



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 76

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

Днес, 21 март 2022 г. от 14:30 часа, присъствено и онлайн и, чрез платформата CISCO Webex Meeting и излъчвано във Фейсбук страницата на СОС се проведе редовното заседание на Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност.

Заседанието беше открито от председателя на комисията – г-н Карлос Контрера, в 14:30 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че в зала 1 на ул. Московска № 33 са Карлос Контрера, Зафир Зарков и Борис Бонев, колегите онлайн са 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, 11 общински съветници присъстват.

Имате проект за дневен ред от 6 точки, една допълнителна.

По дневния ред само уточнявам, че Програмата за придобиване и управление можем да я обединим дискусиата за бюджета, имате ли против, след което ще е отделно точките?

**БОРИС БОНЕВ:** Аз честно казано имам против, мисля, че си заслужават отделни дискусии.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Добре, ще гледаме отделно тогава.

Има заявка от госпожа Екатерина Йорданова.

**ЕКАТЕРИНА ЙОРДАНОВА:** Само да допълня от името на арх. Тодоров Дирекция „Инвестиционно отчуждаване“.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, по дневния ред има ли бележки, предложения? Не виждам.

Има ли против? Не виждам.

Има ли въздържали се? Няма.

Приема се единодушно с 11 гласа.

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

--	--	--

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

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

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	11
<b>За</b>	11
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

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

Преминаваме към т. 1

**По т. 1 от дневния ред:** Доклад № СОА22-ВК66-107/06.01.2022 г. относно съставяне на сборен бюджет на Столична община за 2022г.

Писмо с вх. № СОА22-ВК66-2645/18.03.22г. от Борис Бонев- общински съветник, относно предложения за включване към сборен бюджет на Столична община за 2022г.

Предложение от Демократична България господин Бойко Димитров, докладвано днес.

Предложение от група Патриоти за София от днес

Вносител: Йорданка Фандъкова.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Доклад, с постъпили три предложения към доклада.

Давам думата на вносителя на доклада, в случая господин Барбалов Вие ли ще докладвате точката?

**ДОНЧО БАРБАЛОВ:** Здравейте. Господин Контрера, уважаеми съветници, бих предложил госпожа Симеонова – директор на Дирекция „Финанси“ да даде едно експозе. Аз също съм на разположение за въпроси.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Моля акцента да бъде в частта транспорт, транспортна инфраструктура.

Имате думата, госпожо Симеонова.

**МАРИАНА СИМЕОНОВА:** Добър ден и от мен.

За вашата комисия е първо гледане. Бюджетът е в размер на 2 078 милиона, от които 273 милиона са европейски средства, 1805 милиона са бюджетни. Бюджетните са местни и държавно делегирани. Държавните са почти 800 милиона, а местните са 1006 милиона. Собствените приходи са 820 милиона, от които 456 данъчни и 363 500 неданъчни приходи, от данъчните приходи най-голям относителен дял има данъка за възмездно придобиване 218 милиона, данъка върху недвижимите имоти 120 милиона, данък превозни средства 111 милиона. От неданъчните приходи са в размер на 363 500, от тях приходи и доходи от собствен 38 650 хиляди, таксите са 292 800 хиляди. Таксата с най-голям относителен дял 245 милиона е такса битови отпадъци. Друга голяма такса е такса технически услуги 29 милиона. Административните услуги са 6 милиона и половина. Таксите за детски градини и ясли са разчетени само за първо тримесечие, тъй като от 1 април те стават държавно делегирана дейност, стандартите, които влизат от същата дата са съответно за детски градини 650 лева за едно дете в детска градина и 1125 лева за едно дете в ясла. За да не ви отегчавам, като нататък сме разгледали разходите по функции, към доклада са приложени изискваните от Закона за публичните финанси приложения. В Приложение 1 сме дали приходите по параграфи и дейности, в Приложение 2 разходи, в Приложение 3 сме дали капиталовата програма по дейности, функции, параграфи и обекти конкретизирани. В Приложение 3.1 са обекти, които не са финансово обезпечени и така всички приложения, които се изискват. Спазили сме също така и всички процедури, които същият закон изисква. Ако кажете някакви конкретни въпроси или да мина в Приложение 2 в разходите да гледам примерно за транспорта са отделени 150 милиона в текущите разходи, за изграждане, ремонт и поддържане на уличната мрежа са 50 милиона, в т.ч. 4 милиона за пътна безопасност. В Приложение 2 само за транспорт ли да гледам или? Улично осветление като цяло са 28 893 хиляди, от които текуща поддръжка са 25 милиона и почти 4 милиона капиталови разходи. Капиталовите са в

Приложение 3, така че там трябва да ги гледате. Мисля, че ще ви отегча с обектите, защото са много и предлагам ако има някакъв конкретен въпрос.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, госпожо Симеонова.

Аз предлагам колегите, които сме внесли предложение, също да ги представят в резюме, след което да открием дискусиата.

Господин Бонев, заповядайте Ви. След това ще дам думата на представителя на Демократична България господин Бойко Димитров виждам, след което аз ще направя едно резюме.

Господин Михаил Ставрев междуременно се е присъединил.

Господин Бонев, заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Благодаря.

Предложението, което като общински съветник съм внесъл касае бюджета, но ще се съсредоточа върху тези, които касаят тази комисия и то не всички, а основни направления – градски транспорт, паркиране и пътна безопасност.

В категорията градски транспорт най-важният проект, който предлагам да бъде включен в бюджета и в капиталовата рамка на Столична община това е ремонт на трамвайното трасе от ул. Козлодуй до надлез Надежда по бул. Мария Луиза. Причината за нуждата от такъв ремонт е първо, изключително амортизираното състояние на трамвайния релсов път и факта, че оттам е не просто един от основните пътища до Банишора, но поради естеството на линиите, които минават през този коридор, всъщност минава част от новите трамваи на София модел PESA се унищожават движейки се по това трасе. През миналата година по мое настояване бяха осигурени 30 хиляди лева за изработване на подробен технически проект за реконструкция на трасето, този проект е готов, той е съгласуван, в момента това, което трябва да бъде отделено са средствата за извършване на ремонта. Сметката, която ние сме направили на база на изготвения проект, включително имайки предвид потенциалното оскъпяване във връзка с по-високите цени на материалите, които се случват в момента, показва, че за тази реконструкция от около километър и половина единичен коловоз са необходими 6 милиона лева.

Второто предложение е за реконструкция на трамвайното трасе по бул. Петър Дертлиев от бул. Пенчо Владигеров до колелото в жк Люлин 5. Отново основната причина е изключително тежкото амортизирано състояние на трамвайния релсов път, което е опасност не само за движението на трамвайните мотриси, но и за преминаващите автомобили, защото дупките, стърчащата арматура наистина е шокиращо да ги видите в една европейска столица по този начин. Обръщам внимание, че намирам за изключително важно този ремонт да се осъществи през 2022 г., тъй като ако вярваме на обещанията, дадени от капиталовата програма тази година може би ще бъде момента, в който ще бъде ремонтиран тунелът на Люлин. Смятам, че не трябва за пореден път да се допуска грешката по трасето на определени линии всяка година или през година да се ремонтират определени участъци, с което всъщност ползващите тези линии да нямат нито една спокойна година, в която да няма поредната временна организация на движението, пренасочване на трамваи и т.н. Смятам, че докато се прави ремонта на трасето на тунела на Люлин и трамвай № 8 така или иначе е спрял, защото няма колело, на което да върти от тунела навътре към самия кв. Люлин, смятам, че трябва да бъде извършен ремонт и на този участък, който в целия този участък от тунела на Люлин под кръговото до колелото в Люлин 5 е най-тежка и най-амортизирана от цялото трасе на трамвай № 8.

Остойностили сме го на 2.5 млн. лева, с ремонта не само на цялото трасе, говорим за уличното платно, осветление, всичко.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да, има отлепване на асфалта от релсовата част.

**БОРИС БОНЕВ:** Третото нещо, което предлагам, това е да бъдат заложили 300 хиляди лева за изработване на подробен технически проект за изграждане трамвайното трасе по бул. Тодор Каблешков и бул. Филип Кутев. Причината е, че въпреки част от трасето на уличните платна бяха изградени през последните две години, за съжаление проект за трамвайното трасе няма. Липсата на проект за трамвайното трасе, само да илюстрирам защо е толкова важно такъв да съществува, особено в контекста на продължаването на строителство на бул. Филип Кутев и Тодор Каблешков, и липсата на проект за трамвайно трасе води

до ситуации, в които има оставен габарит за прокарване на трамвай по средата на булеварда, само че няма оставен габарит за спиркови острови, което означава, че в момента, в който започне изграждането на трамвайното трасе, чисто новият асфалт, по чисто новия булевард ще трябва да бъде разбиван и ще трябва да бъде правена нова организация на движението и това всъщност на фона на така или иначе липсващите инвестиции, недостатъчните инвестиции в инфраструктурата на София да правим толкова скоро ремонт на ремонта, защото някой не се е сетил да направи проект смятам за безотговорно, за да не допуснем подобна ситуация за бъдещите по-дълги разширения и удължаване на Тодор Каблешков и Филип Кутев, предлагам тези 300 хиляди лева да бъдат заделени за изработването на проект.

Четвъртата точка, която предлагам, това е в посока за пътна безопасност. Нашият екип е изработил три идейни проекта за три кръстовища, на които да бъдат изградени така наречените безопасни кръстовища. Става въпрос за проекти в кварталите Овча купел, Слатина и Люлин. Сумата, която сме предвидили за изграждането на тези три пилотни повдигнати кръстовища е милион и половина лева, като при изработването на идейните проекти всъщност сме се водили от най-добрите световни практики за меки да ги наречем технически инфраструктурни подобрения, които обаче да водят до сериозен ефект, свързан с пътната безопасност. Тук визираме тротоарни уширения, разделителни острови, повдигнати кръстовища, повдигнати пешеходни пътеки и други, които чрез инфраструктурни мерки карат хората и шофьорите да намаляват скоростта и да внимават за заобикалящата среда.

И последното пето предложение по посока паркиране, това е да бъдат отделени необходимите 3 милиона лева за довършване на изградения на груб строеж паркинг при метростанция Сливница. Обръщам внимание, че има готов проект от страна на ЦГМ. Паркингът мисля че беше за 280 автомобила, като е важен, защото не само че защото това е буферен паркинг към една от така или иначе натоварените метростанции, но и защото по този начин ще бъде намален трафика в посока центъра на града. Отделно в момента получателите, полуобщинските имоти около метростанцията поради липсата на урегулирано

място за паркиране, всъщност масово шофьори паркират в калта и цялостната градска среда наоколо на нищо не прилича. Има и други предложения в сектор транспорт и пътна инфраструктура и като предложения за включване в капиталовата програма, но спирам до тук с тези пет големи проекта, които смятам, че трябва да бъдат .... и ви призовавам за подкрепа и включването им в проекта за бюджет.

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

Колеги, само телеграфно предложение за ремонт на ул. Велчо Атанасов, ул. Солунска, кръстовище на бул. Симеоновско шосе. Благодаря Ви, господин Бонев за стегнатото изложение.

Господин Бойко Димитров от името на Демократична България, заповядайте за кратко резюме в частта транспорт.

**БОЙКО ДИМИТРОВ:** Благодаря Ви.

Ще се постарая да съм максимално кратък. Голяма част от предложенията ми са свързани с други структури, така че няма да ги засягам пред вашата комисия. Това, което касае транспорта е предложение за увеличение на текущите разходи по 606 изграждане, ремонти и поддържане на уличната мрежа. Всички сте запознати с тежкото състояние на тротоари и вътрешно квартални улици в не малко райони, затова нашата група и конкретно аз като вносител считаме, че е необходимо поне с някаква сума да се предвидят повече средства, които да бъдат разпределени към районите. В този смисъл предлагам 5 милиона допълнително разходи за тази дейност.

Друго, което индиректно отново е свързано с транспорта, това е предложението за увеличение на средствата за купуване на земя, което видях, че и във Вашето предложение също фигурира. Считаме, че 12-те милиона, които са предложени за перо са недостатъчни и с оглед на тежката ситуация тази година предлагаме само 5 милиона допълнителни средства, въпреки че е необходимо много по-голяма сума. Като източник на приходи за всичките предложения за допълнителни разходи е първо, намаление на много сериозния размер на перото за резерв за тази година, което е 28 милиона и ние считаме, че възможността от приходи за местни данъци и такси, както и глоби, лихви и неустойки са



подценени в проекта за бюджет, затова предлагаме повишение по тези две пера. Благодаря ви.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Само да уточня, че и господин Бонев е предложил увеличаване на отчуждаването с 5, тоест тук има препокриване в предложенията до момента.

Благодаря Ви, господин Димитров.

Ако позволите, аз да ви запозная и с нашето предложение съвсем накратко.

В същата насока по отношение на отчуждаването също от нашата група Патриоти за София сме предложили увеличение от 12 на 17 милиона лева с приоритет отчуждаването по трасетата на Тодор Каблешков, Филип Кутев, където има един имот останал, бул. Копенхаген, който е голямото предизвикателство, тук обхваща около 40 дка частни имоти, надявам се част от тях да бъдат и дарени. Отделно от това имаме три терена за отчуждаване за детски градини, но това е извън предмета на работа на настоящата комисия.

По отношение на транспорт в дейност 849 други дейности по транспорта предлагаме 20 милиона увеличение на средствата, които се разпределят по Регламент 1370. Те са свързани с покриване на загубите на транспортните оператори, което ще рече че от общия бюджет 150 милиона, предлагаме той да бъде увеличен на 170 милиона с ясното съзнание, че вече дадохме един заем на транспорта в размер на 6 милиона, който също счетоводно трябва да бъде отразен.

Другото по-интересно е, предлагаме в капиталовите разходи основен ремонт на БНА, релсов път и кабелна контактна мрежа, сумата от 2272 хиляди да бъде увеличена с 4 милиона на 6272 хиляди, като тук с господин Бонев имаме препокриване на част от фокуса, в случая трасето по Мария Луиза. Отделно от това предлагаме основния ремонт в жк Обеля, който е на прогнозна стойност 1200 хиляди релсов път и 850 хиляди контактна кабелна мрежа, в това разбира се да влязат и подмяната, ремонта на стрелки, няма да ги изброявам, кръстовки, както и подмяна на кабелно контактна мрежа по трасетата на тролейбусни линии 4, 5, 7 и 11, има участъци, които са от 1986-1987 г. не са рехабилитирани. В

сферата на пътната безопасност бюджета от 1 600 хиляди по дейност 604 за капиталови разходи да бъде увеличен на 3 100 хиляди лева, тоест с 2,5 милиона за изграждане на система за видеоконтрол на бус лентите, част от тях сме посочили и изграждане на светофарни уредби и пешеходни светофари, които се явяват според мен слабост по отношение на нашата инвестиционна политика. Това е накратко от мен.

Госпожа Екатерина Йорданова ми даде знак, предполагам, че тя иска да се включи, след това дискусиата.

Госпожо Йорданова, заповядайте.

