работим, след като сме създали и тези работни групи. Моля ви да ми отговорите по тези въпроси, защо е това бавене по всички тези важни теми, особено за нощния градски транспорт, до кога няма да има решение за подобренията за тази система. Благодаря.

ПРЕДС. БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Благодаря, господин Бонев.

Господин Контрера, Вие ли ще отговорите или господин Зарков?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Не смятаме да влизаме в диалог с господин Бонев.

ПРЕДС. БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Ако няма коментар по изказването на колегата Бонев, други колеги общински съветници, които желаят да вземат отношение? Не виждам изявени желаниа.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря Ви.

Аз ще бъда доста кратък.

Господин Контрера, факта, че Вие не отговаряте на въпрос за комисия, която ръководите, за която би трябвало два отговаряте, означава, че нямате аргументи, пък и отговорността към града и към гражданите явно отдавна сте я забравили, щом нямате, не чувствате даже необходимост да се обоснове защо тази работна група създадена преди година почти никога не е заседавала и няма никакви резултати от нея, както и за останалите няколко групи.

Казвате, този доклад се превърна в стандартен. Точно това е проблема и показва една според мен ампутиране от способност за решаване на проблемите в града, особено в тази криза. Наистина не разбирам едни напълно оперативни мерки като да се седне и да се види кои ще са линиите, как ще вървят, на какви интервали, какви билети и карти ще важат в тази система. Всъщност това са наистина едни оперативни неща, които биха могли за една седмица да бъдат изработени, и ние от „Спаси София“ сме ги изработили, но всъщност вие никакво внимание не обръщате на проблемите на градския транспорт. Само нови пари се наливат, без изобщо да има план за реакция как ще се върне системата към нормалното си съществуване, как ще се върнат пътниците в нея, как ще се санират разходите и увеличат приходите. Ако мислите, че държавата до безкрай е длъжна да ви дава пари, както по едни други времена, много се лъжете и което е най-важното, нямате аргументи, с които да оправдаете това искане от държавата, защото далеч по-бедни райони не е честно да финансират София, която не може да направи и една реформа в един подсектор. Само ще ви кажа за сравнение, че в Скопие след тази криза беше отново пуснат нощния транспорт този януари с 11 линии. Аз не виждам и един разумен аргумент София да не може да финансира 4 линии. Но още по-малко виждам аргумент управляващите направо да отказват каквито и да е подобрения, каквато и да е работа да се свърши в посока за това градският транспорт да стане по-нормален, по-ефективен, по-удобен за хората. Искрено съм разочарован, защото очаквах минимум отговорност и експертност от ваша страна. В крайна сметка наистина се обезсмислят и Комисията по транспорт в Общинския съвет, и Дирекция „Транспорт“, и заместник-кмета по транспорт, който абсолютно бездейства. И Център за градска мобилност, който има звено, ръководено от господин Деспотов, обществен транспорт. Имаме и няколко транспортни оператори, в този случай „Столичен автотранспорт“. Не мога да разбера тези пет инстанции как нито една не може да си свърши работата по някакъв толкова базов въпрос. Благодаря ви.

ПРЕДС. БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Благодаря, господин Зографски.

Някой от колегите да желае думата? Не виждам.

Преминаваме към гласуване на проекта за решение на колегите Контрера и Зарков.

Има ли „Против“?

БОРИС БОНЕВ: Аз съм „против“.

СИМЕОН СТАВРЕВ: „Против“.

Има ли „Въздържали се“? – Няма.

Останалите подкрепят, което означава с 7 гласа „За“ и 2 гласа „Против“ се приема.

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

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Комисията приема проекта на решение.

Общо гласували: в т.ч.:	9
За	7
Против	2

Въздържали се | няма

ПРЕДС. БОРИСЛАВ БОРИСОВ: Заповядайте, господин Контрера.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Преминаваме към точка 2..

По т. 2 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, това е една дискусия от миналото заседание, свързани с предоставена информация от Центъра за градска мобилност относно финансовите разходи, свързани с дейността по репатриране на автомобили. По искане на членовете на комисията на вашето внимание в петък е разпратена и допълнителна информация касаеща друга принудителна мярка задържане с техническо средство тип скоба. Информацията е структурирана по абсолютно същия начин, както тази, касаеща репатрирането на неправилно паркирали автомобили.

Колеги, кой желае да вземе думата?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Аз имам въпрос, ако не възразите.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Момент, господин Зографски.

Обема на поисканата информация е на вниманието на членовете на комисията, на мен ми се ще да поразсъждаваме в тази посока, не е ли дошло време, за мен поне, що касае неправилното паркиране паралелно с проверките и санкциите, които се налагат с неприсъствените фишове, да се опитаме да засилим и контрола чрез преместване на неправилно паркиралите. Като цената, която в момента според мен категорично не отговаря назад в годините на ръста на разходите, дори ако щете да вземем процента инфлация, но целта на разглеждането на тези писма е в рамките на дискусия, ако щете и на спор, да

преценим дали да сезираме Общинския съвет с някакви предложения за изменения в тази посока. Толкова от мен.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря.

