



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 73

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 21 февруари 2022 г.

Днес, 21.02.2022 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 10:30 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че от 13 членове на комисията присъстват 10 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, 10 общински съветници присъстват.

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

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

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: Бих искал след точка „Разни” да направя изказване.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добре.

Има ли против дневния ред? Не виждам.

Има ли въздържали се? Няма.

Приема се единодушно.

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

Преминаваме към т. 1, на която съм съвносител и моля господин Зарков да води дискусиата.

По т. 1 от дневния ред: Доклад № СОА22-ТД26-748/3/17-02.22 г. относно даване на съгласие „Център за градска мобилност“ ЕАД да сключи анекс към Договор за банков кредит № 1029/28.07.20г.

Вносител: Николай Стойнев, Стефан Марков и Карлос Контрера – общински съветници.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Касае се за одобряване от страна на нас като принципал на Споразумение между Центъра за градска мобилност и Българската банка за развитие относно договор за банков кредит с който три от вноските да бъдат разпределени към главницата за следващи периоди, тоест от края на март нататък. Тук е и господин Дилчев, така че ако имате някакви конкретни въпроси по детайлите на преговорите с ББР, той може да отговори. Общо взето е това.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Колеги, имате ли мнения, становища и въпроси към вносителите? Явно няма. Затова преминаваме към режим на гласуване.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Добър ден, колеги, тук съм.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Добър ден, господин Паргов. Кворумът става 11 присъстващи.

Господин Паргов, гласуваме в момента точка 1.

БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ: Добър ден колеги, и аз съм на линия.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Чудесно, вече се 12 присъстващи в заседанието.

За информация и за двамата колеги, гласуваме точка 1 по дневния ред за съгласието ЦГМ да сключи Анекс към Договор за банков кредит, така че вече минаваме в режим на гласуване.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Извинявам се господин Зарков, че се намесвам, все пак по точка 2 имаме информация от ЦГМ по отношение на транспортни оператори актуалното състояние. Не е ли по-добре да изслушаме това нещо, за да можем информирано да гласуваме по този анекс, все пак от гледна точка на определени съображения?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Ние ЦГМ го изслушахме на миналото заседание.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Да кажа, че в момента ще изслушаме само транспортните оператори, на предходното заседание на комисията изслушахме ЦГМ. А в точка 1 става въпрос за кредита, който се облекчава плащането за три месеца – януари, февруари и март. Иначе казано, най-вероятно няма такова сериозно отношение към каквато и ситуация да бъде представена от операторите за финансовото състояние. Ако правите такова процедурно предложение, ще съм длъжен да го подложа на гласуване, но смятам, че не би следвало да е така и да продължим с гласуването.

Господин Паргов, правите ли процедурно предложение?

КАЛОЯН ПАРГОВ: Не, защото анексът е предназначен за разплащането на неразплатени задължения към транспортните оператори, това имам предвид, затова го направих.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Разбрах Ви.

Не правите такова предложение, така че сме в режим на гласуване по точка 1.

Има ли „Против“? Няма.

Има ли „Въздържали се“?

КАЛОЯН ПАРГОВ: Въздържам се.

МИХАИЛ СТАВРЕВ: Въздържал се.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: С 2 гласа „Въздържал се” и 10 гласа „За”

точка 1 се приема.

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

Поименно гласуване:

Комисията гласува, както следва:

| | |
|------------------------|----|
| Общо гласували: | 10 |
| в т.ч.: | |
| За | 8 |
| Против | - |
| Въздържали се | 2 |

По т. 2 от дневния ред: Информация от „Центъра за градска мобилност” и транспортните оператор относно актуално състояние на обществения градски транспорт

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Точка 2 и продължение от миналото заседание, свързано с предложението на господин Зарков да изслушаме ЦГМ и транспортните оператори относно актуалното състояние в обществения транспорт, в контекста и на предстоящи обсъждания във връзка с бюджет и икономическа рамка.

Господин Зарков, искате ли първо да очертаете или направо да преминем към транспортните оператори? Заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря. Именно това изслушване смятам, че е действително необходимо дотолкова, доколкото ние като членове на Транспортната комисия обективно трябва да сме запознати със ситуацията, която се развива в последните месеци и години, защото всички сме наясно, не е мое лично мнение, че ситуацията в сектора, за който отговаряме, става изключително критично по съвсем обективни причини и няма нищо по-естествено от това да прецизираме в какъв обем и какви евентуално мерки можем да предприемем от наша страна и ако има такива предложения и решения, те да се базират на една коректна информация, предоставена от ЦГМ и съответно от трите големи дружества оператори на Столична община. Това е идеята и смисъла да изслушаме това, което ще ни представят големите транспортни оператора.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

АЛЪОША ДАКОВ: Господин председател, извинявам се, на линия съм.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Здравейте, господин Даков, вече сме в пълен състав от 13 души.

На миналото заседание имахме възможност да чуем господин Братоев по отношение на „Метрополитен“, затова ви предлагам да дадем възможност той да доразвие данните, които да ни предостави, що касаят и натрупаните задължения по пера и прогнозите за 2022 г., както и някои специфики от дейността на „Метрополитен“ във връзка с очевидното недофинансиране в момента на системата.

Господин Братоев, имате ли готовност? Заповядайте.

СТОЯН БРАТОЕВ: Първо, по отношение на текущи разходи към днешна дата и това, което имаме за месеца от Нова година досега каквото имаме да плащаме, без заплатите за февруари месец, защото те ...

БОРИС БОНЕВ: Извинявам се, че Ви прекъсвам, господин Братоев, може ли малко по-високо да говорите или по-близо до микрофона, защото много слабо се чувате.

СТОЯН БРАТОЕВ: Сега по-добре ли с чува.

По отношение на текущите разходи от януари досега като се изключат заплатите за месец февруари, защото те се плащат следващия месец, но вече тока за февруари, ние сме към ЧЕЗ, те на две фактури плащат тока, може би за тях е по-лесно да плащат операторите техните контрагенти по-лесно като им го разделят, не знам, но имаме от 1 януари досега задълженията към днешна дата са 4 414 хиляди лева, от които 2 468 хил. лева са за електроенергия, това е с ДДС, което говорим, резервни части и консумативи 450 хиляди лева, ремонт и поддръжка 139 хил. лева, за вода има 8900 лева и СДВР 1 345 хил. лева, или общо 4 414 хил. лева, които са натрупан задължения, те са текущи, разбира се за януари, за февруари, но това е натрупаното за тока.

Миналата година просрочени задължения успяхме да изчистим останалите задължения, ток, разходи други, резервни части имахме натрупани, остана само 6 495 хиляди за полиция от септември месец насам, тоест септември, октомври, ноември, декември месец 6 495 хиляди, това е милион и триста, милион и четиристотин на месец в зависимост от това дали е 30 дни или 31 дни, те калкулират техните заплати месечните. Така че общо се формира 10 909 хиляди към днешна дата задължения.

От друга страна ние имаме несполучени средства от ЦГМ за регламент, знаете че по договора Регламент 1370 доста голяма сума натрупана, но това е вече друг въпрос. Въпросът е, че към днешна дата дължим тези пари.

Аз миналия път споменах как е нараснал разхода за енергия. Ако януари месец миналата година сме плащали 97 лева на мегават, май месец вече сме плащали 106 и оттам тръгва нагоре, юни 157, юли 192, август 229, септември 257, октомври 395, ноември 443 и декември 476 лева на мегават час, сега се

очертава около 470 за януари месец. Тоест основната причина за натрупване на задължения е именно нарастването на разходите за електроенергия, за този период са се увеличили с около 8 милиона лева, тоест покриват почти изцяло това задължение, което има натрупано към днешна дата с малки изключения.

Това е по отношение на задълженията.

По отношение на разходите за тази година в икономическата рамка, която сме дали като разчет и предполагам, че сте я виждали, общо 129 милиона са очакваните приходи, толкова са разходите, но от тях около 9 милиона имаме разходи за амортизации, срещу които има закриване и финансиране или 120 665 са общогодишните предвиждани разходи за експлоатацията на метрото, което прави около 10 милиона месечно. Това е общо взето. Миналата година за цялата година разходите са били около осем и половина милиона месечно. Ако има въпроси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: По отношение на собствените приходи от билетите?

СТОЯН БРАТОВ: Собствените приходи от билетите, ако вземем за сравнение, аз дори направих една такава табличка, пак по искане на комисията, като започнете от 2017, 2018, 2019, 2020 и т.н., като започнем от 38 както сме били 2017 г., 2018 – 34, и от 2020 г. насам са 25, 21, миналата година се очертават 23 милиона, а тази година сме разчели 25 милиона собствени приходи просто защото пътниците в момента в метрото, а и в целия градски транспорт, просто при нас можем да ги броим до последния пътник, са се сринали спрямо предпандемичната обстановка с 45 % по-малко. В момента трябваше да са около 400 хиляди, а имаме 208 хиляди пътника в метрото. Предполагам, че такава е цифрата и за целия градски транспорт, защото ние сме като скачени съдове.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Един въпрос, с колко е намалял пътничкопотока?

СТОЯН БРАТОВ: С 45 % спрямо предкризисния период. Приходите обаче са намалели с около 36 – 38 % спрямо 2017 - 2019 г. малко по-малко от 40 %. Тоест намалението на приходите е по-малко от намалението на пътниците.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: По-вероятно се дължи на миграцията към по-дългосрочни ...

Благодаря Ви, професор Братоев.

Колеги, аз предлагам да изслушаме и другите изпълнителни директори на „Автотранспорт” и на „Електротранспорт” и тогава да тръгне дискусиата.

Господин Монов, заповядайте. Подобно на изложението на проф. Братоев приблизително в същата рамка да дадете основните параметри на текущи задължения, просрочени, прогнозата за 2022 г. към разходи, и разбира се вашите приходи от превозни документи от водачите.

