



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 72

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт  
и пътна безопасност  
проведено на 4 февруари 2022 г.

Днес, 4.02.2022 г. от 10:30 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 10:30 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че от 12 членове на комисията присъстват 8 общински съветници. 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.

Налице е кворум, 8 общински съветници присъстват.

Имате проект за дневен ред от 2 точки от миналото заседание.

Отложихме точката за информация от Центъра за градска мобилност, тъй като нямаше да ни стигне времето.

Точка втора да разглеждаме предложения във връзка с оптимизации в наземния транспорт като продължение на работата ни в работната група, за да не губим време.

Няколко съобщения преди да гледаме дневния ред.

Писмото, което се разбрахме да пуснем от ръководството на комисията, касаещо компенсиране на данъка от таксиметровия превоз е подготвено, аз съм го подписал и ще бъде при експерта на комисията за подпис от заместник-председателите Паргов и Зарков.

Колеги, дневния ред има ли бележки, предложения? Не виждам.

Има ли против? Не виждам.

Има ли въздържали се? Няма.

Приема се единодушно.

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

Преминаваме към т. 1

**По т. 1 от дневния ред:** Информация от „ЦГМ“ ЕАД за прогнозни приходи и разходи за 2022г.

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

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Изслушваме Центъра за градска мобилност по предложение на колегата Зафир Зарков от п-предишното ни заседание, в което той разви тезата, че в началото на годината, макар все още да нямаме приет нито държавен, нито дори проект за общински бюджет, Центъра за градска мобилност би следвало да подготви едни предварителни данни, които да ни ориентират по отношение на изпълнението на транспортната задача за 2022 г.

В допълнение, колеги, ви припомням, господин Симеон Ставрев постави, ако не ме лъже паметта, два въпроса, касаещи отново проекта за тикет системата

и тарифирането, тема, която има пряка връзка с големия въпрос за очакваните прогнозни приходи за 2022 г.

Господин Зарков, господин Ставрев, мисля, че очертах относително изцяло темите, които вие поискахте да поставим пред Центъра за градска мобилност.

Аз предлагам да дадем първо думата на Центъра за градска мобилност да направят изложение, след което да преминем към дискусия. Видели сте, че в системата ни е насочено и писмо, в което се засягат два от въпросите. Единият свързан с възможността в обхвата на „Метрополитен“ да има и така наречените каси на ЦГМ, а вторият е свързан с така наречените алтернативни канали, по които да се разпространят тези документи.

Господин Дилчев, заповядайте, имате думата за изложение.

**ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ:** Добър ден на всички.

Ще започна накратко с няколко данни, с няколко цифри, с уговорката, че наистина за пръв път се случва така, че в началото на годината да нямаме гласуван държавен бюджет, да нямаме гласуван общински бюджет, което до голяма степен ни остава във въпросителни относно параметрите и в двата бюджета по допълване на транспортната задача. Както знаете финансирането от там е основна част в икономическата рамка. Затова ми се иска да започнем с няколко параметъра, които отново повтарям, са предлагани на първо четене, отваряме навреме тази тема, допускам, че и част от тези параметри в зависимост от различни решения на Общинския съвет също биха могли да бъдат изменени в следващите месец-два, до когато предполагам, че ще текат и работите по формиране на икономическата рамка.

Накратко ми се иска да започна с една ретроспекция на 2021 г., за съжаление отново цялата година под знака на Ковид, под знака на определени ограничения, локдаун, затваряне на училища, университети и заведения.

Накратко това, което се случи през 2021 г. за наша радост финансовите резултати и приходите от превозни документи са макар и малко в повече от 2020 г., когато определено беше най-тежка във финансов аспект. Ако трябва да говорим в проценти, защото мисля, че така ще е най-чисто, в сравнение с 2019 г.

2020 г. приходите от превозни документи са намалели с 30 %, за 2021 г. с 27 %. Успяхме да постигнем това, което беше заложено в икономическата рамка през 2021 г. с два милиона и малко отгоре и в тази връзка в следващата 2022 г. си поставяме за цел около 8 %, между 7 и 8 % увеличаване на приходите от продажба на превозни документи. Тук отварям една скоба, при евентуални промени в тарифната политика, които надявам се ще бъдат гласувани тази година, тази сума би могла да бъде различна в зависимост от това и какви промени ще се направят в тарифната политика, ние ще можем да направим и нашите калкулации за увеличение прогнозно на приходите на Центъра за градска мобилност. Тоест това би съставлявало 76 – 77 % средногодишно за приходите, които сме имали от 2019 г. Наистина се надявам, поне в близките месеци тази пандемична ситуация да приключи, да не се отразява така, както беше през последните две години.

От друга страна, разполагаме с прогнозите за цена на километър на транспортните оператори, което е също основен параметър като формиране на разход за икономическата рамка. Съвсем накратко ще ги прочета. Това съответно от Метрополитен средна цена на километър 22.8 лева, електротранспорт средна цена на километър 9.2 лева и 4.14 за електробусите, и автотранспорт 4.95 лева на километър.

От една страна стоят тези числа, от друга страна пак прогнозно километрите за 2022 г. на базата, на които съответно умножено по цената на километър ще формираме и икономическата рамка. Електротранспорт 14 193 хил. км, електробуси 2800 хил. км, Метрополитен 5900 хил. км, Столичен автотранспорт 33 500 хил. км, НТК 6692 хил. км. Това реално са километрите, които са изминати и отчетени 2021 г. с малко увеличение. Отварям една скоба, това също е параметър, който в зависимост от решението на Общинския съвет би могъл да се промени. Ще добавя само, че в тези километри са включват около 740 хил. км считано от 1 април А 183, защото това решение е влязло в сила. Не се включва нощният транспорт, който по проектите, които гледаме с колегите в работната група ще е около 34 хил. км месечно. Включват се и така наречените летни разписания през летния сезон.

На базата на това нещо и на базата на допусканията, които имаме от продажбата на следните документи, защото когато имаме определено допускане за продажба на превозни документи и на базата на тези продажби ние можем да прогнозираме и сумата, която бихме получили като компенсации за тарифно задължение от Столична община, съответно от държавния бюджет и ако говорим в числа, за цялата 2022 г. от Столична община това са 60 хил., 60 милиона като компенсация, очакваме за догодина около 64 800 хиляди, от държавния бюджет 16 милиона, очакваните за тази година са 20 400 хил. лева.

Това са основните пера в икономическата рамка, които когато първоначално се сметнат, остава една липса от около 264 милиона лева, което следва да бъде попълнена като компенсация за изпълнение на задължението по превоз на пътници. Тази сума следва да бъде разделена между община държава. Това са така да кажа първоначалните сметки на базата на цена на километър и предвидените километри в рамката. Какво и как ще бъде предвидено в държавния бюджет, респективно в общинския бюджет, към днешна дата не мога да знам. Може би, господин Зарков има представа какви са плановете на държавния бюджет поне, ако има нужда да спомене нещо. Това, което към днешна дата имаме с приблизителна сигурност са тези 63 930 хил. км и цената на километър от операторите.

В добавка, освен това прогнозно увеличение от приходите от Центъра за градска мобилност, знаете, че във връзка с разширението на платеното паркиране, имаме предвидено увеличение на приходите в размер 5 млн. лева. Отново ще повторя, че ако се стигне до увеличение на зоната или други промени в цени, в начини на паркиране, това също би могло в рамките на годината като прогноза да бъде завишено и дай Боже след това реализирано.

Относно приходите по рамката за 2021 г., както казах, успяхме да постигнем тези прогнози, като трябва да кажа, че част от операторите дори са ги надвишили значително, с над ..... млн. лв е увеличил прогнозното Столичният автотранспорт и близо 17 млн. лв Метрополитен, така че това също като приходи е заложено в завишения размер за рамката на тази година. Това са накратко първоначалните данни, първоначалните числа, оттук нататък в зависимост от

това какви промени ще се правят по линиите, как ще се разрежда, всичко това ще се отрази както на километрите, така и на цената, разширение на зоната ако има също би се отразило на приходите, но отново ще повторя, това са неща, които предстои да видим в бъдеще.

Това, което към днешна дата излиза в червената графа са около 260 милиона, които трябва да бъдат осигурени за работата през тази година от така наречения регламент.

В добавка ще кажа, предполагам че тук са представители на операторите, цената на километър е смятана при различните оператори на цена на тока около 400 лева на мегават, което знаете, че към днешна дата цената е по-висока, но отново това е една прогноза, която към днешна дата е много трудно да направим и прогнозата за цената на газта е също нещо, което едва ли може да се предвиди, в момента е близо четири-пет пъти по-висока от това, което беше през миналия януари. Така че ценово и като прогнози тази година ще е изключително предизвикателна, така че никой от нас не беше предвидил подобен скок на носителите в началото на миналата година. Това е за момента. Ако има въпроси и коментари.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Колеги, откривам дискусиата с уговорката, че първо изслушваме ЦГМ по тази тема, а в следващото заседание ще поканим и операторите да дадат детайлите по отношение на техните разходи, но първо нека да имаме общата картина, която ни представи господин Дилчев. Действително работим в условията на решаване на уравнения не с две, а с три неизвестни. Първо по отношение на средствата, които в крайна сметка ще бъдат отпуснати от държавния бюджет, второ, по отношение на приемането на общинския бюджет, който е функция от държавния, и третото, е какви ще бъдат цените на електроенергия, природния газ и дизеловото гориво в хода на годината. Така че, ние като Комисия по транспорт, да се запознаете с тези данни. Според мен трябва да си отговорим на няколко ключови въпроса. Първо, каква да бъде транспортната задача, дали тя да повтаря тази от 2021 г. или вървим към нейното

редуциране, включително и чрез вътрешни оптимизации, каквито стъпки не малко се направиха през миналата.