Запазвам си правото и на вторичен въпрос, но аз искам да разбера от номер на ред 4 и 5, където общите разходи са около 4.4 милиона, много съществена част от разходите от общо 5 милиона и малко, всъщност отиват за заплати, осигуровки и надбавки. Искам да знам колко хора са ангажирани в тази дейност, за да разбера всъщност дали тук са само хората, които непосредствено слагат и премахват скоби или всички стюарди, контрольори в зоната за платено паркиране, защото 2.7 милиона лева ми се струва доста висока сума за 11 месеца и искам да знам колко хора са включени в тази графа. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Въпрос, подобен на предходното отношение на принудителното преместване.

Госпожо Милова от Съвета на директорите на Центъра за градска мобилност имате ли готовност? Заповядайте.

РУМЯНА МИЛОВА: Уважаеми дами и госпожа общински съветници, данните, които сме ви предоставили, фактически включват и заплатите на 85 служители, които са част от екипите на екипите поставящи скоби. Също в тези заплати са включени и част от заплатите на 170 контрольора. Казвам част, защото имаме предвид само онази част от допълнителното възнаграждение плюс основната заплата, която получават контрольорите, които са свързани фактически с броя на подадените сигнали за неправилно паркиран, по-точно паркиран автомобил без заплащане, само тази част от тяхното възнаграждение е включена тук. Тоест процесът на работа и друг път сме го обяснявали, какъв е, контрольорът подава сигнал на екипа скоби, в случаите когато се установи паркиран автомобил без заплащане, след което се поставя скоба на този автомобил. И само в случаите, когато наистина е поставена скоба, тогава контрольора получава съответно и допълнително възнаграждение. В тези заплати, които сме дали като обща сума влиза именно само тази част от

допълнителното възнаграждение, което получават 170 контрольора. В случаите, когато самия екип скоби е концептирал нарушението, тогава фактически не се плаща допълнително на контрольор, а само по вътрешни правила това, което се полага на съответния екип скоби. В тази сума са включени цялото възнаграждение на екипите скоби, защото това е тяхната основна дейност. Освен това са включени заплатите на 8 координатора, това са служители, които са първа и втора смяна и те фактически приемат сигналите от гражданите, чиито автомобили са били заскобени и се обаждат за да бъдат освободени. Имаме и двама организатори, които се занимават с обработка на документи, в смисъл такъв на жалби, сигнали и т.н., и двама началници смени, тъй като постоянно трябва да имаме някой ръководител, който да наблюдава процеса и да решава казуси и проблеми, когато има.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, госпожо Милова.

Всъщност информацията завършва с едно уточнение от Ваша страна, което е важно да го имаме предвид, когато дискутираме темата в комисия, а именно, че дейността по прилагането на принудителните мерки, каквато е поставянето на скоба, не е самостоятелна, а е част от цялостната дейност по осъществяването на контрола върху редовността в случая на платеното паркиране в зоните за почасово платено паркиране. Тоест тук казусът е малко по-различен от това, което имаме като според мен разходи за репатриране на автомобили, които са паркирали в нарушение на Закона за движение по пътищата.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Имам допълнителен въпрос.

Вие казахте 85 човека са ангажирани с поставянето на скоби. Една много проста калкулация показва, че всеки ден се поставят около 390 броя скоби, което ако 50 човека работят тези 85 да кажем, се получават 7 скоби на ден, което според мен не е достатъчно добър резултат 7 скоби на ден на човек ми се струва твърде малко за един осемчасов работен ден, но това да го оставим на страна.

Пред мен е предишната калкулация, която Центърът за градска мобилност е предоставил на комисията за 2019 г. Правят впечатление няколко

разлики спрямо сегашното изчисление. Първо, броят на скоби е намалял 2021 г. изцяло година без никакви ограничения по отношение на зоната за паркиране, напротив хората както самите се обосновахте в предишната точка, избягват градския транспорт, това означава, че зоните са по-натоварени, зоните бяха и допълнително разширени спрямо 2019 г., въпреки това имаме минимум 10 % намаление на броя скоби, което според мен е проблем и показва една неефективност на работата. Може би тук трябва да се обърне по-сериозно внимание, но всъщност най-голямата разлика идва от разходите за заплати и осигуровки, които като обща сума за 2019 г. са 6.2 млн. лева, докато тук в калкулацията за 2021 г. след две покачвания на заплатите от по 10 % всяко, разходите за заплати и осигуровки са 4.4 млн. лева или с около 30 % разлика. Може ли госпожа Милова, разбирам, че предишната калкулация вероятно не е директно пред нея, но да обясни откъде идва тази голяма разлика в разходите за заплати и осигуровки, тъй като тогава скобата средно излизаше 49 лева, сега е 43 с тези условности на инфлация, увеличени заплати и т.н. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зографски.

Госпожо Милова?

РУМЯНА МИЛОВА: Първо да обърна внимание, че 2020 г. беше много тежка година.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Говорим за 2019 г. е базовата година, не за 2020 г., забравяме я 202 г.

РУМЯНА МИЛОВА: Добре, 2021 г., това, което в момента коментирахме калкулацията, трябва да ви кажа, че броя на скобите е намалял доста, но имайте предвид, че през тази година имахме много служители болни от Ковид и екипите бяха много по-малко. В момента нямам готовност да кажа колко точно по-малко са били, но принципно през цялата година имахме много по-малък брой екипи, които работят именно поради здравословни причини. Така че това е една от причините да бъдат доста по-малко и скобите.