СЛАВ МОНОВ: Уважаеми господин председател, уважаема комисия, здравейте. Нашата справка за просрочени задължения по доставчици към 31 януари 2022 г., в нея има последната справка, показва, че имаме 21 милиона задължения, от които 17 млн. са просрочени, 4 млн. все още не са в падеж. Най-голямо перо са природния газ около три милиона лева, резервните части към три и половина, за лизинговите договори два милиона и половина, застраховки един милион, което е натрупано вследствие на завишените енергоносители, чиито цени бяха многократно завишени през 2021 г. За 2022 г. за справката за икономическата рамка е направена по зададени 34 милиона километра, разходите, които сме изчислили, ще бъдат 167 милиона лева. По основни пера, които са – за газ сме похарчили 12 милиона и половина, по необходима прогноза, ако цените продължават да растат, както виждате по независещи от нас причини, „Северен поток 2” и войната в Украйна, завишават този продукт, ще ни бъдат необходими със 17 милиона повече, тоест с 30 милиона. Дизел сме похарчили 12 милиона, по наши изчисления с три милиона ще бъде необходимо повече, той расте в сравнително по-малка степен, но както забелязах последния месец вече на бензиностанциите дизелът започва да гони три лева. Електроенергия при нас не е много голям дялът на електроенергията, за 2021 г. милион и седем, по прогнози, както се завишава всеки ден тази електроенергия, с около два милиона отгоре, приблизително четири милиона ще ни трябва. Резервни части сме похарчили три милиона и половина за 2021 г., предполагаме, че ще бъде около седем милиона за 2022 г., тъй като нашите резервни части повечето са метални, а металите както знаем вече цената им се повиши многократно. Работна заплата 65 милиона за 2021 г., 75 милиона за 2022 г., приблизително 10 милиона повече

или необходимите средства, които ние сме записали в икономическата рамка са 167 милиона лева за 2022 г. Ако имате някакви въпроси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Монов, да ни дадете информация за превозните средства, които в момента по една или друга причини, причината е ясна, по гаражи, които не са обслужени и не могат да излязат на линия, тоест временно са спрени и не обслужват курсовете?

СЛАВ МОНОВ: Средно са по 20 коли на гаража, приблизително около 60 коли. Този брой се променя постоянно, тъй като ние по някаква причина успяваме да се снабдим с части като си ги платим предварително, опитваме се да вдигаме коли всеки ден, но това е, средният брой е около 20 на гараж.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тоест това е резултат от липсата на доставки на резервни част и ГСМ заради парите?

СЛАВ МОНОВ: Не че има липса, те не ни ги дават без да си ги платим предварително, това е причината. Иначе части в складовете има. Заради натрупани задължения.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Ганчев, дали ни чувате? Заповядайте за кратко изложение по отношение на просрочени задължения, текущи и прогнозата за 2022 г. по основните пера.

ГАНЧЕВ: Първо, по задълженията. Към 31 януари 2022 г. задълженията са 20 200 хиляди, от които януарските заплати, които са текущи, които поне до момента се плащаха са четири милиона и половина. Има просрочие за енергия в размер на три милиона и петстотин хиляди, което е най-значимото перо. Останалите пера са по-малки. Има задължения към различни видове доставчици, но пак казвам, основният проблем е с електроенергията. За справка миналата година януари месец стойността на изразходената от дружеството електроенергия е била милион и двеста, тази година към януарската фактура са три милиона и осемстотин хиляди, от които компенсациите деветстотин хиляди, това прави трикратно увеличение на цената на електроенергията.

По отношение на вземанията, от миналата година по икономическа рамка останаха около 11 милиона нефактурирани изработени приходи, отделно има и

други вземания от ЦГМ към декември и към януари, те са текущо. Приходите от билети от превозни документи, които продавач водачите, преди две години бяха около пет милиона и половина, миналата година са около милион и двеста. Това, което се залага през 2022 г. разбира се най-сериозното перо около 70 милиона е брутно възнаграждението за заплати и осигуровки на водачите и около 27 милиона на електроенергията. Всичко останало е в значително по-малки размери. Разбра се, предвидено е и увеличение на заплатите, като нормално планиране на транспортната задача тези неща, които са заложили, те следва и да бъдат планирани. Пак казвам, най-тежко е състоянието с енергоносителите, най-вече неяснотата около тях. Ако има някакви конкретни въпроси, съм на разположение.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Михаил Ставрев уведомява, че поради ангажимент, напуска заседанието

Думата има господин Бонев за изказване. Откриваме дискусиата.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Това сигурно е пето или шесто заседание на комисията, на което слушаме оплакванията колко няма пари в различните транспортни дружества и ЦГМ и колко лошо е състоянието и как нямали пари за това или онова, само че ми се щеше със същия апломб и емоция, с която се оплакваме как няма пари, да имаше и идеи какво да се направи, първо, за привличане на повече пътници, и второ, за намаляване на разходите. Аз до този момент от нито един от директорите на автотранспортните дружества не намерих, не чух, не видях, не прочетох подобни доклади какво те са направили структурно като промени и реформи в тяхното дружество, така че да си оптимизират разходите. Например съкратихме хикс човека и по този начин спестихме толкова пари. Премагнахме дублиращи се функции, аутсорснахме дейности и т.н. Тоест какво направиха те и колко спестиха пари преди да започнат да обясняват как нямат средства и как трябва да се молят на държавата и на общината за още пари. Моето искрено убеждение, че първо човек трябва да си подреди къщичката, да е сигурен, че е направил всичко възможно, за да си минимизира разходите, излишните разходи говоря и

чак тогава да дойде и да каже – ето, свърших каквото можах, това и това съм направил, оттук насетне вече има обективни фактори, защото обективни са факторите за повишаване цените на горива, на ток, а заплати и т.н., но преди това трябваше да се свършат други неща. До този момент аз само чувам – да де, ние реформирахме всичко, което можахме, но никъде няма подробен отчет какво точно е реформирано, какво е съкратено, колко пари, къде, защо, как.

И второто нещо, което е упрек вече към общинските съветници. Центъра за градска мобилност е подписал договор, в който сто милиона лева ще бъдат дадени за билетна система. не знам наистина вече колко време трябва да мине, какво трябва да се случи, за да може тази нова тарифна политика на Столична община да влезе в сила, респективно да могат хората да се възползват от новата билетна система и от данните, които тази билетна система, възможностите, които тази билетна система дава. Защото пътя не е само да се моли Столична община на държавата за пари още, и още, и още. Един от пътищата е да направи така, че повече хора да предпочитат градския транспорт.

Обидно ми е, че с повечето от вас сме водили лични разговори, в които уж всички много добре разбират как не може да има повече хора в градския транспорт, ако притежанието на автомобил е толкова евтино, ако влизането в центъра е толкова лесно и т.н., обаче когато дойде момента за някакви конкретни мерки изведнъж всички мълчат, изчезват и започват да плачат на държавата да дава пари. Това е всичко друго, но не и отговорно и добро управление. Нищо не правим за да привличаме повече пътници, нищо не се прави, поне няма информация за това, да се съкращават излишните разходи. В такава ситуация, наистина на какво основание очаквате някой да ви даде пари на Столична община? На какво основание? Хубаво , ще плашите с протести, ще обикаляте по депа и гаражи, ще паникьосвате шофьори и ватмани, но това не решава проблема. Това не решава проблема, че тази система е хронично лишена от реформи и няма да се уморя да повтарям, че Министерство на финансите, когато се управляваше още от ГЕРБ изпрати писмо до председателя на Комисията по транспорт господин Контрера, в което ясно беше написано, че въпросът с нуждата от реформи в градския транспорт седи на дневен ред много преди Ковид

кризата. И респективно намалелите приходи от Ковид кризата. Тоест реформи не се правят от много години. Сега вместо да се възползваме от тези кризи да ги направим тези някои от които и непопулярни реформи пак не се направиха и само се разчита, че ще се мрънка на държавата за още пари и да се наливат милиони и то не само софийски милиони, а на цялата държава, на всички българи милионите, заради една неререформирана система, която очевидно няма желание нещо да се промени и мрънкането, което чухме преди малко, всъщност го доказва. Много разочароващо. Аз не знам защо не си давате сметка, че тук в момента е да се докаже, ако въобще има професионален капацитет за управление, сега е момента. Ако не, поне да е ясно за всички и да се отива на други варианти. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев Реформите са хубави лозунги, но при така дадените показатели аз не виждам как може да спестим от електроенергия или от заплати, които знаете по-добре от мен какво реформират по отношение за разходите за всеки транспортен оператор.

От друга страна, бележката Ви за новата тарифна политика със сигурност такава ще има. Както виждате електронното заплащане в салоните на пътническите превозни средства на градския транспорт наземния работи и то работи от доста време, едно удобство. Приехме и изменения в Наредбата, свързана с така наречената агрегация, което да улесни пътниците. Но всички тези промени, включително които се направиха множество и по предложение на заместник-кмета оптимизации, те не решават големия проблем с както чухте цените на енергоносителите, със скъпата електроенергия, за която прогнозата не е обнадеждаваща както чухте от професор Братоев, системата за природния газ, така че това са все фактори, с които щем не щем като община трябва да се съобразяваме и да търпим негативните последици от това. Иначе промени продължаваме да правим, включително и в дискусиата, която имахме в миналото заседание по пакети предложения, част от които дадени и от Вас и от други колеги, никой не е спрял, нищо не е спряно да се разработи и да се внедрява. Но като казвате да аутсорсваме някои дейности, дайте предложения, кое да аутсорсваме, кои щатове да закрием, да реорганизираме и т. н. Защото аз тук не

искам да влизам в политическата полемика с Вас, но очевидно има обективни дадености, които трябва да се съобразяваме. Това под формата на репликата.

Господин Прошков е поискал думата и след това господин Зарков.

Заповядайте, господин Прошков.

ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря, господин председател. Взех реплика на господин Бонев не толкова по същество за важноста на постоянното говорене за реформи и правенето на такива. Това в политиката е важен разговор и разбира се всички идеи за реформи и всички стъпки в тази посока са важни, но нека все пак не отричаме и това, което е постигнато до момента и че в крайна сметка транспорта се намира в една много, бих я нарекъл инфлексна точка и е много важно в момента да получи подкрепата всъщност, за която ние говорим, защото тук господин Бонев разшири темата на дискусиата с търсената помощ от държавата е актуалната тема, а поставените въпроси в Парламента миналата седмица от председателя на Общинския Парламент, Вие също присъствахте, господин Контрера, на цялото заседание на Финансова комисия, бяхме там и поставихме тези въпроси и затова си позволявам да го кажа за колегите под формата и на информация в работния формат, който са комисиите. Да, добре реформи, естествено, всичко възможно, колеги, но първо, ние сме в окоето на такава буря, че ако реформата може да доведе до оптимизация и определен процент, малък процент по отношение на парични потоци и т.н. в момента в тази буря тя измита абсолютно всичко в момента. Не веднъж сме давали пример с транспорта на Лондон, който вероятно и той има нужда от реформи, но е доста добър, впечатляващо научно постижение бих казал за пример, който получи над четири милиарда лири, това са над 6 милиарда лири до тук, плюс ангажимент от правителството до 2025 г. по един милиард лири гарантирани, независими от конюнктурата, плюс все още тече дебат дали не се направят още компенсации тази година. Следя този дебат, не за друго, не за да се извиним за каквото и да е ние, колеги, или колега Бонев в случая, а затова, че това което ние поставяме в Парламента е нещо, което е неизбежно, държавите в момента се намесват навсякъде и помагат. Говорим в за пожари, които се гасят, не говорим в момента за това да мислим как да реформираме мебелировката. Опитваме се, и това

трябва да го направим, защото то е отвъд общините, то е отвъд дори общини държави като Лондон, и от Берлин и т.н. В този момент аз ви моля като хора, които имаме ангажимент към това, към града си най-вече, тоест да започнем, всъщност това в разговорите с правителството и Вие, господин Бонев, се срещате с министри, бивате приет радушно, да поставите тези въпроси, защото те са реални, извън контекста на политическото противопоставяне тук и естественото поискаме ли ние нещо, започва да се говори – вие там не сте се реформирали. Става дума за много по-голяма мащабна нужда на нещо, което ще гарантира все пак устойчивост и пак казвам, благодарение на тази система, за която сте прав, трябва да се завърши крайната интеграция, да задържим единното издаване, да е ясно че тази система има огромни възможности също така освен да привличаме периферия, нови клиенти в тази криза, в която сме с пътниците, и да ни дава аналитичните данни за управлението на града въобще отвъд транспорта дори и това е функционалност, която ще се дава години напред, а до тук е струвало 30 милиона изграждането, така че да коригираме и това число. Така че, колеги, ясно е, че ще има политическа дискусия по темата, но моя апел и затова взимам думата емоционално, защото присъствахме няколко часа, разговаряхме с представители на правителството в кулоарите, и да ви кажа честно, има уж разбиране, но в крайна сметка тази компенсация е гаранция, че в тази инфлексна точка ще може да продължи растежа на транспорта и това, което всички искаме. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Прошков.

Господин Зарков за трета реплика, след което ще дам за дуплика на господин Бонев.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Господин Бонев, със сигурност легендата, която се превръща Вашето говорене по отношение на необходимите реформи, които видиш ли ще доведат дорешаване на казус, който е видно от световната и европейска практика по никакъв начин няма как да бъде решен с реформи, е ясно, че изпълнява своите политически цели за поставянето на транспорта на София като една едва ли не система, която е пагубна и не знае как функционира едва ли не. Затова ще припомня само няколко нещата.

На първо място, това е, че в периода от 2017 – 2019 г. продажбата от превозни документи има постоянен ръст. Факт, който най-красноречиво показва, че градският транспорт на София устойчиво се развива и привлича пътници, за разлика от Вашето твърдение.

Второто, което е изключително важно, че в следствие на тази Ковид пандемия градският транспорт на София не получи помощта, която е необходима в нито един период за нито една година, в резултат на което много добре знаете също така, че от планирани приходи от порядъка на милион, в резултат на Ковида се получи малко над 110 милиона. Ясно е, че система със 60 милиона дебалансиране изобщо не може да говорим, че причината е как казахте, че мрънкат някакви директори, мрънкали тук. Нещо, което не смятам, че е достойно да се употребява по този начин относно тези хора.

На следващо място се запазва тази тенденция и следващата година отново станахме свидетели на същото намаление на пътниците, но е важно да отбележим, че имаше ръст в продажбата на превозни документи. Ако за 2020 г. първата пандемична година, когато светът наистина беше изпаднал в ступор от този феномен, през 2021 г. превозните документи достигнаха с 10 милиона повече продажби, което също опровергава Вашата теза, че не се полагат никакви усилия за привличането на пътниците обратно към градския транспорт. Защото отново ще подчертая, че по-обективен показател от продажбата на превозни документи поне за мен няма.

За съжаление към всичко това отново ще трябва да си го повторим беше драстичното нарастване на енергоносителите – ток, газ и всичко останало. Нещо, което е само по себе си достатъчно да изправи всяка една система в пълен финансов колапс. Но то се случи в допълнение на това, което вече се случи.

Тук господин Бонев ще Ви кажа следното, ако беше толкова нереформирана и неефективна транспортната система на нашия град Ви уверявам, че първата и втората година на Ковид би следвало да са достатъчни той да спре, но той не спря. С оглед нарастването на енергоносителите в десетки милиони транспорта на София все още продължава да работи нормално. Това ясно показва, че до голяма степен твърденията Ви са по-скоро внушения и

загрижеността Ви е в посока на декларирането на тежкото състояние на транспорта, въпреки че той в тези тежки условия продължава да работи нормално. Да, натрупват се задължения, видно от това, което колегите казаха, в размер на около 50 милиона лева вече са натрупани и това са по-малкото средства само за една година. Да, ние теглихме кредити, да, общинският бюджет гарантира повече средства в системата, но така или иначе системата устоява и продължава да работи. Ще помоля някои от ръководителите, които ги нарекохте мрънкащи хора, да кажат и щатните разписания с колко са по-малко, защото най-вероятно Вие си мислите, че никой нищо не прави, но действителността е много по-различна.

Не на последно място, хубаво е, че все пак казвате, че фактите са обективни, защото те наистина са такива и за сега се видя нещо, което току-що изрекохте и в пълно противопоставяне на нещо, което твърдахте от миналите месеци и това е, видите ли ръководителите как трябвало да търсят оптимизиране на разходите, съкращаване на персонал и аутсорсване на услуги. Господин Бонев, припомням ви, лично Вие и медийно неколкократно сте заявявали като пример за неадекватно поведение, даже като порочно такова, че ще разходват повече средства именно при аутсорсването на едно от транспортните дружества, в което чистотата е изнесена именно на външна фирма и твърдахте, че това е един страшен пример за недобро управление на транспорта. На практика на първо място опровергавате, че по принцип не сте против аутсорсването и на второ, доказвахте, че поради незнание или друго всъщност правите само и единствено внушение към софийската общественост, така да се нарече, и то неверни и погрешни. Защото на едно от заседанията, които имахме, стана ясно и господин Ганчев го е казал, че точно това, което Вие давахте като пример за недобро финансово управление е точно обратното, именно с аутсорсването на почистването в електротранспорта дружеството спестява редица разходи, ако тези хора, които извършват тази дейност трябва да са назначени и съответно да се ползват от колективните трудови договори и условията по тях. Така че примера, който всъщност именно помага в правилното ръководене на тези дружества, показателно е, че Вие го давате в обратната посока и това до голяма

степен трябва да ни накара да се замислим във всичките Ваши твърдения. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Господин Бонев, за дублика имате думата.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря. Доста продължиха тези реплики, надявам се и за дубликата ще ми дадете достатъчно време за да отговоря, тъй като се натрупаха неща.

Започвам отзад напред. Очевидно е, че в съзнанието на представителите на ГЕРБ аутсорсването задължително означава даване на частна фирма. Само че, понеже сме последователни, многократно сме казвали и сме предлагали и сме говорили, тук не говорим за аутсорсване на частни фирми срещу печалби, а става въпрос за центрове за изнесени услуги по подобие например както в момента Загреб направи точно като реформа заради кризата с Ковид и с останалите кризи. Всичките счетоводни, правни, маркетингови Ейчар и подобни услуги, които всяка една компания, независимо дали частна или обществена има, да бъдат на едно и също място. Тоест не „Електротранспорт“, „Автотранспорт“, „Метрополитен“, ЦГМ да има Ейчар, не да имат отделни счетоводства, не да имат отделни правни отдели, всичко това да бъде изнесено в общ център за подпомагане на тези длъжности в тези административни дейности. Ето за такъв тип аутсорсинг на дейностите говоря. Просто във вашите съзнания, във вашите представи това винаги означава на частни трети лица.

По отношение на нещата, които коментирахте за пътниците как се увеличавали. Това просто не е вярно. И не е вярно, защото броят на пътниците в градския транспорт на София намалява и това са официалните статистики на ЦГМ, проведени на официалните преброявания. Ако вие имате някакви ваши си проучвания, това абсолютно не е официална информация. Но по важното е, вие въобще не взимате предвид гратиса, който е огромен в градския транспорт, не взимате предвид, че в рамките на вашето 15-годишно управление моторизацията на София, в София буквално се удвои и на фона на всичко това броят на пътниците в момента е по-нисък, дори не говор, хайде 2019 г. взимам, за да не кажете заради КОВИД, броят на пътниците 2019 г. в градския транспорт

е по-нисък отколкото 2001, 2004, 2005 и т.н. години. При положение, че в този период се инвестираха милиарди в метро, уж в нов подвижен състав, уж много сте работили за градския транспорт, населението на София се увеличи през целия този период, но броя на пътниците намаля. И причината е пълния провал на транспортната ни политика. Защото когато говорим за реформи, тук вече започвам да репликирам и господин Контрера, никой не ви говори за променени пет разписания или удължаването на две линии. Това не може да бъдат реформи за един двумилионен град с такава система на градския транспорт. Къде са всичките километри бус ленти, които са записани в стратегическите документи на общината? Къде са всичките километри обособени трасета? Къде са преминаванията приоритетно на кръстовища на превозните средства на градския транспорт? Къде са новите политики по паркиране? Къде е ниско емисионната зона? Къде са ви мерките, записани в ПУГМ-то, записани във Визия за София, записани във всички стратегически документи? Отворете ги най-сетне тези документи, прочетете ги, не само че са ви написани от специалисти тези мерки, но на всичко отгоре ви е казано през кои години трябва да бъдат изпълнени. Вие не сте изпълнили и 5 % от мерките заложили за 2019 г., за 2020 г., за 2021 г., сега седите и обяснявате, как господин Прошков казва, реформи, да естествено, всичко което трябва. Какво сте направили от нещата, които трябва и нещата, които са ви написани във всички тези документи? Много ви е угодно сега да обяснявате как това било политическа атака, как това били тук политически неща ние тези неща ви ги говорим много преди аз лично да се занимавам с политика, те са известни много отдавна. И 2015 г. ние сме ги говорили, и 2016 г., и 2017 г., с бившата председателка на тази комисия Екатерина Йорданова, която днес пак рева по телевизията колко било зле финансовото състояние на градския транспорт, само с нея съм провел поне пет срещи да я убеждавам за бус ленти и какво от това? Не бяха направени голяма част от тези бус ленти или бяха направени със забавяне от няколко години.

