



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 80

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 9 май 2022 г.

Днес, 9 май 2022 г. от 14:30 часа, присъствено и излъчвано във Фейсбук страницата на СОС се проведе редовното заседание на Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност.

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

При направената проверка на кворума беше установено, че от 13 членове на комисията в залата присъстват Карлос Контрера, Зафир Зарков, Христиан Петров, Прошко Прошков, Симеон Ставрев, Альоша Даков, Михаил Ставрев, с което повечето от членовете на комисията са налице. общински съветници, така че е налице кворум. 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, 7 общински съветници присъстват.

Имате проект за дневен ред от четири точки .

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

Режим на гласуване по дневния ред.

Има ли Против“ дневен ред? Не виждам.

„Въздържали се“ има ли? Не виждам.

Дневният ред се приема единодушно със 7 гласа на присъстващите общински съветници.

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

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо	7
гласували:	
в т.ч.:	

За	7
Против	няма
Въздържали се	няма

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

Преминаваме към т. 1.

Господин Петров, можете ли да водите точка 1?

По т. 1 от дневния ред: Доклад № СОА22-ВК66-1847/23.02.2022 г. относно подобряване на транспортното обслужване в град „Банкя“ и ж.к. „Люлин“.

Писмо [вх. № СОА22-ВК66-1847/23.02.22г.](#) /1/03.05.22г. относно нов проект за решение към горесцитирания доклад, с вносител Карлос Контрера-Председател на ПКТПБ.

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

Зафир Зарков- Зам. председател на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност

Кристиан Кръстев- зам. кмет на Столична община.

ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: И тримата вносителите искаха думата вносителите, кой ще представи доклада?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Петров.

Съвсем накратко, гледаме го за втори път, тъй като след разглеждане в комисия постъпиха предложения от кметовете на районите Банкя и Люлин във връзка с обсъждане с жители на районите и се наложи да коригираме проекта за решение, като запазим превозвателна възможност и на автобусна линия 42 и я ускорим така, че да дава по-бърз достъп до метрото. Имаше разнопосочни движения във връзка с варианта за преминаване през Филиповци, но мисля, че тук е кмета на Люлин, се постигна консенсус.

Ако господин Кръстев иска да каже няколко думи или господин Николов.

ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Имате думата.

КРИСТИАН КРЪСТЕВ: Благодаря, господин председател. Да кажа какво е финалното изменение, защото хората ги вълнува.

За автобусна линия 42 удължаваме маршрута до квартал Михайлово, като запазваме интервала на движение, което ще доведе до три пъти по-редовен транспорт за жителите на квартала от 55 минути отиваме към 18 до 22 минути и линията се ускорява и хората в Банкя ще стигат по-бързо до метрото с приблизително 5 минути.

За 47 и 49 до Градоман, Вердикал и Клисуре се ускоряват с 4 минути, интервалът на движение се подобрява, от сегашните 55 отиваме на 35 минути в делник и от 105, то на практика не е съществувала, на 50 минути в празник, което хората могат регулярно да си планират пътуванията.

За 81 линия се удължава до Северна индустриална зона, като разписанието ще бъде съобразено с пътническите влакове, така че да имаме синхрон, не само да мислим по отношение на това какво се случва в Столична община, а и в свързаността с останалите алтернативи и транспорти, които са жизнено важни не само за транспортната задача не само на Столична община, трябва да гледаме малко и извън нея.

Линия 48 се влиза в 42, като хората от Михайлово ще стигат за същото време до метрото, а 44а се обединява с 44а и се преминаваме двупосочно през необслужващата досега ул. Варна. Чрез сливането се повишава ефективността на оператора. За ваше сведение да, това ще доведе до 350 км приблизително малко увеличение, но с всички останали синхрони и разписания, които са направени само от началото на годината, ние имаме далеч по-голямо спестяване Така че в общи линии идеята, която се опитваме да защитаваме, не случайно не го правим самоцелно да се опитваме да влияем още при първото заседание, за нас е важно мнението и на районните кметове, на хората, срещи се направиха редица, имаме тук експерти, които са постоянно сред операторите, както и правим срещи с гражданите и с районните администрации, за да можем да постигнем възможно най-доброто обслужване. Благодаря ви.

ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви.

Колеги, иска ли някой да вземе думата?

Господин Младенов, имате думата.

МЛАДЕНОВ: Благодаря, господин председателстващ.

Аз да кажа, че съм удовлетворен от проекта за решение. Първоначалните варианти породиха известни напрежения и дискусии в живущите на Филиповци. Направихме среща, благодаря на дирекцията, тъй като бяха изключително отзивчиви, присъстваха на някои от тях и считам, че взехме по-доброто решение.

Две основни задачи, които решаваме, всъщност да не увеличаваме, тоест да не увеличаваме, а да намаляваме интервалите на автобусите и да не ограничаваме едното превозно средство да излиза извън рамките на Филиповци.

И второто, което е много важно, аз се надявам да проработи, е да подсигурирм форма на градския транспорт в така наречената промишлена зона, което е искане на работещите, може би от порядъка на 7-8 години, ако сработи, аз определено считам, че ще имате адмирациите и похвалите на всички работещи и работодателите. Това е една от най-големите промишлени зони на територията на София. Само за пример ще кажа, че нейният оборот е някъде около 500 млн. евро годишно, което я прави една от сериозните промишлени зони в София.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря ви.