**ЕКАТЕРИНА ЙОРДАНОВА:** Благодаря Ви, господин Контрера. Уважаеми колеги, смятам, че за никой от вас не е изненада, че съм тук, за да потърся подкрепа от най-логичната комисия от Столичния общински съвет за подкрепа на Столичния градски транспорт. Няма да говорим тук пред вас какви са ефектите от пандемията, какво беше поскъпването, а то е шоково както на цените на електроенергията, така и на енергоносителите, как се отразява и войната на Русия и САЩ, все събития, които пораждат огромни рискове за изпълнението на бюджетните прогнози и аз вярвам, че към този етап ще е много трудно да се предвидят всички тези ефекти. Това, за което ние бяхме подготвени и това, с което ние се обърнахме за подкрепа и към държавния бюджет са фактите, които бяха ясни за нас от края на годината и всъщност които ние всички правехме на база на това какви са загубите от гледна точка на нереализирани приходи, как пандемията се отрази на пътничкопотока, всъщност всички тези анализи, които бяхме подготвили към края на годината сочеха, че ние всъщност очакваме да получим от държавата една подкрепа от 178 милиона лева и очаквания от Столична община в размер на 170 милиона. Всъщност това бяха нещата, за които ние говорихме в тези няколко месеца, това са настояванията, които ние имаме към държавния бюджет и ще продължаваме да настояваме за подкрепа от страна на държавата, защото наистина искам да споделя с вас, че на база на нашите анализи заделените 15 милиона от държавния бюджет са всъщност десет пъти по-малко от нуждите или малко повече от нуждите, които имат компаниите за градски транспорт на територията на столицата. Няма нужда

вас да убеждавам и колегите, които са онлайн за това колко милионен град обслужваме, колко пътници, какви територии също, които са близо до София, защото знаем каква е дневната миграция. Тези неща, в тази комисия са ясни. Аз се обръщам към всички вас в тази Транспортна комисия и очаквам вие да подкрепите нарастване на бюджета от 150 милиона на 170 милиона, за да можем да отговорим на тези нужди към този момент, като наистина смятам, че ние трябва да продължим да настояваме за държавата да ни подкрепи, защото просто ще напомня, ако в 2019 г. държавният бюджет беше 9.5 милиона лева, а в 2020 г. беше 11 млн. лева, в 2021 г. беше 11 млн. лева, а от друга страна Столична община е дала много по-големи суми относителният дял 2018 г. беше 34.5 % държавен бюджет подкрепа към 65.5 % Столична община, 2019 г. 22.2 % към 77.8 % към Столична община, 2020 г. падна на 13.7 % на 86.3 за Столична община. По прогноза за 2021 г. очакваме да имаме относителен дял на държавен бюджет 10.7 % към 89.3 %. Моля да ме извините, ако не съм съвсем коректна в тези проценти или числа, възможно е да има някаква грешка, но тя е минимална, тя не е в сериозни проценти, може би има някакви малки флукуации, но при всички положения ние знаем какви бяха ефектите, знаем как стопаните от столичния градски транспорт посрещнаха пандемията, как осигуряваха безопасно и наистина спокойно придвижване в града на групите граждани и другите работещи, които трябваше да се погрижат и за здравето и за продоволствието на софиянци. Всъщност голямата, как да кажа несправедливост е, че смятаме, че общественият транспорт, който беше сред най-засегнатите заедно с въздушния транспорт, не получи достатъчно подкрепа или не получи подкрепата, от която се нуждае, за да продължи да оперира. Зная, че ние всички в тази комисия сме загрижени за градския транспорт, загрижени сме той да бъде редовен, даваме си сметка и колегите, които стоят до мен, наблюдават какви са тенденциите, знаете че и в Европа имаме отстъпление от това, което бяхме постигнали в годините, а именно да привличаме все повече пътници към градския транспорт за сметка на използването на личните превозни средства. Знаем, че за да осигурим и да върнем гражданите на София, на страната и на цяла Европа обратно към градския транспорт, той трябва да бъде предвидим, не

можем да разреждаме, да намаляваме разписания, да скъсяваме транспортна задача. Вярвам, че наистина толкова са обективни причините, поради които ние искаме увеличение на подкрепата за градски транспорт както от държавата, така и от общината, така че вярвам, че всички колеги ще подкрепят тези искания и наистина ще постигнем един бюджет, който в никакъв случай няма да ни гарантира това, което ние искаме, но знаем, че предстои и преразглеждане на държавния бюджет с актуализация, която беше обявена публично и да продължат разговорите ни с отговорните лица, с финансово министерство, за да се мобилизираме и заедно да постигнем по-сериозна подкрепа от страна на държавата по отношение на актуализацията на държавния бюджет. Това е от мен накратко. Надявам се, че ще осигурите подкрепа и ще внесете като общински съветник искане, което все още не съм направила, но наистина исках да дойда първо в тази комисия, в която считам, че ще има най-сериозна подкрепа и разбиране, бих искала да ви чуя, за да мога да формулирам.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Госпожо Йорданов, говорим за увеличение в дейност 849 разплащанията по Регламента, а не компенсациите, за да е ясно за протокола вашето предложение?

**ЕКАТЕРИНА ЙОРДАНОВА:** Да, господин председател, за това говорим, говорим за субсидия, а не за компенсация. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря. Важен детайл.

Господин Бонев, заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Имам въпрос, защото госпожа Йорданова спомена с 20 милиона да бъде увеличено по регламента, откъде обаче ще дойдат тези средства, къде намаляваме?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, тъй като все пак ние сме само Комисия по транспорт, трудно бихме се произнесли по приходната част, лично аз видях, че Вие и колегите от Демократична България са направили такива предложения, по-скоро Комисията по финанси би могла точно да каже. Според мен има резерви в данъчната част на приходите, и в неданъчните приходи, въпросът е дали ще постигнем общото съгласие първо да увеличим приходната част, второ да постигнем съгласие не само в Комисията по транспорт, дали да

увеличим средствата по 1370, като ще ви кажа, че тези 20 милиона те са крайно недостатъчни. Всички сме наясно. И трето е, дали част от тези средства можем да ги осигурим чрез ревизиране на други разходи, тоест да намалим от други дейности и да увеличим тази. Аз ви предлагам всички предложения по същество да ги насочим към Комисията по бюджет и финанси.

Правилно го задавате този въпрос, там могат да се произнесат колегите по приходната част.

**БОРИС БОНЕВ:** Аз подкрепям предложението за увеличението с 20 милиона лева, ако не е проблем, а ако имате нещо да кажете.

**ЕКАТЕРИНА ЙОРДАНОВА:** Не, нямам, аз затова ви казах, че не съм внесла доклада, исках да видя каква ще бъде нагласата, каква ще бъде подкрепата, разбира се, че ще го подготвя.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз не вярвам да гласува някой против. Господин Зарков, заповядайте.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Господин Бонев, за съжаление някъде налице е забавно е това, което казвате, но ситуацията е крайно незабавна и ще констатирам следното колеги и то с тази загриженост, която се вижда от всички вас и това е, че всъщност ние сме на прага на приемането на бюджет, който поне аз смятам, че ясно трябва да се каже, не обезпечава транспортната задача, нейното функциониране до края на годината и то не го обезпечава в размер, в който дори и всичките ваши добронамерени предложения, които правите в рамките на 20 милиона, отново на 20 милиона, различни суми бяха споменати във Вашето изказване, дори да ги съберем, те всъщност няма да стигнат, за да осигурим транспортна на града ни до края на тази година. Това трябва да си го даваме ясно като сметка, защото на нас ни предстои на базата на този бюджет да направим съответните разчети с изработването на икономическата рамка, която ни предстои също в обърканата ситуация с късно приемане на държавен бюджет, всъщност средата на март говорим за бюджет на града ни за първи път, поне аз не си спомням в миналите години да е имало нещо подобно. Но, най-същественият проблем, най-големият проблем според мен е, че всъщност трябва да сме наясно и отново казвам, да си даваме тази ясна сметка, че ние разгледаме

бюджет, който не гарантира финансово осъществяването на нормалната транспортна услуга до края на тази година. Естествено, че ще подкрепя всяко едно от направените предложения от Вас в тази част не заради друго, а защото то наистина би допринесло за известно допълнително гарантиране на намирането на необходимите финансови средства за осигуряване на транспорта на нашия град. Мисля, че достатъчно ясно в последните месец-два сме коментирали и комуникирали и с гражданите и между нас откъде се поражда това и къде всъщност губят близо половин милиард, а това е сума, която би могла да гарантира в този обем, в който е ... транспорта неговото функциониране. По всички разчети, които става ясно до момента, всъщност тази сума е с минус най-малкото сто милиона лева, които не са обезпечени, не са гарантирани. Това е едно изказване, което в следващите дни ще бъде също повод за коментари и за разисквания по тази тема. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Заповядайте.

**БОРИС БОНЕВ:** Преди да направя своята реплика, ми се ще предварително да уточня, че това, което ще кажа няма за цел да се заяждам с вас, нямам за цел да натяквам нещо или да излиза казах ли ви, а по-скоро да припомня усилията, които част от нас положихме през последните вече две години на Ковид пандемия, тук говорим все още за това, не за войната между Русия и Украйна, не Русия и САЩ, както беше споменато, ще ви припомня, че през 2020 г. много кратко време след като започна пандемията, след първия локдаун, след като стана ясно ,че очевидно ще имаме сериозен спад на пътниците, сериозен спад на приходите, спомнете си онова, за мен лично грешно решение два месеца да не работи синята и зелената зона, което допълнително утежни финансовото състояние на градския транспорт, тогава предлагаме във всяка една комисия, докато накрая това нещо не се случи, да се създаде работна група с предложение за подобрене на градския транспорт, така че да се опитаме не само да оптимизираме неефективните структури на градския транспорт, но и да дадем предложения за това градският транспорт да стане по-предпочитано средство за придвижване. Това може да стане, коментирали сме го многократно, с

приоритизация на градския транспорт, обособени коридори, бус ленти, ограничени трамвайни трасета, нови линии, кампании за привличане на пътници и най-важното билетна система, която да прави така, че закупуването на превозни документ и ползването на градския транспорт да бъде наистина лесно и удобно. За огромно съжаление обаче честотата на заседаване на тази Работна група беше изключително ниско и аз лично останах с впечатлението и оставам с впечатлението и го казвам с искрено съжаление, че всъщност няма никаква голяма спешност да се оправи градския транспорт. Нямахте усещането, че положението е, има спад на пътниците, има спад на приходите, ако трябва ще се събираме всеки ден, ако трябва ще дискутираме по десет часа на ден, докато не намерим решението на всички тези проблеми. Вместо това в продължение на месеци се налагаше да моля тази група да заседава, Комитета за наблюдение на системата да заседава, нощният транспорт още не сме решили какво точно ще се прави с този транспорт, независимо дали ще се отлага неговото повторно пускане или не, ние нямаме още решение какви ще са му маршрутите, ще има ли нови спирки, от какви автобуси ще се обслужва и т.н. Тоест разберете, че цялостното ми усещане е някакъв дисонанс, в който се изпада. Много добре разбирам нуждата от средства за градския транспорт, ясно ми е, че системата е в критично състояние в момента, същевременно обаче не виждам, освен оплакване публично, не виждам никакво активно действие вътрешно организационно всички тези проблеми, всички тези теми, които изброих, да бъдат решавани. Напротив, пак се отлага, отлага, отлага. Не знам наистина до кога ще бъде това нещо. Като призив, няма как да кажа като последен призив, но като призив към всеки един от вас всички тези проблеми да сядаме и да ги решаваме колкото време е необходимо, не само да се отлага с надежда, не знам на какво, че държавата щяла да се включи и да помогне. Дори нещо, което е елементарно в един подобен процес, ако искаш пари от някого, да му представиш план какво точно смяташ да правиш с тези пари, дори това нещо не е направено въпреки моите призови от повече от шест месеца това да се направи. Така че, аз ще подкрепя, както Ви казах, госпожо Йорданова 20 милиона допълнителни с всякакви допълнителни средства за градския транспорт, но очаквам да видя, и на

всичкото отгоре се самопредлагам да бъда в този процес заедно с нашите експерти да помогнем, очаквам да видя и някакви конкретни стъпки и решения не само в посока оптимизираме като съкращаваме. Не, как го развиваме, какво правим, как привличаме пътници, кога ще заработи новата билетна система и т.н. Това исках да кажа като реплика, доста по-дълга отколкото трябваше на господин Зарков.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Симеон Ставрев има думата, чакайки търпеливо.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Здравейте.

Аз имам конкретни въпроси, свързани с доклада по точка 1, така че ще ги задам. Не разбрах кой от името на госпожа Фандъкова е.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Дончо Барбалов е тук, Кристиан Кръстев, Ангел Джоргов.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Здравейте на всички заместник-кметове. Ще се опита и аз да бъда сбит, ще започна от нещата, които на мен много ми харесват в бюджета, надявам се да се случат.

Основното нещо, което за мен е изключително важно е Тодор Каблешков. Тук виждам един, според мен преходен остатък, който е за жълто платно на Каблешков от България до Луи Айер. Ние мисля, че още миналата година построихме този участък, предполагам, че някакво плащане, което трябва да се извърши, но доколкото знам до Луи Айер сме готови. Всъщност въпросът ми е, след като създадем бюджет за проектиране на Тодор Каблешков от Луи Айер до Емилиян Станев, за двете ли платна говорим или само за едното от двете, защото не разбирам това нещо от бюджета?

Другото нещо, което виждам, е . . . ., който ще се планира от Черни връх до Козяк, това означава ли, че всъщност целият габарит на булеварда Тодор Каблешков от България до Черни връх при така заложените средства от бюджета е финансово осигурен и финансово може да бъде изграден тази година, но всъщност в обозримо бъдеще може да стане целия габарит според този разчет? Това, според мен ако е така, е изключителен напредък по тази многогодишна драма, той инженер Джоргов тук спомена, че май е доста напреднало



отчуждаването, така че не бих се учудил да е така, поздравявам ви за това нещо, ако ще се случи.

Парите за улично осветление, които виждам в бюджета са само два милиона лева, които на мен ми се струват много малко на фона на всички жалби, които са налични в системата. Може ли да дадете малко повече информация конкретно тези два милиона лева за какво ще се дадат, има ли конкретни участъци, проекти,където ще бъдат похарчени тези два милиона лева, защото на базата на сигналите на мен ми се струват много малка сума.

Относно парите за светофарите, доколкото виждам са 1 600 хиляди, може ли повече подробна информация за това какво включва тази стойност? Тоест предполагам, че ще се подменят нови светофарни уредби, но в това число ако се сменят нови светофарни уредби колко ще са, и в тези пари планирате ли подмяна също така на бутоните за натискане за пешеходците със сензори, защото те се оказаха много удобни за хората и по-малко се вандализират по мои наблюдения. Не знам дали ги включвате тези сензори или не.

Това, което аз лично чух в Инженерната комисия сутринта, на въпроса ми отделени ли са пари за тротоари, разбрах, че това ще е в текущ ремонт, като инж. Джоргов ако не се лъжа спомена 10 милиона. 10 милиона за 24 района е изключително малко. Давам ви пример, че Трайчо Трайков миналата година се чудеше дали да направи скосяване на тротоари или да подменя квадратурата като плочки унипаваж. Тук за мен тези 10 милиона, ако само в текущ ремонт са само 10 милиона за това, са изключително ниска сума. Моля да дадете потвърждение, дали само 10 милиона са само от капиталовата програма, като изключвам различните линейни обекти, които обхващат и тротоари.