Казвайки всичко това отивам и към Вашето непрекъснато цитиране на Лондон и колко милиарда лири били дадени там. Защо само цитирате колко пари са дадени, а не цитирате срещу какво са дадени? Много угодно пропускаете срещу

какви условия? Условията са точно за реформи транспорт във Лондон. Условието да получат тези милиарди беше един изключително подробен, изключително амбициозен и най-важното, вече реализиращ се план за изграждане на велосипедни алеи и на свързана велосипедна инфраструктура. Много по-сериозни мерки в така наречената ултралоу емишън зон, тоест не просто ниско емисионна зона, свръх ниско емисионна зона, за най-най-чистите коли да могат да влизат. Всичко това е в допълнение към кандженшън чарча, който го има така или иначе в Лондон. Къде сте тръгнали да се сравнявате наистина? Хайде като казвате „А“, кажете и „Б“, а не само да си изваждате аргументи, които са ви много удобни и да си развивате тезата само на база на тях, без всъщност да давате пълната картинка. А тя е, че никъде не бяха дадени пари на реформирани системи без ясен план за заявка. Най-малкото всичките международни институции, които отпускат пари като Световна Банка, Европейска банка за развитие, Международен валутен фонд и т.н., те обикновено ги отпускат точно пари срещу реформи, това е известна максима в света. Това, което вие правите тук, защото споменахте как градският транспорт не бил спрял да работи, да, на цената на няколко десетки милиона заеми, които бяха гласувани през последните години в комисиите на Общинския съвет. Само че за тези милиони заеми, които дадохте, пак не поискахте никакви реформи, пак не поискахте нищо конкретно, пак не поискахте фокуса на транспортния оператор, на транспортните оператори да бъде привличането на пътниците, да има повече контрол, да е ясно, че който се качи в градския транспорт ще си е платил за това качване.

Завършвам с въпрос към господин Дилчев. Господин Дилчев, променихте ли ги най-сетне норматива на контролорите за проверки или още са две хиляди карти на месец? Качват се в два влака и са готови с нормативна на месец. Променихте ли го това нещо? Има ли вече засилен контрол? Защото моето наблюдение от возенето ми в градския транспорт е, че отново контролорите се качват в трамвая, правят една проверка, колкото да не е без хич, след което слизат и си почиват и пропускат три следващи трамвая, защото очевидно не им е важно да се качат и да ги проверят? Отговорете на този въпрос, защото поне с гратис

би трябвало да може се справите и това не зависи от цените на тока, на газа или на материалите. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев.

Господин Дилчев, ще Ви дам думата, нека колегите Ставрев и Борислав Игнатов да се изкажат. Може би ще има и други въпроси.

За изказване Симеон Ставрев, заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Благодаря.

Дискусията малко стана напрегната, аз обаче с всичко, което каза Борис Бонев общо взето съм съгласен. Сега ще трябва малко по-отдалеч да покажа двете гледни точки.

От колко време се разправяме да подобрим разписанието на автобус 98, от месеци. Това нещо не се случва, но какъв проблем би решило то? Би решило проблема на това да качим някаква част от хората в Драгалевци, които не се качват на градския транспорт, но ние не можем да се справим с това нещо от Общински съвет.

От друга страна ще дам още един пример от гледна точка на общинските предприятия. Преди няколко месеца, ако не се лъжа, „Автотранспорт“ внесе един доклад, искаха няколко милиона лева, забравих колко. Искаха ги ,защото бяха направили някакви непредвидени разходи, ако не се лъжа, от така наречения Общински съвет трябваше да покрие тази сума. Да, обаче тук има нещо много важно, нямаше нито една фактура. На моя въпрос защо няма фактури за тези разходи, никой не можа да ми обясни адекватно какво се случва. Ето, от една страна имате пътниците, до които ние не можем да подобрим услугата, защото не може няколко месеца да подобрим разписанието на един автобус, от друга страна има общински предприятия, които не могат да обосноват допълнителни разходи, които ни представят.

Да погледне сега как би могъл да бъде решен проблема, който имат хората в София. От точка „А“ до точка „Б“ трябва да се стига по-бързо с градски транспорт, отколкото с кола, нали това е идеята на градския транспорт. Тук въпросът е най-вече към господин Братоев на метрото, на господин Дилчев на ЦГМ, към господин Монов на „Автотранспорт“, към господин Ганчев на

„Електротранспорт“. Вие за всичките тези години, от както сте начело на тези общински предприятия, как работите по решаването на този основен въпрос? Нали всички знаят, че в София има само 350 хиляди само лични автомобили, които се въртят всеки ден из града? И на мое питане лично Фандъкова отговори, че за десет години точно моторизацията се е удвоила два пъти. Как решаваме този въпрос? ОК, за метро дадохме три милиарда лева, обаче хората все още не стигат по-бързо през комбиниране на наземен градски транспорт с метро. Сега господин Братоев, дайте му най-после на Дилчев тези разписания в реално време на мотрисите, защото по този начин Дилчев ще може да вкара всичко в гугъл мапс и по този начин има потенциал още някакви хора да влязат в градския транспорт, които не са били там, защото ще могат да се ориентират по гугъл мапс. Това нещо го няма.

Господин Дилчев, аз знам че имате сериозни проблеми с тази тикет система, обаче в крайна сметка плащаме 97 милиона лева за нея, има анекси за първи, за трети диаметър, включени са и другите два, трябва по някакъв начин тази тикет система да започне да я използваме на пълния и капацитет. Не знам на кое заседание говоря за алтернативните канали. Ако постоянно говорите, че нямате пари, дайте да започнете да продавате повече. Начина да продавате повече е продавате през алтернативни канали, те не работят в момента, въпросът ми е защо? Тук се връщам на метрото, защо шест месеца банковата карта не работи към метрото? Като се върнем още малко по-назад, нали разбрахме, че след шест месеца събрана информация банковата карта за плащане на сините валидатори е доста разпространен документ, защо изгубихме тези шест месеца? Не знам.

Другото нещо, което ни убягва все още, като искаме да продаваме, тоест като говорим за разходи и като трябва да ги компенсираме с някакви приходи, в метрото продължават да не се продават превозните документи на ЦГМ. Тук това нещо бихте могли да го решите лесно с един договор между едното предприятие и другото, но това не го правите. Тоест ние изпускаме целия този пътничопоток, който минава през метростанциите, не може да си купи другите превозни документи, освен двата превозни документа за метрото и дневната карта. В

крайна сметка аз не мога да разбера защо в момента водим тази дискусия, пак липсват, не мога да направя сметка колко десетки или стотици милиона лева в градския транспорт, в същия момент предприятията не могат да решат проблема с това да превозват по-бързо пътниците от точка „А“ до точка „Б“ и съответно хората естествено ще се качат на колата. Това аз не разбирам и затова поставям основния въпрос, ако искате да съкращавате разходи, дайте Общинския съвет, призовавам ГЕРБ, СДС, ВМРО и БСП да вземем да помислим да ги обединим всичките тези транспортни оператора – Авто, електро, метрото и ЦГМ в един, ще разкараме някаква част от администрацията, съответно ще се спестят някакви разходи, транспортната политика ще бъде концентрирана в едно предприятие, нещата може да се подобрят. Това е първата идея, която се сещам за един вид реформа. Като си говорим за реформи, защо да не ги съберем всичките транспортни оператори в един. ОК, хайде може да помислим малко за „Паркинги и гаражи“ доколко има смисъл да са под шапката на градския транспорт. Друг е въпросът, че идеята на зоните за паркиране беше да се строят паркинги, които да покриват тази по-висока моторизация, което въобще не се случва, но от гледна точка на градския транспорт замислете се да ги обединим транспортните оператори в един и да се приключи с това. Мерси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Ставрев, по отношение на линия 98 аз се изненадвам, че така спекулирате, защото получихме писмено предложение от жител на Драгалевци, изслушахме госпожата в комисия, изпратихме за разработване, на миналото заседание ви беше представен подробен вариант, който включва цялостна реорганизация, а не просто промяна в разписания. Така че тук не бяхте съвсем коректен.

По отношение на другите идеи, всичко може да бъде дискутирано, колеги, но ще ви помоля не под формата на пожелание, защото и аз и господин Зарков предполагам, който след това ще се изкаже, може да имаме грандиозни идеи, но все пак реалността е факт и ние тук говорим за справяне с две кризи, а имам чувството, че подхода е все едно се намираме във времена на благоденствие, където бихме могли да си правим експерименти.

По отношение на разплащанията с банкови карти и в наземния транспорт, включително и в метрото, и то на трети метродиаметър тествал съм, системата работи. Друг е въпросът, че заради начина, по който се налагат тези противоепидемични мерки, просто много от хората се дръпнаха от обществения транспорт, тъй като за две години сугестията не спря. Така че, освен да гледаме грешката в себе си, трябва да си даваме сметка за реалната ситуация отвън на улицата.

Вие казахте за паркингите. Ето, имаме един квартален паркинг в Надежда, който все още не може да се запълни на сто процента капацитет, защото продължава да битува широкото разбиране, че може да се паркира безплатно в нарушение и т.н. и ще ми бъде любопитно, когато почти съм готов с доклада за увеличение цената на репатрирането, какво подкрепа ще получат точно тези, които сега се изказват толкова критично, че не сме внасяли предложения, включително и непопулярни. Това ми беше репликата.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Колеги, за съжаление ми се щеше по в дълбочина разговора, а не така да се сещаме, че обединявайки нещо ще постигнем, икономия примерно от заплата в размер на един милион или два, при положение, че тук говорим за само ценовия шок от повишаване на електроенергията е в размер на десетки милиони.

Надявам се наистина в крайна сметка да осъзнаете същността на проблема и че той със сигурност не се корени в организацията на транспорта в София, появили се по причините, които многократно спорихме досега.

Също така смятам, че трябва да почиваме на много точни и реални данни и да не се осланяме, както в случая на някакви преброявания, които говорели как транспорта намалява. Да, има преброяване, само че аз не случайно подчертах многократно, когато има по-високи приходи от закупуване на повече превозни документи означава, че го ползват повече хора и второ, че гратиса намалява, когато има реални данни. Но това е отклонение от това, което исках да кажа и на господин Ставрев, че парите от приходите многократно сме го коментирали на столичния град, когато транспорта на града е бил винаги и е ориентиран

разходоориентиран така да се каже, ние от него не цели да има печалба, а целим всяка година да увеличаваме транспортния пробег, да подобряваме качеството на услугите ,които се предоставят от него с по-нови и по-удобни превозни средства и да се изгражда тази мрежа и това, което се коментира, че другата основна задача и то експертно най-вече е подобряване и оптимизиране на маршрути и разписания. Нещо, което се случва и нещо, което ясно се показва не от друго, не от преброяване, а именно от ръста на продажбата на превозни документи преди пандемията. Сега в момента с всички тези думи как може в тази система да се реформира, видиш ли той едва ли не да заработи и да цъфне, когато недостига е в размер на над 100 милиона лева, за да може да работи и да функционира нормално, е може би някакво оправдание към ситуацията на това, че всъщност управляващите изобщо по никакъв начин не реагираха на темите, които се поставят от страна на общината и на нас като общински съветници, но това съм сигурен, че не е най-полезния начин за воденето на такава дискусия, когато става въпрос, отново казвам, за обективни и ясни причини за ситуацията, в която се намираме.