Вторият въпрос е, разбира се, свързан с осигуряването на финансиране и с ценовата политика. В писмото, което Центърът за градска мобилност са ни изпратили, те повдигат въпроса в отговор на питането на господин Ставрев, че съгласно общинската наредба и Метрополитен е издател на превозни документи, така че ако някаква реформа ще се прави, то трябва да бъде през наредбата.

Следващият въпрос е свързан с темата колко субсидията за преференциалните карти ние бихме могли да усвоим, защото субсидията се получава на база месечния брой продадени такива карти. В условията на непрекъснати отваряния, затваряния, на дистанционно обучение, виждате, че трудно се постигат прогнозните нива, включително и за 2021 г.

Откривам дискусиата, тя няма да завърши днес. Ще имаме възможност и в следващи заседания да искаме допълнителна информация, да изслушаме и операторите. Разговор, който започваме според мен навреме, тъй като ще можем да изясним за себе си големите решения и когато държавният бюджет бъде публикуван, да започнем паралелно работата както по икономическата рамка, така и по проекта за бюджет на Столична община, които са взаимно свързани.

Първо ще дам думата на господин Зарков, който е съинициатора на тази дискусия, след това и на господин Ставрев е направил коментар.

Господин Зарков, заповядайте.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Колеги, мисля че всички сме наясно за тази безпрецедентна ситуация на транспорта на града, за който имаме пряко отношение всички ние членове особено на тази комисия.

Накратко ще припомня тезата, която коментираме вече няколко пъти, а именно че последните две години след ръст и сравнителна стабилност в транспортната система на града и на продажбата на превозни документи, с настъпването на пандемията транспортната система на града е подложена на лишаване от един от основните си стълбове на финансиране от намаляване на продажбата на превозни документи. През 2020 и 2021 г. това намаляване на

превозни документи е в сериозен размер на средства, които не са влезли в системата и това са за 2020 г. около 60 милиона, за 2021 г. около 55 милиона и към всичко това се добави и драстичния ръст на цените на енергоносителите, което ни подлага пред взимането на тежки и сравнително сложни решения. Аз тук съм напълно съгласен с господин Контрера, всъщност че ние н практика започваме да управляваме система с повече от едно неизвестно. През миналата година дори си спомням, че имахме критики за рамка че няма и т.н., но надявам се всички колеги да са осъзнали, че всъщност прогнозирането вече и управлението на системата буквално се случва в някакъв ръчен режим трябва да го правим, защото с драстичния ръст на нарастването на цените, както се казва, всеки месец е въпрос на конкретно управленско решение, което трябва да се взима.

Не случайно поисках и това изслушване, защото смятам, че комисията като цяло не само трябва да е запозната, а трябва да коментираме и да генерираме идеи за това как може да се решават предизвикателствата, пред които сме поставени с оглед на тези два много сериозни фактора, касаещи като цяло функционирането на системата. Имаме от една страна намаляване на приходите заради пандемията и то по много обективни неща от другата нарастването на разходите на системата за енергоносителите.

Тук това, което би ми се искало да чуя всъщност е с оглед ,че някои от субсидиите и компенсациите са с ДДС, без ДДС, а финалната сума, д която бяхме достигнали като необходима, за да се обезпечи градския транспорт на града, защото мисля че по сметки, които бях правил, тя беше в размер малко над 500 милиона, моля господин Дилчев ако може точната сума да назове.

На следващо място с оглед на цялостната ситуация смятам, че трябва да търсим решение в посока, включително и на това, което на базата на тези разчети може да се направи в посока, че все пак тази сума ще съдържа в себе си и сериозни амортизации, включително и задължителната по регламента разумна печалба от 5 %, така че трябва да го имаме предвид също това като комисия и да не би следвало да определят крайните финанси, които ще са необходими, за да работи системата през 2022 г.



Факт е също, че цените на енергоносителите в момента дори са по-високи от тези, които чухме, от които са прогнозирани в настоящата рамка, силно се надявам, че след зимния период и лятото да има все пак някакво намаление на енергоносителите, нещо, което да може от една страна да ни подпомогне в краткосрочната и средносрочната прогноза за това как да успеем да финансираме тази система. И тук няма да пропусна да кажа, няма да е изненада предполагам за никой от вас, че няма как в тази безпрецедентна ситуация смея да твърдя, сигурно градския транспорт на София не е попадал в такава ситуация и през Втората световна война, че трябва да има сериозен ангажимент от страна и на държавата и съответно да търсим всички възможни ресурси на общината, за да съумеем да запазим транспортната услуга, поне в обема, в който е била миналата година. Така че, с това ще приключа на този етап. Надявам се безспорно е важно и това, което казахте, че на следващото заседание е добре и транспортните оператори да дойдат, даже е добре да ги чуем и тях, защото към цялата тази картинка не бива да забравяме, че именно поради тези сериозни суми, които липсват като приход заради пандемията от транспортната система и на другите, които пък са като разход от нарастването на цените на горивата, доведоха и до сериозни текущи задължения на нашите транспортни оператори, нещо, което трябва в детайл да чуем също от тях, за да сме наясно къде, как, какво е генерирано като текущи задължения, защото това е задача с не по-малко сложност за решаване. Благодаря.

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

Всъщност аз ще отправя една кратка реплика към Вас.

И Столична община, и аз като председател на комисията сме изпратили съответно през декември и през януари писма и до Министерски съвет и до Министерство на финансите и до Министерство на транспорта, касаещо обезпечаването на средства по линия на държавния бюджет за 2022 г. що касае транспортната задача. Към настоящия момент нямаме отговор от държавните институции. В този смисъл аз ще припомня публична информация, която предоставихме, че съотношението и към момента, включително и от това, което се коментира като проект за държавен бюджет, що касае транспорта на София е

5 към 1 в полза на Столична община. Друг е въпросът доколко общината сама вече трета година ще започне може да понася почти изцяло финансовата тежест от кумулирането на двете кризи – санитарната и в случая енергийната. Операторите ще ги поканим на следващото заседание да си кажат разчетите, съответно знаете че през тази година се очаква така или иначе увеличение и на разходите за заплати и осигуровки, най-малкото заради анонсираното увеличение на минимална работна заплата, .... по отношение на действащото и одобрено от Общинския съвет споразумение за 10 % увеличения на трудовите възнаграждения на работещите в транспортните дружества. Ще можем да го дискутираме дружество по дружество, разбира се, в следващото заседание.

Господин Ставрев?

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Кратка дуплика. Тъй като знаете и господин Дилчев за бюджета, както знаете или за колегите, които не знаят, по-важното е, от това, което аз съм се запознал с проекта на държавен бюджет, в него фигурира известно завишение за компенсациите и малко по-голяма сума за субсидиите, които са необходими от държавния бюджет. Сумите, които са заложили за съжаление със сигурност не са разпределени по най-правилния начин, защото що касае компенсациите Столична община особено в ситуацията с намалени продажби на превозни документи заради пандемията, .... Размер на 26-27 милиона, може би господин Дилчев да ме поправи, ако греша, в държавния бюджет са заложили 50 милиона.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Това са компенсациите за преференциалните карти.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Точно така. Това са документите, които са по преференциални цени и това, което държавата ще компенсира на база само и единствено на продадените такива превозни документи. Смя да твърдя, че решението, надявам се поне да не е преднамерено, защото то по един начин изкуствено показва някакъв по-сериозен ангажимент в сферата на компенсациите и то доста сериозен, това означава двойна продажба на такъв тип документи, за да може да се усвоят тези пари или по-скоро в края на годината това увеличение, което е предвидено, държавата обратно ще си го прибере.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Както стана миналата година, извинявам се.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Точно така. Тук е важно да споменем това нещо, че така наречените субсидии са предвидени в размер на 15 милиона, като за тази година бяха 11 милиона и нещо, което е много далеч от финансите, които биха могли дори частично да компенсират ситуацията с нарастването на цените и Ковид пандемията. Факт е и това, което казахте, в посока на това, че бюджета на София всяка година се увеличава сериозно с десетки милионни именно, за да може да подпомогне транспорта по този необходим за него начин, за да функционира заради всички обективни причини да се случи това. Но безспорно предстои разговор и е важно този разговор да бъде наистина експертен, защото мисля, че в тази ситуация поне ние от тази страна трябва да сме първо абсолютно наясно с така създалата се ситуация, и второ, трябва да го поставим този въпрос достатъчно адекватно и да очакваме това, което е необходимо като ангажимент, така както се случи на доста места в Европа и света. Не бива да подценяваме и това, че системата успя да се справи първата година с 60 милиона по-малко приходи, втората година, разбира се с някакво увеличение на бюджета от наша страна, но това не може да е безкраен процес. В крайна сметка София, не само като столица, но и една четвърт от населението на държавата живее тук и трябва по някакъв начин като представители на това население да изискваме това, което смятаме за правилно и от страна на държавата. Благодаря.

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

Господин Симеон Ставрев за изказване.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Мерси.

Аз малко се чудя в каква посока да тръгна, защото нали веднага можем да се скараме, но по-добре да се караме. Ако ще подходим прагматично и професионално доколкото ми е възможно от моя страна, аз се хванах за числото 22.8 лева на километър за метрото, което ми се струва доста сериозно увеличение. Предполагам, че тези изчисления са на километър на база на цените на електроенергията в момента. Не знам ние как може да ги предвидим до края на годината какви ще бъдат. Но метрото мисля, че взеше на 16 и нещо, скока с

6 лева отгоре е доста сериозен. Трябва да помислим какво може да се направи. Аз продължавам да си мисля, че трябва да пробваме да увеличим приходите, за да не засягаме особено много километрите, ако мислим в тази насока да вдигнем приходите, това става с привличане на нови пътници или закупуване на повече годишни карти за сметка на билети. В момента мисля на глас. Аз продължавам да си мисля, че въпросът ми е резонен към Дилчев и към ЦГМ за така наречените алтернативни канали и третите страни, които да могат да продават, защото от опита ми в частния сектор виждам това, че когато един продукт започнат да го продават и трети страни му се увеличават приходите и този спор със Зарков мисля, че го имаме за това дали е по-изгодно за нас да продават трети страни или ЦГМ да си продават сами карти, за да остават приходи в тях, но ако погледнете данните, които получихме за тикет системата за шестте месеца работа, мисля, че те го доказват, 90 % от хората купуват картите и билетите в центровете на ЦГМ, само 10 % са банковите карти в наземния транспорт и метрото и онлайн канала, в уебпортала София трафик.бг. Така че сумите са стряскащи, дайте да помислим как може да ги прокараме най-после тези алтернативни канали да тръгнат, защото според мен това може да ни помогне от гледна точка на приходите. Ако Дилчев може да вземе някакво отношение, ще се радвам. Друго в момента не искам да коментирам, защото съм леко шокиран от сумите. Мерси.