Други колеги?

Заповядайте, имате думата.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Здравейте на всички.

Не знам към кого да се обърна по промените на маршрута, може би към Вас. Тук имаме три идеи, които се чудим дали не са по-подходящи. Едната е обединеният маршрут на линиите 44 и 44б не е ли по-удачно да се движат по маршрута, който тук сме си записали, по бул. „Варна“, после по „Кирил и Методий“, после по „Стефан Стамболов“ до обръщалото на Банкя на 81 линия от Иваняне и след това да се запазва приложен нов маршрут на 81.

МЛАДЕНОВ: Тези предложения може да се обсъждат на по-нататъшен етап, предполагам, че става въпрос и за пробег, но според нас трябва да се помисли линия 81 да се удължи от Иваняне до Банкя по маршрута на обединената 44 и 44 б, там имаме една целодневна кола, дали трябва да се

погледне пробегата как ще се промени. Според нас това е по-удачния вариант за това обслужване.

Другото, което е, 42 линия да не обикаля през Филиповци, а да се движи директно по новата връзка за Люлин, а вместо това 82 линия да бъде удължена до Филиповци. Това отново предполагам, че касае някакъв пробег и може би да се помисли примерно следващата година да направим такива промени.

И третото, което трябва оперативно да се помисли, в момента горивните норми са различни за 42 и 48 линия, като на 48 линия горивната норма е 31 литра на 100 км, докато на 42 е 39 л на 100 км и чисто оперативно в момента 48 линия се обслужва от ниско подови автобуси, а не от тези туристическите. Да се провери това чисто оперативно и може би е хубаво една точка да се добави с примерен текст „Столичен автотранспорт“ да експлоатира линия 42 с горивните норми, съобразно горивните норми и моделите автобуси, с които обслужва или нещо такова, така че те да си коригират горивните норми, защото те се водят в момента доколкото знам по номер на линията, а не по маршрут. Това чисто оперативно според мен трябва да се види, да не става като разлики.

ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви.

И тримата вносителите искаха думата.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, въпрос на дни е да излезе заповедта за работната група, аз ви предлагам всичките тези въпроси да ги разгледаме там, включително предложението за друг маршрут, защото в момента ако тръгнем да разсъждаваме за него, трябва вече изначално този доклад да го оттеглим и да го пишем наново. Ние го дискутирахме веднъж, включително и с вас в работна група. Тогава този вариант изглеждаше относително добър. Предлагам ви в рамките на работната група да продължим работата, включително и темите касаещи нормите, варианта да удължим 81 до Банкя, както казахте, въпреки че според мен ще бъде проблем с пробегата, но мисля че изразявам мнението на всички вносителите, нека да направим тази стъпка, зад а можем да обслужим по-добре хората в момента и в Михайлово, и в Северна индустриална зона, след което виждате, че непрекъснато се правят предложения за корекции. Ако сметем, че Вашият вариант е още по-добър, нищо не пречи да го коригираме. И без това

ни предстои обсъждане на рамката, което е ключово за такива доклади. Благодаря.

ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Искате ли думата, господин Зарков, господин Кръстев?

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, безспорно предложението и темата на доклада до голяма степен подобрява транспортното обслужване на целия район и новото тук в случая, че именно темата повдигната от Индустриалната зона, както каза кмета на район Люлин господин Младенов, доведе до това, че се подобри транспортното обслужване почти в целия район там. Факт е, че и на базата на добрата комуникация и дискусии, които се случиха с жителите, включително на Филиповци, които районната администрация направи доведе до там, че избегнахме известно напрежение, което безспорно имаше по едно време по предишното предложение и проект на решение.

По конкретно по предложенията, които правите, на първо място линиите 44 и 44б имат по-скоро допълващи функции и те в хипотезата на това подобрение, което се прави на транспортното обслужване в Банкя в момента, което сравнително става добро, всъщност по-скоро трябва да преминат към своето логично съществуване под формата на обслужването на последния квартал или селото до Банкя, село Иваняне – Банкя, за да осигурява все пак с административния център район в случая да имат транспортна връзка. Със сигурност удължаването на линия 81, на база на този доклад, в който имаме много сериозно подобряване на транспортното обслужване на града, включително с тези километри повече пробег, мисля че не е толкова добро решение, защото наистина ще генерира доста сериозен пробег ако се дължи до Банкя, именно това е една от основните причини, тъй като този вариант дори беше разгледан хипотетично и безспорно ще доведе до сериозно натрупване на километри, особено в тази ситуация.

Ако настоящото решение го нямаше, можеше наистина да се дискутира.

Важно е за линиите когато имаме предвид разходните норми, особено в крайградските зони, факт е, че трябва добре да се осмислят и да се проверяват, но не бива да забравяме, че в крайградските зони имаме различни маршрути.