Важно е също така да се каже, че приходите от паркинги, не знам господин Ставрев откъде е останал с впечатление, че те трябва да отидат за паркинги, защото години наред се коментира, че средствата, които се акумулират от приходите от паркиране в центъра на града, се насочват за развитие на транспортната услуга приоритетно. Така че може би хубаво е да поставим някакви неща ,които очакваме някой да ги чуе или да осмисли колко сме прави и колко ги разбираме нещата, но те не са там, много далече са нещата от това, което си говорим тук. Наистина призива ми е в посока по-експертно да говорим по темата, ако можем и ако ни се занимава с това. Ако е целта само да си разменим няколко политически подавания на топката, мисля, че ситуацията не е такава, а пък мобилността на софиянци още по-малко заслужава един такъв разговор да бъде на тази почва и основа, за съжаление, той по някакъв начин да се развива по този начин.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Господин Ставрев, дуплика заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Кратка дуплика.

И към вас двамата, в крайна сметка сериозните инвестиции от тези почти сто милиона лева за тикет системата трябваше да ни помогне да решим част от проблемите, които аз изказах. В крайна сметка като ще си говорим с данни, ето, вие ги знаете също по-добре от мен, въпреки че дълго време чакахме да ни бъдат предоставени, 10 % от закупените превозни документи се случват през онлайн канала или с банкови карти в превозните средства. 90 % се случват на каса. Това какво означава според вас? Това означава, че тикет системата в момента в частта си по продажба на превозни документи е почти безсмислена. Ние сме поръчали тази тикет система за толкова много пари и 90 % от превозните документи се продават на каса. Какъв беше смисълът да инвестираме толкова пари за тикет системата? Обяснете ми, аз не разбирам, защо даваме 97 милиона лева за тази тикет система и 90 % от превозните документи се продават на същите каси, които ги имахме и преди да имаме тикет системата? Не мога да си го обясня. Ако ще се нападаме дали говорим експертно или не, аз се позовавам изказването си на информацията, която получавам официално от ЦГМ. Не знам, кажете има ли смисъл тикет системата или не, защото целта на тикет системата е да реши някои от проблемите, които в момента дискутираме, включително и това, че има недостиг на пари в транспортните оператори. Ако даваме напразно пари за тикет система, а пък нямаме за транспортните оператори, аз не го разбирам това нещо. Мерси.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Може ли само ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не, това беше като дуплика.

Давам думата на господин Игнатов и ще Ви дам думата за изказване господин Зарков

Господин Борислав Игнатов, имате думата.

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: Здравейте колеги. Радвам се, че съм с вас в тази комисия. Днес ми е първо заседание, навлизам в конкретното водене на комисията и начина на говорене, но темата ми е позната, най-малкото като ползвател на градския транспорт и като професионалист и т.н., естествено не съм такъв експерт, както са в момента при нас ръководителите на тези транспортни

дружества. Аз внимателно изслушах дебата, но нещата, които се обмениха между опозиция и управляващи са общо взето познатите, което малко ме разочарова, понеже това сме го слушали хиляди пъти. Опозицията естествено казва, че нищо не е наред и всичко трябва да се реформира, управляващите казват – всичко е идеално, няма нужда какво и да пипнем, по-зле ще стане.

Аз като логично разсъждаващ човек ми се иска ние се виждаме, особено на сесиите на Общинския съвет, там се обменят същите тези политически противостояния, дайте да използваме случая, че при нас са ръководителите на тези дружества да им зададем конкретни въпроси и ако може като комисия да им поставим задачи, които те да имат време да подготвят и да ни отговорят с конкретни данни, кой каквото ги интересува, разбира се.

Използвам случая да поставя въпросите, които възникват у мен. Обръщам се към всички ръководители на съответните дружества.

Първо ме интересува какъв е процента, дали има въобще такъв процент, на недоокомплектованост на личния състав. Тоест има ли достатъчно шофьори, има ли достатъчно ватмани, има ли достатъчно друг персонал по каси и т.н., който пример не е наличен или всичко е заето, дали имаме такъв проблем с личния състав. Това ме интересува живо.

Също ако може да ми отговорят, може би сега няма да могат в момента, но за следващо заседание, какви са средните заплати в тези дружества на оперативния щат, не ме интересуват ръководители и секретарки, интересуват ме шофьорите, операторите на превозни средства.

Що се отнася до тикет системата, следващият въпрос към ръководителите, ако те са в идеалния свят и зависи от тях какво трябва да се промени в техните дружества, за да потръгнат нещата по-добре, нека да кажат. Не може да нямат наблюдения толкова години на тези постове къде, какво куца или спъва или нещо има, което им пречи, което е извън тях и евентуално трябва и ние като Общински съвет да променим или евентуално законодателно, не знам какво може да се подобри според тях? Да си представят, че имат карт бланш, нека ни представят тяхната визия. Все пак тук се чува много идеи и контраидеи, но нека да чуем тях, те са тук в момента и това за нас е добър шанс да чуем какво

имат те да ни кажат. В тази връзка за тикет системата, тъй като наистина по данните, които каза и господин Братоев и неговите колеги, ако има спад 45 % на брой пътници и около 30 % спад на приходи от продажба на билети, в момента наистина благодарение за съжаление от Ковид кризата, имаме по-малък наплив към градския транспорт. Може ли в момента да използваме, че пътничкопотока е намален и да се направят някакви функционални реформи? Едното, което ми идва на ум във връзка с казаното, че има голям процент пътници без билети, специално в автобуси и трамваи, наземен транспорт, можем ли да направим така както в чужбина, навсякъде където съм ходил съм ползвал предимно градски транспорт, качване от първа врата, плащане, слизане от задните две врати или там колкото са, еднопосочно движение вътре в превозното средство, така че да има сто процента таксуване на пътниците. За мен лично на много малко места съм срещал такава организация на системата със случайни проверки, както е у нас и това са предимно бивши социалистически страни. Навсякъде другаде се качва от първа врата и слиза от последна и не са на случаен принцип проверките.

Мисля, че тук може да се оптимизира нещо, що се отнася до събираемост на таксите за превоз. Мисля, че тази система с четците за банкови карти особено го позволява.

В тази връзка следващо, което е конкретно към господин Братоев, бих помолил да си ги записват въпросите, за да получа на всички отговор. Може ли в метрото да се премине вече технически към безкасово обслужване. Примерно в Париж в метрото не може да си купите билет от каса. Има персонал, който е по-скоро охрана и други функции, но там не се продават билети, всички са автоматизирани, машини с монети или с банкови карти или по друг начин или онлайн, но не може да си купите билет от касиер, което съответно в ковид контекста е добре за персонала, че не се сблъсква с толкова много хора и евентуално заразите към тях няма да е такъв натиск. Това са ми към момента въпросите. Ако може да им бъде отговорено. Бих предложил като комисия, състава и формата на комисията предполага по-скоро да съберем максимално информация и да търсим някакви решения, отколкото да се противопоставяме така, както сме в зала. В зала е ясно, това е абсолютно разбираемо и това е

политическия живот на комисия. Според мен и от двете страни може да се направят някакви крачки, господин Бонев има много идеи, наистина структурирани идеи и в програми и в някакви предложения, част от които наистина могат да се реализират според мен, мисля, че сто процента могат да се реализират, но някаква част могат да се реализират. Съответно управляващите имате опит и виждате какво практически може да се направи. Убеден съм, че от ваша страна знаете как да се реализират някои неща, но примерно понеже идват от опозиция или от някой друг и звучат като критика, по-скоро им опонирате, отколкото да видим заедно как да ги реализираме. Мисля, че в този момент, когато наистина е по данните които чух кризата в градския транспорт е чудовищна, аз лично нямам решение и може би вие знаете, тези стотици милиони, които се оформят, че трябва да продължи градския транспорт да функционира от какъв източник се предлага да бъдат намерени. Ако това е общинският бюджет, който е с фиксирани приходи, това значи, че някои други пера трябва да бъдат съкратени.

Последно като заключение, какво мислите за разширяването на метрото при тази картина? Ако разширява метрото, която е добра стратегия принципно, но ако разширяваме нещо ,което носи страхотни загуби за общината, ще можем ли да си го позволим примерно след още четири години? Няма ли тогава, когато се разминават приходи и разходи толкова драстично и като прибавим цената за изграждане на метрото, да не се окаже, че метрото в един момент ще погълне целия бюджет на Столична община и няма да има за здравеопазване, няма да има за детски градини, няма да има за улици. Това са ми въпросите. Извинявам се, че съм бил по-дълъг.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, архитект Игнатов.

Има ли реплики, колеги?