Относно заплатите искам да обърна внимание, че заплатите бяха увеличени основните работни заплати, но по-голямата част от възнаграждението, което получават контролорите и екипите скоби се формира

на база извършена работа, тоест на броя на скоби. Именно там вече и заплатите не са били чак толкова по-високи, отколкото 2019 г.

Ако правилно съм разбрала въпроса, не са пред мен данните от 2019 г. не мога конкретно да ви отговоря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Госпожо Милова, да уточним и за Вас, и за господин Зографски, че в справка е посочено, че това са данни към месец ноември, тоест не са окончателните данни, ние просто използваме момента да започнем дискусиата. Аз ще помоля, когато Центъра за градска мобилност е готов с обработката на данните от декември месец да актуализира информацията. Обръщам внимание, че това са данни за 11 месеца, не за 12 месеца.

Колеги, мнения, предложения?

БОРИС БОНЕВ: Да, ако ми позволите?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Аз взимам възможност да попитам също в рамките на това, което господин Зографски и госпожа Милова коментираха, дори да приемем, че това са данните за 11 месеца, за 12 най-вероятно ще бъдат около 3 милиона лева разходите за скобите, което пак е с милион и сто хиляди по-ниско отколкото разходите за заплати през 2019 г., въпреки че оттогава все пак два пъти са били увеличавани заплатите на служителите в Центъра за градска мобилност. Давате си сметка, че това значи много нелогично като числа и означава две неща – или че 2019 г. в сметката разходи за заплати са включвани други разходи, които сега не включвате, и ако това е така защо, каква е причината, или подценявате разходите за 2021 г., респективно актуалните разходи. Който и да е от двата случая имаме проблем, защото хвърля сянка върху коректността на цялостната сметка, но отново няма как след увеличение на заплата, разходите за заплата да паднат с повече от 30 %, дори включвайки месец декември 2021 г. средно като направим сметката около 250 – 300 хиляди разход на месец, тоест вместо 2.7 милиона казваме, че са 3 милиона за 2021 г., само че са 4.1 милиона за 2019 г. тези милион и сто хиляди къде са отишли? Не вярвам в да сте съкратили голяма част от персонала, работещ по темата със скобите, особено предвид, че се

разшириха зоните за паркиране през целия този период и то съществено. Ако може тази разлика тази аномалия да ни обясните? Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря. Вие говорите за справката, която е без разбивка по пера?

БОРИС БОНЕВ: И двете справки през 2019 г. и тази, са справки, разбити по пера, включително разходи за заплати, отделно за осигуровки, за амортизации, за външни услуги и т.н.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Госпожо Милова?

РУМЯНА МИЛОВА: Контрольорите през 2019 г. ако не се лъжа пак по памет говоря, бяха над 200 души, сега към момента са 170.

Второ, пак казвам, увеличени бяха само основните заплати, а възнаграждението на екипите скоби и на контрольорите се формира на база основната заплата и на работеното, в зависимост от това колко скоби са поставени. Пак ви казвам, че голяма част от нашите служители бяха болни, с продължителни болнични, така че смятам, че това е една от причините, която влияние съществено върху размера на разходите за заплати, освен намаления брой и на екипите скоби, пак казвам, че в момента не мога да кажа колко са били екипите през 2019 г., но при всички случаи са повече, предвид това, че тази година 2020 и 2021 г. имахме много заболели, включително и починали. Ако не знаете от 1400 души 14 души от дружеството починаха.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, госпожо Милова.

Господин Бонев?

БОРИС БОНЕВ: По-скоро от отговора става ясно, че в една от двете сметки, най-вероятно тази през 2019 г. са били доста некоректни данните, но надявам се, че това нещо ще бъде допълнително уточнено с повече информация. По-скоро сега въпроса ни е към колегите общински съветници, ако имаме тази информация от ЦГМ какви са като управляваща коалиция вашите планове за последващи стъпки по темата, ще предложите ли увеличение на глобата за репатрация с паяк и скобиране или няма и съответно ако ще предложите каква ще бъде тази стойност, а ако не, тогава защо се случва всичко това и защо ни интересува цялата тази информация. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Няма ли да попитате останалите колеги? Аз ви предложих на миналото заседание да се дадат предложения, очевидно след плама от 2019 и 2020 г.

Здравейте, господин Паргов, отбелязваме, че се включвате.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря Ви. Съжалявам, че закъснях за заседанието.

БОРИС БОНЕВ: Господин Контрера, съжалявам, че влизаме в такъв диалогичен режим.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Моля Ви, да завърша господин Бонев, и ще имате думата.

БОРИС БОНЕВ: Разбира се, завършете.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: След плама, с който тази тема се поставяше и от Вас, и от Демократична България, от БСП не със сигурност, сега вие питате нас какви мерки ще предприемем. Аз мисля, че Вие бяхте един от ревностните защитници на едно подобно предложение да се увеличават тези цени, така че може би Вие също трябва да разгледате има ли обрат във Вашата позиция. За мен, аз го казах мисля и в началото, може би е време да процедираме един доклад и ще го предложа да го насочим към Дирекция „Транспорт“ и Център за градска мобилност тази преписка. Разбира се, ще поставим и въпросите, които Вие засегнахте. Да се подготви доклад, с който да сезираме Общинския съвет и да видим какви са аргументите за и против, вече когато имаме конкретни предложени с проект за решение. Това мисля да направя аз, с уговорката, че според мен предмета на доклада трябва да касае само репатрирането, вземайки предвид и уточнението, че всъщност цената на скобата не е отделна услуга да я наречем, а принудителна мярка, която следва целия процес на платеното паркиране. Докато при принудителното преместване в болшинството от случаите се касае за случаи на неправилно паркирали автомобили в различни точки на града, една не малка част от тях извън зоните за платено паркиране и е логично с този инструмент да се опитаем също да влияем върху ситуацията със спазването на Закона за движение по пътищата. Факт е, че има зони в града, където продължава масово да се паркира неправилно, двете