Маршрута на линия 49 е един от най-тежките, защото има сериозна денивелация в морското равнище, изкачване и слизане и обратно изкачване и слизане и до голяма степен това може да повлияе на разхода на транспортните средства. Не случайно по принцип когато се правят такива разходни норми, те наистина трябва да са съобразени с маршрута, защото когато за Витоша естествено не можем да очакваме разходната норма да е същата като някъде в Нови Искър например, където е сравнително равнинен терен. Така че там маршрута е доста по-труден, специално на 49, естествено работа е на Столичен автотранспорт да се актуализират тези разходни норми и естествено ние като комисия е нормално да им обърнем внимание ако има някакъв проблем, все пак да проверят дали единствено и само се дължи на това и дали не.

Последно за туристическите автобуси доколкото знам той и кмета на район Банкя е тук, ама всъщност те като чели доста се одобряват от пътниците в този район и им се радват, така да се каже. Благодаря.

ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Благодаря Ви.

Имате думата.

.....(2)...:Това с туристическите автобуси беше обсъдено точно на такава работна среща, взети са под внимание и желанията на хората. Тъй като те са основно купени за Витоша, но през седмицата са само пет автобуса на Витоша, така че е нормално автобуси с по-висок екологичен стандарт, най-високия, да работят на участъци, които хората самите ги желаят.

Отделно това сливане означава и поглъщане на тези така наречени неефективни ученически курсове и за ангажиран персонал и съответно подобряваме услугата с автобуси, които ще са удачни и за децата в район Банкя, което коментирахме с кмета и той няколко пъти го постави на дневен ред.

Относно разходната норма на 48 в настоящия й маршрут, той е коренно различен от тази на 42, преминава през доста повече пътни неравности и 42 освен това се увеличава и двукратно, трикратно денивелацията, така че смятаме, че Столичен автотранспорт коректно си е определил нормата на 42 в този вид, в който е в момента.

МЛАДЕНОВ: За идеята, която беше дадена за 82 линия и да се запази 42 във варианта, който беше предложен в първия доклад, на обсъждането, което се проведе в район Люлин ясно беше казано от хората, живеещи във Филиповци, че те не желаят да се променят, тоест ние предложихме още тогава промяната 82 линия да влиза във Филиповци и да върти на центъра на Филиповци, за да може 42 да върви в частта, която е новият пробег, който е към кръговото.. Този вариант беше абсолютно отхвърлен от хората. Искам да бъде ясно тук на комисията, че този вариант не бе приемлив, тук е и кмета, да каже за това нещо.

ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Заповядайте за дублика.

.....: 16 минута: Съгласен съм че е поле за размисъл допълнителен.

А относно нормите само да кажа, че на 48 в момента е 31 литра, която е по-малко от тази на 42.

Така че ако може това да го прецизирате, така че да не вкараме бюджета в преразход, защото и това се гледа.

ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Още някой от съветниците дали иска да вземе думата? Няма.

Така че преминаваме към режим на гласуване по точка 1.

Има ли „За“? – 8 гласа.

Има ли „Против“? – Няма.

Със 8 гласа „за“ , точката се приема.

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

10	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	
12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

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

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Приема доклада и проекта на решение по т. 1 от дневния ред на заседанието на комисията.

ПРЕДС. ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Господин Контрера, имате думата да продължите.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Преминаваме към следващата точка 2.

По т. 2 от дневния ред: Писмо с вх. № СОА22-ВК66-4159/1/29.04.22г., относно провеждане на масово мероприятие с търговски характер, пречещо на обществения транспорт и ползването на буферен паркинг на МС "Мизия".

Вносител: Мариела Найденова- Дирекция „Сигурност“, Столична община
Ангел Стефанов – кмет на р-н „Овча Купел“

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Поканил съм дирекция „Сигурност“. Поканил съм и кмета на столичен район Овча купел.

Смея да твърдя, че лично изживях твърде неприятни моменти с това затваряне, особено като видях как маневрира автобус по линия 59, причинено от „Балкански Бау С“ ЕООД. Касае се за мероприятие, за което е подадено заявление до Дирекция „Сигурност“ с твърдение с партньорство с район „Овча купел“, ако не ме лъже паметта периода посочен от заявителя е 29 април и 1 май. В резултат на това мероприятие буферния паркинг на Мизия беше затворен около седмица, което доведе до изключително много на брой негативни реакции от живущи. Включих тази точка с идеята да получим информация какво, как се е случило и според мен да се обединим около някакво становище, че такава критична инфраструктура като паркингите много внимателно трябва да бъде ползвана за други неща извън паркирането.

Ще помоля директор Дирекция „Сигурност“ накратко да опише обстановката. Ние сме получили от тях и районния кмет също да даде информация за това мероприятия.

Госпожа Лазарова, заповядайте.

ЛАЗАРОВА: Благодаря Ви, господин Контрера. Здравейте на всички. Историята по отношение на това мероприятие е следната - при нас ние получаваме заявление по чл. 8 от Наредбата за обществения ред на територията на Столична община, от юридическо лице „Балкански Бау С“ ЕООД, с което те заявяват желанието си да проведат в България Бирфест фестивал на територията на буферния паркинг на МС „Мизия“, находящ се в район Овча купел. Същите представят необходимите документи по наредбата – план за охрана, съответно датите на провеждане, часовете на провеждане, всичко, което е необходимо като минимална информация по отношение на изискванията на Наредбата за обществения ред.