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

Аз за да развием дискусиата, по отношение на прогнозните цени на километър, това което господин Ставрев обърна за Метрополитена, действително цената изглежда стряскаща, казахте Вие, да, това са разчети на база сегашната ситуация, в която Метрополитен заплаща около четири път повече за електроенергия спрямо началото на 2021 г. Аз ви казах, че тук влиза и прогнозираното увеличение на заплатите, защото такъв анонс има от министъра на финансите, това ще промени разбира се картината.

Ще можем да зададем въпроси и към професор Братоев на следващото заседание.

Що се отнася до превозните документи, на мен тук ми идва идеята да позволим на ЦГМ да представи в рамките може би на следващите 30 дни една

концепция за информационна кампания както по отношение на новите възможности за закупуване на превозни документи, така и за ползата от придвижването с годишна карта, която безспорно е най-изгодния превозен документ за тези, които активно ползват обществен транспорт.

Правя тази реплика ,за да можем да продължим дискусията.

Господин Дилчев, заповядайте.

**ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ:** Господин Братоев ще може по-подробно, когато дойде времето да разкаже, но трябва да кажа, че неговите прогнози за цена на тока са за прогнозна цена доста под тази, която в момента е на борсата, имайте го това предвид. Тоест ние се надяваме, че ще настъпи нататък в годината едно успокоение и ще може да се стигне до тази прогнозна цена на ток, така че нещата са сериозни с енергоносителите.

Що се отнася до алтернативните канали, аз съм готов още в рамките на следващата седмица да ви представя нашето предложение за работа на алтернативните канали с видовете отстъпки, с една прогнозна калкулация какъв би бил финансовия ефект върху системата, когато се пуснат тези алтернативни канали. Още един път ще напомня на господин Ставрев, защото той доколкото чух миналия път разчиташе на условно казано 10 лева да дадеш на този, който продаде годишна карта, договорът казва 5.8 %, което представлява близо 21 лева без цената, която трябва да отиде към този, който я продава. Така че ние ще направим една калкулация, едно предложение, за да видим реално как ще се отрази това нещо на системата. Да, естествено допускаме ,че този тип превозни документи ще привлекат и нови пътници и се надяваме дай Боже ефектът да компенсиран.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Дилчев, понеже стана дума, да го сложим тук в разговора като тема, до момента колко са разплащанията след промяната на наредбата с банкови и кредитни карти на превозните средства?

**ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ:** Разплащането в подземния и наземния транспорт към днешна дата е средно 13-14 хиляди, има дни с 15 хиляди разплащания. Малък процент от тях стигат до агрегация в интерес на истината, което означава че тези документи се ползват за едно или две пътувания. Детайлна информация,

която също можем да предостави и конкретен анализ за използване на ..... Отново ще повторя, че при превозни документи това удобство би довел до по-голям ръст на ползването с по-дългосрочните документи не бих могъл да бъда убеден, че ще бъде в същия процент, но отново ще кажа, ще видите нашите прогнози и как това би се отразило на финансовия модел.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Ставрев, за дуплика.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Мерси.

Дилчев, аз с нетърпение ще чакам разчетите, на ли тук не забравяме, че все пак консорциума има лимит от мисля че десет милиона беше това, което могат да вземат, така че трябва да го разчетем това в рамките на тези осем години или колкото са там, защото процента който е 5.88, не си спомням вече колко е, той трябва да бъде ограничен в рамките на тези десет милиона, така че ...

**ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ:** Точно така е, Ставрев. Тук не коментираме алтернативните канали, това е безспорно една услуга, която ще даде и удобство и улеснение, ваша би била преценката дали сега да тръгнат веднага, дали след шест месеца, дали определени документи да стартират още сега, другите нататък, в зависимост от успокояване на финансовата ....., всичко това тепърва ще го дискутираме. Но да, ограничена е сумата в рамките на тези пари в следващите осем, вече седем и малко години.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Добре.

Само да си довърша дубликата.

На Карлос предложението също ми се струва много разумно с информационната кампания. Цифрите го доказват, че 90-те процента, които си купуват само на каса, така че това има някакъв резон, така че тук също мисля, че е логично това.

По въпроса за онези превозни документи в метростанциите също е важен, това сме го дискутирали и друг път, но там се продава само еднократен билет за метрото и карнетката от 10 билета и това, че не може да се закупуват други превозни документи там също е голям проблем и ако искате като дойде Братоев да обясни какво се случва там всъщност, защото единственото, което в момента

разсъждавам, как може да увеличим приходите и това ми се струва резонно. Мерси.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Ставрев, само да запиша въпроса Ви към Метрополитена, за да може да ги предупредя да се подготвят?

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Има ли как след договорът ни с Консорциума за новата тикет система е да се продават в цялата мрежа на градския транспорт, включително и в метрото и на трите метролинии, всички превозни документи, защо все още продаваме само два вида превозни документи в метростанции, които са валидни само за метрото? Тук аргумента ни е според мен, че предвид факта, че ако ние започнем да продаваме всички превозни документи, които са в системата на ЦГМ, ще може да получаваме повече приходи от този пътничкопоток, който не е малък през метростанциите. Имайте предвид, че по данните, които аз си спомням за последната година преди кризата 2019 г. 150 милиона грубо казано са от наземните и 30 милиона са от метрото. Тоест имаме един сериозен пътничкопоток долу и тогава все още не са продавали никакви други превозни документи, така че може да извадим някакъв резерв приходи. Така си мисля аз, нали.

**СТОЯН БРАТОВЕВ:** Господин Контрера, може ли да кажа нещо?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Заповядайте, господин Братоев. Ние ще ви поканим в следващото заседание.

**СТОЯН БРАТОВЕВ:** На въпроса на господин Ставрев да отговоря.

Първо, в метрото се продават три вида документи, третият вид е карта едномесечните карти за цялата градска мрежа също се продават на касите на метрото. Не се продават дълготрайните карти – годишните, месечни и т.н., защото инфраструктурата, която е направена трябва да се разшири доста сериозно, за да може да се продават и те, но не е невъзможно това.

Има обаче един проблем. Поради това, че се намалиха приходите на доста каси извън пиковите часове работим само с автомати и тогава ще има жалби от пътниците и трябва това да го обмислим. Сега не искам да казвам как ще е, но трябва да го обмислим. Но трябва да се има предвид, че с въвеждането на

банкови карти близо една трета до една четвърт от единичните билети вече се купуват в метрото, това са 8 – 10 хиляди на месец само с банкови карти.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да, това е ценна информация. Той въпроса е и за оптимизиране на разходите всъщност проф. Братоев го повдигна, че при наличието и на автомати и за възможност за разплащане с банкова карта по някакъв начин трябва да редуцираме този разход, който е и за каси и за поддръжка на персонал и т.н., което както чуваме вече се случва и в Метрополитен.

При всички положения ще продължим дискусиата при изслушването на операторите. Аз съм записал въпроса на господин Ставрев, ще можем да го доразвием.

От съветниците някой друг желае ли да вземе думата? Не виждам.

Господин Зографски, заповядайте.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Благодаря.

Наистина тези данни са стряскащи, половин милиард лева за градския транспорт, това означава, че всеки четвърти лев от бюджета на Столична община трябва да отиде за тази система и това показва всъщност нуждата от големите реформи, които трябва да се направят директни и индиректни. Бих призовал общинските съветници, че наистина е време за отговорна работа и сериозни решения, а не популизъм, защото най-лесното решение е, аз го чух няколко пъти, орязване, съкращаване, разреждане или оптимизация от гледна точка на всичките тези факти, които ги казах.

Аз виждам решението в четири направления и едно пето, което е извън контрола на Столична община и то е държавата.

Докато общината не направи сериозни мерки за оптимизиране на процесите на работа на градския транспорт, не мисля, че има правото да очаква толкова сериозни суми от страна на държавата, защото София все пак е най-богатият град.

Едното от тях е въвеждане на нова тарифна политика. Мисля, че натиска е все по-голям да се стигне до финално консенсусно решение и да се предложи такава тарифна политика, която едновременно няма да увеличи цените за най-



голямата група пътуващи, но от друга страна ще отвори ветрилото, ще стане по-конкурентна, за да може да привлича нови пътници. Най-големият дефицит на приходите на градския транспорт са малкото пътници, защото превозните средства, които вървят не са запълнени достатъчно, за да покриват рационална част от разходите, така да го кажа, защото градският транспорт никъде не е на печалба и това не му е функцията. Тоест въвеждането на тарифна политика, която да бъде по-привлекателна за цели категории пътници трябва да ни бъдат първостепенна задача и то не да се плаща с карти, това е само един бонус, въпросът е категории пътници да бъдат привлечени, от сто и нещо хиляди студенти само 30 хиляди ползват карти като пътуват, студентските карти, които така или иначе са изгодни, тоест не хващаме огромни категории пътници.