По отношение на текущите средства за ремонт на релсовия път и контактно кабелна мрежа са предвидени само милион и половина, което също ми се струва много недостатъчно. Тук отново няма средства за ремонт на технически негодни и опасни за експлоатация трамвайни трасета като конкретно това са Илиенско шосе, по Стамболийски към Западен парк, по Петър Дертлиев към Люлин, не знам дали сте минавали скоро там, но аз въобще се чудя как се

движат трамваи там. Джеймс Баучер в Лозенец, ул. 104 в Обеля, Мария Луиза от надлез Надежда – Козлодуй.

По повод прочутия казус за дизеловия генератор в Овча купел, има ли някъде в бюджета средства за изграждане на трафопост и захранване за зарядната станция на електробусите в Овча купел. И за да не ви отегчавам много, парите, които са заложиени за Ломско шосе за разширени еза етап 1, тоест Ломско шосе ще успее ли да бъде разширено в рамките на тази година в този етап 1 или тепърва предстои процедура, съответно няма да бъде готово Ломско шосе, въпреки че са заложиени 5 200 хиляди. Относно разширението на ул. Опълченска до Сливница от Тодор Александров, същото, след като са заложиени тези пари в бюджета, ще успеем ли тази година да изградим участъка? Относно Копенхаген от Младост 3 до Самоковско шосе, тоест до Горубляне, ще успеем ли да завършим Копенхаген тази година или само ще го започнем? Относно булевард Рожен – Скоростната тангента също ще успеем ли да го изградим булевард Рожен тази година или ще прехвърлим парите за догодина? Някой може ли да каже разширението на ул. Димитър Пешев в Дружба, което е от ул. Обиколна до Цариградско, разширението какво ще представлява след като е заложиено в бюджета и доколкото си спомням, там има две ленти и накрая става трета, въпросните милион и половина почти какво ще постигне, тоест колко ленти за накъде ще има и какъв ще е ефекта от това? Мерси.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Ставрев, трябваше да ги пуснете въпросите предварително.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Забравих велоалеите 5 милиона лева, за кои велоалеи ще дадем?

**МАРИАНА СИМЕОНОВА:** Не виждам смисъла на тези въпроси, те са толкова много.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Моля Ви.

В частта с капиталовата програма пътна инфраструктура инженер Джоргов дали успяхте да запишете всички обекти, за които има питане от съветника Ставрев?

**АНГЕЛ ДЖОРГОВ:** Надявам се, че успех господин председател.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Имате думата.

**АНГЕЛ ДЖОРГОВ:** Относно въпросите на господин Ставрев, ако искате отзад напред.

Димитър Пешев, там имаме избран изпълнител, договор за строителство, готов технически проект и сме в процедура за издаване на разрешение за строеж, тоест имаме реална възможност да започнем в рамките на няколко седмици. Какво представлява този етап? Този етап е първи от трите етапа от Цариградско шосе до ул. Обиколна, който е късичък, но има много инфраструктура за реконструкция, има и съоръжения на тази рекичка, която минава там на 50 метра след булевард Цариградско шосе. Мисля, че организацията на движение е свързана на самото кръстовище с Цариградско шосе стават пет ленти, две за навътре и три за излизане, иначе самия булевард ще бъде с четири ленти по две в посока. Това е първият от трите етап. Следващият ще бъде от ул. Обиколна до Цветан Лазаров, който може би се явява най-важния, но аз и друг път съм казвал, важно е да се започне отнякъде, там стават страхотни тапи и имаме проект, проведена процедура, избран изпълнител, нямахме обжалване, имаме и сключен договор, тоест обект, който имаме възможност да направим през тази година.

Булевард Рожен средствата за него са предвидени заема от Европейската инвестиционна банка. Имаме процедура за избор на изпълнител, която е в ход от няколко седмици. Може би няма да успеем да реализираме целия булевард, но се надявам, че голяма част от него и затова го има в капиталовата програма ще се случи през тази година. Там заедно с пътните работи имаме и трамвайно трасе. От около месец сме в процедура за избор на изпълнител.

Относно велоалеите, господин Ставрев го зададе въпроса и на Комисия по инженерна инфраструктура днес по-рано около обяд някъде, там са записани средствата, които са конкретно и само за проекти, които само велоалеи. Пример ви давам, мисля ,че днес влиза в сила разрешението за строеж за велоалеята по Самоковско шосе с тротоар и в тези пари не са включени велоалеите, които ще изграждаме заедно с големите булеварди, примерно Каблешков и Кутев, средствата за велоалеите там са си в средствата за бул. Тодор Каблешков, съответно за булевард Филип Кутев и не са в тази графа, която цитира господин

Ставрев. Иначе велоаелите образно можем да ги разделим на два вида, такива, в които има изкопно-насипни работи и нови настилки, които се изграждат от моето направление, и такива, които са свързани с маркировка, светофарни уредби, които изгражда направлението на господин Кръстев, като разбира се, се стараем и последните година и половина сме максимално стиковани двете направления. Ние тази година работим велоалея по Ботевградско, започваме най-накрая велоалеята по Самоковско, там имаме договор за строителство, по всяка вероятност от днес имаме и влязла в сила разрешение за строеж, на улица Обиколна продължихме велоалеята. Парите за велоаели са за този тип велоалеи. Там, където изграждаме булеварди, са през средствата за булеварди.

Булевард Копенхаген. Тази година имаме обявена тръжна процедура, тази година ще се избере изпълнител, но не очаквам голяма част от дейностите да успеем тази година, най-малкото защото както и вие уважаеми общински съветници споменахте, от всички големи булеварди от вътрешния градски ринг, които са и по заема, там има да се отчуждават най-много имоти. От последния месец ми беше справка, около 40 и няколко имота има още за отчуждаване.

Ломско шосе изтече срока за обжалване и нямаме договор, но на практика можем да кажем, че имаме избран изпълнител, няма подадени жалби в срока за обжалване, и в момента процедираме издаване на разрешение за строеж за този въпросния първи етап, който е до жп линията. Има там един проблем, който надявам се, че е малък, има един имот, той не е самото Ломско шосе, но е на ул. Обелски път, която е най-важната в този участък перпендикулярна улица, която се включва в Ломско шосе и тя сега влиза косо, под ъгъл към метростанция Ломско шосе. По регулация там става Т образно кръстовище под 90 градуса, всъщност там е последния имот, който миналата седмица сряда или четвъртък беше окончателно за решаване. Иначе имаме пълна проектна готовност с готов работен проект и на практика избран изпълнител. Така че този етап едно при добро стечение на обстоятелствата се надявам, че целият ще го реализираме през 2022 г.

Опълченска – готов работен проект, процедираме разрешение за строеж. До края на месеца се надявам, че ще обявя класиране за избор на изпълнител за

Опълченска, тунела за Люлин, защото са в една процедура на отделни обособени позиции, Народен герой и пътя за Клисурския манастир, за който за единият от двата основни етапа имаме осигурено държавно финансиране. Очакваме до края на месеца да имаме финансиране за тези четири обект. За Ломско шосе надявам се, че е процедурирано разрешение за строеж.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Имаше въпрос за обхвата на Каблешков и Филип Кутев, за етапите?

**АНГЕЛ ДЖОРГОВ:** За платната на Каблежков, както и господин Ставрев спомена, там имаме да доразплатим една част от извършеното строителство, а и имаме договор за северното платно на бул. Тодор Каблешков, там имаме избран изпълнител, има готов проект и за двете платна, и предстои до края на този месец да обявя процедура за избор на изпълнител за южното платно. Като това, което се изгради през последните две години между бул. България и Луи Айер в двете посоки с по три ленти за движение, с широки тротоари и с велоалеи по 1.50 м на полуниво, всъщност това ще представлява профила на булевардите Тодор Каблешков и Филип Кутев от бул. България до бул. Симеоновско шосе. Така е по регулация, така е проектирано, така предстои да бъдат обявени тръжните процедури за южното платно на Каблешков от Луи Айер до Черни връх и за Филип Кутев от ул. Сребърна до Симеоновско шосе. Между бул. Черни връх и ул. Сребърна ,там имаме договор с изпълнител, знаете от преди две години изпълнихме една част от северното платно, и строителството на практика спря заради един държавен имот на Софийския университет и впоследствие нанесен един имот собственост на собствениците на болница „Вита“ пред самата болница Вита, имота се появи след започване на строителство, мисля, че миналата седмица също имаше дело за там, на практика сме на път да го спечелим, жалят цената и не само там собствениците. Процедурата за придобиване на държавния имот е, ние очаквахме, че всъщност там ще е препъни камъкът, чакаме в момента решение на Министерски съвет, помогнаха ни и министерства, и областната управа, знаете смениха се няколко областни управители, но получихме доста добро съдействие и всъщност това, което очаквах, че първо болница Вита ще придобием, се оказва, че там е препъни

камъка, но ние имаме готов работен проект и избран изпълнител между Черни връх и Сребърна и дай Боже в рамките на няколко седмици ако се приключи казуса със собствеността, ще вадим разрешение за строеж. Така че, пробивите, казвам го обявяваме процедурата до края на месеца и надявам се на лято да имаме избран изпълнител, отчуждаването на двата булеварда върви доста добре. Вие казахте един имот на Кутев мисля че бяха два, миналата седмица като правихме оперативка с инвестиционно отчуждаване, но от десетки на брой са ги докарали на два на Кутев и четири или пет на Каблешков и там са на финалната права процедурите, така че тази година и проектна и тръжна и откъм собственост се надявам, че ще ни е по-добра от предишните, няма да останат на хартия. Казвам, имотът на болница Вита ни пречи да започнем веднага, Филип Кутев между Черни връх и Каблешков и Сребърна, както и това решение на Министерски съвет за имота на Софийски университет, но там може да се каже, че процедурата е на 95 % приключена, за което ни помогнаха много и МРРБ, и областната управа, и ръководството на университета.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, инженер Джоргов.

Нещо друго остана ли от въпросите на господин Ставрев?

**АНГЕЛ ДЖОРГОВ:** Те се припокриха една част от въпросите с въпросите на господин Бонев и с Вашите, господин Контрера, относно трамвайните трасета, да не ги изброявам пак, всичките са за належащи ремонти, въпросът е на бюджет и на проектна готовност, тъй като както и господин Бонев правилно каза, примерно за бул. Мария Луиза имаме готов проект, който може да се търгува веднага, въпросът е на кой етап ще има избран изпълнител. Но примерно за Дертлиев, и аз подкрепям като гражданин и като инженер, че е належащ ремонта, но за там доколкото знам към момента нямаме проект, който първо да бъде остойностен, второ да бъде търгуван. Сега ако говорим за някакви текущи ремонти, които да извършват колегите от електротранспорта, си мисля, че там действително е важно да се направи.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Това ще кажа, че малко объркахме инвестиции с неотложен и основен ремонт.

**АНГЕЛ ДЖОРГОВ:** Тъй като ние говорихме с господин Ставрев на Комисията по инженерна инфраструктура и може би аз не съм се изразил правилно или не сме се разбрали, 10-те милиона, които цитира господин Ставрев, са 10-те милиона, които даваме 20 % от текущия ремонт на районните администрации и те по-голямата част от тях изразходват за направата на тротоари, което разбира се е абсолютно смислено, но не са само тези 10 милиона за тротоари. Останалите 40 милиона, ако извадим от тях малка част, близо половин милион, която отива за поддръжка на подлезите, останалите 39 милиона примерно, има една част, която отива за пътна безопасност, но основната част от парите се разделя на две основни части – ремонт на пътни настилки, сиреч кръпки, по-големи, по-малки, някъде и по-нацяло, и ремонт на тротоари. Тоест не говорим за само 10 милиона ремонт на тротоари, а и една част, аз разбира се имам справка като квадратури и съм изпращал и на вас и напоследък по цял ден отговаряме по смисъла на Закона за достъп до обществената информация на питания, мисля, че е обществено достъпна. Мисля, че през останалите пари миналата година ние сме направили около 50 хиляди квадратни метра тротоари, с което съгласен съм, че не е много на фона на необходимостта, но това е отделно от въпросните 10 милиона, които цитира господин Ставрев. Важно е да кажа, че на практика със същите пари от 2020 г. през 2021 г. направихме малко повече тротоари и малко повече пътни настилки, което не го афишираме, тъй като не е много ОК това сравнение, някъде имаш нужда от по-дебела основа, не може да сравняваш един кв. метър с друг кв. метър заради видовете работи, но е факт, че със същите пари първо на сто процента изпълнихме бюджета по линия на текущите ремонти, но със същите пари малко вдигнахме и квадратурата, което мисля, че е показателно за колегите, които работят в отдела. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Господин Контрера, може ли зам.-кмета по транспорта да каже по темата със светофарите, с осветлението, мисля, че са в неговия ресор?

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Ставрев, момент.

Благодаря, господин Джоргов за пространното изложение по тези много на брой въпроси.

Господин Кръстев, дали ни чувате? Имате два въпроса от господин Ставрев. Единият касаеше изграждането на светофарни уредби, проектобюджет милион и шестстотин хиляди лева, и темата за изграждане и поддържане на уличното осветление бюджет от два милиона, което не е така разбира се, но ...

**КРИСТИАН КРЪСТЕВ:** За двата въпроса са основателни от господин Ставрев, да кажа, че средствата наистина са недостатъчни, особено в ситуацията, в която се намираме основен приоритет е градския транспорт ....(не се разбира ясно) Поне в първата половина годината ще се опитаме да ....(няма чуваемост)

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Кръстев, извинявайте, но много прекъсва и почти нищо не се чува. Чува се шум.

**КРИСТИАН КРЪСТЕВ:** Сега чувате ли ме по-добре.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Малко по-добре. Някакъв проблем с микрофона.-

**КРИСТИАН КРЪСТЕВ:** Основателни са притесненията на господин Ставрев с оглед на това, че средствата са малко, но основен фокус е градския транспорт, който имаме огромен недостиг. Ще се опитаме да влезем в рамките на този бюджет. Разбира се, всякакви други средства към средата на годината ако има освободен буфер на бюджета, бихме прехвърлили, съответно бих искал допълнително финансиране, особено за улично осветление ако става въпрос, разбира се и за светофарни уредби. Така че, наясно съм, че това са недостатъчно средства, но същевременно съм наясно, че транспортната задача за нас е важно и искаме да осигурим средства. Така че, винаги са били средствата в недостиг и понеже в последните две години налагат...., разчитаме в третото и четвъртото тримесечие да насочим допълнително средства към съответно изграждане на улично осветление, основен ремонт, както и за светофарни уредби. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря. Малко трудно се чуваше.

В процедура сме на изказването на господин Ставрев.

Господин Ставрев, по отношение на капиталовата програма и това, което докладва господин Джоргов, мисля, че изчерпателно отговори?



**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Да, за което го поздравявам.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Заключителното изречение на заместник-кмета по транспорт и градска мобилност е, че прогнозните средства са недостатъчно, приоритет трябва да бъде финансирана транспортната задача.

Всяко едно предложение в посока увеличение е добре дошло, така се оказва.

Господин Бонев има кратка реплика.

**БОРИС БОНЕВ:** Това, което господин Джоргов спомена за Петър Дертлиев, че няма проектна готовност, проектът за Мария Луиза в рамките на два месеца беше завършен, така че ако се вземе решение да се финансира в рамките на 2022 г. ремонт на трамвайното трасе по Петър Дертлиев, има как да бъде изготвен проект и да започне и да се търгува и да започне строителството. Това исках да уточня.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Колеги общински съветници, не виждам други въпроси.