ЗАФИР ЗАРКОВ: Една кратка реплика. Господин Игнатов, благодаря за това, че и той призова по-скоро да се говори за проблематиката и да се търсят решения, отколкото да сипем само някакви твърдения. Тук искам в частта, в която постави въпросите и касае общинския бюджет, да внесем някои разяснения още на момента и те са свързани с това, че бюджета на София винаги е отделял

в порядъка на около сто милиона за субсидиране на градския транспорт в София под формата на компенсации или чиста субсидия съгласно европейския регламент. До преди две години тази сума с оглед нарастването на транспортната задача в града беше достигнала 114 милиона и именно за информация на господин Игнатов 2020 г. този бюджет нарасна на 134 милиона, 2021 г. той вече бе 150 милиона, знаете господин Игнатов, че в годината направихме корекция в бюджета с още 11.5 милиона, а и включително дадохме безлихвени заеми в размер на 16 – 17 милиона именно поради намаления брой пътници, което колеги означава по-малко приходи от един от стълбовете, които се финансират от дейността на обществения транспорт в града, именно продажбата на превозни документи, и на следващо място това безспорно води до един дефицит. Това, което е важно от сега да си дадем като сметка е, че бюджета на София, както и вие казахте е сравнително константен, достигнатия размер, който се финансира от Столична община в размер на 150 милиона и с корекцията над 160 милиона лева е нарастване с може би над 20 – 30 % за последните две, три, четири години. Това няма как да е постоянен процес и да продължава в тази посока, защото безспорно това ще доведе до ограничаване или лишаване от конкретни услуги или до неосъществяването на жизнено важни други обществени дейности и желаниа, като поддръжка на инфраструктура и други дейности с особено обществено значение. Именно поради тази причина с оглед на инцидентната кризисна ситуация с намаления брой пътници неколккратно призовахме за тази необходима намеса от страна на държавния бюджет, който забележете, през последните десет години е в рамките на 28 – 32 милиона, нито нагоре, нито надолу. Последната година дори и надолу, защото бе заложен през начина на финансиране на транспорта, транспорта по принцип е ангажимент, особено когато говорим за град като София и на държавния бюджет, именно затова и Европейския парламент е гласувал този регламент прословут 1370, който многократно го коментираме тук, а именно възможността общинските и държавните бюджети да финансират транспорта в обем такъв, какъвто е необходимо и при цени такива, каквито се смята, че ще насърчат неговото ползване. Именно заради това е освободен от така наречените други доста по-

рестриктивни режими за държавна помощ и т.н. Така че това е от страна на нашия транспорт. Дела на Столична община във финансирането на транспорта като бюджет на софиянци имам предвид нараства постоянно през последните години, но за разлика от този, който е на държавата и именно за съжаление и в тази ситуация, в която изпаднахме от поредица от две сериозни финансови удари по финансовата система. Ако може по някакъв начин поне относно бюджета да сте наясно като нов член на Транспортна комисия. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: По зададените въпроси за попълване на щатове и за средна заплата, ако нямате нищо против, аз ще изпратя писма до операторите.

Има ли други реплики?

БОРИС БОНЕВ: Аз съм заявил реплика в 15,43 часа.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Извинявайте. Заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря-

Аз исках да направя една реплика на казаното от господин Игнатов във връзка със строителството и поддръжката на метрото. Както стана ясно от разчетите, които бяха предварително дадени, всъщност реалната себестойност, реалната експлоатация на метрото ни струва 22 лева на километър при 15 лева на км, които в момента се заплащат. Тоест това е безспорно най-скъпата от към експлоатация система, което е напълно нормално предвид инфраструктурата и капацитета и т.н. Но, трябва да си даваме сметка, че голяма част от метрото до този момент все пак беше построено с безвъзмездно финансиране с европейските фондове. Тези европейски фондове намаляват, процента съфинансиране от страна на Столична община се увеличава, вече е 50 %, преди беше значително по-малък. Това е причината, поради която Столична община вече строи, тоест има намерение да строи нови участъци на метрото вземайки доста сериозни заеми. В тази ситуация е много важно ние да си даваме сметка, че София има една доста добра и голяма система на метро, сравнено с други подобни на София градове и е хубаво да имаме тази мисъл през цялото време дали на този етап си струва със същия интензитет да продължава строителството на метро, когато всъщност имаме трудности да експлоатираме вече построеното дори. Всъщност

тази криза, която може да се повтори пак след година, след две, може и да продължи още толкова, е много за съжаление индикатор, че е проблем и експлоатацията. И аз ще си позволя да цитирам заместник-кмета по финанси, макар и в личен разговор пред общината, в който той събщи – ние лесно го строим метрото, но не му завиждам на този, който ще го експлоатира, поддържа и ще му прави последващите ремонти, които също струват много, много по-скъпо, отколкото ремонт на инфраструктурата на наземния транспорт. Така че, да, абсолютно е тема за стратегически разговор дали София е достатъчно богат град, че да може да си позволи строителство на метроучастъци, които обслужват пътници, които са по-малко, отколкото трамвайни или автобусни линии обслужват в момента. Хубаво е да се залагат бъдещите разклонения, така да се каже, да се блокира трасето, защото метрото трябва да бъде отворено винаги за по-нататъшно развитие, в това няма никакъв спор, въпросът е дали интензитетът на строителство трябва да се запази същия както е в момента или вече инвестираме в участъци, които носят малко пътници, но много разходи. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев. Приемам тази реплика и като напомняне, че ние си обещахме да направим една по-подробна дискусия за по-скоро средносрочните планове за разширение. Аз ще се опитам в най-кратък срок да поканя проф. Братоев на някое заседание, за да дискутираме вижданията най-общо казано и главния архитект разбира се, за следващите етапи. Благодаря, че ме подсецате с тази реплика за това.

Мисля, че дискусията много се разля в различни посоки, но няма лошо да коментираме всякакви теми, разбира се.

Архитект Игнатов, желаете ли дуплика?

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: Благодаря на колегите за отговорите. Аз си записах на господин Зарков което каза и ме ориентира наистина. И на господин Бонев. Да, нека да е в отделна дискусия това. Съгласен с господин Контрера тези въпроси за заплати и щат да бъдат писмено отправени, за да имаме конкретни таблици, които да разгледаме.

Бих помолил за отговори, свързани с тикет системата, дали може да се мине на безкасово и дали може да се мине на качване от първа врата. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще дам думата на господин Дилчев, който търпеливо чака, но се натрупаха доста въпроси.

Господин Зарков, Вие искате ли изказване, бяхте заявили?

ЗАФИР ЗАРКОВ: На един директен въпрос, отправен от господин Ставрев, разбираемо е желанието за включване на много други субекти да продават превозни документи, но господин Ставрев, посочихте, че 10 %, сам си дадохте и отговор на въпроса има ли смисъл тази така наречената тикет система, като изключим това, че на базата на данните, които тя вече предоставя и ние всъщност можем да правим много по-обосновани и аналитично верни предложения за подобряване и синхронизация на маршрути, все пак съобразявайки се с това, което е като данни тече от нея. Сам казахте ,че около 10 % от плащанията вече са с банкови карти. Само преди шест месеца сигурно и един процент не беше от плащанията с банкови карти, като изключим и някои други такива опции и възможности, които бяха доста малки, не съм точен с процента, но да кажем незначителни. Също така да припомня, че доклада, с който се прие агрегацията на така наречените банкови карти от ЦГМ се сочеше, че около 4 хиляди разплащания има на месец. Господин Ставрев, в момента дневните са над 12 хиляди, само за няколко месеца. Това би трябвало коректно да ви дава отговор има ли смисъл така наречената тикет система. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Може ли дуплика или лично обяснение, понеже бях споменат няколко пъти?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте за реплика.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Господин Зарков, понеже отворихте темата за MPASS, ще кажа за всички, то е видно от Търговския регистър, че в MPASS миналата година влезе Цветелина Бориславова с милион и половина евро инвестиция. MPASS също така, мисля че са изцяло собственици на „Тикси“. „Тикси“ са един от акционерите в ТИКЕТ КОНСОРЦИУМА. Не знам какви са интересите, но моля някой публично ако може да ми обясни MPASS на какъв

процент от продадените билети са с ЦГМ? Защото аз мога да направя тук едно предположение, че MPASS може да продават билети, обаче да остава много висок процент печалба за тях. Може ли някой да ми каже какъв процент от продажбата на превозните документи остава за MPASS, аз да нямам никакви притеснения за себе си и за това, че биват ощетени транспортните оператори, в случая ЦГМ. Мерси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Колеги, тъй като имаше няколко директни въпроса и иносказателно препратки, позволете ми да дам думата на господин Дилчев.

Господин Дилчев по така поставените въпроси за контрола, за касите, аз мисля, че го дискутирахме на предното заседание, но явно има нужда пак да се коментира. Имате ли готовност? Заповядайте.

ДИЛЧЕВ: Благодаря.

Както каза господин Игнатов, опозицията винаги ще е недоволна, управляващите винаги ще твърдят, че са свършили всичко, истината обикновено е някъде по средата. Това, което съм оперирал винаги е едно адекватно и заслужено отношение към ЦГМ предвид и ситуацията с пандемията и с цените на енергоносителите. В тази връзка ще започна с отговора към господин Бонев, още преди месец споменах, че от 1 февруари правилата за формиране на работна заплата са променени и начина на контрол също е променен. Разбира се, трябва да кажа, че към днешна дата изпитваме проблем с хората. Почти няма седмица, в която близо за съжаление една четвърт от хората да са в болнични заради тази пандемия. Надяваме се това да отmine, така че правим контрола с всички възможни налични средства. Знаете и с полицията на ден между шест и седем екипа заедно се правят проверки за носене на маски.

Иска ми се все пак да сме наясно, че това, което числата показват действително е увеличение на продажбата на превозни документи на пътниците в София от 2016 г. Молбата ми е към господин Бонев да се отнася с уважение към числата. Не може при този ръст на приходите да говорим, че едновременно намалят пътниците и се увеличава гратиса. Някак така математически несъвместими твърдения да не се ползват, защото не е коректно. Ако искате

господин Бонев ще подготвя специално тема за това как са променени нормите и начина на работа за заплащане на контролорите, щото това да не се случва.

Засилен е и контрола на самата дейност на контролорите. За мен действително може би минус и проблем за това, че не сме обяснили достатъчно през тези две години какви мерки сме взели в дружествата и аз съм готов, ако трябва в следващата комисия или по-нататък подробно да опиша това, което сме променили като структура, това, което сме променили като функции на служителите, това, което предстои да оптимизираме в следващите шест месеца, година, две, защото знаете, че съкращенията понякога дали заради ТЕЛК-ове, дали заради други правни норми не могат да се случат от днес за утре, но когато имаш план и си заложил и работиш, рано или късно това нещо ще даде резултат.

Накратко една вметка за паркинга в Надежда. Паркинга в Надежда, господин Контрера, в момента са близо 97 абонамента от 145 места и смея да твърдя, че преди да завърши една година работа на паркинга, ще успеем да го напълни. Именно благодарение на работата на нашите колеги и съдействието на районния кмет, така че и това ще се случи. Да, може би на всички ни се иска да стане веднага, но малко по-трудно е. Ще ни трябва една година, ще успеем да напълним този паркинг, защото работим, защото полагаме усилия това нещо да е така.

Ще се върна на алтернативните канали. Отново в комисията за наблюдение поехме ангажимент в следващото заседание една прогнозна сметка какво би довело до въвеждането на алтернативни канали. Отново говорихме какви са отстъпките за тези канали, така че това все пак е решение, което е взела комисията съответно може би Общинския съвет. Ще бъдат изпратени тези правила за работната заплата.