групи граждани, едните които паркира, другите, които не желаят да търпят тази ситуация, влизат в сблъсък. Аз мисля, че паралелно и с тази тема бихме могли да поискаме информация вече за неприсъствените фишове, както по отношение на налагането на тези санкции, така и за събираемостта. Общо взето това е моето виждане, предполагам господин Зарков с нюанси също гледа в същата посока. Благодаря.

Господин Бонев, заповядайте, ако искате като дуплика, така или иначе дневният ред е по-пестелив.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви.

Започвам отзад напред. Това, което Вие предлагате, на мен ми се струва нелогично, при положение, че тези две калкулации показват, че в момента действията по репатрация на автомобил и поставяне на скоба не могат да покрият разходите за изпълняване на тази дейност, да се предложи увеличение на едната санкция, а на другата не, е безотговорно и всъщност това е лошо управление, защото със знанието, че общината трупа загуби с поставянето на всяка една скоба, вие казвате, няма да увеличаваме тази санкция поне за да покрием разходите за поставянето на скобите. Това за мен лично е безотговорно.

По отношение на първата част на изказването Ви, аз съм ревностен защитник на това да има повече и по-добър градски транспорт и смятам, че приходите за Центъра за градска мобилност от паркиране, включително от санкции на неправилно паркирани автомобили, следва да отиват във финансиране на градския транспорт. Само че, ето Вие в предишната точка си гласувахте, дори без да дадете аргументи, отново да няма градски транспорт през нощта. И аз не виждам никаква причина да подкрепям повече приходи в Центъра за градска мобилност, ако тези приходи не отиват в градския транспорт, такъв, от какъвто София има нужда. И освен това, независимо от желанието Ви Вие да споделите отговорността за покачването на санкциите за паркиране за паяк и за скоба, вие сте управляващата коалиция, вие сте тези ,които трябва да предложи конкретно стойности за тези санкции и тогава да потърсите подкрепа от опозицията, а не да очаквате, че ние ще ви вършим работата. И дори да имах желание да свърша работата, воден от желанието ми за София да направя нещо,

именно пак предишната точка показва, че и това явно не е достатъчно, защото предложението за нощен градски транспорт сме ви давали колкото искате, какво от това. Така че аз очаквам вие като управляващи да понесете своята отговорност, да предложите нови стойности на тези санкции и да ги обосновате спрямо това, което е дадено като данни и след което да потърсите подкрепа. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев. Не за първи път правите пирует. Аз се радвам обаче, че с времето тези неща се запомнят. Така беше и с едно разширение на зоната, Вие бяхте много „за“, след което не подкрепихте доклада. Разбира се, доводи винаги ще си намерите, имате достатъчно време, надявам се да сте на място, за да се оправдавате защо един път така, друг път иначе. Аз не знам как ...

БОРИС БОНЕВ: Господин Контрера, ако обичате, спестете си подобен тип изказвания. Това, което казах, е очаквам да видя от вас управляващата коалиция предложението и ако то е адекватно, не съм казал дали ще го подкрепя или няма да го подкрепя, искам да видя вашето предложение.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колега, не ме прекъсвайте.

БОРИС БОНЕВ: не да прехвърляте всеки път отговорността към опозицията за вашето бездействие или вашата неспособност да управлявате този град. Така че спестете си наистина приказките

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не разбирам защо се изнервяте. Дискусията върви според мен добре. Това, че някои неща, които казвам, не Ви харесват, не бива да бъдат причина да изпадате в истерия.

Мисълта ми е следната, в никой случай аз като председател на Комисията по транспорт не бягам от отговорност и ви очертах какво ще бъде моето предложение за действие. Но оттам нататък от вас очаквам, може би доста наивно, честност и откровеност да подкрепите едно решение, което самия Вие развивахте като теза от две години поне. И сега включително обяснявате, че трябва да има промени в тарифата и в същото време обяснявате неща, с които може би целите някакъв скандал. Естествено, че със средствата от паркирането се заплаща и транспортната задача. И това е факт, който сме го коментирали в

N на брой заседания. Така че, аз не виждам логика да противопоставяте временното спиране на нощния транспорт и да го обвързвате с подкрепата или не за промяна в цената на репатрирането. Но очевидно водите някаква много сложна игра, така или иначе ще имате възможност да докажете, че това, което говорите го подкрепяте или за пореден път ще си намерите аргумент точно предложения, които и Вие сте артикулирали, да подкрепите. Това се опитвам да кажа. Така или иначе аз ще предложа на комисията тези материали да ги оформим като доклад и да вървим в тази посока. Ако този доклад не ви удовлетворява, винаги може да дадете предложения за допълване или за промяна. Няма място според мен за истерия. Благодаря ви.

Колеги, по тази точка има ли други изказвания? Не виждам.