Втората категория мерки са мерки за подобряване на градския транспорт най-общо казано. Ако въведем най-накрая коридорите за автономно движение на градския транспорт, изолираме тези превозни средства, те станат по-бързи, това означава, че ще можем да увеличим скоростта им и с това да направим транспорта по-привлекателен за пътниците, но също така няма да има да речем разход за гориво, който е чист разход докато превозните средства стоят блокирани в задръствания. С ускоряването на градския транспорт може да се махнат по една или две коли от линия, както се направи с линия 20 да кажем трамвайна, тоест чисти разходи да намаляваме и паралелно с това да увеличаваме приходите. Тези мерки отдавна са набелязани в редица стратегически документи, има пътна карта как да бъдат постигнати и хубавото е, че те биха стрували по мои скромни разчети между 3 и 5 милиона за въвеждане тази година. Тоест генерално меки мерки, един процент от разходите за градски транспорт за годината, но със съществени ползи за града и финансови и косвени.

Третата и четвърта категория мерки са всъщност индиректни мерки, които могат да подпомагат градския транспорт. В момента от синя и зелена зона, тук ще помоля за последните данни да ме коригирате, но мисля, че от около 30 – 35 милиона приходи, само около 6 – 7 милиона отиват в градския транспорт. Останалите са за себеиздръжка на зоната, тоест контролори, скоби, знаково стопанство и всички други разходи. Тоест трябва да повдигнем приходите от

синя и зелена зона, защото те не са коригирани чисто като цени може би от 10 години. Несправедливо е един порутен паркинг или тенекиен гараж в Надежда да кажем или Обеля да струва 80 лева на месец, докато в центъра годишният абонамент е 150 лева. Не казвам да се направи шоково, може да се вземе решение Общинският съвет с 50 лева всяка година в следващите 4 години автоматично да вдига цената. Може и трябва да се вземе решение и за почасовото паркиране, да се увеличи може би на 3 лева в синя зона, на 1.50 в зелена зона. Това е все пак въпрос на разчет, но това е една посока, която е набелязана в плана да речем за устойчива градска мобилност, която е изработен и приет преди тази икономическа и здравна и криза с енергията.

Четвъртото и най-голямо нещо, което за съжаление пропуснахме, но не е късно да се вземе решение, което да важи от 2023 г., факта, че данък МПС в София носи 110 милиона лева данъчни приходи. Това е огромно перо, но същевременно София и на най-ниско в скалата, която я дава държавата като възможни параметри. Тя е на по-ниски равнища от всички други областни градове, тоест най-богатият град, където стандартът на население е двойно, тройно по-висок от другите областни градове, има абсолютно най-нисък данък МПС. Дали не е време малко постепенно да се актуализира да се приведе в някакво по-нормално състояние, което да покрива по-голяма част от разходите за градския транспорт, защото е нормално от системата, която има чист разход за града, да се прехвърли в тази система, която сме я оценили, че щади околната среда и градското пространство и редица други параметри. Така че преди да искаме от държавата много пари 250 милиона бяха споменати, че не достигат, би било добре за всеки от тези четири групи проблеми да се намери решение в Столична община и това е изцяло във вашите правомощия и тук не искам да отварям темата да се спори дали да бъде синята зона 2.50 или 18 или 50 лева на час, а просто че има голямо пространство за маневра в тази посока. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин Зографски. Вие разширихте дискусията.

Реплика към Вас от господин Симеон Ставрев.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Мерси.

Здравей Андрей. Въпросите са ти много резонни. Започвам по ред.

От гледна точка на тарифната политика мисля че си напълно прав за нещата, които казваш. Тук голяма част от нас сме в работната група за нова тарифна политика, така че надявам се да излезем с някакво групово решение от тази работна група и да имаме по-смислена тарифна политика на базата и на новата тикет система, която имаме, така че тук се надявам от всички политически групи някак си да се обединим, да не се изпокараме и да предложим някакво работещо решение най-малкото за хората. Така че според мен решението по първата точка е да се обединим около адекватна тарифна политика, която всички да подкрепим и там, където сме съгласни във всичките ѝ направления, доколкото си спомням включително за студентите и за младите хора до 26 години, мисля, че постигнахме някакво единодушие, но може да не си спомням много добре.

Относно коридорите за автономното движение понеже спомена сумата пет-шест милиона лева, на мен не ми е много ясно, това звучи страхотно, по принцип основната ни задача е ако можем да направим така, че от точка А до точка Б да се стига по-бързо с градски транспорт, отколкото с кола. Тогава ще можем да качим хората в градския транспорт, съответно ще е много по-удобно за тях и ще искат да си купуват и ще имат нужда от картите за градски транспорт.

Тук ако може да разясниш тази калкулация за пет-шест милиона, които спомена, те фактически са за бус ленти, какви трасета, с какъв мащаб може да покрият, за да можем да преценим какъв обем от града може да се покрие с някакви ..... линии или нещо такова, защото на мен не ми е много ясно това ,което казваш, но звучи добре за тази сума.

По третата част от приходите от синята и зелената зона това което каза за издръжката мен силно ме притеснява, защото идеята първоначално беше синята и зелената зона парите да отиват в строеж на паркинги и на тротоари, а голяма част от приходите на .... от гледна точка на паркирането отиват за издръжка на самото дружество, то хем не може да дотира градския транспорт, хем не може да строи обществени паркинги. Това е всъщност заключението от цялото нещо.

По четвъртата точка за данъка за МПС честно казано не съм сигурен в момента какво ми е мнението, но много резонен въпрос. Мерси.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Дилчев, заповядайте за реплика към господин Зографски.

**ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ:** По-скоро да уточня нещата, които той повдигна.

На първо четене тези предложения и в комисията за тарифната политика, които правехме, макар отново да кажа да се подготвим, да се конкретизират, тези предложения биха довели до действително три, четири, пет милиона лева допълнителни приходи и то на база калкулации от 2020 г., когато знаете не беше много добре. Отделно зоната действително това, което направихме тази година в зоната залага допълнително пет милиона приходи през тази година. Тоест ако имаме такива малки добавки всяка година действително това би увеличило приходите към транспортната система, но от друга страна към днешна дата дупката е 260 милиона, така че има още върху какво да се разсъждава. И да добавя, че с Центъра за градска мобилност извън останалите неща всяка година има разход за около 16 милиона лева за изплащане на кредит, който отново ще повторя, до стотинка е отишъл отново и само за покриване на транспортната задача.

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

Господин Зографски?

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Да отговоря на въпросите, не че имам какво да репликирам. Да внеса пояснение какво имам предвид тези пет милиона лева, които могат да вляят за подобряване на скоростта и експлоатационните параметри. Тук са разчетени около 10 км поставяне на нови бус ленти по няколко около десетина булеварда, които са тоста евтини, въпросът е с камерите, които трябва да бъдат. Самото въвеждане на нова организация на движение е евтината част, по-скъпата част е закупуване на камери ,без които те на практика не работят. Вторият компонент е по най-новите цени, които бяха ни подадени от господин Джоргов, около милион и половина лева за поставяне на бетонови трамвайни ограничители по критични трасета, основно за тези, за които вече има проекти, това са Сакъзов, Мадрид, Възкресение, но и части от Ботев, които няма проект. Части от Ботев казвам, защото Ботев целият е за реконструкция и затова не ми се струва удачно да се инвестират пари по цялата му дължина въпреки

нуждата, но на критичните участъци пред кръстовищата като Петте къшета би било да отделим в рамките на 50 – 100 метра преди и след кръстовищата трамвайните линии, за да може да не се блокират от нарушители. И генерално около 500 хиляди лева за модерна система за приоритизация на трамвайния транспорт по няколко коридора. Тези разчети са направени на разчетите на системата за приоритизация на трасето по Борис III, там има две различни възможности, една холандска и една чешка фирма, все още всичко е на ниво разговори, но това са прогнозни стойности за тези три типа мерки – трамвайни ограничители, бус ленти с камери и системи за твърда приоритизация на трамваите. Това са петте милиона лева.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, господин Зографски, аз ще Ви помоля едно писмо и да изпратите по имейл, защото това е тема, която всъщност отваряме паралелно освен за транспортна задача финансирането и разговора за бюджета, който касае транспорта. Така че ще можем да продължим по тези Ваши виждания дискусията и по време на обсъждан тона бюджета, спомнете си по мое предложение, на нашата политическа група, се осигуриха и средства за 2021 г. за видеонаблюдение за камерите по бус лентите, увеличиха се и средствата за неотложни основни ремонти на релсов път и кабелна мрежа, така че когато имаме сложени тези предложения на масата можем да ги защитим, за да бъдат включени в бюджета на Столична община.

Колеги, мисля, че изчерпахме точката. На следващото заседание ще поканим операторите, за да продължим дискусията вече в детайли, дружество по дружество. Имате вече приблизително общата картина, така че ще може да подготвите и въпроси.

Предлагам да преминем към точка 2 от дневния ред.

**По т. 2 от дневния ред:** Информация за промени в маршрути и разписания на Столичния градски транспорт

Вносител: Карлос Контрера - Председател на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз предложих да я включим, за да не се бави по част от темите, които бяха повдигани и на заседание на Комисията по транспорт и в Работната група. За съжаление в последните седмици поради тази непривична отново обстановка със заболяли, с карантинирани много трудно и в Центъра за градска мобилност и тук в Столична община можеше да ускорим работата.

Два въпроса имаме, които да обсъдим. Един е под формата на предложение. На последното заседание на Работната група се набелязаха две теми, по които да се опитаме да направим промени, реформа.

Едното касае подобряване на транспортното обслужване на Северна индустриална зона по писмо на група граждани, работодатели, също и промени и възможността тази територия да бъде автобусно обслужена. Съответно на заседанието се повдигна въпроса за цялостна реформа, касаеща транспортното обслужване, автобусното обслужване в случая, на районите Банкя и Люлин.

Господин Кристиан Кръстев – заместник-кмета на Столична община заедно с неговия екип е разработил едно предложение, което ще ни бъде представено. Имахме среща предварително с кметовете на район Люлин и район Банкя, забавихме се, тъй като кмета на Люлин беше под карантина, тъй като беше болен.