Що се отнася до процента продадени карти през сайта, наистина ние няма как изобщо да говорим във връзка с процента продадени неща онлайн за тикет системата. Ако се поинтересувате, ще разберете, че макар да може повече то десет години да си платите комуналните сметки онлайн, около 90% от хората предпочитат да отидат на каса, било то на Ерау, било в Топлофикация, било в Софийска вода да си платят тези услуги. Така че това е работа, която трябва в

цялото общество поетапно и постепенно да свикне с този начин за заплащане. Не очаквайте, че заплащане на ред други услуги с подобен процент, тикет системата изведнъж ще скочи на 50 – 60 % заплащане онлайн. Да, иска ни се това да стане, но за съжаление към днешна дата може би като цяло не сме готови за това нещо, но това, което е добре, е че сме дали такава възможност. Аз съм приятно изненадан от работата на банковите карти, наистина това се оказва особено и с агрегацията, една много предпочитана и безспорно много удобна услуга както за столичани, така и за гостите на столицата.

Работим с господин Братоев изключително добре, изключително активно по работата на системите. Знаете, че в работата се съвместяват две системи като издатели, така че предвид и нормативната обстановка това са нещата към днешна дата можем да правим. Оттам насетне какви документи следва и може да се предлагат на касите на метрото, изключително бих се доверил и на опита на господин Братоев, който от доста време има поглед и върху това какво се случва в „Метрополитен“.

Що се отнася до автоматите, да за мен това е начина, повече автомати, по-малко каси, и определено това в дългосрочен план ще бъде както по-удобно, така и по-евтино.

За MPASS, конкретно MPASS 4 % е това, което получават за еднократните билети, така както работят всички разпространители на 4 %, всеки, който желае да продава еднократни билети на хартия. И да, действително с въвеждането на заплащането с банкови карти определено MPASS започна да губи популярност пред другия метод, който е и доста по-удобен.

Отново искам да се върна на мерките, които правим, които продължаваме да работим. Жалко наистина, че не разясняваме достатъчно добре кампаниите, които правим както сред ученици, така и сред пътуващи. Кампанията, която предстои да направим заедно със студентските съвети, дай Боже когато те успеят да се върнат в присъствено обучение максимално бързо. Така че това са неща, които си струва да запознаем комисията. Ако има идеи за допълнителни кампании, за допълнителни мероприятия е добре да бъдат споделени, за да можем да ги реализираме. Действително е важно да покажем това, което се

оптимизира като транспорт, защото част от нещата минаха и през комисии, последно промените на рейсовете през Филиповци. Такива неща се правят непрекъснато, струва си, господин Контрера, в една комисия да изредим списък на всичко това, което сме свършили заедно със Столична община през последната година. Наистина далеч съм от мисълта, че сме свършени, но тотално да се отрича всичко, което сме свършили през тези две години, усилията, които сме положили тези дружества, както каза и господин Зарков да изкарат, не е съвсем коректно. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Дилчев.

Аз се радвам, че сред моята препоръка от предходното заседание по отношение на годишната карта видях, че се разгърнали една кампания не лоша. Така че според мен точно тази комуникационна стратегия с обществото трябва да засилим.

По отношение на оптимизациите, да, действително аз ще поискам от Дирекция „Транспорт“ справка за това, което сме свършили за 2021 г. и това, което е разработено през настоящите два месеца на 2022 г., имаше сериозна реорганизация на трети метродиаметър, там с линиите и т.н. Да, ще разгледаме пак под формата на своего рода отчет. Приемам това като препоръка от Ваша страна, господин Дилчев.

Господин Чаушев, Вие бяхте поискали думата още в началото на дискусиата, нали не бъркам?

Не го виждам господин Чаушев.

Господин Прошков, искам да обърна внимание, че по време на заседание на комисии според правилника нямаме лични обяснения. Може би ако искате ще Ви дам думата за изказване?

ПРОШКО ПРОШКОВ: Господин председател, сега ли да взема думата?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да.

ПРОШКО ПРОШКОВ: Аз по същество нямам нещо да добавя. Мисля, че и господин Зарков беше много изчерпателен, така че и затова не исках по същество да правя изказване, а да уточня нещо, защото и при дубликата на господин Бонев нямах механизъм, по който да го уточня. Става дума за нещо

важно, колеги, извън големия разговор и постоянния разговор в тази комисия за нашите проблеми и реформи. Става дума за това и аз отправям този призив също за общите ни усилия и всеки със своя политически капацитет, контактите и умения дори да убеждава ако искате конюнктурно възможност да го прави, в крайна сметка всички за града си, променят се политическите реали, сменят се правителства и т.н., но в този случай говорим за нещо много по-голямо, което ни застигна като беда и като буря. Аз имайки някакъв политически опит, не бях се заглеждал в детайли и тук благодаря господин Бонев, че обърна внимание, той вероятно го е направил в самите споразумения между правителството на Лондон и ще се върна на този пример, защото той обърна внимание, че аз не казвам вероятно всичко. Аз не обичам да оставяме нещата по начин, по който ще остава съмнение затова ще аз правя политически изказвания с фалшив аргумент.

Господин Бонев, аз виждам в момента, без да мога да ви прочета в това кратко време в детайли, че все пак става дума за следното, да, правителството изисква от Транспорт за Лондон, съответно общината, съответни стъпки, особено в това да се промотира алтернативните форми на придвижване, да се разширява велоалеината мрежа, да се разширяват тротоари и т.н., Това го прави общината и транспорта, но това е допълнително изискване, както и ни е го правим, според различните мащаби, разбира се. В този случай става дума за локиране, прегледах числата, на около до 5 % общия гранд, става дума за гранд от държавата, без да броя проектираните по един милиард до 2025 г., около 5 % трябва да отидат за тези дейности. А именно велоалеи, тротоари, посвещение на общината и транспорта да правят активна кампания и да развият клиентската си мрежа, всичко това е при условие обаче, че това е от финансирането от държавата. И аз казвам на всички вас колеги и на Вас, господин Бонев, ако утре държавата при нас каже – ОК, дайте да седнем на масата, да дойдат ЦГМ и община, предложете вашия план, ние ще ви дадем 180-те милиона и ще искаме от вас тези 5 % от тях да отидат в тези дейности. Тогава това е единствено добро, има смисъл да се говори и тогава сядаме отново на същата маса с операторите и казваме – вижте, тези 180 милиона трябва да ги направим 160 и 20 да отидат за, вие ще намерите всички резерви, ще оптимизираме всички разходи, но 20

милиона ще отидат за велоалеи, за тротоари и т.н. В момента няма свободни пари и това, което те имат като ангажимент с парите, които все пак държавата дава, извинявам се за разлятото обяснение, но ние искаме да постигнем подобно съгласие. Смятам, че има разбиране и се надявам това да се случи в някакъв момент по един или друг начин колеги. Благодаря. Лошото е след изказване, сега има реплики, да, ОК.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, аз се радвам, че дискутираме, прескачаме от тема в тема, защото различните гледни точки винаги носят нещо положително и повод за размисъл след това, защото си говорим за Лондон, от вчера има новина, че всъщност тяхната компания, която управлява обществения транспорт заявява, че до дни ще обяви фалит, ако правителството не ѝ представи поредния заем. Защо го давам като пример? Защото тъй като Лондон тук се дискутирало, но трябва да бъде ясно едно, че в този период и в тези времена без помощ от държавата тези обществени услуги страдат от сериозен дефицит. Може да си я погледнете новината в Гардиън. Общо взето при тях ситуацията е дори по-лоша, отколкото е при нас и поредния кръг преговори, който е имало, включително в общината в Лондон, правителството и транспортната фирма е неуспешен. Така че, дори и добрите примери, които имаме от Европа показват, че без силна държавна намеса, няма измъкване от това блато, което подчертавам, е резултат от сливането на две кризи.

Господин Прошков, това го казвам като реплика, защото Вие развихте тази теза. Но по отношение на сливане на дружества на оператори, Столична компания за градски транспорт мисля беше едно време, е пример за това, как една такава структура мастодонт не работи. Така че има много над какво да дискутираме. Все пак се радвам, че има сблъсък на идеи, дето се вика от всички неща, които днес изприказвахме, едно-две да имат зрънца рационалност и да ги направим, със сигурност ще подобрим нещо за хората. Това исках да кажа по отношение на изказването.

Господин Бонев има думата за реплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви.

Господин Прошков, Вие сам казахте, че са отпуснати средства на Транспорт ъф Лондон на база изисквания за реформи. След което казахте, ако държавата ни даде тези 180 милиона и каже – направете и велоалеи, нямало проблем. Не става по този начин. Първо се прави план, прави се всичко възможно, което е по нашите сили да оптимизираме, да направим нещата както трябва и тогава се отива и се казва – ето това е ситуацията, това сме направили, толкова сме спестили, това можем да направим, ако ни подкрепите с толкова пари, колкото ни трябва. Само че вие не сте свикнали на този мениджърски, нормален ако щете бизнес комънт сенс подход. Вие сте свикнали винаги да има един Бойко Борисов, на който когато нещо запари на трибуквието да му се обади някой, да каже – Бойко дай пари и Бойко като един спасител да се спусне от небесата и да каже – ето ви 10, 20, 50, 100, 300 милиона, колкото искате, за да може партията да е спокойна. Но това не е начинът да се случват нещата.

Има и нещо друго. Предполагаме, хипотетично, че българската държава приема стратегията на британската държава и казва – ще ви отпуснем тези 180 милиона, от които Столична община има нужда, ако направите велоалеи и промотирате алтернативни форми на придвижване. Аз ще съм първия, който ще зададе въпрос – на какво отгоре ще отпусна допълнителни пари за велоалеи, при положение, че Столична община не успява да изхарчи дори тези пари, които сама си е отделил за велоалеи? Пет милиона бяха отделени за велоалеи през 2021 г., те не бяха използвани за велоалеи.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не, господин Бонев, още от 2020 г., от преди това седят тези пет милиона.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, че ме поправихте. Още по-трагична е ситуацията в такъв случай.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз винаги съм казвал, че това е страшна глупост.