В допълнение към документите, подадени от организатора, сме получили и писмо от кмета на район Овча купел, с което ни уведомяват, че същото мероприятие и с подкрепата и съдействието на район Овча купел, който е партньор на събитието.

При така получените при нас документи ние нямаме основание да не издадем разрешение за подобно мероприятия и затова същото е издадено, като

са дадени съответните предложения, посочени в разрешението към организаторите.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Николов, има ли съгласуване от Вашата комисия на временна организация за движението, от жалбите, беше свързано с това, че няма поставени знаци, в резултат на което влизат в буферния паркинг, виждат че не може да се паркира и започват да излизат през светофара. Паркират в обхвата на спирката. Има ли при вас временна организация на движението за това мероприятие одобрена и разгласено ли е това на гражданите?

НИКОЛОВ: Още преди две седмици, две или три седмици, на така наречената малка комисия влезе писмо, с което се иска разрешение да се затвори паркинга за временно ползване на този фестивал или каквото и да е това мероприятие. Категорично комисията отказахме да се провежда мероприятието, без да е осигурено безпроблемното преминаване на автобусната линия 59 оттам, тъй като това е последна спирка и първа и същият автобус няма къде другаде да върти. Тоест ние трябва да удължим маршрута с още сигурно 3 км, за да намерим къде да завъртим този автобус. Така че има категоричен отказ от малката комисия, колегите от управление „Анализ на трафика“ не са съгласували проекта. Пак казвам, това беше само писмо ние като временна организация, тоест която да имаме пътна маркировка или нещо подобно, не сме я виждали.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз бих искал да изясним следното, може би кмета на района ще каже, какво е наложило провеждането на това мероприятие точно в тази зона и защо трябваше да отговаряме на сигурно десетки гневни коментари и писания, че сме забранили паркирането, за да се провежда на Луна парк или каквото и да било. Това, което ме интересува съгласно Наредбата, цитирана от директор Лазарова е, събрани ли са и съответните общински такси, нещо, на което на този етап също нямаме отговор.

Според мен колеги, що се касае до паркинги, буферни паркинги и такива територии, макар те да не попадат изрично в обхвата на ограниченията винаги най-малкото администрацията на комисията трябва да бъде питана, защото се създават изключително неудобство за гражданите и негативите ги търпим както

комисията, както от Общинския съвет, така и от цялата администрация, включително района и се занимаваме сега с такива въпроси..

Господин Стефанов?

АНГЕЛ СТЕФАНОВ: Добър ден. Това е второ подобно събитие, което се организира на този паркинг. Миналата година приблизително по същото време когато паркинга все още се стопанисваше от Метрополитен имаше подобно събитие, организирано по идентичен начин. Сега, когато започнахме да организираме събитието, уведомихме ЦГМ, направление „Архитектура и градоустройство“ за схемата на обектите, които ще се поставят, Дирекция „Сигурност“, общо взето всичките, които трябва да уведомим. Това, което получихме като отказ във втора схема вече беше съобразено и обръщалото на автобуса не беше засегнато от фестивала. Имаше един или два , а може би малко повече случаи, които нередовно паркиращи хора пречеха на обръщалото на автобуса, тогава господин Дилчев, ако е тук може да потвърди, че са викани паяците, за да освобождават обръщалото на автобуса, така че, каквото е могло, ние сме го осигурили.

Какво налага да се прави там? Налага това, че ние като краен район нямаме и достатъчно официална инфраструктура, където да провеждаме подобен тип събития. Ясно е, че вие като транспортна комисия гледате основно транспорта, а ние като кметове на райони имаме нужда да поддържаме и други функции на нашите райони и населени места и смятам, че нашият район има нужда от такова събитие.

По отношение на временната организация на движение, тук може би ще вляза в някаква популистика, но само да кажа, този паркинг не е буферен, той е по статут е временен паркинг, включително единият от изходите на този временен паркинг, който беше затворен, може би също има статут на някакъв временен път или на нещо друго, защото той не е реализиран по регулация, минава през частни имоти, изобщо общината там малко е подобрила транспортния достъп на хората, но не съвсем по регламентиран начин. Това е.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Таксите?

АНГЕЛ СТЕФАНОВ: Таксите, района като партньор имаме договор с организаторите и сме предоставили мястото безвъзмездно.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, госпожа Димитрова от дирекция “Икономика“.

Аз тук ще изпадна в спор с Вас, господин Стефанов, защото може би може да се намери доста по-подходящо място, но нищо не може да оправдае загубата за около седмица на тези около 200 паркоместа, особено в район, където това е една от топ темите и създаването на неудобство за гражданите, включително транзитно преминаващи, тоест прекачващи се към метро и живущи, не може да се оправдае с песни и танци на народите. Поне аз ги виждам така нещата. Иначе не оспорвам необходимостта да се провеждат и културни събития в района, но в някои от парковете ми се струва, че беше някак си по-подходящо.

Що се касае до статута на паркинга формално да, но в крайна сметка той се ползва не само от живущите, но и от хора, които ползват метрото, какъвто е смисъла на тези инвестиции, които правим. Виждам, че колегите от Демократична България се усмихват, надявам се по отношение на ползването на паркингите за Луна парк да нямаме различие.

Госпожо Димитрова, за таксите да ни изясните.