Първо, господин Евстатиев искаше думата от експертите, след това господин Зографски.

**ВАНЯ ТАГАРЕВА:** Аз имам изказване. То е по повод направените предложения, с които успях да се запозная, частично тези на господин Контрера ги чух, но по-важното е да кажа, че това е втората комисия, в която днес ми се налага да напомня, че бюджета не е с неограничени възможности. Следва когато се увеличават разходите, да се залагат постижими приходи и не го казвам съвсем случайно това, тъй като ще използвам реплика на колегата ....., но той често говори за механично увеличение. Ето тук в случая аз мога да кажа, че именно такова наблюдавам. Само по две от предложенията, които чух, моите сметки излизат над 60 милиона лева. Обективно казвам като икономист и финансист, че колкото и да се увеличават в приходната част средствата, не виждам в обемана приблизително сто милиона с останалите откъде могат наистина тези приходи да бъдат увеличени.

По отношение на предложението на колегата Екатерина Йорданова да кажа, че ще подкрепя и като член на Комисията по финанси и бюджет, тъй като

госпожо Йорданова, очевидно станахме свидетели, че държавата абдикира от проблема за решаване на градския транспорт в София. Колеги, при 9 милиарда лева принос на столичани към държавния бюджет, едва 15 млн. лева бяха отделени от държавния бюджет по отношение на градския транспорт или това е 11 – 12 пъти по-малко от необходимите средства. Направила съм си ясни разчети, очевидно с тази актуализация, за която промяната в лицето на четворната коалиция проговори още преди да са приели бюджета, ние ще настояваме за тези средства категорично заявявам.

В допълнение да кажа, като допълнителен анализ, който успех да направя, че 95 % от капиталовата програма през 2021 г. от направлението на доктор Джоргов е изпълнена, отново повтарям на 95 %, така че аз нямам съмнение, че и тази година те ще се справят успешно.

По отношение на капиталовата програма за 2022 г. една трета от средствата са заложили именно в направление „Транспорт“.

Позволете ми и кратка реплика към господин Ставрев, който имаше своето безпокойство по отношение на недостатъчните средства в размер на 10 милиона към районните кметове за текущ ремонт, да кажа, че добър пример се дава с район Средец, но аз питам какво се случва с район Овча купел, които очевидно и с наличните средства, не успяват да проведат обществените си поръчки, да инвестират този ресурс, който им е предоставен по текущ ремонт, очевидно едно от последните питання и в район Слатина отново при кмет от Демократична България имаме сходен проблем. С това приключвам.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Реплика на господин Бонев.

**БОРИС БОНЕВ:** Госпожо Тагарева, имам щастието да не се припознавам във Вашите думи, тъй като за поредна година заедно с моите предложения за разходната част на бюджета, давам предложение за приходната част на бюджета, като следвайки един нормален принцип за изравняване на приходите и разходите, които се предлагат, всички разходи, които съм направил, могат да бъдат покрити от приходите, които предлагам, като те не са изсмукани от пръстите, а са плод на изключително задълбочен анализ, който разбира се мога да ви предоставя в множество страници и на пазара на имоти в София, и по

отношение на такса разрешително за строеж, и останалите източници за допълнителни приходи, които смятам, че ще покрият изцяло предложенията за разходи. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Искате ли дуплика?

**ВАНЯ ТАГАРЕВА:** Дупликата ми е, че ще се радвам тези разчети, които са направени от колегата Бонев, да бъдат предоставени, така ли иначе в Комисията по финанси и бюджет предстои да разгледаме в детайли, считам, че ще бъдат нужни.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Изчерпахме ли колеги общински съветници изказванията? Не виждам.

Господин Евстатиев, господин Зографски след него.

**МАРИО ЕВСТАТИЕВ:** Здравейте колеги. Моето изказване е по темата за предложението на господин Бонев. Искам да го попитам, дали в неговите разчети е включен неотложния ремонт на 60-годишните мотриси, които обслужват линия 23, които са в процес на фактически разпад, защото това е едно от нещата, което като бомба със закъснител цъкат в едно от основните трамвайни депа?

Също така тъй като изслушах много внимателно всички негови предложения, които са много хубави, дали е помислено върху цялостния ремонт на Столичния електротранспорт за 2022 г. за подвижния състав, не само на релсов път и контактни мрежи?

**БОРИС БОНЕВ:** По принцип не сме включили в капиталовата програма предложенията ни за промени в бюджета средства за ремонт на ..... по 23 линия, те според мен не подлежат на ремонт, те трябва да бъдат подменени с по-нови трамвайни мотриси. Коментирали сме възможността при закупуването на нови трамвайни мотриси със средства на Европейския съюз да бъдат заложили не само 1009 милиметрови трамваи, но 1435 и то пенделни точно с цел обслужване не само на линия на 23. Реално нуждата от пенделни ширококорелсови трамваи ще

отпадне когато бъде завършен булевард Копенхаген със съответното колело при метростанция Младост 3.

По отношение на средствата, предвидени за Столичен електротранспорт тук аз ще си позволя да използвам това, че вие го повдигнахте като тема и да направя нещо като коментар на предложението на господин Контрера защото аз лично, макар че напълно подкрепям отпускането на средства за Мария Луиза и за ул. 104 в Обеля, въобще нямаме тук каквото и да било разминаване, но съм категорично против тези пари да бъдат отпускани на Столичен електротранспорт. Според мен тези пари ...

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Бонев, тук има неразбиране. Средствата се залагат в бюджета на Столична община и се провежда процедурата. Това не са целеви средства за дружеството.

**БОРИС БОНЕВ:** Знам, но обикновено тази част от разходите в капиталовата програма се отпуска на Столичен електротранспорт за текущи поддръжки и ремонтни дейности. Защо съм против? Защото особено в последните няколко години качеството на извършваните аварийни и не само ремонти от страна на Столичен електротранспорт е по-трагично от всяка една частна фирма, която това го прави, което говори много зле, защото частните фирми генерално не се справят, значи тук говорим за още по-лошо състояние на ремонтите. Само ще дам за пример 30-метровия участък на ул. Алабин между Съдебната палат и колелото на петицата, което е в ужасяващо състояние или например ремонтация за вече не знам, може би 20 път за последните шест месец павета на площад Журналист и днес когато минах отново бяха извадени паветата, въпреки че бяха ремонтирани от служители на Столичен електротранспорт преди една седмица. И това е непрекъснато, непрекъснато. Днес ремонтират по Янко Сакъзов. Съветвам ви да отидете, за да видите как не трябва да се прави ремонт. Така че, аз лично не бих дал и стотинка, всичко трябва да минава, не че качеството е добро, но пак е по-добро, ако минава през ресор „Строителство“.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Зографски.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Ще започна отзад напред. Първо, генерално господин Евстатиев, програма за части транспорт, било то за електротранспорта като част от градския транспорт, се изисква генерално от управляващите, които имат достъп до документацията, ние също от години искаме такава програма не само за електротранспорта, но като цяло за градския транспорт, особено в третата година на пандемията, струва ми се че това е важно, но такава програма няма от управляващите. Ще припомня конкретно за тези трамваи по 23 линия, че 2018 г. ако не ме лъже паметта, късогледството на един заместник-кмет господин Крушев визирам доведе до това да се пропусне възможността да се закупят едни прилични трамваи Мишкот 5 бройки, които след това в Прага ги закупиха и ги ремонтираха основно и вече са на линия като частично нископодов и високо надежден висококапацитетен подвижен състав.

Учудва ме и също така на госпожа Тагарева критиката към колега общински съветник от своята група госпожа Йорданова, защото Вие твърдите, че винаги когато се правят нови разходи да бъдат доказани и обезпечени с приходи, каквито не бяха тези 20 милиона лева, които безспорно са необходими за градския транспорт, даже и без никакви кризи и пандемии, само увеличаването на средствата за служителите на градския транспорт са над 25 и 30 милиона на година, така че и с тези 20 милиона лева задачата няма да бъде изпълнена. Даже се учудвам как господин Барбалов казва, част от управляващите, бюджета не гарантира необезпечаване на градския транспорт за годината. Това по принцип е задача на управляващите, господин Контрера, да гарантират приходи, така че системите да функционират без пречки.

Също така госпожо Тагарева абсолютно невярно е, че 95 % от капиталовата програма е изпълнена. Отворете я капиталовата програма за 2021 г., там ще срещнете Филип Кутев, Опълченска, Ломско шосе, Източната тангента, Тодор Каблешков и куп други обекти, които така и не бяха изпълнени, година в година се преписва капиталовата програма.

Това, което ме радва във всеки случай е припокриването, че са необходими повече средства за отчуждаване, защото по думите на главния архитект около 20 милиарда ще са необходими за обезпечаване на

инфраструктурата заложена в Общия устройствен план, а ние с 10 милиона лева на година наистина векове ще ни трябва, за да отчуждим всичко.

Радвам се и за обединяването на няколко поне политически групи около южната ос по-големи ремонти на трамвайната инфраструктура, тъй като тя наистина на много места вече е в критично състояние и не търпи отлагане.

Това, което в заключение искам да кажа е, че бюджетът на София за тази година не е добър. Щом още преди да сме го приели за огромни системи признаваме, че той е нереалистичен, че ще има нужда от актуализации и че има големи недостизи, това означава, че ние тук трябва да се потрудим поне да ги намалим тези дисбаланси, каквото обаче няма никаква загриженост във всички общински съветници, предимно от гледна точка на увеличаване на приходите, тук имаме големи възможности, ще дискутираме това и в следващата точка в дневния ред, но разрешително за строеж надявам се тази година да бъде коригирано, да бъде актуализирано с инфлация и разходи за административно обслужване. Имаме в транспортния сектор не само големи пропуснати ползи, но имаме и много неефективна структура на градския транспорт като цяло, защото отговорността е на няколко нива и е разпокъсана, например има Дирекция „Транспорт“, Центъра за градска мобилност с купища дирекции, които се препокриват с правомощията на заместник кмета и отделно от това имаме НПК да речем или ....., транспортни оператори, така че системата има големи нужди и пространства за реформи, но това за съжаление не се прави. Още преди година предупреждавахме, че са необходими спешни мерки за градския транспорт, такива не се случва, отново го повтаряме същото, но дупката просто се увеличава без никакви действия от страна на управляващите. За последен път ще кажа, че Тикет системата, в която инвестирахме сто милиона лева, на практика не носи никакви ползи. Тя технически функционира, но поради липсата на билетна система, правила, софиянци нямат никаква полза от нея, не привличаме пътници с нея и не улесняваме пътуванията по никакъв начин. Това е чиста пропусната полза за много милиона на година, даже и в доклада на ..... се идентифицира това, така че призивът ми е час по-скоро да улесним частично градския

транспорт с подобрение на Тикет система, каквато не се случва вече повече от година. Благодаря.

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

**ВАНЯ ТАГАРЕВА:** Моля за думата.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Тикет системата, че не носела никакви ползи, а разплащането с банкова карта, а агрегацията какво е?

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Това са десет хиляди пътника, по-малко от процент.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Не сме в диалог.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Аз Ви отговарям.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Може би отговаряте ... Да спазваме някакъв ред защото час и половина дискутираме нормално. Замълчете. Ще Ви дам възможност за дуплика.

Тоест това, което Вие казвате е в известна степен манипулативно.

По отношение на тарифната политика с един общински съветник трудно ще я приемете, трябва да убедите още 30 . Обратното важи и за мен. Така че очевидно нещата могат да се случват само и единствено с диалог и взаимни отстъпки.

По отношение на сектора транспорт не е Столична община отговорна за трикратен и четирикратен ръст на цените на електроенергия, природен газ, вече няма как и с дизеловото гориво. Също по отношение на цените на металите които се увеличиха с спрямо януари миналата година с триста процента. Това са обективни дадености, които трябва да ги подчертаваме. Мисля, че предложението моето и на госпожа Йорданова е да увеличим още с 20 милиона, така или иначе провизираните средства за покриване на загубата на операторите. С това, което се случва в момента с цените, това категорично няма как да стигнем, дори и да не се беше стигнало до войната на Русия в Украйна, тенденцията не беше благоприятна. Оттук нататък предложения всякакви и около някои може да се обединим, за други може да спорим, това е нашата работа. Ще помоля да се намали степента на натякване, защото от нашите

решения зависят съдбите на десетки хиляди хора и в случая общината е сама в това изпитание за добро или лошо.

Госпожа Тагарева има думата, след това и господин Зарков.

**ВАНЯ ТАГАРЕВА:** Благодаря, господин Контрера. Уважаеми колеги, тъй като чух името си в изказването на господин Зографски, да кажа, че освен, че нямам критика към госпожа Йорданова и нейното предложение по-скоро. Тъкмо обратното, подкрепям същото и както вече изразих, нека да е ясно, че през актуализацията на държавния бюджет ще изискаме тези необходими средства, които са нужни за подпомагане на градския транспорт, а на този етап определено ще се наложи да планираме въпросното увеличение през приходната част. Така че колеги, нека да е ясно, не само че нямам критика, но и подкрепям въпросното предложение, тъй като нещо друго се чу в изказването на колегата Зографски.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Зарков.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Колеги, пак казвам, ставаме свидетели на доста така бодро говорене в посока на необходимите оптимизации за неефективни структури, но като цяло последната една година всъщност се превръща по-скоро в една защитна теза, аз вече прозирам и тя се отнася до идентификацията, която самия господин Бонев направи към сегашното управляващо мнозинство на национално ниво, а именно очаквана подкрепа, ако си спомняте, от Кирил Петков и Продължаваме промяната в някои от предаванията. Сега ще му кажа къде е завръзката в цялата работа и тя е завръзката е в това, че всъщност държавата за разлика от много други отговорни правителства не пое никакъв ангажимент към София, аз даже започвам да прозирам някаква тенденциозна завръзка и доста по-сериозен сценарий ако щете в тази посока. Тук когато господин Зографски, който е лявата или дясната ръка на господин Бонев съответно, говори за това, че бюджета едва ли не като порок, заявката от наша страна да обезпечава транспортната задача ще трябвало да бъде актуализиран в средата на година, само да припомня господин Зографски, че именно тези, които очаквате да ви подкрепят и вие подкрепяте явно, а именно сега управляващите от Продължаваме промяната, категорично заявите, че държавният бюджет ще бъде актуализиран в средата на



годината, така че ние ако разчитаме на някаква разумност очакваме също след тази актуализация да има съответно някакво отразяване в една или друга посока на отговорното отношение от страна на правителството, така както все пак дебело подчертавам, се случва в редица други европейски градове, защото надявам се, че ако и те си имаха „Спаси София“ сигурно и там щяха да говорят, че са много калпави и нищо не става от управлението на техните транспортни системи. Да, ама доста правителства разбират, че Ковид пандемията и поскъпване на горива, но най-вече Ковид пандемията е нещо обективно и не може да бъде компенсирано с каквато и да било реформа, особено когато тя само се коментира, без да има нищо конкретно като предложение от ваша страна. Защото аз смея да твърдя, че ние в последната година, самия Ви сте участвали, господин Контрера беше на тази работна група председател, се правиха редица оптимизации, но транспорта като цяло е организъм, който не подлежи на драстични промени, още повече в посока когато имаме драстичен ръст на основни пера от него, каквито са енергоносителите и това да става като с магическа пръчка да се случват реформи, които да гарантират десетки милиони левове два постъпят в хазната допълнително. Да, знаете че сме на прага да имаме нова ..... политика, в която да може, включително и критиката която отправихте ,да отговори на някои от тези въпроси, но господин Контрера сам каза, трябва да бъдем повече от 31 общински съветници. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Дуплика.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** За политиката то е смислено да има диалог. Това, което аз искам да кажа, то не е бодро говорене за оптимизация, това са всъщност имплементация на мерки, които самите сте си гласували в редица стратегически документи на Столичната община, включително са плащани и сериозни средства за изготвяне на доклади и т.н., които да ви кажат какво трябва да се прави в сектор транспорт. За съжаление, това не се прави.