Второто предложение е по инициатива ако си спомняте на жители от Драгалевци, което дойде в комисия и представи част от проблемите. Също има разработка от екипа на заместник-кмета по тази тема.

Третото, което е на етап да го наречем идеен проект, касае голямата тема за реорганизация на трамвайните модели във връзка с промени по трамвайна линия 7 и трамвайна линия 1.

По ред на постъпването, предлагам да започнем от подобряване на транспортното обслужване за район Банкя, район Люлин, Северна индустриална зона, екипът на заместник-кмета е тук господин Иван Николов – директор Дирекция „Транспорт” и господин Самарджиев – експерт към дирекцията.

Колеги, кой ще представи проекта? Заповядайте.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Господин председател, уважаеми общински съветници, уважаеми експерти темата за линия 81 и промяната в нейния маршрут вече беше зачекната поне на една работна група, както и в две от комисиите. Сега вече имаме конкретното предложение, разработено и готово да бъде въведено. Промяната касае промяна в маршрута на 81, с която едно удължаване, което се прави в Обеля, се прави една допълнителна връзка с бизнес център, тоест с голяма индустриална зона, която потенциално има огромен поток от пътуващи, хора, които биха ползвали този транспорт. Промяната, която също сме направили е, че 81 променя маршрута си в Люлин, както може да видите светло синята част, като реално в момента 91 ще прави директна връзка от Обеля, Люлин, пазара на Люлин, район Люлин до Иваняне, да и метростанцията. Другата промяна, която правим в линия 42, с която също променяме маршрута, правим доста по-скоростна линия, която минава през „Панчо Владигеров”, директно „Дертлиев” през новата връзка, която се направи към кръговото под автомагистрала „Струма” до кв. Михайлово, като реално тази връзка и промяна в маршрута ще изисква закриването на линия 48. Със закриването на линия 48 ние ще подсилим другите две линии, които са към Банкя, това са линия 47 и 49, като реално там интервала в делник, който в момента е бил 54 минути/55 минути, ще стане 35 минути, а в празник тъй като там в момента е било 108 минути ще стане 54 минути.

Запазваме и съществуващия синхрон между 47 и 49 в частта, която е площад „Бански път” към Сливница, като реално имаме ускорение, което сме направили по линия.

Общо взето това можем да кажем като промени, които са осъществени. Пак казвам, ние сме говорили няколко пъти, може да го видите и на картата. Очаквам въпроси. Тук е и колегата Самарджиев, който вече по-подробно може да каже с интервали, с коли и всичко, което е направено като разписание. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Само едно уточнение, понеже въпроса с тази индустриална зона, която е реално между Люлин и Обеля беше поставен от една не малка група граждани, ние направихме прогонване на маршрута с

кола, с автобус. Действително има вариант да обслужим изцяло тази територия. Става въпрос може би за няколко хиляди трудови пътувания дневно само към тази Северна индустриална зона, там са съсредоточени няколко големи предприятия. Това, което господин Николов забрави да каже е, че при въвеждането в експлоатация ще трябва да влезе в сила нова организация на движение, която предвижда част от улиците да станат еднопосочни, да се урегулира паркирането, за да може да преминава автобуса, трябва да се разкрият три спирки, за да можем да обслужваме територията, и доколкото знам от господин Кристиан Кръстев поставян е и въпроса пред НКЖИ за ремонт и по-добра организация на пропускането на автомобилния трафик през съществуващия прелез в края на селото Обеля. Идеята за 81 всъщност я даде господин Зографски преди два или около три месеца. Аз имах друго виждане за може би нова линия, но този вариант, който е представен от заместник кмета и екипа му, мисля че е по-удачния спрямо моята идея. Даваме възможност за връзка и с метростанция Обеля, и с метростанция Люлин, така че да се надяваме ако тази концепция бъде възприета, да увеличим пътничкопотока разбира се и във връзка цялостната реорганизация, която вече беше предложена на екипа на заместник кмета, не просто да удължим една линия, да реорганизираме наземния транспорт в тази част на столицата. Пак казвам, имахме предварителна среща и с районните кметове на Люлин и Банкя, които дадоха положителни становища. Разбира се, ако се обединим около тази идея да бъде разработена под формата на доклад ще въведем експериментално съответните промени, за да може ако има някакъв проблем по линиите, да го коригираме във времето, но мисля, че един такъв цялостен подход касаещ обслужването на два, че и на три района, е една от мерките да привлечем повече пътници в тези наземни линии.

Понеже заради презентацията не виждам, някой иска ли да вземе думата по това предложение? Ние разбира се, ще го гледаме втори път, ако го изпратим за доклад, така че дискусиата да не е приключила на сегашното заседание.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Ако има въпроси към самото разписание и на 81, така и на 42, също сме готови да отговорим в момента.



И нещо важно , което пропуснах, е това, че сме съобразили разписанието на 81 с минаващите влакове през прелеза в Обеля, тъй като получихме от БДЖ Пътнически превози всички разписания, които минават там. Единствено проблем имаше с товарните, тъй като те не са по график, но все пак сме направили разминаване, така че да няма забавяне на автобусните прелези.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Въпроси има ли колеги?

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Поздравления, това изглежда много добре от минимум две или три гледни точки. Първата е, че Банкя всъщност основният генератор ще стига по по-бърз и директен маршрут до метрото и до обществените обслужвания, които са генерално в район Люлин и че 81 линия е удължена всъщност до НПЗ Обеля.

Един детайл. Оранжевият участък не смятам, че е проблем, покрива се от друга линия. Но светло синият участък всъщност как го компенсираме като обслужване? 82, 81 и тролей 6 вървят в този участък в момента. Помислено ли е нещо за този единствен участък или не? Не че това е голям и основен проблем.

**САМАРДЖИЕВ:** Благодаря за въпроса. Тъй като ние сме гледали натоварването в точно в тази отсечка, не виждаме да има някаква голяма запълняемост на тези превозни средства, които ти изброи, но той като и господин Контрера каза, ако се въведе тази промяна ще бъде експериментална, ще наблюдава реално, реално като кажем ще се наблюдава и на терен и в системата, ако има проблем, ние имаме възможност с промяна на разписанието и въобще маршрута на 309 да компенсираме тази разлика.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Зографски!

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Убеден съм.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря и на господин Зографски.

Предлагам да на сочим преписката, разработката за изготвяне на доклад, който трябва да бъде разгледан от Общинския съвет, тъй като се касае за промяна в маршрути на наземни линии и такава е процедурата.

Ще помоля господин Николов възможно най-бързо докладът да бъде процедуран и ще бъде представен на вниманието на Комисията по транспорт и на Общинския съвет.

Колеги, преминаваме към втори въпрос, пак тема, която казах беше повдигната от граждани на едно от заседанията предишните на комисията. Това касае обслужването на кварталите Симеоново и Драгалевци. Знаете, че имаше изпратени писмени предложения от жител на район Драгалевски, с господин Симеон Ставрев също водихме дискусия по този въпрос той като член на комисията. Заместник-кмета Кръстев е представил вариант за обслужването на кварталите Симеонов, Драгалевци, частично се засяга обслужването и на жк „Младост” и Бистрица.

Заповядайте, господин Николов, да представите предложението, което заместник-кмета е направил.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Благодаря, господин Контрера. Само да покажем картите.

Предложението беше разглеждано както в комисията, така и в работната група, вече имаме готовност с разработено като разписание, като маршрути, както виждате добре илюстрирани на самите картини, на самите снимки. Имам от една страна предложението ни се доразви, тъй като при разговорите, които имахме, се засягаха само линии 98 и разделянето ѝ на две линии, които да правят синхрон, за да може да намалим интервала на движение в най-натоварената част от Драгалевци, по-скоро до квартал Симеоново. Тъй като все пак имаме промяна на разписанието в останалата част, която засяга Бистрица и Железница, ние допълнително отворихме мащаба на промяната, като в момента сме предложили допълнителна промяна с линия 314 и 113, които обслужват Бистрица, както и кв. Младост.

Първо да започнем с 98 и 68. Идеята е линия 98 да бъде разделена на две линии, които да бъдат 98 и 68. 68 ще бъде само делнична линия, той ще работи само в делничните дни, като тя ще стига до кв. Симеоново. В общия си участък те ще бъдат в абсолютен синхрон, като ще постигат интервал от 15-16 минути. Можем да се похвалим, че вече имаме разписанието на 64, което беше

предвидено да влезе заедно с тези линии, но ние го вкарахме малко предварително, в което с новото разписание на 64, и трите линии ще бъдат в абсолютен синхрон от метростанцията към Драгалевци.

Останалата част на предложението е с реорганизация на линия 113, която да се слее с линия 314 и да засилим линия 314, като линия 314 променим нейния маршрут, пак може да го видите вътре маршрута, с червено е маршрута, която се губи от линия 113, а със синьо е маршрута ,който се губи от линия 314, тъй като променяме нейния маршрут.

С обединяването с линия 113 постигаме движение на линия 314 на 18 минути за жителите на Бистрица от 27 минути което е било и постигаме много по-добро обслужване на тези бързо развиващи се райони, които са около Бизнес парка, София парк, ..... парк, които генерират изключително голям брой трудови пътувания.

Другото, което е направено, преразгледали сме още един път разписанията на линии 69 и 70 и сме направили допълнително ускоряване с 3 до 6 минути. Миналото лято направихме 2021 г. направихме ускорение по тези линии заедно със 123 от друг участък. Не само тези ускорения. Даже исках да кажа няколко думи за ускоренията и това, което се казва за по-бърз транспорт, искам да дам и две числа, които получихме малко по-рано. Реално с ускоренията и всички около 50 разписания, които бяха направени миналата година, разбира се и бус лентите и другите приоритизирани трасета, разликата в това, което е давано, взето като аванс от операторите, тоест е бил санкциониран оператора за авансово движение, през 2020 г. са били 278 хил. км, докато 2021 г. сме паднали на 57 хил. км. Това са две числа километра, тоест лева, което може да покаже колко голяма разлика и тези ускорения как са се отразили реално.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Това значи абсолютно по-добро обслужване.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Абсолютно, точно това искам да кажа, че е добро обслужването, като продължаваме да правим и ускорения. Както виждаме ,за втори път правим ускорение по 69 и 70.