В такъв случай предлагам да насочим към Дирекция „Транспорт“ на Столична община и към Центъра за градска мобилност за подготовка на доклад и разбира се, информацията да бъде актуализирана и с месец декември 2021 г. що касае и паяк и поставяне на скоба.

Преминаваме към точка „Разни“.

По т. 3 от дневния ред: Разни

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, в точка „Разни“.

Господин Зарков имаше предложение. След това господин Бонев .

КАЛОЯН ПАРГОВ: И аз, господин Контрера, също в точка „Разни“.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Искам в точка „Разни“ да поставя един въпрос и една тема, която според мен всъщност е от важно значение за работата на нашата комисия, а това е именно състоянието и ситуацията така да се каже около цялата тема за финансовото състояние на градския транспорт. В този ред на мисли смятам, че трябва да изискаме от Центъра за градска мобилност и да разгледаме на

заседание на Комисията по транспорт както, така и прогнозата за 2022 г., която по разчети дава основание за сериозно притеснение относно устойчивостта и възможността изобщо градският транспорт да функционира през цялата 2022 г.

Държа да отбележа, че това е тема, която се надявам да отворим с необходимата отговорност към нея, без излишно спекулиране по нея, въпреки че най-вероятно няма да се случи, но показателни са нещата, които и с господин Контрера коментирахме на скорошно представяне и акцентирание върху този проблем, а именно това, че всъщност и в момента за съжаление има сериозни мерки, които отново доведоха до сериозен спад в градския транспорт. Интересувах се, метрото отново са на 50 % спад или 50 % отпътуванията, дори по-малко с оглед особено когато учениците излизат, това като чели най-много се отразява на системата. Това безспорно ще се отрази, както и предходните две години, с липсата на приход от продажбата на превозни документи в порядъка на 60 милиона за 2020 г. и 50 милиона и малко за 2021 г. Това, че продължава тази ситуация дава сериозни основания, че тези средства не само няма как да бъдат компенсирани от бюджета на София, но няма как и без ангажимент от страна на държавата това да се случи нормалното функциониране на транспорта. В смисъл очакванията са тази сума да е от този порядък или по-малка, но така или иначе следващата година, дори ако щете и 40 милиона по-малко продадени превозни документи, няма как да доведе до нещо положително.

На следващо място и отново за съжаление транспорт отново понесе втори удар и това е именно цените на енергоносителите. Някои от вас са чули, но ще го повторя и сега в този формат, на практика за последната завършена година 39 милиона са всички енергоносители – ток, газ, гориво, сега всичките три транспортни оператора общинските са дали 39 милиона лева за 2020 г. като последна финансово. Прогнозата, която е на база на транспортните оператори на базата за тази година 2022 г. показват, че за същото нещо ще са необходими 112 милиона лева, нещо, което отново смятам, че влошава драстично ситуацията относно финансите в градския транспорт. Именно това налага според мен да изслушаме ЦГМ по отношение на актуалното състояние и да ни представят една

прогноза за 2022 г., в която се намираме вече, за да може като комисия всички обективно да сме запознати със ситуацията. Тук ще си позволя да изразя известна как да кажа несъгласие с някои констатации, които бяха направени. В крайна сметка трябва да е ясно за всички ни, че София не само взема, София много и дава. Именно мисля, че като общински съветници в София сме наясно каква част от brutния вътрешен продукт се генерира в София и също така сме наясно, че много средства от този вътрешен продукт, който се генерира в нашия град, всъщност се разпределя в други населени места, но не е това най-важното и това е част от социалната може би тежест, която големите градове търпят, но по-важното е, че дори и други транспортни системи на други големи градове се оказва, че дори от правителството са финансирани доста по-щедро за разлика от София. Така че много са темите, които е хубаво да обсъдим и откровено да говорим по тази тема, за да стигнем до някакво разумно общо становище, ако е възможно. Така че формално предложението ми е това, което направих, за тези две тези с актуалното финансово състояние с един кратък анализ и кратка информация по това и прогнозата за 2022 г., за да може да се запознаем на следващото заседание на Комисията по транспорт. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Ще изпратим писмо за разчети до Центъра за градска мобилност и до операторите и за включване в следващо заседание на комисията.

Господин Паргов, вие ли искахте думата? Заповядайте.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Става въпрос за следното нещо. Ние взехме решение на Общинския съвет, че в бюджет 2022 г. патентния данък се запазва 850 лева, като очакваме от държавата компенсация за този патентен данък в размер на 550 лева, както беше през 2021 г., нали така. Въпросът е, че от онзи ден излезе проектопрогнозата по отношение на държавния бюджет, който предстои да бъде разгледан в Народното събрание и в общи линии моето притеснение, както и притеснението на таксиметровия бранш, който ме сезира по отношение на това е, че може би държавата е пропуснала бих казал несъзнателно в този момент да осигури тази компенсация. Във връзка с това молбата ми е от името на Комисията по

транспорт в Общинския съвет, включително и аз съм готов да се разпиша под едно такова писмо, да изпратим до министъра на финансите и вицепремиер Асен Василев, едно напомнително писмо, в което да напомним, че предвид нашето решение, предвид част от Ковид мерките, този алтернативен данък така наречен, в случая не патентен, алтернативен данък на таксиметровите шофьори, следва да бъде предвиден и разчетен в бюджет 2022 г., който предстои да бъде разглеждан в рамките на Народното събрание.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Паргов.