Припомням ви само заради глупавите спекулации кой очакваме да ни подкрепи или да не ни подкрепи, по принцип ние „Спаси София“ подкрепяме, ние очакваме някой да ни подкрепи, но искам да ви припомня, че тези проблеми сме ги идентифицирали много преди Продължаваме промяната изобщо да

съществува, даже бих казал когато ГЕРБ беше на власт и тогавашния министър на финансите ни отговори също в официално писмо – пари, но само срещу реформи. Такива реформи няма, освен ако не мислите, че 50 оптимизации на разписанията са достатъчни, при положение да кажем, че прага е да ни убедят 13 хиляди такива оптимизации последната година. Така че сравнявайте се с нещо сравнимо, а не със себе си. Но е факт, че за тези неща ние говорим от години и за съжалени, аз съм съгласен, че трябва да убедим останалите, че един съветник не може да диктува политиката на общината, но точно това е отговорността на едно управляващо мнозинство, че то всъщност трябва да бъде мотора за реформи- И не може вие да се оставите в ситуация тарифна политика от опозиционни съветници да ви молят, при положение че сте вече инвестирали сто милиона в него. Това е чиста пропусната полза и затова отговорност носите вие с многото общински съветници, а не ние с един. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз не съм казал, че носите каквато и да е отговорност.

Колеги, да се върнем към доклада.

**ЕКАТЕРИНА ЙОРДАНОВА:** Аз да кажа, че тръгвам. Благодаря на комисията за всички тези коментари, които бяха чути, аз останах с впечатлението и вярвам, че една част от комисията ще подкрепи. Благодаря ви, не от неуважение, а да внесе гражданска инициатива в Народното събрание.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, госпожо Йорданова. Отразили сме предложението ви в протокола.

Колеги, има ли смисъл точката да я гледаме втори път?

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** По какъв начин ще се обобщят тези предложения?

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Ще ги насочим към финансовата комисия.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Предложенията в

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз мисля, че са консолидирани, включително и предложението на госпожа Йорданова то е едно и е ясно.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** То е безспорно. Другите обекти са ...

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Там има някои, които се припокриват, обаче има някои които се разминават, как да се обобщи

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Аз предлагам да гласуваме бюджета или ако искате на второ гласуване другата седмица? Така или иначе тези предложения да ги насочим към водеща комисия.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Мисля, че ще е най-разумно, защото там ще си има дълга дискусия и там трябва едно по едно да се види всичко.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Господин Контрера, искам да добавя едно предложение, преди да гласуваме.

Госпожа Тагарева каза една неистина, за комуникирах с кмета на Овча купел и той е изхарчил всички пари, които имал за тротоари и каза, че ако може иска да му дадем още и ще ги похарчи.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, за това важно уточнение, господин Ставрев.

**ВАНЯ ТАГАРЕВА:** Господин Контрера, аз чух изказването, вероятно грешка съм допуснала. Ставаше въпрос за ...

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Госпожо Тагарева, моля Ви, не сме на лов по въпроса за тротоара, разбрахме, че имате спор, предполагам, че ще го изясните с фактология.

Пак ви питам колеги?

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Аз предлагам да го гласуваме и да го насочим към Комисия по финанси.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Добре. В такъв случай преминаваме към гласуване на точката, като постъпилите вече четири предложения на господин Борис Бонев, на Демократична България господин Бойко Димитрови на групата „Патриоти за София“ ги насочваме за произнасяне към водещата Комисия по финанси. Моля да бъдат изпратени на Комисията на председателя и на членовете на комисията.

Преминаваме към гласуване на доклада и проекта за решение по точка 1 Сборен бюджет на Столична община за 2022 г.

Има ли „Против“ дневен ред? - 5.

„Въздържали се“ има ли?- 1.

„За“ – 7.

Доклада и проектът за решение се приемат. Предложенията докладвани в комисия се насочват към водеща комисия.

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

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, имат ели против да разместим дневния ред, да разгледаме точката, свързана с бежанците Украйна и след това да преминем към доклада за паяка и доклада за нощните линии и допълнителна точка, по която господин Бонев имаше възражение, че иска да се разгледа отделно.

Господин Бонев, може ли да ви помоля да водите точката, Вие сте присъствено, тъй като сме вносителите с господин Зарков.

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** И аз мога да го вода експедитивно.

Преминаваме към точка 3.

**По т. 3 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-2550/16.03.2022 г. относно осигуряване на безвъзмездно ползване на масовия градски транспорт за бежанци от Република Украйна.

Вносителите: Карлос Контрера, Зафир Зарков, Екатерина Йорданова, Стефан Марков- общински съветници.

**ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ:** Вносителите, искате ли да изложите някакви мотиви? Вие сте ги изложили в доклада, те са повече политически, но имате думата, ако искате още нещо да добавите.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Съвсем накратко, предлагаме с колегите общински съветници установяването на режим на пътуване от страна на бежанците, които в момента пристигат или са на територията на Столична община от Украйна да се извършва именно с документа за самоличност предвид два факта. Първият, че е изключително бавен и сложен процес да изменим наредбата. Намираме се в една особеност, да я нарека извънредна ситуация. Моето предложение първоначално беше както знаете по-различно, тоест Столична община да им предостави абонаментни карти, чиято стойност да бъде покрита за сметка на бюджета, като част от помощта за бежанците от Украйна, но така или иначе заедно с колегите внесохме проект за решение, който дава полесното разрешение. Аз не мисля, че става въпрос за огромен брой хора, тъй като данните, които се обявяват, включително от Министерски съвет и от така наречения Координационен кризисен център сочат, че по-голямата част от бежанците от Украйна не малка част от тях етнически българи, се съсредоточават в източната част на държавата, основно около Варна, в София има значително по-малка част от хора, още повече такива, които ползват градски транспорт, но основният ни мотив е да не ес стига до грозни сцени, в които контролори влизат в пререкания с тези хора, които така или иначе са пострадали от война. Благодаря. Ако има въпроси.

**ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ:** Благодаря, господин Контрера.

Господин Зарков или някой от вносителите имат ли нещо друго да добавят, ако не да отворя дискусията?

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Не, благодаря господин Паргов.

**ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ:** Колеги, от съветниците има ли становища по доклада и мнения и съображения? Няма.

Предлагам да преминем към гласуване.

Има ли против дневен ред? Не виждам.

„Въздържали се“ има ли?- 3..

Приема се с 10 гласа.

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.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	за
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	Въздържал се
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	Въздържал се

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Зарков, моля да водите точка, тъй като съм вносител.

**По т. 2 от дневния ред:** Доклад с вх . № СОА22-ВК66-2364/14103.2022 г. относно актуализиране на размера на цената за прилагане на принудително преместване, съгласно Наредба за организация на движението на територията на Столична община.

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

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

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Уважаеми колеги, всъщност внасям доклада на база информация която бяхме изискали от миналата година, свързана с желание на общински съветници Комисията по транспорт за стойността на разходите ,свързани с поставянето на скоба и принудителното преместване на автомобили, като докладът, който съм внесъл касае само и единствено принудителното преместване, тоест така наречения паяк. Целта на доклада е да бъде актуализирана цената въз основа на данните, които разглеждахме мисля на две заседания от страна на Центъра за градска мобилност, свързани с разходите за репатриране на един автомобил. Тъй като съм ползвал данни, които са към ноември 2021 г. аз ще помоля представителите на ЦГ да допълнят данните за цялата 2021 г., тоест броя на преместените автомобили за декември месец, и в самия доклад от ЦГМ са посочени една таблица, свързана с възнагражденията, като очевидно там е допусната техническа грешка, която се изразява в това, че са занижени данните за работните заплати в ЦГМ, тоест посочена е по-малка стойност. Таблицата, която касае трудовите възнаграждения. Това го установих след внасянето на доклада. Имаше подобна справка, сега ще се опитам да ви дам актуалното. Тоест там, където е записано за 2021 г. средна за София 1730, всъщност от ЦГМ са подали 2043, за средната заплата в ЦГМ не е 1187, а е 1341 лева. Това са били данни, които са ми подадени от ЦГМ, но ви обръщам внимание, че записа в обстоятелствената част на доклада не е коректен, тъй като очевидно и аз съм бил подведен. Затова колеги, предлагам да направим дискусията, ако имате желание и да задължим ЦГМ да внесе актуализация на данните, така или иначе най-малко броя на репатрирани за месец февруари да бъдат добавени.

Има ли желаещи за изказване?

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Господин Бонев, заповядайте.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Ако искате първо да дадем думата на ЦГМ?

**БОРИС БОНЕВ:** Първо на ЦГМ, ако имат данни за репатрираните автомобили за декември, директно да кажат.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Центъра за градска мобилност имате ли готовност да се включите по темата?

**РУМЯНА МИЛОВА:** Да, уважаеми дами и господа общински съветници това, което мога да кажа с точност е броя на репатрираните автомобили за цялата година става 34 456, а не 32 107. Данните за разходите ни все още са прогнозни, така че не мога да цитирам разходи в момента, все пак предстои приключване на декември и на годината и по-късно ще можем да ви дадем пълните ни справки. В смисъл освен на броя на репатрираните автомобили и разходите.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Ако искате да го отложим. Аз артикулирах предложение да го внесете писмено към доклада.

**РУМЯНА МИЛОВА:** Да, това имам предвид.

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Може ли и аз думата?

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Първо господин Бонев искаше думата.

**БОРИС БОНЕВ:** След като ще предстои актуализация на данните, няма да влизам по същество на всичко, което исках да кажа. Аз щях да предложа отлагане, след като стана ясно, че има грешки в редовете. Искам да обърна внимание на едно нещо, което за мен е доста притеснително и това броя на репатрираните автомобили. 2019 г. справка, която преди това беше предоставена на Комисията по транспорт показва, че за цялата година са репатрирани общо 45 787 автомобила, докато сега това, което Вие, госпожо Милова, споменахте, че за 2021 г. броят им е 34 456, което е повече от 10 хиляди по-малко репатрирани автомобили. Тъй като стойността на един брой принудително преместен автомобил се калкулира от общите разходи, разделени на броя на преместените автомобили, аз се притеснявам, че можем да стигнем до ситуация, в която един единствен автомобил да сме репатрирали и да искаме от човека да ни плати четири милиона лева, за да може да се покрият всички разходи.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Това е в кръга на шегата?

**БОРИС БОНЕВ:** Да, в кръга на шегата е, но не съвсем, защото контрола по спазване на правилата на града и продължаващия хаос в града по никакъв начин не предполага толкова съществено намаление на броя на репатрираните



автомобили, особено в контекста на значително разширени зони за платено паркиране през същия този период. Наистина за мен е необяснимо как се е допуснало подобно нещо и това показва ясно, че ЦГМ допуска една от основните грешки при калкулирането на себестойност, тогава, когато имаше едни високи фиксирани разходи се стремиш чрез повече оборот да намалиш тяхната тежест в цялото ценообразуване. Тук в случая фиксираните разходи остават високи, а вие за две години сте намалили с 10 хиляди броя репатрираните автомобили, 12 хиляди близо. Какво ще предприеме ЦГМ така че да не се наблюдава подобен спад при очевидно продължаващо масово нарушаване на правилата за паркиране в София.

Второто нещо, което вече ми е въпрос към вносителя, на предишните заседания, когато коментирахме тази тема, става ясно, че освен принудителното преместване с паяк, има и справки за поставянето на скоби. Ако предположим, че вярваме на сметките на ЦГМ, като дебело подчертавам предположим, то дейността по поставяне на скоби също генерира загуби за ЦГМ. Въпросът ми е защо избирателно се внася доклад само по отношение на принудителното преместване с паяк, а не в едно с предложение за повишаване на цената и за скобите. Благодаря.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря, господин Бонев.

Имаше конкретен въпрос.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Като реплика, отзад напред. Господин Бонев, Вие знаете моята теза, че поставянето на скобата всъщност е елемент от цялостната система на режима на платено паркиране, това не е някаква отделна дейност, тя е съпътствана със заплащането на паркиране и в този смисъл нейният характер има по-скоро допълваща функция. Поради тази причина аз съм счел, че няма да предложа увеличение или каквато и да е промяна по отношение цената на скобата. Това е мое политическо виждане. Оттам нататък всеки има право, както и аз, да подготви доклад и да го внесе, съответно да си търпи негативите или позитивите. При настоящия доклад касаещ паяка ,аз смятам, че цената от 60 лева не кореспондира по никакъв начин с това, което се случва в момента като разходи, които за съжаление най-вече от започването на пандемията насам

непрекъснато се увеличават. Коментирахме надълго и нашироко в предходна точка темата за горивата, не забравяйте, че имаме почти всяка година увеличение на минимална работна заплата, осигурителната тежест се увеличава и т.н., в този смисъл за мен ефекта, превантивният, който основно трябва да целим с тази санкция, в момента е минимизиран, тъй като това е цена, определена ако не ме лъже паметта 2012 г. Няма как тя да кореспондира със съвременните отношения. Очевидно натрупана инфлацията само трябва да промени цената. Оттам нататък, аз си мисля, че колкото по-високи са санкциите, защото тук говорим основно за борба с неправилното паркиране и да, ще използвам тази дума борба, ние трябва да се стремим тези санкции да бъдат високи и те да се събират неотклонно, което в случая се извършва тъй като автомобила е задържан, защото в противен случай има зони в града, където очевидно нарушаващите Закона за движение по пътищата формират някакъв превес на улицата. Тоест имаме огромен структурен проблем с контрола по паркирането и тези проблеми рефлектират по темите със състоянието на тротоарите, част от които новоремонтирани се разбиват от автомобилите, които паркират върху тях, с проходимостта на тези тротоари, състоянието на зелените площи и т.н. За мен, макар да бъде непопулярно това решение, е добре да вземем някакво решение. Аз няма да споря по размера на сумата, дали тя да бъде 100, 120 или каквито предложения вероятно ще постъпят, но за мен трябва дадем с едно увеличение ясен знак, че има нетърпимост към неправилно паркираните автомобили и то тези, които застрашават и безопасността на движението, говоря паркиращи по кръстовища и по пешеходни пътеки, каквито случаи имаме и в центъра.

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

Госпожо Милова, дали имате някаква готовност да добавите, преди да продължим.