ДИМИТРОВА: Първото, което е следвало да направи и кмета на района е да подаде заявление до кмета на Столична община за издаване на заповед, с която да се разреши провеждането на такова мероприятие и разполагане на търговски съоръжения на база на която заповед кмета да издаде разрешение по реда на Наредбата за реда за извършване на търговска дейност на територията на Столична община и таксите са дължими. Единствените такси, които при партньорство могат да не бъдат платени, това са таксите за разполагане на атракциони и на някакъв такъв тип съоръжения, които не извършват търговски дейности. Ако имате сцена, ако имате нещо подобно, което не извършва търговска дейност, но що се отнася до търговската дейност таксите са дължими и по реда на Наредбата за определяне и администриране на местни такси и цени на услуги, единственият орган, който може да освобождава лица от такси, това е Столичен общински съвет. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Възможно ли е тази такса поне да бъде събрана, така и така имаме спор, поне бюджетът да не бъде оцетяван?

Господин Николов:

НИКОЛОВ: Още нещо към това, което господин Стефанов каза, ние реално сме съгласувателен орган и „Управление и анализ на трафика“ е необходимо да съгласува такава временна организация. Вие казахте, че във втората схема, която сте изпратили, е отразена вече тази промяна с придвижването на градския транспорт. Такава схема, говорих с колегите, те уверяват, че не са виждали, не сме съгласували. Тоест след като даже и този временен статут на път или каквото и да е, трябва да има временна организация по време на този фестивал или каквото е това събиране. Такъв не е минал през нас.

Това, което можем да кажем, че с осъществяването на това мероприятие, колегата е тук до мен, който го следи това нещо, в момента на линия 59 имаме около 30 минути задръжки само заради това, че той не може да завърти вътре в самия паркинг. Така ли беше? Поправи ме , ако греша.

.....: /?/30:35: Благодаря. Движението интервала на линията е 30 минути, движат се с 20 и 30 минути закъснение, което създаде неудобство на всички живущи в кв. Овча купел в този участък на довеждане, кв. Княжево, с. Владая, с. Мърчаево и с. Рударци, което ползва също линията. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Госпожо Димитрова, по отношение на събраните общински вземания каква е процедурата и с това да приключим?

ДИМИТРОВА: Ние сме изпратили писмо до кмета на района от името на господин Барбалов първо да ни информира дали е събрана такса и какъв е реда по-нататък ако има нарушение, аз не бих могла да кажа в момента. Следвало е таксата да бъде събрана. Даже разрешенията се издават след като е платена таксата. Не могат да бъдат издадени преди това.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Ако няма повече въпроси. Не виждам.

Благодарим за информацията. Аз ще изпратя до господин Барбалов преписката с предложение да предприемат поне действия за събиране на това очевидно вземане.

Оттук нататък аз си мисля е добре и ние като комисия да се обърнем към всички кметове на райони, че подобни ситуации е хубаво да се искат поне становището на нашата комисия, за да не се получават ситуации, в които всъщност не даваме, а отнемаме възможности за паркиране, тема, по която иначе всички много обичаме да говорим.

Благодаря

По т. 3 от дневния ред: Информация от „ЦГМ“ ЕАД относно приходи и разходи за обществения градски транспорт за 2022г.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: С други думи да представи към настоящия момент актуален разчет за гръбнака на обществения транспорт, а именно икономическата рамка.

Господин Дилчев, да ни запознаете с актуализираните разчети, тоест прогнозния пробег, приходите, разходите и вариантите за приемане на рамка.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Господин председател, уважаеми съветници, накратко това, което от няколко седмици и месеци дискутираме е с малки промени в стойностите на икономическата рамка. Започвам с актуализирането на транспортната задача, която след един доста сериозен работен процес се изчисти и последно километрите, транспортна задача за тази година.

Нататък ще продължа с писмата от транспортните оператори, които предлагат своите разчети. Аз мисля, че на комисия те бяха вече чути в тази връзка, съответно Метрополитен с 21.71 лева на километър, Столичен електротранспорт 9.02 и 4.15 съответно за трамваи, тролейбуси и електробуси и на Столичен автотранспорт 5.08. Това са към днешна дата километрите и прогнозите на транспортните оператори. Не мога, предполагам и вие предвид ситуацията не можем да бъдем наясно какви ще бъдат промените в цените на енергоносителите в следващите месеци, какво би могло да се случи, така че за

момента това е актуалната информация за разходите на транспортните дружества.

В частта приходи това, което ЦГМ както знаете си поставя едно увеличение в сравнение с миналата година на около 7 % в продажбата на превозни документи и на 13 – 14 % увеличение на приходите от паркиране. Това, което имаме като резултат от първо тримесечие доказва, че макар и трудно и с усилия тези прогнози на ЦГМ могат да бъдат постигнати.

В същото време така направените разчети с вече яснота от страна на паричния поток от Столична община, с който може да разполага системата за тази година, се очертава един недостиг в рамките на близо 144 милиона лева по икономическа рамка. Всичко това естествено с подробен доклад в числа ще бъде представен на вашите съветници тогава, когато дойде и времето. Аз предполагам, че готовност има във всеки един момент тази рамка с доклада да бъде представена и на Транспортна комисия.