Аз бих предложил и до Народното събрание до Комисията по транспорт и по бюджет и финанси също, защото там също могат да се правят поправки в първоначалния проект за бюджет.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Мисълта ми, че докато стигне до Народното събрание проекта за бюджет, да разсеем тези съмнения, които в момента витаят в бранша, че са забравени и че този ангажимент няма да бъде поет, както беше през миналата година, и така както и ние държим.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз доколкото си спомням това беше ангажимент, поет от служебното правителство.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Така е и той беше разчетен в проектобюджета за 2022 г., който беше внесен в Министерския съвет и който на 12 декември на извънредно заседание на Министерски съвет беше отеглен предвид това, че на 13 декември бяхме в наличие на представяне на нов кабинет.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Мисълта ми е следната, имайте предвид, че този текст не касае само Столична община.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Така е. Аз се позовавам на това, свързано с нашите въпроси, а другите да си ги мислят другите общини.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: С уточнението, че не става въпрос само за Столична община, да не ви изтълкува някой неправилно думите, че пак София иска. Аз в този контекст го казвам.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Вижте, на нас ни предстои един разговор в рамките на тази комисия и в рамките на комисиите на Общинския съвет и в рамките на целия Общински съвет по отношение на това от какво има нужда Столична

община, свързано с приемането на бюджета за 2022 г., тъй като след това ще следва разчета за нашия бюджет, който вярвам, че господин Барбалов има някаква готовност и виждам веза рамката на този бюджет с неизвестните, свързани с бюджетните трансфери и кредити на националния бюджет към Столична община и нейните дейности, включително и по отношение на транспорта, в който имаме кризисен момент в момента вследствие на цените на енергоносителите основно и намаления пътничкопоток.

Моето предложение е Комисията по транспорт да изпрати такова писмо до министъра на финансите с копие до Комисията по транспорт.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще възложим изготвянето и разбира се и с мотивите на двете наши решения, които имаме от 2020 и от 2021 г.

В такъв случай предлагам, ако е консенсусно представители на всички групи да го напишем.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Да, точно това ми е идеята, за да не бъде едностранно само като председател Вие.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще ви бъде изпратен проект. Благодаря господин Паргов.

Господин Бонев, Вие ли искахте думата?

БОРИС БОНЕВ: Аз още преди 30 минути заявих, че искам да взема думата.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков още преди началото на заседанието ме уведоми.

БОРИС БОНЕВ: По-важното е, че аз и господин Ставрев искахме да направим реплика на изказването на господин Зарков в точка „Разни“, така че сега хем ще направя това, хем ще си кажа и моята тема за точка „Разни“.

По отношение на предложението Центъра за градска мобилност да ни предостави информация за текущото финансово състояние и за прогнозата за 2022 г. прави впечатление, че само преди няколко дни господин Зарков, Вие и други представители на управляващото мнозинство изнесоха презентация в Общинския съвет, от чиито данни става ясно, че Вие имате достъп до тази информация. По-скоро проблема ,който аз виждам тук е защо някои общински

съветници имат достъп до определена важна информация за функционирането на системата на градския транспорт, а други нямат и трябва да се молят за такава. Така, че призивът ми е ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, да я изпратят специално на Вас,

БОРИС БОНЕВ: След като Вие сте не само получили, но сте го използвали

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да обърна внимание на доклада, който внесох за заема....

БОРИС БОНЕВ: Сега ще ме прекъсвате ли, не мога да разбера?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: И за неразгледания доклад по отношение заема към ЦГМ, щяхте да разберете откъде са данните, но Вашата роля в момента е да правите внушения. Продължавайте.

БОРИС БОНЕВ: Господин Контрера, благодаря, спестете си подобен тип квалификации и обвинения и не ме прекъсвайте.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Именно няма как какво да си спестявам, защото Вие не спестявате коментари към нито един

БОРИС БОНЕВ: Добре, аз не Ви спестих, Вие не ми спестихте, предлагам Ви сега да замълчите, за да ми дадете възможност да си завърша изказването. Съгласен ли сте?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, довършете си изказването.

БОРИС БОНЕВ: Много Ви благодаря, много сте любезен.

Определено има проблем с факта, че съветниците на мнозинството получават информация от общинските дружества приоритетно. Такъв беше казусът с доклада на УНСС, касаещ новата тикет система и много други подобни примери. Надявам се, че това нещо няма да продължава и всички членове в комисията ще получават информацията навременно.

По-важният въпрос е, ОК, биете камбаната системата на градския транспорт е в тежко положение, има големи финансови затруднения, искате помощ от държавата. След като нещата са толкова спешни, което аз не оспорвам,

защо не виждам същата тази спешност по отношение на работата на работната група за подобрене на градския транспорт и на билетната система. Последното събиране и на двете работни групи беше преди повече от месец. При цялото ми уважение, ако е толкова спешна и наложителна нуждата от свежо финансиране в градския транспорт, при положение че договорът за билетната система е за над сто милиона лева, не е ли логично Столична община първо да направи всичко възможно да направи необходимите реформи, да подобри системата на градския транспорт, да въведе най-сетне тази билетна система с новата тарифна политика, за да може с чиста съвест да каже ОК, спрямо условията, спрямо възможностите направихме всичко възможно, системата е оптимизирана, има работеща билетна система, но пак не ни достигат хикс пари, тогава се обръщаме към държавата, за да помогне. Само че, аз не виждам тази спешност в работните групи за подобрене на градския транспорт и за билетната система. Виждам я само когато трябва да се взимат и да се дават нови заеми за градския транспорт и да се моли държавата за повече пари. До кога това ще продължава по този начин? Хайде демонстрирайте същата спешност тогава, когато трябва да се правят реформи и да се предприемат мерки за подобрене на системата. Това е, което исках да кажа като реплика на господин Зарков.