Това е предложението. Пак казвам, че ние отворихме мащаба на предложението с промяна на линия 113 в Младост и 314. Готови сме да отговорим на въпроси, ако е необходимо.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, отдавна знаете, не е тайна, развивам тезата че 113 линия отдавна е загубила своите функции поради натоварването основно от метрото, тя изпълняваше някакви междуквартални функции, но с изключително слабо натоварване. За мен предложението е удачно в тази посока, да има вливане на 113 в 314 линия, защото това ще ни помогне всъщност да водим транспортна политика и да решаваме проблеми в съседни райони. Не мисля, че в случая този участък от Младост ще бъде оцетен по някакъв начин, защото така или иначе ползването на тази линия е слабо.

Господин Самарджиев иска допълнение. Заповядайте.

**САМАРДЖИЕВ:** Здравейте, уважаеми общински съветници и експерти. Да допълня господин Николов, че в участъка между Железница и Бистрица, където наблюдаваме по-голям брой пътувания извън пиковите часове, основно ученически пътувания, там достигаме едно разминаване на линии 69 и 98, така че да има приблизително около 15 – 18 минути, защото в момента имаме от по над 25 минути дупки в разписанията.

Второто нещо е, че с втория пакет на 314 и 113 вливането в този общ участък, който е най-натоварения от сърцевината на кв. Младост помагаме за синхрона с линия 213, така че в момент ада кажем имаме през един автобус 213 обслужване на 113, с предлаганите разписания ги обвързваме с линия 213, така че в пиковите часове да има на не повече от 6 минути автобус, извън пиковите на около 9 минути, като за събота и неделя стават 10 вместо досегашните 20 и в делник 13. Тоест почти два пъти по-малко интервали в самия квартал Младост.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Тоест не само запазваме довозващата възможност, но и значително я подобряваме.

Колеги, има ли въпроси във връзка с тази реорганизация?

Заповядайте, господин Ставрев.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Вие споменахте, че 68 и 98 за делнични линии, нали правилно разбрах?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Тоест този интервал между 15 и 18 минути ,който може да се постигне, той фактически е за делничните дни, реално погледнато, защото после си остава само 98 за празник.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Самарджиев, да отговорите на въпроса.

**САМАРДЖИЕВ:** Благодаря.

Уважаеми господин Ставрев, благодаря за въпроса. Тъй като има специфика в пътуванията в това направление в делнични дни основно натоварване между Симеоново и метростанция Витоша, докато в почивните дни имаме завишен брой пътувания туристически до съответно с. Железница, затова сме разработили разписание изцяло н 98, което да е в синхрон с 64,като подобряваме интервала с 8 минути, тоест сваляме от 28 на 20/21 в зависимост. Говорим за празник. Тук има характер на пътуванията близък с този на 63, където в празнични дни ще имаме по-редовно обслужване в този участък, отколкото в делнични дни, предвид спецификата и локалното търсене от страна на пътниците.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Само да допълня. Пътуванията към Бистрица и Железница в празничните дни е почти двоен на това, което е в делничните дни.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Тоест в уикенда придобива характер на така наречен излет, нали.

**ИВАН НИКОЛОВ:** И най-важното е, че в общия участък между кварталите Драгалевци, жк Водолей, до метростанцията ще има синхрон между двете линии, така че през деня ще бъдат на намален интервал от 10/11 минути. В момента има не малки часови зони, в които няма по 22 минути автобуси, така че там е почти двойно и отгоре по-добре обслужването.

Още едно допълнение, господин Ставрев беше поставил при сливането на линиите 93 и 66, беше изготвен този анализ, че през деня се реализират по-голям брой пътувания с 64, именно поради това избързахме да въведем това разписание, с което постигнахме интервал от 15 минути на линията целодневно, вместо на 22 минути, тоест почти 7 минути имаме подобрене на обслужването

в селото Драгалевци, което засяга и квартал Бояна и развиващата се жилищна зона около бул. България. Благодаря за вниманието.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Ставрев?

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Да, това звучи логично. Молбата ми е можем ли да го получим в някакъв електронен формат по имейлите, сега гледаме само карта.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Разбира се, ще изпратим резюме от презентацията тук, както и за предишното, което разглеждаме.(

Колеги, има ли въпроси по тази реорганизация?

Заповядайте.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Първо, да кажа че доста добре изглеждат нещата. Имам два въпроса.

Единият е, дали 64 и 68 и 98 в общия им участък са в синхрон и какъв е общият интервал?

Имам и втори въпрос. Тъй като Бистрица е обслужвана в момента с четири автобусни линии, вярно, не с особено голям интервал, но все пак Бистрица е едно село. Предполагам, че малко ще увеличим интервалите и ще намалим обслужването по 98 линия, но въпреки това чудя се дали спестеният пробег от 113 линия е добре да се даде на линия 314. Факт е, че има нужда от по-добро обслужване в зоната ..... парк, работил съм там, много добре знам колко търсена е връзката с метростанция „Бизнеспарк”. Въпросът е, че вече южно, тоест изкачвайки се в планината няма това голямо търсене и се притеснявам дали целият ресурс от 113 линия е добре да се даде на 314 или да се раздели на 213 и 76, така че Младост 4 да остане да е по-добре свързан с метрото основно и с другите части на Младост, тъй като в момента отнемаме тази червена част, макар и не много. Аз съм съгласен, че линия 113 е нефункционална, но въпросът е дали може нещо да се подобри за Младост 4 за сметка на взетия пробег от 113. И поставям въпроса, ако решим, това би било наистина голямо спестяване на ресурс, ако решим да съкратим линия 111 до някъде по-близо до Бизнес парка, дали това няма да се отрази върху част от обслужването на Младост без линия 113, защото тя беше въведена, господин Контрера каза загуби отдавна функцията

си, но тя беше въведена точно за да бъде довеждаща до метрото уж за сметка на 111, която трябваше да се съкрати. Накрая сега 111 остана както си беше в началото, а 113 я няма, тоест може би обратният ефект ще се постигне. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Зографски, едно уточнение. Вие много добре знаете тази моя теза и за 113 и за 111, въпросът е, че още при изграждането на втори метродиаметър има едни анализи, които са правени не знам вече преди колко години, които предписват именно ситуацията, в която сега се намираме, само че от тези анализ и препоръки почти нищо не се е случило и състоянието на линията 113 само доказва, че тя не е припозната в случая като основен способ за довозване до метрото. Що се касае до 111, аз си мисля, че с оглед и да подобрим обслужването и факта, че едни такива дълги линии не са от най-функционалните. Наистина можем да разсъждаваме в посока да я скъсим. Според мен обаче, което и от двете да се сучи, линия 111 няма в този си вариант, в който съществува в момента, да бъде припозната като довозваща, защото и данните показват, че хората използват други варианти за придвижване вътре в квартала или за довозване до метростанциите.

Господин Самарджиев иска думата по отношение на синхрона, за който стана дума и за натоварването на 314 линия. Заповядай.

**САМАРДЖИЕВ:** Благодаря и на господин Зографски за въпроса.

По първи въпрос, тъй като спецификата на линия 64 е, почивките на водачите е само от едната страна, тоест от Зоопарка, съответно ....не е подходящо изцяло да бъдат в тази зона, тъй като се претоварва обръщателното колело на Зоопарка, а сме намерили някакъв вариант за разминаване на линиите в посока метростанция Витоша, но в обратна посока от Зоопарка и съответно от метростанция Витоша в посока Драгалевци е постигнат такъв синхрон през целия ден, тъй като считаме, че хората основно имат необходимост ако слязат от метрото и искат да се приберат в кварталите, да имат на много малък интервал. Ако не се лъжа мисля, че от порядъка на 7 – 9 минути ще бъде в този общ участък на 64 и 98 и 99.

Що се касае за втория въпрос за 314 линия, сега спецификата на тази линия е че е направена основно с добри интервали в пиковите часове, тъй като първоначалната идея е била да обслужва бизнес зоната, която се изгражда около ..... и там жк София парк, вследствие удължена до с. Бистрица, там има доста сериозен ученически поток и дефакто с тази реформа, която предлагаме за линия 314 основно се подсилва този извън пиков район, тъй като ако си спомняте имаше една линия до с. Бистрица, която свързваше Бистрица със София, след това беше лята в 89 и съответно в момент а314 се явява по-бързия достъп до метростанцията Бизнес парк и затова хората в Бистрица са я припознали и смятаме, че предвид това, че доста възрастни хора от с. Бистрица използват през деня автобуса и доста голям брой ученици, а 9 минути по-малкия интервал на линията е изключително удачен за по-доброто качество на услугата.

Що се касае до въпроса Ви за квартал Младост, стария маршрут на 113, той е еднопосочен и дефакто осигурява връзка с метростанция Александър Малинов на жителите от съседната зона, които всъщност използват линия 213 в обратна посока, тъй като тя е в по-голяма близост до метростанция Бизнес парк, съответно същата идентична ситуация имаме и със синия участък, където линия 314 се движи и завива надясно в посока също метростанция Александър Малинов, а пътниците търсят метростанция Александър Тодоров Балан, която е в непосредствена близост както се вижда на картата на маршрута на 413. И тук да споменем, че за линия 413 внедрихме нови разписания, които особено събота и неделя са подобрени до 8 минути интервал от 27-28 на 20 минути, постигнат е синхрон между 305 и 213 в общия им участък, които са основните търсени дестинации от пътуванията и смятаме, че действително ще се вляят част от километрите на 113, но все пак в тази разработка сме я разглеждали мащабно като транспортна задача с оглед на това, че за линия 42 са необходими над 200 километра за удължение до Ивайлово и цялостната ѝ организация, така че горе долу има някаква завишение, което не можем точно да кажем с точност, ЦГМ ще дадат тази информация, но в един пакет имаме завишение на пробега от над 300 км, а в другия пакет имаме някаква икономия от 113 линия, но смятаме, че интервалите са подходящи и се справят с натоварването, което сме проследили



и на терен и чрез системата на камерите в превозните средства на градския транспорт. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Николов.