Оттук насетне каквито въпроси има и доуточнения отново ще повторя, че това е ситуацията, снимка на ситуацията към днешна дата. Как ще се развият нещата с доставките на газ, оказва се, че вече и дизелът доста променя цената си, знаете градският транспорт частта на електротранспорта има както разходи за газ, така и разходи за дизел. Отварям една скоба, разчетите за цена на дизела на автотранспорта вече са под тези, които в момента дизела върви. Това е като информация, какво ще се случи, не бих могъл да прогнозирам.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Дилчев.

Колеги, аз предлагам да изискаме от ЦГМ, макар правилно изпълнителният директор да посочва, че имаме моментна картина, да представи проект до комисията с писмо за вариант за рамка, който да разгледаме в следващото заседание, като според мен тогава донякъде ще можем да коригираме в частта за приходите, касаещи паркирането, предлаганото увеличение за принудителното преместване, тоест репатрирането, и ми се ще все пак тема, която е повдигана многократно, членовете на Комитета за наблюдение да представят някаква концепция за тарифната политика, защото това има отношение към приемането на икономическата рамка в приходната част.

Господин Дилчев, моля за следващото заседание другата седмица да изпратите разчета с цялата му условност, тъй като вероятно ще имаме нови цени на природния газ, но все пак да проведем дискусия и ние се намираме в уникална ситуация, в която ще ни се наложи да приемаме рамка с недостиг, но поне приемането на този документ ще ни даде възможност да поискаме отново държавата да се намеси и да помогне чрез предоставяне на компенсации за генерираните загуби от операторите.

Господин Зарков, по отношение на тарифната политика.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, безспорно тарифната политика, която я работим с колегите в Комитета, а те повечето са членове на Транспортна комисия съвсем естествено, всъщност по-голямата част сме тук, с изключение на господин Контрера и още някои други колеги, но това, което трябва да кажем, че към настоящия момент въпреки паритетния принцип доста ползотворни срещи се проведоха в няколкото заседания, които имяхме по отношение на новата тарифна политика и към настоящия момент вървим към един финален вариант, така че силно се надявам, че в рамките на следващата седмица буквално, ще може да предложим един обмислен документ с ново тарифиране на превоза, отразяващо всички нови и адекватни възможности, а от друга страна самата Тикет система, като естествено сме водени от основния принцип, както си го поставихме като задача още при учредяването му от Общинския съвет, а именно това да бъде насочено към възможностите за снабдяване по-лесно с превозни документи, да има по-голяма гъвкавост и да има стимулиране към гражданите за ползване на градския транспорт. Да, именно в контекста на това, което досега коментирахме и говорихме и това, което и господин Контрера каза, нарастването на разходите към транспортната система и натиска чисто финансов стана огромен. Стараем се към настоящия момент това да не се отразява в новата тарифна политика, водени от виждането и идеята, че драстично покачване на превозните документи поне за няколко месеца би довело отново до отлив може би на пътници, което със сигурност не е желано, особено в ситуация, в която финансирането на самата транспортна система, както знаем в тази комисия е изключително критично, да не кажа мисля, че то е повече от ясно, и господин

Дилчев каза, транспорта на града не е обезпечен до края на годината, така да се каже. Това е в общи линии.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, това е целта на тази точка. Действително от месец май вече има риск и за нормалното изплащане на заплатите на работещите в сектора и това трябва да се каже публично, защото дефицитите стават прекалено големи, а в същото време разходите най-вече в частта енергоносители се увеличават, а не намаляват. Обратна тенденция не се вижда за сега, което води до там дружествата да могат да покриват разходите за заплати и до момента разходите частично за електроенергия, природен газ и дизелово гориво. Но вече и този ресурс го изчерпа.

Господин Ставрев искаше думата.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Те са два въпроса към господин Дилчев.

Прави ми впечатление, че напоследък повече хора се возят с градски транспорт предвид скъпите горива. Това си е мое лично наблюдение, но ще ви помоля ако може в тази рамка, която ще ни предоставите скоро, евентуално да го отразите и това нещо. Предполагам, че имате данни от новата Тикет система, да видим дали съм прав или не, но в крайна сметка ако повече хора се возят в градски транспорт предвид това, че дизела не е 2.18, а 3.18, най-вероятно ще имаме повече приходи в ЦГМ при това положение. Пак казвам, това е моя субективна преценка в момента.

Второто нещо, което се сещам е понеже мисля, че ЦГМ има задължение на всеки шест месеца да ни дава информация какви видове превозни документи се продават, кои линии на транспорта са най-натоварени на базата на статистиката от новата Тикет система може би тези данни ако ги получим скоро ще може да преценим как да подходим и с тарифната политика, която правим в работната група, така и да приемем информацията, която ще ни дадете по простата причина, че миналия път това, което разбрахме, че 10 % хората си купуват през онлайн канала, а другите 90 % си купуват през офисите на ЦГМ. Ако статистиката продължава да е такава, може би трябва да помислим за някакво решение на този проблем, защото Тикет системата би трябвало да ни позволява да продаваме много повече, това би донесло приходи на ЦГМ. Тук

визирам не за първи път алтернативните канали, както ги наричаме, които по мое мнение пак субективно могат да ни носят повече приходи на общинското дружество, така и да превозваме повече хора. Не знам кога ще можем да го получим това като данни, но ще се радвам скоро да го имаме, за да може да работим с него. Мерси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