Темата, която искам да повдигна, съм сигурен че повечето от вас са запознати, свързана е със сигнала за упражнено физическо насилие над пътник в автобус от линията на градския транспорт. Доколкото разбирам от изказвания в медиите, което смятам за неправилно първо чрез медиите, а не през съветниците и общината, където в крайна сметка се осъществява този контрол, има видеозаписи от автобуса. Моето предложение е директорът на Столичен автотранспорт да бъде извикан на следващото заседание на комисията, за да даде обяснение какво се е случило и какви мерки са предприети срещу шофьора, който си е позволил подобен тип недопустима агресия срещу пътник, ако се докажат твърденията, които са доста подробно описани, и ако се окаже, че всичко това, което е в публичното пространство е истина, смятам, че това, което трябва да последва е дисциплинарно уволнение на шофьора. И разбира се, да

знаем какви мерки предприема Столичният автотранспорт по отношение на своите служители, за да не се допускат подобни инциденти в бъдеще. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев.

Вашето писмо е постъпило на 22 януари в деловодната система, ще го разгледаме на следващото заседание.

Както разбрахме, това е случай преди няколко седмици, разбрахме за него, след като пострадалият огласи по медиите. Предполагам нито Вие, нито някой от членовете на комисията е получил жалба преди това. Ако своевременно бяхме уведомени, мисля, че нямаше да тичаме след събитията, но така е преценил пострадалия, този подход е възприел. Разбира се това, което вие сте отправили като предложение, ще го разгледаме. Само по отношение на изисканите от Вас видеозаписи ще направя трета консултация дали тях не следва да ги разгледаме като закрыта точка, с оглед на това, че все пак въпрос за чувствителна информация. Ще проверим какъв е точно реда.

По отношение на работната група, Вие колкото и да твърдите, че ние сме токсични в случая с господин Зарков се опитахме да работим конструктивно с Вас, но за съжаление от начина, по който продължавате да ни квалифицирате публично, вече се питам има ли смисъл. Имате възможност да докажете, че има смисъл тази работна група. В личен план аз започвам дълбоко да се съмнявам във Вашата искреност, това ме кара да преосмисля ...

БОРИС БОНЕВ: Господин Контрера, никакви квалификации, освен че бездействате, не съм отправил и призивът ми не само сега, но през десетки други заседания на тази комисия е тези работни групи да заседават по-често, да се удължава срока на тяхната работа, да има заседания, да има нещо, което се случва и да има резултат от тези работни групи.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, тези работни групи основната

БОРИС БОНЕВ: Само секунда, и не смея да си представя, че общински съветник политик ще постави изпадайте в такава ситуация.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не говоря за личните ми взаимоотношения

БОРИС БОНЕВ: Защото казахте, че се съмнявате.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Казах, че в личен план по-скоро не бих желал да участвам в работни групи с Вас и с Вашия екип, защото основната работа, няма какво да се лъжем, я изнася заместник-кмета на Столична община на направление транспорт и градска мобилност, неговият екип, след което срещу тях се сипят, включително и на това, а и на предното заседание на комисията безпочвени обвинения, че те нищо не правят. Аз не мисля, че една работна група може да се провежда в този крайно неконструктивен тон и отношения между хората, които участват в нея. Това искам да кажа. Така че, ако Вие искате да останете сам и да си правите работна група с Вашите трима, пет, десет, тридесет човека, на които плащате заплати, добре. Но мен честно казано ме възмущава отношението и към заместник-кмета, и към директора на дирекция „Транспорт“ и към част от служителите в Центъра за градска мобилност, които участват в тези работни групи.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Може ли конкретен пример да дадете след този трактат?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Поне аз така мисля.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Добре, това не е проблем, не сте допринасяли и досега, така че и без Вас ще бъде абсолютно все едно.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Един от хората, който се представя за експерт на комисията не е подал нито един отчет, нито едно писмено становище.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Напротив.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Напротив, но справките казват друго.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: На всяко заседание аз се включвам.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това, че Вие говорите нещо, не означава, че спазвате Правилника на Общинския съвет, който казва какво трябва да се прави.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Какво трябва да се прави?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Просто че си позволявате квалификации, които в качеството на което сте посочени от господин Бонев, едва ли имате право.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Превърнахте това в абсолютно селска свада от Сливенски тип, така че според мен

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Но след като свършихме с тези излияния, има ли в точка „Разни“ други?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Аз поисках реплика на господин Зарков преди 15 минути, но понеже малко се промени посоката на разговора, ще си позволя да се върна обратно.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Мерси.

Предложенията на господин Зарков са наистина много смислени. Аз ви предлагам да добавим следните две неща.