**ИВАН НИКОЛОВ:** За Младост, да, тъй като сме разглеждали самото натоварване, критичността му, когато сме предложили промяната и на маршрута на самата 314, не само закриването на 113, зачекна се и линия 111 и нейното скъсяване. Като цяло ние имаме конкретно предложение, което в момента разработване, което ще изисква обаче инфраструктурна намеса. Мисля, че съвсем скоро ще можем да го предложим, тъй като виждаме, че има проблем изцяло в частта на Младост, най-големите закъснения, които реално трупат са точно там в някои от отсечките.

Бих допълнил колегата Контрера че е важно да се каже, че имаме нови разписания за 305, за 413 и за 213, като реално ги синхронизираме 213 и 305, 413 и 305 изцяло, този път реален синхрон, който може да се наблюдава, да се види и да се проследи. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Зографски, за становище заповядайте.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** По-скоро едно предложение, което ако се разработва един доклад за 314 линия би могло да се направи, тук идеята е следната, линия 413 около Технополис да преминава Околовръстния път през вече доизградения пътен възел, така или иначе там локалните платна около Хюндай, НР, Постбанк и т.н. са вече готови и еднопосочно да прави врътка до Технополис, Младост, до сегашното колело. Няма никаква пречка инфраструктура това да се случва, а ще даде допълнително добро обслужване на бизнес зоната, която се намира от другата страна на Околовръстния път и не се обслужва даже добре с линия 314, защото е малко по-далеч. Така че моля помислете и ако сте съгласни го добавете в този доклад.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Зографски, тъй като това го възприемам като разширение на задачата, която сме поставили, аз ще Ви помоля да го изпратите като имейл. Всъщност ако няма възражения по тази разработка, да я насочим за доклад. В становището от комисията да включим и Вашето

предложение да се разработи допълнително като идея удължаването през локалите, както го казахте, за да може паралелно с довършването на тази разработка да започне и новата. Идеята ми е да не бавим процеса. Тук колеги ще ви обърна внимание, че заради обстановката не сме взели становището на кметовете на районите Панчарево, Витоша и Младост, така че аз ви предлагам да ги поканим, когато разглеждаме доклада, предварително ще им го изпратим, да дадат становище и да дойдат на комисия, за да не ги пропускаме.

Господин Зографски, съгласен ли сте с моето предложение?

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Няма проблем, ще изпратя разписано предложението и на господин Николов и до Вас.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да, за да можем да го включим към становището, да го възложим за разработка.

Колеги, има ли становища по тази преписка или да я насочим и нея за подготовка на доклад с двете бележки, които направихме в диалога с господин Зографски. Не виждам.

Господин Зарков, заповядайте.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Предложенията, които се правят, са добре осмислени и самата дискусия го показва до голяма степен и ще свършим добра работа с това и на предварителните обсъждания и сега.

В последната карта, предполагам и първата, да направя едно уточнение, бе дадено автобус 42 да влиза отново до Автостанция Банкя, предполагам, че това както говорихме, не отговаря на това, което коментираха с районния кмет.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Тук е така нареченият идеен проект, той е във връзка с тази голяма дискусия, която се разрази и в работната група, касаеща реорганизацията на трамвайното обслужване. Основно се тръгва от трамвай 7 и трамвай 1. Имаме вариант, който е предложен от екипа на господин Кръстев, донякъде и аз дадох някои предложения. Това разбира се една сурова първоначална идея, но и господин Николов и господин Самарджиев изготвиха в

графичен вид предложението, за да можем все пак да имаме основа върху която да продължим дискусията. Колеги, кой ще представи?

**ИВАН НИКОЛОВ:** Аз ще започна, а ако има открити въпроси Самарджиев ще се намеси, тъй като ние нямаме все още разработени изцяло разписанията към предложението.

Най-общо предложението, както вече и в работната група започна разговора, е разделянето на трамвайна линия 7, която да се раздели, като промяната в маршрута е от пл. Македония, трамвай 7 да продължи съществуващото си движение до Хан Кубрат, а пуснем нова линия 9, която да прави връзка с надлез Надежда през Алабин и Мария Луиза. Идеята е в общия участък намалим още интервала на движение за двете линии, като добавим допълнително коли. Тоест там ще се намали още интервала на движение, а в двата ръкава интервала все още не сме готови да кажем колко ще бъде, но ще бъде от порядъка между 8 и 10 минути.

Следващата промяна, която ние предлагаме, е с кв. Иван Вазов и обслужващите линии трамвай 6 и трамвай 1. Трамвай 1, тъй като прави изцяло почти дублаж на трамвай 7, предлагаме една несъществуваща нова връзка, която да създадем, това е с трамвай 2, която да минава по пътя на единицата, като на Алабин тя прави връзка с Мария Луиза, оттам прави връзка с Орландовци и колелото на Орландовци. Така че създаваме една нова връзка за сметка на трамвай 1, който предлагаме да се закрие. Същото правим и подобрене на трамвай 6, като правим ново разписание, като през деня в делник намаляваме интервала с около 5 минути, тоест от 20 го правим на 14 – 15 минути с ... целодневни коли.

Още към предложението, което реално го няма на картата но сме го предложили е да направим и нов синхрон, синхрон между трамвай 12 и трамвай 18, както и между трамвай 12 и трамвай 11 в общите им участъци.

Готови сме да отговаряме на въпроси, тъй като знам, че тук ще имаме дискусия.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Чисто идейно виждане. Отсега казвам, ние ще го продължим като дискусия в следващи заседания, но нека да си набележим тази тема.

Колеги, тъй като не виждам чата, ще ви помоля гласово да искате думата. Заповядайте.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Благодаря Ви.

Така на прима виста това не изглежда зле, въпросът е колко пари ще струва, защото с много пари може всичко да се направи, а тук виждам, че ще има сериозно увеличаване на общата транспортна задача. В контекст а на първата точка, която разгледахме, не мисля, че това ще е реалистично. Всъщност със 7 и 9, първо 9 линия е ясно с какво е свързана в София и няма нищо общо, това номериране трябва да се внимава, линия 2 се знае ясно с какви дестинации е свързана, така че това го игнорираме за момента. Въпросът е между вашата линия 7 и 9 нищо не се постига, освен новата връзка в Мария Лузи и Ботев, защото това удължение между Централна гара и Надлез Надежда, който по моето скромно мнение е абсолютно излишно, защото дублира метрото, участък със затихващи функции бих казал, от едната страна ограничен от жп възела, от друга страна огромната инфраструктура около Надлез Надежда, депата, те не генерират пътничкопоток. Затова идеята ни беше това, което го представихме миналия път на работната група, тази допълнителна линия да се съкрати максимално до Централна гара, до Струга, за да може целия остатъчен пробег между гарата и Хан Кубрат да събере и да разпредели на тези 7 и 9 линия, за да може да има увеличение на капацитет по България. Защото в момента транспортните средства са прекалено пълно, това е извод от консорциума, който управлява тикет системата.

Що се отнася до тази втора линия, не виждам смисъл четвърта линия да върви до Орландовци. Това е отново според мен излишен пробег, най-малкото защото колелото на Орландовци няма капацитет за нормално обслужване на цяла нормална допълнителна линия и много се боя, че тази нова линия ще бъде за сметка на орязани коли на работещи линии като 4 и 18. Тези линии не би трябвало да се съкращават с големи интервали, но набутването на линия 4 към

Орландовци не ми се струва целесъобразно, особено защото тя в голяма част се дублира чак до ул. Алабин, до Съдебната палата и с 18 и с 4 по нормалния й маршрут, който сега е променен заради ремонта на Борис. Така че аз предлагам да се направи максимално икономичен и логичен вариант на предложението, защото това според мен има прекалено много средства ще отидат за това, без да има някакво огромно подобрене. Просто отново дублира, дублира, дублира. Благодаря.

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

Заповядайте, господин Бонев.

**БОРИС БОНЕВ:** Няколко неща Аз ще започна от това, което господин Зографски спомена. Давам си сметка, че може би има хора, които твърде наскоро са дошли в София, само че в съзнанието на софиянци линии като 2 и линия 9 имат съвсем други дестинации и смятам, че ще бъде контрапродуктивно от маркетингова и ПР гледна точка нови линии да се кръщават по този начин и да отиват на съвсем различни места от маршрутите, с които хората са свикнали десетилетия наред да се возят, преди тези линии да бъдат премахнати. Практиката в европейските градове е тогава, когато има основна линия и към нея добавяме нова линия с цел да я подпомогнем, да има нещо общо – дали ще е 7, 72, 772 или 717 и т.н. и после 27, 37, това е въпрос на дискусии, но практиката е именно по този начин. Разбирам че, тук ...

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Бонев, прекъсват, не Ви чуваме.

**БОРИС БОНЕВ:** Да, прекъсна.

Практиката е тогава, когато има основна линия, към която добавяме нова линия, имаща за цел да я подпомогне, да няма съществени разминавания в номерацията. Тоест имаме 7, 17, 27, 37, а не 7, 9, 5, 8 и т.н. Трябва да се спазва някаква мисъл при номерирането на линиите, така че хората да имат представа когато видят линията, че да, това не е линия 7, но това е линия, която се доближава до линия 7 като маршрут. Затова моето лично предложение е да се помисли за друга номерация, дали ще бъде 17, дали ще бъде 71, въпросът е, че трябва да е ясно, че става въпрос за допълваща линия на 7.