: Аз може ли да кажа нещо в тази връзка, преди да каже господин Дилчев. Да не забравяме това, което каза господин Контрера, че ако енергоносителите и цитирам Вас, преди година са били 2.18, сега са 3.18, а пък приходите на базата на това, което имаме при същата тарифна политика, все още подчертавам, с по-малко интензитет в градския транспорт със сигурност не сме достигнали нивата от 2019 г. и 2020 г. март месец или края на февруари, убеден съм в това, защото аз имам данни, при това положение колкото и да сме оптимистично настроени, че хората се връщат в градския транспорт, да, връщат се донякъде, но това по никакъв начин не компенсира темата с енергоносителите, още повече всяка година, а и тази година се увеличиха и заплатите с 10 %, спазвайки обещанието към синдикатите. Така че в общи линии не се ли търси някаква друга алтернатива по отношение на промяна цялостно на структурата, приходите и всичко останало. За мен оптимизма не е достатъчно условие, за да мислим, че транспортната задача би била достатъчен документ, с който да обезпечим всичко. За съжаление виждам, че тази транспортна задача ще влезе с дефицит и че държавата е необходимо абсолютно сериозно да погледне върху този елемент и ако изобщо има такова чудо като актуализация на бюджет, задължително трябва да има държавата по-сериозен принос в това. Да не забравяме, че София на практика е една четвърт от населението на страната, да не кажа че и повече.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: На база резултатите от първото тримесечие, които вече са обобщени, имаме увеличение на продажба на превозни документи с близо 8 % в сравнение с миналата година, за съжаление сме далеч от нивата на 2020 и 2019 г. предпандемийните.

Що се отнася до продажбите на превозни документи имаме го готово, това не е проблем, във всеки един момент всичко по видове превозни документи, по месец да ви бъде предоставено.

Що се отнася до алтернативните канали, водили сме го това и като тема доста време, това са едни навици на хората, които надяваме се с повече работа, не само в сферата на транспорта, постепенно да можем да подобряваме. Примера с това е в Метрополитен, знаете съществува и вариант за пътуване с безконтактна карта, и вариант за пътуване с мобилно приложение и хората продължават да предпочитат да купуват хартиен билет. Така че това са едни навици, които трябва заедно всички да работим. Не става въпрос само за транспорта, за да може да се изгражда тази възможност и култура да се пазарува повече онлайн, с допълнителни инструменти, с мобилни карти, с мобилни приложения, с карта и т.н. Не бива на този етап този процент по някакъв начин да ни притеснява.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Нещо по същество, така да се каже. Колеги, тъй като сме членове на ресорната комисията, която за съжаление смея да кажа в най-тежката година за градския транспорт на града от десетилетия. Безспорно тук ме провокира заместник-кмета господин Кръстев с това което каза, а и ние многократно в комисията сме коментирали, а именно последните години системата бе подложена на безпрецедентен натиск от една страна от Ковид кризата, която смъкна с 50 – 60 милиона приходите от превозни документи, и за съжаление от есента на миналата година с драстичния ръст на цените на енергоносителите, което по едни изчисления, които правихме, ако добре си спомням и то преди последната актуализация на цените, говорим за разлика спрямо 2020 г. с близо сто милиона лева. Това ясно показва, че всички добри намерения, които бяха казани с оглед на някакви реорганизации, организации, оптимизации, смея да твърдя, че няма реорганизация, оптимизация, която да доведе до компенсиране на тези драстични разлики между новите цени на енергоносителите и натрупването от Ковид пандемията, което водеше до спад на пътниците и оттам до по-малко приходи от превозни документи. Тук ако трябва да говорим в прав текст, има само едно нещо и това е, че българското

правителство безспорно трябва да се ангажира с този проблем и с градския транспорт на софиянци директно и пряко с подпомагането не, а с ангажимент към тази една четвърт, за която стана на въпрос от българските граждани и то в обем, подобаващ такъв какъвто най-малкото Столична община се е ангажирала, за да може да има една абсолютна реципрочност, така както в много европейски градове това се случва не само като подпомагане, а като обща тенденция всяка година бюджетите от държава и от общината така както е прието и по регламенти на ЕС именно транспорта да бъде подпомаган, за да може той да осигурява онази адекватна мобилност на гражданите, от която тя се смята, че трябва да бъде осигурена, дори и на райони, където тази ефективност чисто финансово-икономическа не излиза. Не случайно самият Регламент 1370 знаете какво третира като материя, той третира именно районите, където така да се каже сметката не излиза, но гражданите трябва да им бъде осигурен транспорт и поради тази причина общинските и държавните бюджети следва да подпомагат тази тъй важна мобилност. Така че важно е да се знае, че без ангажимент от страна на правителството транспортът на София няма как да оцелее до края на годината и то ангажимент в достатъчно финансово изражение в рамките отново казвам, в порядъка на това, което самата Столична община от данъците на софиянци е осигурила за да осигурява тази транспортна услуга. Не бива да забравяме, че в крайна сметка София не е просто бенефициент, не е просто града, който получава ей-така едни пари, защото града като цяло генерира почти половината от приходите в брутния вътрешен продукт на страната, а да не говорим всички данъци, които отиват директно в държавния бюджет, които мисля, че някой ги изчисляваше на близо 9 милиарда лева, нещо, което трябва да ни кара като общински съветници от София да бъдем достатъчно аргументирани и спокойни, когато изискваме за една или друга система да бъде подпомогната, за да бъде реализирано едно или друго мероприятие, важно за жителите на София. Аз мисля, че на тази маса няма да се намери човек, който да противоречи на едно такова становище и мнение. Така че това е най-важното и трябва да се съсредоточим именно около този въпрос, защото всичко друго е малко говорене извън темата, така да се каже. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Дилчев.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Само да добавя, че този недостиг не следва да се разглежда като нещо, което можем да оставим за последните месеци на тази година, това е нещо, което се разстила равномерно, така че реално при нас проблемите ще започнат още този месец.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Аз не случайно казах притеснението си по отношение на изплащането на заплатите на работещите, което ще бъде много сериозен проблем, но не бива да подценяваме и това, че и към настоящия момент операторите имат текущи задължения за електроенергия, природен газ, дизелово гориво, което поставя под въпрос въобще работата им. В следващата точка ще разгледаме и друг проблем, който е свързан въобще със захранването на системата все едно от горивата.