Понеже ще питаме ЦГМ какво очакват за тази година, аз лично бих искал да разбера, ако вие се съгласите да го добавим в писмото, дали се планира в скоро време трети страни да се закачат към тикет системата, за да може да продават билети? Това все още си мисля, че ще увеличи приходите от абонаментни карти и билети, така че за мен е много важно да знам дали ЦГМ планира това нещо да го направи, след като в договора им с консорциума това нещо така или иначе е разписано и се предполага, че ние ще го заплатим поне като интеграция, програмиране и хардуер.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Момент само, ще Ви позволя да продължите. Изрично да попитаме така наречените алтернативни канали в кой момент те започват да сработват и какви са очакваните приходи от тях?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Точно така. С мотива, че ние с господин Зарков вече сме го обсъждали това, дали сме на едно мнение или не, не знам, те данните ще кажат, но аз все още твърдо вярвам, че алтернативните канали за продажба ще увеличат приходите донякъде надявам се и пътниците в градския транспорт, и съответно това ще се отрази положително на приходите на ЦГМ, което ние всички искаме. Така че много добре го формулирахте.

Второто нещо, което искам да ги попитам и което мен много сериозно ме притеснява все още, че долу в касите на метрото се продават само два превозни документа, доколкото аз знам. Господин Братоев може да ме коригира, но това

са еднократния билет за пътуване само в метрото и карнетката или десетте билета пак за пътуване в метрото. Всъщност идеята ми е да попитаме господин Братоев, не знам дали тук има отношение ЦГМ, но по-скоро не, дали Метрополитен планира да започне да продава цялата палитра от превозни документи, които предоставят ЦГМ през новата тикет система, защото мисля си аз, че това би било начин да повишим приходите в ЦГМ след като на метространциите, където знаем, че има доста хора, които пътуват. Тези хора ще може да си закупуват различни превозни документи, дори с оглед на това, че нали ние планираме все пак наредбата с тарифната политика да я променим. Така че ако нямате нищо против, тук предложението ми е да питаме Метрополитен дали ще започнат да предлагат цялата палитра превозни документи или някаква значителна част от тях, тези, които предлага тикет системата, а не само тези два превозни документа, нали ако аз съм прав, че се продават само два документа там, но понеже не съм виждал отдавна господин Братоев тук, и не съм много сигурен дали са само тези два документа или някой друг.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Става въпрос за издаването на документи, съответно техния издател, така наречените каси.

Това са два въпроса в допълнение към информацията, която господин Зарков предлага да изискаме.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Да. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Други?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Аз съм поискал думата.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря.

Връщам се обратно и аз на изказването на господин Зафир Зарков с един коментар. Това е абсолютно театро, което има за цел отново и отново и отново да се говори колко е голяма дупката в градския транспорт и как държавата трябва да помогне. Пред мен е таблицата, тя е публично достъпна, след като Вие сте представили данните на пресконференцията, няма нужда да изисквате от

Центъра за градска мобилност нищо повече, в момента ще ви кажа данни – 112 милиона прогноза от 2022 г. увеличаване (не се разбира ясно поради накъсване на звука), за Метрополитен са 32 милиона лева, Електротранспорта 30 милиона лева и 50 милиона лева в Столичен автотранспорт. Това са данни, които не е много трудно да бъде достигнато до тях, тъй като вие екстрапулирате от месечните през ноември вероятно на следващи 12 месеца. Голяма работа е направена. Големият въпрос е обаче какво се прави структурно в тези предприятия в такава голяма криза. Господин Зарков спомена, че в Европа държавите подпомагат градския транспорт. Първо, че градският транспорт в Европа вече заради мерките, които са взети за неговото реструктуриране е на много по-високи нива, Прага е на 80 % от пътниците спрямо 2019 г., вие казвате че сме на 50 %, съществена разлика. Но парите в Европа, особено в Лондон, който го давате за пример, транспорта в Лондон, са дадени срещу големи, но и много сериозни реформи, част от които не са и свързани директно с градския транспорт, а да речем с таксата за навлизане и замърсяване в центъра. Така че, вие докато не правите нищо за градския транспорт да го реструктурирате, дайте да повдигнем по-големи въпроси по време на криза, трябва ли да имаме три транспортни оператора, всяка своя крепост, както каза и господин Ставрев, една от тези крепости е Метрополитен, който даже не се съобразява с Центъра за градска мобилност от към продажба на билети, и единна продажба на единни транспортни документи, а си е крепост сама в себе си, или искаме да реформираме системата обратно към концепцията, която е СГТ, така че да нямаме 10 директора, 10 надзорни съвета, 10 системи паралелни за диспечирание и купища други разходи, които се трупат един върху друг. Ето това е правилният въпрос, който трябва едни отговорни управляващи да си зададат, защото ситуацията е наистина критична. А единственото, което правите, е някакви философии сега да повдигаме отново ЦГМ да ни даде една куха справка, която вие вече сте представили и знаете данни, отново да биете барабана колко много държавата трябва да помогне. Излезнахте със сметка от 220 милиона лева само искате от държавата само за 2022 г. Срещу тези пари трябва да се гарантира, че

тези пари няма да отиват просто за покриване на дупки, а ще донесат повече пътници, по-удобен транспорт за хората и т.н. Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Други колеги? Няма.

В такъв случай поради изчерпване на дневен ред, закривам заседанието на комисията. Благодаря ви и до скоро.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15.45 часа.

**Йоанна Цанкова-
експерт П**

Изготвил:

**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