Също така обръщам внимание, че с това удължаване на въпросната допълваща линия до Надлез Надежда вместо да върти по Струга, увеличаваме с километри 300 пробег на курс, което смятам, че е твърде много, напълно излишно, защото там е ясно, че пътници няма да има. Предвид изключително усложнената финансова обстановка на Столична община и на ЦГМ и на транспортните дружества, би следвало когато се правят подобен тип реорганизации, те да бъдат направени по начин, по който максимален ефект за минимални разходи. Тоест припомням, че по време на дискусиите в работната група се спомена, че на улица Струга трудно би могло да се направи и възможност за почивка, това не е вярно. Улица Струга на практика нямаме почти никакъв трафик, там коловозът е плътно до тротоара, тоест има как да бъде, включително обозначено с маркировка, къде точно да спират трамваите, за да правят почивка. Тоест не смятам, че да разкарваме трамваите по километри 300 допълнително, само за да не направим място за почивка на Струга, е достатъчно силен аргумент да се допусне подобно излишно удължаване на тази допълваща линия защото давате си сметка, че единственото, което печелим по този начин е да, връзката с Мария Луиза, но след това на практика една спирка дали от Надлез Надежда до Хан Кубрат, тоест всички възможни искания за спестяване на пробег, тоест цели за спестяване на пробег се губят.

Така че моето предложение е да се преномерираща линията, да не е 9 със сигурност, другата също да не е 2 със сигурност, а други номера. Предлагам също да се върти на Струга, където да се обособи място за почивка, а не да се ходи до Надлез Надежда. Също така много се надявам, че всички тези организации не са за сметка на разреждане на линия 18, която в момента е една от много малкото, които са редовни, с ниско подови, климатизирани трамваи и вършат изключително удобна работа, осъществявайки транспорт по една от най-натоварените релации граф Игнатиев.

Завършвам с нещо последно, моля да се обърне внимание на Дирекция „Транспорт“, че бяха направени синхрони на разписаният по граф Игнатиев в уикенд, които с всичките ремонти бяха изоставени и в момента отново всички трамваи и делник и уикенд идват заедно, така че моля да обърнете внимание и

да се възложи отново изработването на синхрон на разписанията по Графа, така че и в делник, и през уикенд трамваите да идват на равни интервали, а не както е в момента на куп. Благодаря.

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

Господин Николов, първо Вие, господин Самарджиев на въпросите.

**ИВАН НИКОЛОВ:** По темите и по въпросите, тоест за номерацията както е предложена, дискуссионна казахме, че това е суров вариант на предложението, така че това мисля, че може да бъде доуточнено, като за номерацията смятам, че е редно в работната група или тук в комисията, вие като общински съветници да дадете предложението как да ги номерираме, няма значение дали ще е 2, 9, 8 или 15, нека да се дадат предложения, просто ще бъдат сложени към самото разписание или в самия доклад, ако бъде приета тази реорганизация.

Относно другите въпроси с движението на 9 така предложено до Струга, вече господин Самарджиев ще отговори. Ние сме имали срещи с господин Ганчев относно възможността по Струга да се правят почивките. Той изразява готовност че може да минават, тъй като по ТМ 9 се очаква, ако разделим линията на равен брой коли, това означава поне 10 коли да се движат по тази линия, не знаем дали там ще може да се осъществява тази почивка. Аз предлагам също на място да се отиде, да се прегледа възможността, тъй като казвам, че улица Струга не е толкова широка като габарит, там минават също и автобус междуградски, за които правихме и паркинг, който се използва и не е ясно дали ще може тези автобуси да достигнат до този паркинг като там спре и превозно средство, тоест ако спре и трамвайна мотриса.

Относно другите синхрони, които казвате че не са в момента с правените ремонтни разписания, да, ще обърнем внимание, ще ги разгледаме с Центъра за градска мобилност, за да може да се подготвим.

По другите въпроси господин Самарджиев.

**САМАРДЖИЕВ:** Благодаря, господин Бонев и господин Зографски за въпросите. Относно крайната станция на трамвайна линия 9, това беше изговорено на среща с господин Ганчев, където се изрази становище, че там е

подходящо място за крайна станция и от гледна точка на диспечирание, тъй като преминавайки през различни ръкави линиите могат в форсмажорни обстоятелства да направят определени закъснения или аварийни ситуации и от гледна точка на диспечирание е по-удачния вариант. Разбира се, ще го преразгледаме, след като се поставя въпроса.

Относно трамвайна линия 2, която предлагаме за Иван Вазов, всъщност идеята е, разбира се може да бъде променен номера според мен, тук въпросът е, че тази линия осигурява ниско подов превоз до жк Иван Вазов, който в момента Столичен електротранспорт не може да осигури за трамвайна линия 6.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Но повод за много жалби.

**САМАРДЖИЕВ:** Да, повод е за доста жалби и това ни алармираха колегите от контактния център и съответно тази линия няма да бъде с такъв интервал, който да увеличи бюджета, ще бъде в рамките на леко завишение на пробега на трамваи що се касае за удължения маршрут, като ще постареем да направим в разписанието разминаване с трамвайна линия 6.

Що се касае за пробега, което се постави като въпрос, да, действително има увеличение на пробега, не можем с точност да кажем колко ще бъде, тъй като доискусуряваме синхрона с колегите от ЦГМ, предполагам ще бъде в рамките на около 350 – 400 км.

По въпроса, който засегна господин Бонев, благодарим за това нещо, може би действително при ремонтното разписание е изпуснат синхрон и ще го отстраним в някакъв по-кратък порядък на време.

Що се касае за нашето предложение за 12 и 18, в работната група господин Зографски съвсем разумно постави въпроса за синхрон и в делнични дни, тъй като празничния синхрон по ваше предложение доста удачен и добре приет от гражданите. По този начин действително има с до две минутки някъде се получава намаление на трамвай 18 като интервал, но пък имаме намаление на интервала на трамвайна линия 12 и в общия участък ще преминават мотриси на 5 минути фактически, най-натовареният участък, който е от Львов мост до Граф Игнатиев. В момента поради характер на двете линии и заложените разписания педи да се изготви това предложение, те са на различни интервали и синхрона на



практика не може да бъде постигнат и се получават ситуации, в които дори и при неремонтните разписания е трудно колите да не се засичат, тъй като ако едната кола се движи на 7, а другата на 11 минути, на всяка трета обиколка се събират заедно, което дефакто не подобрява обслужването. Тук добрия пример според мен е с тролейбусни линии 1 и 3, където най-натоварен участък имаме и ..... от гражданите. За моя радост при наблюдение на терен тролейбусна линия 3 в пандемичната ситуация забелязвам сериозен ръст на трудови пътувания около 17 до 18 часа, дори и правостоящи пътници от хотел Плиска по тази нова линия, която тепърва ще се развива ще се припознава от хората като алтернатива като алтернатива на личния автомобил. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Аз имам финално заключение, по-скоро. Аз виждам два участъка, по които се пускат линии, нови, които в момента са добре обслужени. Единият е Козлодуй – Орландовци, вторият е гарата – надлез Надежда. Според мен няма нужда от нови линии там, ще спестим пробег, защото вие казахте, че 400 км на ден, това съотнесено към годишна база е милион и триста хиляди по новата пробег/цена, която ще плащаме на електротранспорта. Така че не е за пренебрегване всяка оптимизация. Нека не забравяме, че освен връзката Мария Луиза – Ботев, в което е безспорно добра, тук първоначалната идея, мотива за започване на тази промяна беше от България по НДК и Македония да има по-малки интервали и повече капацитет за обслужване. И се боя, че увеличавайки пробега в участъци, които нямат такова натоварване и нужда, ще пострада точно България и няма да постигнем основната ни цел. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Бонев.

**БРОИС БОНЕВ:** Аз няма какво повече да коментирам на този етап, тъй като все още тук няма и подробно разработени разписания.

Аз мисля, че в работната група трябва да се дообсъдят възможностите за реорганизация на трамвайния транспорт, защото от такива очевидно има. Моя призив е от гледна точка на финансовата част, удобство на пътниците и смисъл

от реорганизацията, да се преосмисли крайната спирка на допълващата линия на 7 да не е надлез Надежда, а Струга. Сега разгледах на Гугъл, ще отида и на място, има достатъчно възможности за влизане в паркинга на автобусите и за излизане и за създаване на място за почивка на трамваите. Въпросът е да има желание, така че това е моя призив. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Всички тези бележки ги взимаме под внимание и в работна група ще продължим доработката. Просто разглеждаме точката сега, за да можем да набележим ето точно такива конкретни бележки и да напреднем в работата.

Господин Самарджиев, за едно уточнение.

**БОРИС САМАРДЖИЕВ:** Извинявам се, че пропуснахме в изложението си да кажем, че с тази организация предлагаме и 3-минутно ускорение в посока и за линия 12, и за линия 18 в участъци, където това е възможно, така че ще подобрим време пътуването, което се коментираше предния път в работната група. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Добре, това също ще го добавим.

Господин Николов и господин Самарджиев, ще гледаме в работната група, разбира се и коментари по бележките на господата Боневи Зографски. Имам ангажимента да поканим и Столичен електротранспорт и Центъра за градска мобилност, защото тази тема касае една мащабна реорганизация и ще ни е необходимо повече време и повече оглеждане не само на големите въпроси, но на детайлите.

Колеги, точката ще бъде доработена в работна група.

Изчерпахме дневния ред. В понеделник очаквах, че ще дойдат преписки във връзка с настоящата сесия, но такива няма, така че няма да имаме редовно заседание.

Ако няма други въпроси извън дневния ред, предлагам да закрием заседанието. Довиждане и лек ден.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 12.30 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**

---