**РУМЯНА МИЛОВА:** Да отговоря на господин Бонев, който направи сравнение на броя репатрирани автомобили през 2019 и 2021 г. Все пак да не забравяме, че 2021 г. все още сме в пандемия, имаме много болни и даже прави впечатление при нас 2020 края и началото на 2021 г. беше в това отношение най-

голяма заболяемост на служителите. Това е едната причина, поради която броят на репатрираните автомобили е доста по-малка

Другата причина е, че част от репатриращите камиони са вече доста стари и разхода за ремонт е много голям, поради което се въздържахме от ремонт на някои от тези паяци, но в повечето случаи не достигаше човешки ресурс, за да можем да работим с повече паяци.

И не на последно място миенето на улиците и други мероприятия, които са свързани с преместване на автомобили, ремонти, рязане на клони и т.н., една част от екипите бяха заети.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря, госпожо Милова.

Има заявено изказване.

**БОРИС БОНЕВ:** Дуплика се получава. По отношение на всичко, което господин Контрера казва съм съгласен, че скобите като търсене на ефективност и покриване на разходите. А по отношение казаното от госпожа Милова, простете ми, но ми е трудно да повярвам, че с 25 % старт на броя на репатрираните автомобили може да бъде обяснено само с тези два фактора, които Вие казахте. И ако е така, не виждам никъде предприети мерки, за да се гарантира спазването на правилата за движение не само в центъра на София, но и в цяла София, хем да има допълнителни приходи за ЦГМ. Обръщам внимание, че пандемията всъщност официално по статистика доведе до повече автомобили в София, респективно очакванията и повече нарушения, които ще се правят, в редицата на систематични мерки за налагане на ред и правила в движението на града.

Другото нещо, което искам да спомена е, че със сигурност част от разходите, които са записани като даващи стойност за преместването на един автомобил имат връзка с факта, че на практика в Западната част на София няма нито един наказателен паркинг,

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Крайно време е да намерим терен.

**БОРИС БОНЕВ:** Терен има в Надежда, да не говорим, че има достатъчно общински терени във всички тези райони, които са отдадени на частни фирми за паркинги, много често на изключително смешни суми, но въпросът е, че в

момента не само липсата на наказателен паркинг в Западната част на София вдига изключително много разходите на ЦГМ, защото си представете едно разкарване на кола взета от Надежда до Подуене е най-близки паркинг, но отделно липсата на наказателен паркинг в Западната част на София възпрепятства и осъществяването на по-адекватен и редовен контрол в тези части на града. Само ще дам пример за една инфарктна точка, а именно кооперативния пазар на Люлин, където почти няма спрял спрямо правилата автомобил и въпреки това там паяк трудно можем да видим, защото разходите ще бъдат наистина твърде високи. Така че със сигурност ЦГМ през години, но тук обръщам внимание, че Столична община е длъжник, не е направила достатъчно, за да може да осигури ефективно разходване на ограничените ресурси, с които разполага, същевременно обаче с фокус върху вкарването на ред. Благодаря.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря ,господин Бонев.

Госпожо Милова, една кратка бележка от мен по темата и в контекста на това, което говорят до момента и колегите. Мисля, че много добре трябва да направите равносметка по отношение на ремонтите и тези така наречените ремонти, защото от друга страна сме наясно, дали не приоритетно трябва да правите тези ремонти, а тези транспортни средства освен сериозния ефект който имат към паркирането, до голяма степен генерират и приходи, които може би оправдават извършването навременно на ремонтните дейности на автомобилите, които осъществяват контрол по паркирането.

На следващо място тук не бива да забравяме донякъде, може би трябваше да бъде засегнато от госпожа Милова, че все пак има и създадена служба за контрол по паркирането, която също има своята роля и най-вероятно се отразява на тази бройка, но това в настоящата дискуссия отново ще го дискутираме.

Заповядайте експерта на комисията.

**МАРИО ЕВСТАТИЕВ:** Първо към господин Контрера, като човек, който се занимава активно с градски транспорт и наблюдава всички проблеми, категорично съм на мнение, че трябва да се завиши и то драстично цената на принудително преместваните МПС с паяк. И ще кажа веднага защо. Освен

възпитателния ефект от една сериозна санкция, не мога да не скрия, че 60 лева в момента не са пари, те се обезценяват ежедневно. Освен възпитателния ефект ще се получи и адекватна възвръщаемост на разходите по преместване от така наречените непривлекателни райони. Например веднага ви казвам в допълнение на господин Борис Бонев в определени точки от столицата паяк почти не минава, това са например няколко спирки тук, госпожа Милова ще Ви кажа, 194 спирка бл. 327, Младост 3, при 960 спирка пазара Младост 1, 1727, която е наблизко до паркинг, това е Театър София, и 2215, която е на Тодорини Кукли. Там паяк почти не минава да събира коли, спрели в спирковата зона и не позволяват да се придвижат пътниците до превозното средство. Така че със сигурност едно такова решение за повишаване цената не на скобата, а както господин Контрера каза, на принудителното преместване на МПС, ще има сериозен възпитателен ефект и със сигурност ще забележим от самосебе си на хората, които си позволяват лукса да спрат на автобусна спирка и на трамвая. Доколкото си спомням, това бе в една от идеите на господин Борис Бонев, драстични санкции по отношение на спиращите в джобовете на спирките. Така че аз като експерт съм на мнение, че цената трябва да се повиши и давам пример, във Виена цената за спиране на спирка е изключително висока и освен това, това вече не е предмет на нашата комисия, там се налага санкции и от ЗДП, включително с отнемане на контролни точки. Тоест спирайки на спирката там ти отрязват главата буквално.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря на господин Евстатиев.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Имаме функционален проблем със Студентски град. Там единственият терен, който е подходящ и общинска собственост е около 2 дка. Това може би трябва да бъде предмет на следващи дискусии в комисията, да го отредим наистина за наказателен паркинг и да започне работа по изграждането на този паркинг.

По отношение на южните квартали аз наистина за Люлин частично мога да се съглася.

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Искам да попитам, на мен ще ми дадете ли думата или ще слушам обосновки на вашия доклад?

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Ще Ви я дадем.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Само за два или три часа контрол точно по линия 280 имаме миналия месец 18 репатрирани автомобили, които пречат на движението на градския транспорт. Това води до трупане на закъснения, до ПТП-та и т.н. И темата въобще не е маловажна и хубаво си съвпада сега с гледането на бюджета, тъй като от една страна това са приходи, от друга повдига големите въпроси за реформите.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Така е.

Господин Контрера, може би това наистина повдига по този начин темата, така че колеги, госпожо Милова, добре е от Вас да дойде директно едно предложение писмено с необходимостите, за да осъществявате по-качествено така да се каже контрола върху нерегламентираното спиране, особено около такива конфликтни точки, които до момента колегите коментират, така че приемете от името на комисията говоря, мисля, че никой няма да има против едно такова искане за вашето писмено становище по този въпрос, за да може да го разгледаме в комисията в конкретика с паркинги, къде мислите че са необходими и евентуално след това ние да предприемем някакви по-конкретни действия по осъществяването на тези необходими за ЦГМ места за тази дейност.

Господин Паргов, заповядайте по доклада на господин Контрера.

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Доклада на господин Контрера всъщност е по-скоро доклад на ЦГМ, а господин Контрера го приема като физически приносител на тази молба, която изначално тръгна с фалстарт. И тръгна с фалстарт, защото тук въпросът е принципен. Аз разбирам проблемите на ЦГМ, разбирам проблемите на Столичния градски транспорт, но едва ли принципа, че ние за сметката на някаква дейност в общите дейности трябва да ни накара ние да калкулираме по начина, по който е представен доклада и по принцип това, което е сметката на ЦГМ. Ако ние искаме да повишим цената на принудителното преместване на автомобил, принципът е само един - поради огромния брой нарушители, поради това, че очевидно, че тази цена от 60 лева за принудително преместване не стряска никой, спират в зелени площи, спират неправомерно на инвалидни места, спират върху тротоари или едно към гъотере, както искате, единственият смисъл да я повишим и което трябваше да го кажете без никакви разчети,

справки и каквото и да е, е дисциплиниране на водачите на пътни превозни средства в София без значение дали със софийска или каквато и да е регистрация. Това е единственият смисъл на тази цена И ще ви припомня в миналото, когато тази цена е била калкулирана и е била определяна единственият смисъл, който сме влагали не е икономическият, да ми излиза една дейност от общата дейност, защото ЦГМ от паркирането е на плюс като цяло, нали, а единствено за да има дисциплиниращ ефект. Защо глобите за нарушители по пътищата скочиха? Спомнете си аргументите на вашето правителство, за да могат да имат дисциплиниращ ефект, защото българинът се интересува от две неща – да не се мине и да не изстине. И когато му кажеш, че ще му бръкнеш дълбоко в джоба за едно или друго нещо, за което той хабер от понятие си няма или не иска да го спазва, тогава му идва акъла да спазва правилата. За това става дума.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Господин Паргов, разбираме Ви, само Ви моля наистина, аз затова се опитам по навреме, тъй като разсъжденията Ви може би виждате някакъв смисъл, но той не отговаря на нормативната уредба, а още повече в част от доклада дори са описани тези неща, но само ви припомням, че така наречената такса за репатриране не може да бъде по принципа на глобите и да има тази превенция, така да се каже. Мисля, че в закона ясно е записано, че нарушителите заплащат разходите, извършени по репатрирането. Това е кристално ясно записано в закона и никакви други тълкувания не може да се прави по този въпрос, след като в закона е записано по този начин. Затова се опитам на два пъти да ви прекъсна, за да Ви спестя съжденията, които тръгнаха в неправилна посока, така да се каже.

Господин Контрера, ако имате и Вие някаква реплика?

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** В краткия доклад е написано достатъчно ясно, принудителните административни мерки ПАМ са форма на държавна принуда и целят преустановяване веднага на извършеното административно нарушение. Въпреки ,че за установяването на принудително преместените автомобили нарушителите заплащат разходите за прилагане на принудителната административна мярка, то те възприемат същите като своеобразна глоба и в този смисъл актуализиране на размера на тези разходи неминуемо ще постигне

по-голям дисциплиниращ и превантивен ефект от ПАМ. Основният целен ефект на актуализирането на цената за принудително преместване на МПС паркирало в нарушение на Закона за движение по пътищата не е акумулирането на повече средства, а възпиращия ефект за нарушителите от по-високите разходи за освобождаване на автомобила.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря, господин Контрера. Мисля, че достатъчно по изказването на господин Паргов, Вие в частност поне го изяснихме какъв е нормативният принцип за определяне на тези ...

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** То и в нашата наредба така е записано.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** В закона като е написано, в нашата наредба и друго да беше записано, законът като по-висш документ е от значение. Отново казвам, господин Паргов, затова се опитвах да Ви спра, но не успях.

Колеги, други заявки не виждам.

Господин Зографски, заповядайте.

Само напомням, че доклада го отлагаме.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Отлагаме го, да. Забелязват се сериозни несъответствия между калкулациите 2019 и 2021 г. и то не само по отношение срива на трафика на репатрираните автомобили 25 % надолу, това би трябвало да има сериозно обяснение от градска мобилност, а не пандемията, но и по отношение на много от перата има несъответствие, така че се надявам следващия път N разчет, даден от ЦГМ да е по-точен, защото това директно ще се отрази върху хората. По принцип аз нямам голямо разбиране за нарушителите, така че смятам, даже законът в България и грешно формулиран, то глобите би трябвало да имат превантивен ефект, а не разходоориентиран, но това е друга тема.

Това, което искам да кажа е, ефективността на ЦГМ директно се отразява при тази хипотеза, че имаме разходноориентирани глоби, директно се отразява върху стойността на тази глоба, така че призовавам ЦГМ да направи един обстоен анализ и план за действие как да подобри тази неефективност, защото господин Евстатиев е прав, има много места, където се нарушават правилата за движение по пътищата, но в голямата степен те могат да се решат не с репатриране, няма нужда от репатриране, защото хората, които спират на спирки



спират кратковременно,, изключително кратковременен престой, а с така наречените неприсъствени фишове, където ние сме подали официално искане до ЦГМ за точно такива критични зони, които постоянно да бъдат наблюдавани, нещо, което обаче не виждаме достатъчно сериозно. Ще ви дам пример по булевард Габровски, който е постоянно в нарушение по цялата дължина, има около 70 глобени с неприсъствени фишове в рамките на месец. Това означава, че по веднъж месечно се минава или бихме могли такова предположение да направим, огромно пространство за оптимизация има точно с наказателните паркинги. Преди две години кметът на Люлин ни информира, че вече му е предоставен терен за изграждане на наказателен паркинг в район Люлин, който изключително да улесни репатрирането в тази част на София, този терен още не е усвоен, не е инвестирано в него, не е превърнат в наказателен паркинг. Такова беше и предложението до Семинарията да бъде направен такъв част от улицата при Кирил Видински, така че има много за Студентски град, аз съм съгласен, даже директорът на ЦГМ текущият като бивш кмет на район Студентски твърди, никой не го е виждал, че има готов доклад, който е готов за внасяне за разширяване на зоната в Студентски град, който би трябвало окончателно да реши този проблем. Това са посоките за действие.

Още нещо искам да кажа, приятелски го казвам господин Контрера, съгласен съм с това Ваше политическо право да решите дали ще внесете доклад, въпросът е обаче, че се получава една нелогична ситуация, в която Вие твърдите че разходите трябва да се покрити за част от дейността на ЦГМ, с което аз съм абсолютно съгласен, но пък скобите по същата логика би трябвало да покриват разходите, и горива, и заплати, и консумативи, както и при паяците, така че аз очаквах да видя едно цялостно предложение . Според мен не е късно да се включат и скобите точно в тази критична ситуация, когато предишната точка се чудихме откъде да намерим повече пари за градския транспорт, мисля, че сега е времето изцяло да се затвори този проблем, поне да е релевантен към днешна дата. Благодаря.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Колеги, с това мисля, че изчерпахме дискусията.

Заповядайте, господин Дилчев. Отново напомня, че доклада се отлага, така че ще е необходимо да предоставите информацията.

**ДИЛЧЕВ:** Искам в случая да напомня, че действително и в район Люлин, и в други райони и в Студентски град сме гледали и на място терените за наказателни паркинги с госпожа Милова. Молбата ми е, когато се осъществяват тези мероприятия, аз ще настоявам терените за тези паркинги да бъдат вкарани в капитала на ЦГМ, защото както и в случая с Красно село ще припомня, след инвестиция от наша страна, ние и в момента плащаме по 11 хиляди лева на месец за този паркинг на Столична община, така че това са също едни разходи, които Столична община би могла да спести на ЦГМ. Това е и с много други терени, които така любезно са ни предлагани, ние ще трябва да плащаме наем за тях. Не, благодаря. Ако искате да помогнем, поне да икономисаме парите за наем. За Студентски град има такова писмо, изпаднах в ситуацията да си го разгледам сам отново преди няколко месеца, господин Зографски, трябва да ви го покажа, трябва да се запознаете с него, то е от 2016 г. Както знаете, районният кмет след мен продължава да работи в тази посока, докъде и как е стигнал, последно преди месеци половина два се очаква възлагане за проектиране на тази зона от негова страна. Ще се постарая следващата седмица да видя докъде сме стигнали.

Още него, знаете, че в резултат на това, което прави ЦГМ, ръста на неприсъствените фишове е непостоянен, той ще става все по-осезаем е поетапно до края на годината всички служители на улицата на ЦГМ ще бъдат оборудвани и ще могат да глобяват по този ред и това е начина, защото ако си мисли някой, че ние можем на всяко едно нарушение да реагираме с паяк, мисля, че ще бъде както ефективно, така и нормално.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Дилчев, така или иначе темата продължава, с което приемаме, колеги, няма да го гласуваме. Колеги, остава темата за следващото заседание на комисията.