БОРИС БОНЕВ: Така е, факт. Прав сте, страшна глупост. Има едни отделени пари, не се усвояват, а ако нещо се усвои като например, аз дори не мога да го нарека велоалея, защото то е опасно, като това, което се направи в Люлин. Там е опасно, с боички маркирани някакви неща по Петър Дертлиев,

влизат в конфликт с автомобилите, безумна маркировка и е абсурдно, че заместник-кмета, който има отговорността и развитието на велосипедния транспорт, но забележете и пътната безопасност, че допуска подобен тип абсолютно извратени експерименти с безопасността на колоездачите, респективно и на всички останали участници в движението. Така че, господин Прошков, ето отново имаше някакъв опит да се вземе каквото е угодно, да не се каже цялата работа. Моето искрено убеждение, че само тогава, когато Столична община си е свършила работата, само тогава, когато е подхождала професионално, отговорно, взела си е и си е направила непопулярните мерки, но необходими, едва тогава тя трябва да има очите да отиде и да моли държавата да ѝ спасява градския транспорт с парите на данъкоплатците от Силистра, от Видин, от Русе, от Монтана, от Кърджали и т.н. защото вие забравяте, че тези пари не са просто паднали отнякъде, това са парите на цяла България и в пъти по-бедните градове сега ще трябва да плащат за лошото управление на транспорта в София.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Не сте прав, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: С това приключвам, но моля господин Дилчев, ако не иска да го каже, поне да го напише в чата, на колко точно са променени нормативите за контролорите за проверени карти на месец? Защото по тези доскоро действащите бяха 2 хиляди карти на месец. Искам да знам колко карти са в момента. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Дилчев, моля да ни ги изпратите с писмо до комисията.

ДИИТЪР ДИЛЧЕВ: Да, господин Контрера, ще изпратя правилата. Само да престанем с тази теза, че градският транспорт на София се плаща от останалите градове. Моля господин Бонев, предполагам поне до толкова е грамотен, да се запознае с това по регламент какви пари отиват в другите градове и да ги съпостави като процент, ако иска на жители, ако иска на километри пробег, ако иска на пътници. Нека да бъдем коректни с числата, за пореден път моля.

БОРИС БОНЕВ: Господин Дилчев, държавният бюджет, от който искате в момента компенсации за транспорта, се формира от данъците на всички българи в цяла България. Така че, да, нека наистина сме коректни.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Затова проверете числата, господин Бонев.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Моля Ви господин Бонев и господин Дилчев да не влизате в подобен диалог. В случая има и субсидия за междуградски, и слабо населени райони, така че много по-широко е. В случая изместихме разговора.

Господин Бонев, на Вашия последен въпрос, господин Дилчев ще предостави с писмо променените правила, нормативни, както искате да го наречем по отношение на контролорите. Това го уточнихме.

Третата реплика от господин Симеон Ставрев, след което ще дам на господин Прошков възможността за дуплика.

Господин Ставрев, имате думата.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Мерси.

Господин Прошков, мен това, което ме притеснява е, че два часа говорим, тук са шефовете на транспортните оператори и в крайна сметка стигаме до там, откъдето започнахме. Четирите дружества имат финансови проблеми и директорите на тези дружества не предлагат решение на проблема как от точка „А” до точка „Б” се стига по-бързо с градски транспорт. Това ме притеснява, с това започнах, с това ще завърша. Ако вие имате някаква друга представа за дискусиата, кажете, но аз така ги виждам нещата за съжаление отново. Мерси.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Това не е работа на тези дружества, само да поясня.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Ако не е работа на тях, вече не знам на кой е.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков, господин Ставрев, моля ви.

Прошко Прошков за дуплика.

ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря ви за дългата дискусия.

Господин Ставрев и днес и в Инженерна комисия по други въпроси говорихме за приоритетите, а именно приоритет са най-належащите неща. Затова

си позволявам днес да акцентирам върху енергийното цунами, което съсипе транспорта, защото това е належащ проблем. Това е проблем за вчера и това е единствената ми причина да акцентирам върху това. Директорите са тук и ние можем на всяко заседание, те обикновено участват, да говорим с тях, да изискваме, да питаме, да получаваме информация. В момента говорим за нещо повече, за обединяване на капацитета на всички ни, да си свърши работата държавата и това не е хленчене. Сега се опитвам да репликирам, да дубликирам господин Бонев, това не е безразборно хленчене, защото се случва във всички държави във всички общини в момента, защото не става дума да отида за кредит и да имам бизнес план или да има пари срещу реформи. Става дума за форс мажор, това е класически форс мажор за всички оператори и в крайна сметка не трябва да се бяга от отговорността за това. Ако ни ебяхме получили отговор, господин Бонев, от типа – да, ОК, правим надзорна комисия, защото ето доказваме още истина от тези лондонски споразумения, днес ги изчетохме, правим надзорна комисия със състав представители на правителството и на общината и на оператора и следим много стриктно дали спазвате това, което сте заложили, в нашия контекст може да не са велоалеи, да е друго, което е за общ план. Оттам нататък работим, но ние нямаме това отношение. Ние получаваме друго отношение.

Аз тук ще се съглася с Вас, че може да се дискутира развитието на метро мрежата, но според мен след утвърдения трети метродиаметър, но разбира се това е дискусивно, но дори и тази дискусия ние бяхме отрязани от Плана за възстановяване и устойчивост. Става дума за ето това, да се опитаме всички с общи усилия да избегнем подобно противопоставяне, а да може града ни да не става за в бъдеще зависи от политическите контексти. В крайна сметка най-доброто нещо, което една промяна би значела в нашата страна е да се покаже този стил, ако твърдите, че това е промяна, такъв стил, че политическото няма никакво значение, има смисъл прагматичното устойчиво развитие и в момента точно има нужда от точни усилия. Благодаря ви колеги.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Прошков.

Колеги, мисля, че вървим към края на дискусията.

Давам думата на господин Зографски, който заяви преди приблизително един час за изказване и финализираме това изслушване.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Добър ден. Малко ми прекъсва интернета, за което съжалявам.

Аз както всяко заседание ще се опитам изцяло да напусна полето на политическите противоборства и аз не виждам(прекъсва)

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Прекъсва господин Зографски, не се чу предното изречение.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Казах, ще се опитам изцяло неполитически да говоря, защото смятам, че и голяма част от дискусиата беше такава. Наистина това е една професионална дискусия. Опитваме се да ви накараме месеци наред нещо да направите и това нещо не е абстрактно, тези неща са гласувани от вас в редица стратегически документи и те са задължителни документи за изпълнение по смисъла на стратегията и по ЗМСМА е общинска стратегия. Това са компоненти и стратегии, които не могат да бъдат избегнати и в закона ги пише, че ги има, Планът за устойчива градска мобилност е една от тези стратегии, които са задължителни за изпълнение. Ние тук не искаме от вас да се задействате да направите нещо екстраординарно. Напротив искаме да направите нещо, което е идентифицирано от експертите като крайно необходимо още 2012 г., а сега вече сме 10 години(прекъсване). Пандемия или без пандемия, тези проблеми бяха идентифицирани като критични още ...(прекъсване). Аз сега си отворих точно за обществен транспорт ...(прекъсване) ... ремонт на трамвайното трасе до Западен парк, при осигурено финансиране и готов проект не се случи. Привлекателността на градския транспорт. Тодор Каблешков и скоростното трамвайно ... (прекъсване) .., няма проект още. И така има неща във всяка сфера. Тикет системата(прекъсване) ... похарчени, сте привлекли 10 хиляди плащания. Сто милиона лева да ги разделим на тези 10 хиляди ползватели, парите стигат да им купим за 30 години

БОРИС БОНЕВ: Господин Зографски, защо не минете на телефона си, защото твърде много накъсва и нищо не се разбира.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Съжалявам, такъв ми е интернета.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Очевидно имаме технически проблем, тъй като господин Зографски се опита. Много накъсва и нищо не се разбира, откъслечни фрази се чуват. В общи линии Вие преповтаряте една стара теза. Няма проблем и в следващото заседание ще продължим под някаква форма, ще има сигурно точки за дискусия. Не се чува и аз не съм уверен в излъчването за гражданите дали въобще се разбира. Дават ми знак от техническия екип, че твърде много се накъсва разговора.

Колеги, формално закривам дискусията по точка 2.

По т. 3 от дневния ред: Разни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Игнатов искаше думата за коментар, предложение. Заповядайте.

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: Колеги, отдавна ме вълнува една тема, която мисля, че ще е много полезна за града и искам вашето мнение и ви каня заедно да я обмислим и бих искал заедно да я внесем към Столичния общински съвет, разбира се, с тези от вас, които имат желание. Става дума за замяната на някои светофарни уредби с малки кръгови кръстовища. Предполагам всеки от вас е виждал и ползвал такива в Западна Европа, дори и в Южна Румъния ги има много и вършат прекрасна работа. Забелязвам че ги има вече в доста по-малки градове в България. В София обаче тъй като тук исторически са се появили първите кръгове в България, в Народна република България тогава, първите кръгове, които са от остарелия тип, които са прекалено големи и вътре в тях се развива голяма скорост, ясен пример и кръговото на „Четвърти километър” и включването в него е много трудно и оттам когато са направени няколко такива грешни и отречени вече кръгове и кръстовища, в София на кръговете се гледа като на нещо лошо, което всъщност води до задръстване и до катастрофи, вместо точно обратно, които са малките кръгове, които водят до по-голяма пропускателност и по-голяма безопасност. Тъй като ние сме Комисия по транспорт и пътна безопасност, не сме само по градски транспорт, такъв вид

кръстовища мисля, че ще облекчат както придвижването на градския транспорт и намаляване на времето за преминаване от единия край до другия край на наземните линии. Става дума за автобуси основно, тъй като предложението ми е да направи няколко или едно поне експериментално кръгово с временна организация на движението, където има достатъчно габарит и няма разбира се трамвайни релси или тролейбусна инфраструктура.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Архитект Игнатов, може ли да направя едно предложение? Аз знам, че имате разписано подобно предложение мотивирано, прост с едно писмо до комисията ,за да го включа в дневен ред и да го обсъдим. Аз знам, че Вие имате и графична част, така че може да я презентираме и тук и да върви на фона на някаква дискусия както казвате Вие.

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: Точно това предлагам.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Молбата ми е към комисията едно официално писмо с графичната част, за да може да дискутираме, включително и да покажем схемите, които Вие сте дали като идея. Ако това се случи в рамките на следващите дни, още на следващото заседание можем да проведе тази дискусия.

БОРИСЛАВ ИГНАТОВ: Точно това ми е идеята, да го дискутираме преди да го оформим в някакви доклади.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Предлага да го внесете с официално писмо, за да можем да си поканим и от Дирекция „Транспорт”, от Направление „Архитектура и градоустройство”, да навлезем в детайли. Иначе всяка една подобна идея аз я приветствам по линия на пътната безопасност.

Благодаря, архитект Игнатов.

Колеги, не виждам други заявки за изказвания.

Следващото заседание ще бъде следващия понеделник. Желая ви лек ден и до скоро.

Закривам заседанието на комисията. Благодаря ви.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 16.30 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