Преминаваме към точка 4 от дневния ред, но тъй като господин Бонев излезе, преминаваме към точка 5.

**По точка 5 от дневния ред:** Доклад вх. № СОА22-ВК66-2636/17.03.2022 г. относно експлоатация на нощните автобусни линии N1, N2, N3 и N4 на територията на Столична община и експериментално въвеждане на нова автобусна линия № 173.

Вносител: Карлос Контрера и Прошко Прошков – общински съветници

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Господин Контрера, заповядайте.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Предлагаме отлагане, основно по финансови причини. Много пъти се каза, че трябва по някакъв начин да намаляваме разходите, ние считаме, че по отношение на нощните линии ще имаме това натоварване, което да оправдае близо два и половина – три милиона лева разходи на Столичен автотранспорт.

По отношение на новата линия за съжаление ще трябва да я отложим тъй като и там става въпрос за приблизително три милиона лева, съответно тя трябва да бъде обслужвана от относително нови, газови автобуси. Може да ни се наложи колеги, да покрием част от други линии, така че нашето предложение с господин Прошков е да отложим въвеждането в експлоатация за месец септември.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Господин Прошков?

**ПРОШКО ПРОШКОВ:** Аз мисля, че е достатъчно обяснението от господин Контрера.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Разбира се.

Заповядайте, господин Бонев.

**БОРИС БОНЕВ:** Първо, ще кажа няколко думи за нощния транспорт. Разбира се, че се противопоставям на поредното отлагане на стартирането на услугата, рестартирането на услугата. Причината не е само факта, че всичките претенции за това, че София град, който живее 24/7, ще е добър за бизнеса, ще е добър за туризъм и т.н., рухват тогава, когато Столичната община не осигурява услуга по публичното транспортно придвижване през нощта, а принуждава хората, които през късните часове или са на работа или се прибират от работа, или са излезли като нормални европейци да се забавляват, в което няма нищо лошо, да се използват личен автомобил или повишените откъм цени таксиметрови услуги. От тази гледна точка за мен е проява на много грешка и

икономическа и транспортна политика в София да няма нощен транспорт. Същевременно си давам сметка, че мотането в Работната група за подобряване на нощния градския транспорт също оказва своето влияние, защото тя не се събирала от много месеци и освен това, все още няма финално решение по какъв начин системата на нощния градски транспорт ще бъде подобрена, въпреки внесените може би преди три години и половина предложения от страна на „Спаси София“ в тази посока.

По-големият проблем за мен е отлагането на стартирането на линия 173. Тук не просто категорично се противопоставям, но смятам, че ако подобно решение бъде допуснато, това ще компрометира всякакви опити затова градския транспорт да стане по-предпочитан за пътниците на София в квартали, които в момента са тежко зависими от автомобилното придвижване. Излишно е да казвам, че линия 173 обслужва и южните презастроени и пренаселени квартали на София, правеща удобни връзки, без да се налага на всички тези стотици хиляди живущи в обхвата на тази линия да преминават през центъра, за да се свържат един с друг. Всъщност един от основните проблеми на транспортната система на София е, че съседни квартали често нямат връзки помежду си с градски транспорт, което налага хората ако някой се излъже да ползва градски транспорт да слизат образно казано до центъра и оттам да се връщат, за да стигнат до съседния си квартал. И линия 173 преминавайки по трасето на Тодор Каблешков и в участъците, в който той не е построен все пак в южните рингове на София всъщност дава тази удобна връзка между съседни квартали, обслужвайки както казах гъсто застроени територии, свързвайки много бързо развиващи се бизнес зони, като тази примерно на Хладилника с метростанции, с трамвайни трасета, прави връзка, която към момента по никакъв начин не се обслужва с градски транспорт от всички тези квартали, надясно по Цариградско шосе към Болница „Света Анна“ и когато защитавахме този доклад коментирахме, че това един от много натоварените завои на пътния възел на Цариградско шосе и алея Яворов с автомобили, една от причините е, че точно няма никакъв градски транспорт, който да обслужва подобно направление. Обръщам ви внимание, това е единствената линия, която да обслужва една от

най-големите болници в страната, Аджибадем Токуда болница, от които сме получили и положително становище. Обръщам внимание, че това беше линията, която беше подкрепена с изключително голям брой положителни становища от гражданите и от четирите районни кмета, през чиято територия тази линия ще премине.

Последно като част от аргументацията, припомням, че в Плана за устойчива градска мобилност, във Визия за София и в още няколко стратегически документа изрично е посочено, че подобно направление по южния ринг по Тодор Каблешков има най-големия необслужен потенциал с градски транспорт от цяла София. Тази автобусна линия ще обслужва хора, повече отколкото част от отклоненията на метрото и целия този потенциал, който виждаме пред нас, да се лиши от възможността да обслужим хората, да им предоставим една удобна услуга, намирам за проява на пълна безотговорност. И това особено много важи, защото аз прочетох разбира се аргументите в доклада, тежкото финансово състояние на градския транспорт, да, известно ни е на всички тежкото финансово състояние на градския транспорт, но това не ни попречи само преди две седмици да гласуваме създаването на нова линия 68, не ни попречи да гласуваме създаването на нова линия 27 трамвайна и да правим още купища други промени в градския транспорт, които безспорно водят до подобряване на транспортното обслужване на хората, но и безспорно струват пари. Тук говори за най-голям обслужващ потенциал на градски транспорт и тук изведнъж парите свършиха, и тук изведнъж парите вече са в много сериозен катастрофално пречещ проблем, който да не ни позволи едно решение, една кауза, за която толкова много хора се борят, да не бъде реализирана . Така че аз ще гласувам категорично против подобен доклад за отлагане.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря, господин Бонев.

Господин Контрера.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Вашата обосновка на отрицателния Ви вот като слушам се базира на презумпцията, че ние отказваме или се отказваме от тази линия, не, отлагаме я за месец септември. Аз също до последно държах това да влезе в отчетите на ЦГМ за проекта ни за икономическата рамка. Но разберете,

Вие сте разумен човек, знаете го, ситуацията е извънредна. На мен също не ми е приятно да внасям доклади непрекъснато за отпускане на заеми, защото един друг доставчик е на път да ни запорира сметките за неплатени фактури за дизелово гориво или природен газ, но ситуацията е такава. Налага се по някакъв начин да се опитаме да ограничим разходите, защото преден доклад, който разработихме смея да твърдя заедно, по-голямата част от членовете на Комисията на транспорт, касаеше Драгалевци, Симеоново, там знаете, че се наложи реорганизация чрез друга линия, за да можем да прехвърлим пробег в 113 говорим. В настоящата ситуация ние говорим за изцяло нова линия с нов пробег. Ако Вие ми кажете от кои други линии да орежем колите пробег и да ги прехвърлим там, хубаво, само че ни се налага да работим под натиск, очакванията на гражданите са високи, но трябва да държим система що-годе витална ,защото това, което се случва на пазара на горивата честно казано е стряскаща. Това важи и за електроенергията, и за дизела, и за природния газ и трябва да си даваме сметка ,че в момента имаме лимити, с които искаме не искаме трябва да се съобразяваме. И не зависи от нашата воля това, което се случва отвън, цените на енергоносителите. Не оспорвам нито един от Вашите аргументи по същество.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Господин Прошков?

**ПРОШКО ПРОШКОВ:** Аз също ще си позволя кратка реплика. Тя е в унисон с това, което каза и господин Контрера.

Господин Бонев, безспорни са аргументите, които Вие изтъквате и смисъла и нуждата линията. За нощния транспорт няма да влизам в детайли, аз самия смятам, че това е атрибут на всеки голям хубав столичен град но наистина той трябва да стане част от бъдещето. Тази година ще е кризисна, тази година наистина трябва да оцелеем.

По отношение на линията напълно подкрепям аргументите, които изказа колегата Контрера. Искане ми се да не се връщаме към дебата за бюджета от преди час. Всеки може да изтъква аргументи кое е реформирано, кое може да се реформира. Напълно подкрепям всъщност Вашите съждения по темата, че Тикет системата трябва да разгърне потенциала си с единен издател и с всички

необходими атрибути докрай и това тази година е и работа, която ние ще свършим всички заедно. Така че в този смисъл няма аргумент против линия, има аргумент, че ако имахме помощта също така, за която заявихме, аз също разчитам и на Вас, тъй като Вие сте добре приет и в правителството, разпознат сте като приятелски политик, казвам го без капка задни мисли по темата, да помогнем всеки с каквото може, с влиянието си, Вие говорете, убеждавайте, при актуализация на бюджета да се обърне внимание на въпросите, които ние поставихме също пред представителите на управляващата коалиция, правителството, каквито и реформи да са необходими, Вие казвате пари срещу реформи, само тази бележка правя, съгласен съм, може да има начин да се оптимизира, може тези 180 милиона близо, които ние идентифицираме като недостиг да се окаже, че може да бъдат редуцирани до 130 милиона с подходящ план за реформи, но нещата са спешни за вчера, и ние не получихме предложение от типа да има спешен транс, да кажем една трета от тази сума, която търсим, да кажем 50 – 60 милиона, защото очевидни са заливащата ни енергийна вълна, проблемите също така и със заплащането, чухте целия дебат, да не го повтаряме, и тогава ние можем не само тази линия, ние тогава можем да вървим в посока още по-добро предлагане на фона и новата тарифна политика, за която говорим, можем да мислим за оптимизации на системата. Така че, аз Ви моля да не интерпретирате това като неподкрепа към самите идеи и също така Вашия доклад преди година и половина, а всъщност като обективна необходимост. Благодаря.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря, господин Прошков.

Една кратка реплика също. Само да припомня, че това не е тайна, че с оглед и неприемането на държавен бюджет всъщност тези три месеца буквално транспорта е изправен пред това да събира средства за изплащане на трудовите възнаграждения, без да се заплащат други разходи, отново по съвсем обективни причини. Само припомням, че дори сумата, която е направен разчет за нея и е необходима за осигуряването на градския транспорт, тя от една страна не е актуална, но от друга страна тя включваше и средствата, необходими и за тази линия, която не е била изключена по презумпция по някакъв начин. Пак казвам,

колегите достатъчно ясно го заявиха, че никой от тях или от нас не намира за нужно изобщо да оспорва необходимостта на тази линия, освен по причините, които бяха изложени от колегите.

Господин Бонев, имате дуплика.

**БОРИС БОНЕВ:** Ще направя една асоциация с доклада за нощния градски транспорт. Обяснете ми, тоест припомнете ми дали 6 или 7 пореден доклад се отлага с нови и нови месеци на рестартирането на нощния градски транспорт, гледано от днес? Шести или седми? Няма значение. Много добре си спомням, че след първия доклад за отлагане отново беше казано – никой не оспорва необходимостта от нощен градски транспорт, разбира се, че всяка една столица трябва има нощен транспорт, така че ние тук не го спираме постоянно, ние просто временно го отлагаме, защото ситуацията е изключително тежка, защото спешността е от днес завчера, и т.н. И така вече седми доклад слушаме едни и същи аргументи. Разберете, че нямам и грам доверие в това, че септември месец или по-скоро края на август месец няма да бъде внесен един доклад, в който поради тежката икономическата обстановка, поради факта, че лошото правителство не е дало А, Б и В, или поради международното положение вече кой знае какво се е случило, отново ние много бихме искали линия 173 да тръгне, но тя просто пак няма как да тръгне, защото нямаме пари. А междувременно сигурно са се включили поне пет-шест доклада, обаче за промени на линии, които са вносителите ви управляващите, а не ние опозицията. Така че, спестете ни добрите думи за линията, аз знам, че тя е добро положение, аз знам, че тя е най-подкрепяната от гледна точка на становища институции и районни кметове сигурно от почти всички линии, които някога е предлагал този общински съвет, знам много добре че отговаря на интересите на софиянци, знам много добре, че е базирана на данни и факти на всички стратегически документи на Столична община, касаещи развитието на транспортната схема на града. Така че единственото, което ще кажа е, че смятам ще допуснем голяма грешка като Общински съвет в ущърб на хората, в ущърб на градския транспорт ако тази линия не стартира, както беше казана по план, защото не трябва да забравяме, че устойчивостта на градския транспорт е от значение той да бъде използван от



хората, което означава като сме обещали, че ще пускаме тази линия, хората я очакват, не всеки път се отлага, отлага, отлага и накрая вече никой не я очаква тази линия и никой не се интересува от това дали нещо има или няма да има. Стабилността на системата е изключително важна, за да бъде тя използвана, защото никой, който би използвал тази линия за да ходи на работа, не би разчитал на нея, че тя след три месеца я я има, я я няма.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря, господин Бонев.

Първо, което е, да отбележа, както коментирахте 67 доклада, няма особено значение и именно нашето желание по-скоро да се възстанови или да има условията за възстановяване на нощен транспорт, всъщност влече след себе си шест или седем доклада, просто защото слагаме по-кратки срокове. Ако не ни интересуваше нощния транспорт, съвсем спокойно можеше да гласуваме един доклад за цялата година няма нощен транспорт и изобщо няма да се занимаваме с доклади през три или четири месеца, както казвате, шест-седем доклада по темата. Така че, точно обратното на вашето твърдение.

На следващо място е това, което Ви казах и отново подчертавам, в момента, когато говорим за оцеляване на транспорта, това е нова линия, която има своите качества, но тя тепърва да се разгръща като линия и да се утвърждава, нещо, което може също да се случи тогава, когато ние сме гарантирали всичко и то съществува до настоящия момент.

Третото, което искам да кажа в резултат на Вашата дуплика, с мое изказване е, че всички промени, които се правят в момента, включително такива, които Вие сте предлагали и те дори стриктно са отразявани в правените наскоро промени, се правят и се базират в рамките на настоящата транспортна задача без такива сериозен ръст в километрите пробег на който и да било от операторите, именно защото се съобразяваме с настоящата ситуация и целта ни е само и единствено където може да подобрим, но в рамките на това, което към можем да си позволим. Благодаря.

Заповядайте за реплика, господин Зографски.

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Аз нямам право на реплика, имам право на изказване.

Първо, Вие казвате за първи път Столична община не е имала бюджет, само ще ви напомня, че винаги през април се е приемала транспортната рамка на Столична община, миналата година на 16 април. Да, имаме добри години, когато управлението ни беше по-добро, на 31 януари. Имам и добри години. Но правителството не ви е пречило тогава навреме да се направи транспортна рамка, ние транспортна рамка имаме от септември 2021 г.

Второ, не знам дали осъзнавате, когато се жалите и казвате – оцеляването на градския транспорт, лошото състояние на градския транспорт. Това е ваша заслуга и отговорност.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Не е казано ...

**АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ:** Напротив, аз ви цитирам, защото оцеляване и финансово състояние са ваша отговорност, вие сте управляващи и трябва да намерите решение на тези проблеми. Не може единственото решение да бъде като ....., (не се разбира ясно), да гледате в кризата и да очаквате подаръци от държавата. Още при управлението на ГЕРБ финансовия министър каза – пари срещу реформа. Господин Прошков, казвате спешен транш искали от Министерството на финансите. Ние две години искаме спешен транш от реформа в градския транспорт. Грешката е вярна, вместо транш от реформи, вие изпаднахте в транс от бездействие. Ето това ще ви го кажа, защото никога ,гарантирам ви, няма да ви даде повече пари, особено 180 милиона лева за годината за запълване на огромни отворени дупки и ями. Това е абсолютно невъзможно и безотговорно от страна на държавата, без никакви реформи да се дадат толкова много пари. И казвате, имате добри позиции, защото казвате с добро око се гледало на нас от сегашните управляващи. Тоест търсите нашата подкрепа в защита на интересите на .....и ние всеки път, когато можем, това го правя. Но когато вие от ГЕРБ не сте готови да подкрепите и нашите добри идеи, тогава няма как да търсите подкрепа и за други неща. Ние никога не сме действали срещу интересите на софиянци, за разлика от това, което сега се прави с този доклад, защото се забелязва тенденциозно поведение от ваша страна, видите ли всички възможни промени са на масата и за тях пари, давам само като пример, то се направи като предложение от господин Контрера тролейбусна

линия 3, която беше очевидно, че няма да бъде ефективна, защото на 99 % се припокрива тролейбусна 5 и който наложи половин година предизвестен провал да се случи с тази линия и след това корекциите да се наложат, за да стане щогоде ефективна. И тогава вие нямахте никакви претенции за налагане на линия, ефективност и т.н. Така че, ясно, вашето тенденциозно поведение е в ущърб на интересите на софиянци и е в ущърб на експертното начало, защото такава линия ,която да свързва територията на София е идентифицирана, предложена в серия от доклади, ние тук не измисляме топлата вода с нейното предлагане. Симптоматично е, че след две години борба на „Спаси София“, на граждани, на районни кметове да се случи, на прага на нейното случване вече, ето го разписанието е изготвено и го държа в ръката си, направено е нейното .... Десет дни преди това ексклузивно само тази линия се маха, няма никакви други корекции. И господин Контрера, вие казвате ако ми кажете от кои линии да отрежем, за да дадем на 173. Господин Контрера, аз наистина се надявам и вярвам, че Вашата памет е по-дълго от един час, защото преди един час беше направено предложение за отпускане на 20 милиона лева без никакво покритие. Тогава дали попитахте госпожа Йорданова от кои линии да отрежем? Напротив, 20-те милиона лева бяха изрично обещани, без да се знае откъде ще отрежем. Така че мерете с еднакъв аршин, защото като минимум очаквам, че всички хора в тази комисия общински съветници са разумни и честни и принципни.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Нека да уточним нещо.

Първо, по отношение на 20-те милиона за Регламент 1370 за покриване на ..... посочих, че имаме предложение в данъчната и неданъчната част на приходите в бюджета. Тоест това твърдение на експерта Зографски е невярно и манипулативно.

Второ, аз никъде не съм казала на госпожа Йорданова да посочи откъде да отрежем, но вие тикате разговора в тази посока, фаворизирайки вашата линия за сметка на всички ..., не съм ви прекъсвал и Вие няма да ме прекъсвате, за сметка на вашата линия в ступор или в опозиция на всички останали. Само че ние тук като общински съветници не сме общински съветници за живущите по трасето само на тройка тролей, на 173 нова автобусна или и ако щете Владая –

Марчаево – Княжево. На нас ни се налага да вземаме решения за целия град, някои от тях както много пъти вие отбелязвате, не са популярни, но се налага да ги вземаме. Да, всяко едно отлагане на въвеждане в експлоатация на работещи линии е непопулярно, да, дава добра храна и почва за политически критики и натякване от хора, които не носят отговорност за тези решения. Дай Боже някога и Вие за нещо да носите отговорност и да имате възможността да решавате. Пожелавам Ви го.

Оттам нататък следващия въпрос, който ние трябва да решим, да, става въпрос за оцеляване. Да, на мен ми е трудно в момента да мисля, как дружествата плащат заплатите, господин Зографски. Това са живи хора, които очакват да сложат на края на месеца или на средата на месеца на аванс нещо на масата. Да не говорим, че нощните курсове на основни линии и в момента са относително празни, а вие ми говорите за нощен транспорт. Виждате каква е ситуацията. Необходимо ли е всеки път да си причиняваме едно и също нещо? Благодаря.

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

Господин Евстатиев иска думата.

**МАРИО ЕВСТАТИЕВ:** Моето изказване ще бъде насочено към господата Борис Бонев и Андрей Зографски, като уточнявам, че по никакъв начин се искам да звуча като критик и т.н., напротив, за съжаление като човек от транспорта искам да ви кажа, че става дума за оцеляване вследствие от Ковид пандемията, вследствие от екологическата обстановка, ако искате от международното положение, което доведе до драстичен скок на цената на основните електроресурси, това са горива, това са материали и т.н. Действително като човек, който активно се занимава с транспорт и който ръководи един експертно-технически екип много често ме питат познати, колеги и т.н. до кога ще се режат линии, до кога транспорта ще оредява и т.н., докога няма да има примерно някакво развитие в посока на нови линии или на подобряване на разписанията. Повярвайте ми, на мен също ми е много трудно да кажа на всички тези хора как транспорта в момента е във фактически фалит, а то е така. В Столичен електротранспорт трамвайно депо Искър няма болтове,

буквално няма болтове. Онзи ден правих монтаж, искам да го кажа пред цялата комисия, и отивам и си купих болтове от железарията. Положението е трагично.

Със сигурност 173 линия е едно много хубаво решение, което аз адмирам, но наистина ако няма подкрепа от правителството, да, може наистина да е срещу реформи, но да има подкрепа. Столичният транспорт е застрашен от фактически фалит. Съвсем скоро, господин Зографски, може да го кажете това, аз го казвам това търсейки подкрепа, съвсем скоро МАН ще спрат да приемат автобусите на Столичен автотранспорт за каквото и да било, защото дълговете са огромни. Съвсем скоро Столичен автотранспорт няма да има пари за елементарни неща, като бандажи за трамваи PESA, ще ги наредим на оградата в депо Искър, една хубава ограда от трамваи. Наистина новият транспорт е нещо хубаво, но в момента София не може да си го позволи. Аз по-скоро не бих адмирал едно предложение за подобряване разписанията по основни линии, които към момента хората от Младост например се гневят и чакат автобус 25 минути, което е безумно наистина, и повярвайте ми, наистина по-добре е ако трябва да закрием нощния транспорт, но да подобрим разписанията с наличния ресурс, какъвто сам господин Контрера каза, и господин Зарков го каза, мисля, че и господин Прошков го каза, транспорта е в изключително лошо финансово състояние вследствие от Ковид пандемия, вследствие от икономическата криза, която като стър падна върху държавата, не само върху общината, а и върху държавата. Благодаря.

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

**БОРИС БОНЕВ:** Много кратка реплика към господин Евстатиев.

Всъщност ние нямаме разминаване в оценката ни за състоянието на градския транспорт, но понеже споменахте за мерки, ние много мерки сме предложили конкретно в рамките на работната група за подобряване на градския транспорт свързани както с оптимизация на разписания, които не са свързани с допълнителни разходи за градския транспорт, така и с приоритизирането на транспорт чрез системи за приоритизация, бус ленти изграждането и обособени трамвайни трасета, за които има осигурени пари в рамките на бюджета на Столична община. Само един пример ще ви дам обаче, който показва, че докато

седим и констатираме факта, че в Столичния градски транспорт е в практически фалит, същата тази община, която е докарала Столичния градски транспорт до физически фалит заради лошото си управление, не може въпреки направената забележка многократно по време на предишни комисии да си актуализират разписанието например на трамваи 20 и 22, които продължават да се движат в пакет, независимо от многократните ни опити да накараме Дирекция „Транспорт“ това нещо да бъде коригирано. Множество са разписанията на големите коридори на градския транспорт на различни линии, които със синхронизация без допълнителни разходи могат да подобрят значително обслужването, въвеждане на така наречения такторграфик и т.н. Затова ви казвам, че когато говорим за проблемите в градския транспорт и търсенето на финансова помощ от страна на държавата първо Столичната община трябва да си е свършила работата, да направи всичко възможно според възможностите си да направи градския транспорт по предпочитан за ползване.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря, господин Бонев.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Парите за камерите за бус лентите откъде дойдоха, не бяха ли по мое предложение?

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Моля Ви , господин Контрера, да не влизате пак всички, не е това начина. Всички можем да кажем всичко, ..... (не се разбира ясно)

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Както и скоро ще стигнем до там, че ние сме виновни за руската агресия.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Господин Зарков, може ли да взема думата, както и Колегата Самарджиев?

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** По съществуващото на доклада ли е?

**ИВАН НИКОЛОВ:** Чухме доста неща, които бяха казани. Не е по съществуващото на доклада, по-скоро за това, което беше казано преди малко, че Столична община по никакъв начин не е свършила никаква работа миналата година.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Вземете думата, тъй като очакваме отново реплики от някои от членовете на комисията, но моля ви кратко.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Аз ще бъда изключително кратък. Да кажа, че още от миналата година, тъй като още в началото на самата дискусия по точка 1 за бюджета се говореше за едни 50 разписания, оптимизации и т.н. Искам да кажа, че това е един постоянен процес, който мога да твърдя, че от миналата година абсолютно всекидневно ние работим в това да приоритизираме и да правим градския транспорт по-удобен, като работим основно върху разписанията, така и в приоритизации.

Имаме много проекти, които са основно за основно за приоритизацията, говорим за инфраструктури проекти. За наше огромно съжаление има много такива проекти, седят вече от два месеца и се проектират от нашето общинско дружество Софияпроект, които нямат възможността тези проекти да идват експресно. Надявам се в рамките на следващия месец ние да имаме един пакет от 10 мерки, които са направили като структурни приоритизации.

Много можем да говорим, но тъй като имаше и конкретни неща, които се казаха, колегата Самарджиев ще вземе думата, тъй като тук засяга и думи на господин Евстатиев и някои твърдения, искаме да бъде ясно, за да се изчисти това нещо. Благодаря.

**САМАРДЖИЕВ:** Тъй като се почувствахме засегнати от това, че едва ли не, не се прави нищо от Столична община и по разписанията, искам да внеса няколко уточнения.

Първото е, че тролейбусна линия 3 тепърва се развива и вече вози правостоящи пътници в час пик, в Левски вече в този участък между метростанцията и Левски има доста намаляване на броя претоварени превозни средства.

Относно разреждане на линии, синхронизации, мога да твърдя, че това е непрестанен процес, само последните два доклада това е една шесторна и осморна синхронизация между линии.

Относно подобряване на разписанията искам да кажа нещо, което ми се ще много добре да бъде запомнено от всички. С последния доклад, който внесохме за 68, 69 и 70, както и последните разписания, които са готови за Витошките линии, забележете, правим ускорени ес 10 минути в посока. Такова

нещо не е правено в София откакто съществува градския транспорт и смятам, че то направено заедно с работещите и изпълнено и наблюдение на терен извършени, тези подобрения не са свързани с увеличение на пробег, а даже напротив, понякога синхронизации намаляване на пробега.

Относно трамваи 20 и 22 да внесе уточнение, тъй като са на различни интервали на движение и са доста начесто, тоест трамвай 22 е на 5 минути в пика са разминати като разписание, но тъй като закъсняват в различни отсечки от трасетата се получава в определени моменти да бъдат заедно ,но по разписание те не са заедно. Благодаря много за думата.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Само последно да внесем за този пакет от мерки, които са 68, 98, както и реорганизацията в Младост и Младостките линии с 314, 113, реално ние сме в икономия на километри.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Господин Бонев, реплика ли искате?

**БОРИС БОНЕВ:** Първо, никой не обвинява Вас, че нищо не правите, а управлението на Столична община, защото в ситуация на 180 милиона лева недостиг за градски транспорт няколко корекции на разписания звучи наистина несериозно да се приема като голямата реформа.

Отново ще ви повторя, че само преди една година в Прага извършват 13 хиляди корекции на разписания, не сто, не двеста, а 13 хиляди. Възможностите и необходимостта от корекции на разписания, от синхронизиране на линии на градския транспорт са изключително много и би трябвало корекциите на разписанията да бъде далеч по-динамичен процес, като новата билетна система дава информация за това къде се натрупват най-големите закъснения, къде има нужда от инфраструктурни подобрения, за да може градският транспорт да се движи по-бързо. Само ще дам пример с трасето в кв. Дружба на линия 20, което така и не успяхте, въпреки всякакви опити да го направите да работи с пълна приоритизация на градския транспорт на трамвайното трасе. Не знам какво трябва да се случи, за да можем системи, които в друга държава работят от години, от десетилетия, за да могат да бъдат приложени и в София, така че



даването на приоритет на градския транспорт да не бъде като ядрена физика. Припомням например за промените на линия 304, които същите са готови отново ...

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Колеги, предлагам да се придържаме към доклада.

**БОРИС БОНЕВ:** Придържаме се, защото в крайна сметка тук едва ли не като слушам колегите оставам с впечатлението, че всичко било направено, международното положение то прецакало работата.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** не твърди, че всичко е било направено.

**БОРИС БОНЕВ:** Столична община и вие като управляващи носите отговорност и аз ще повторя това, което господин Зографски спомена, вашият заместник-министър на труда ни обясни, че по темата за ефективността на градския транспорт и нуждата е реформи е актуална преди Ковид кризата. Така че, само това е достатъчно, за да стане ясно всъщност, че системата .... и има нужда от много ... (не се разбира, говорят едновременно)

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря Ви, господин Бонев. Неведнъж съм казвал, работата на всеки финансов министър е да казва това, защото финансовите министри на практика никога не им се дават средства. А какво означава реформа, знаем за един финансов министър, която не е свързана изобщо с европейските политики в сферата на транспорта и смея да твърдя, че неговото мнение не е достатъчно адекватно по темата.

Колеги, с това мисля да приключим дискусиата.

Тъй като няма други изказвания, да преминем към гласуване.

**БОРИС БОНЕВ:** Аз имам процедурно предложение.

Точка 2 от проекта за решение по доклада да отпадне.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Има процедурно предложение от господин Бонев точка 2 да отпадне.

Господин Контрера?

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Безсмислени усилия на господин Бонева да ...

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Колеги, преминаваме в режим на гласуване по процедурно предложение от господин Бонев?

Има ли „Против“?

„Въздържали се“ има ли?- 3..

С 5 гласа „Против“ и 3 „Въздържали се“ и 3 „За“ не се приема предложението.

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

Преминаваме към гласуване на самия доклад по същество, така както е внесен.

Има ли „Против“? – 1.

„Въздържали се“ има ли?- 3.

С 6 гласа „За“, 1 „Против“ и 3 „въздържал се“ докладът се приема.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
----	-----------------	----

2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	Въздържал се
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
.		-
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
9		-
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
11.	БОРИС БОНЕВ	Против
12.		-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	Въздържал се

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, аз предлагам два доклада, касаещи 107 линия и Програмата за придобиване и разпореждане да ги разгледаме на редовно заседание следващия понеделник. Времето напредна достатъчно.

Освен това по доклада на 107 линия има една камара становища и предложения, да си дадем време да ги осмислим и да продължим работата в понеделник, ако нямате нищо против да прекратим заседание и следващото заседание продължаваме с тези две точки.

Закривам заседанието на комисията. Благодаря ви.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 17.35 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**

---