Господин Дилчев, моля в рамките на настоящата седмица да изпратите проекта, своевременно той ще бъде изпратен до членовете на комисията и на следващото заседание да вървим към разглеждане на проекта за рамка и съответно каквото реши комисията, да го придвижваме към Общинския съвет.

Господин Паргов, заповядайте.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Ние ще имаме ли възможност за малко по-детайлен преглед или това като дойде рамката от гледна точка на недостига? В смисъл ако сега тръгнем да го дискутираме ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Моята идея, господин Паргов, е да получим писмото с параметрите, да го обсъдим на заседание, съответно да се процедира доклад, което ще даде достатъчно време на съветниците в този процес да направят и предложения за корекции, ако такива има.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Не само предложения за корекции, но все пак това, което коментирахме при приемането на бюджета свързано с дупката в транспорта от 178 милиона, от гледна точка на това как се движи и транспортната задача, без значение, че икономическата рамка не я приехме с бюджет, сега ще я приемем няколко месеца по-късно, но така или иначе сме в една по-особена година, няма да правим критики в тази посока. Въпросът е все пак да сме наясно

как се движи, макар че пунктуацията е голяма от гледна точка на цените на енергоносителите, горива и т.н., което ще променя тези параметри, но може би да си кажем и като разглеждаме рамката, това да бъде някакъв как да кажа, постоянен въпрос, който през определен период от време или един път месечно предвид тази динамика да разглеждаме, защото тези параметри ще се променят. Ние ще говорим за „МТК Грууп“ и за другите оператори предвид техните проблеми с метана, газта, със сигурност с дизела и нафтата, който касае автотранспорта, но метрото и електротранспорта зависят изцяло от цената на електрическата енергия, която също е обвързана с цената на газа в не малка степен.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Именно заради това ще започнем дискусиата от писмото, с което ЦГМ ще ни дадат основата, оттам нататък какво ще решим и ще преценим, е работа на комисията. От дружеството очакваме прогнозните показатели.

Колеги, мисля че изчерпахме тази точка. Очакваме внасянето на проекта за рамка с писмото.

Преминаваме към закритата точка. Ще помоля излъчването да бъде прекратено.

По т. 4 от дневния ред: Изслушване на „Столичен Автотранспорт“ ЕАД и „МТК Грууп“ за обезпечаване на транспортната задача, във връзка с възможното спиране на газта, под преписка с вх. № СОА22-ДИ04-770; № СОА22-ДИ04-770/1/, № СОА22-ДИ04-770/2/; № СОА22-ДИ04-770/3/; № СОА22-ДИ04-770/4/ и № СОА22-ДИ04-770/5/

(закрита точка)

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Госпожо Цанова, моля да поканите представители на транспортните оператори в залата.

Колеги, във връзка с анонсираните по медиите данни, че доставките на природен газ за „Булгаргаз“ са прекратени, поставяме на разглеждане ситуация, която е свързана с обезпечаването на природен газ за нуждите на обществения транспорт.

Имаме два оператора – Столичен автотранспорт, който оперира автобуси на природен газ, тук са изпълнителният директор господин Монов и председателят на Съвета на директорите господин Гетовски, другият оператор, който е изцяло на природен газ, това е „МТК Гроуп“, от тяхно име е управителят господин Илиев.

Ситуацията е изключително неприятна. Аз съжалявам, че не е толкова голям интереса, но на 1 март съм изпратил писмо до Министерство на енергетиката, в което настоявам да бъде проведена среща и да се поемат гаранции за обезпечаването на доставки за обществения транспорт на София на природен газ в случай на нарушение на доставките.

На 17 март заместник-министър Данаил Николов е поискал информация от нас, свързана с брой автобуси на природен газ, средно месечно потребление и вид алтернативно гориво за тези автобуси и доставчик. Същата информация е поискана от дружествата „Столичен автотранспорт“ и „МТК Гроуп“ на 21 март от мен и от заместник-кмета господин Кръстев. Получени са отговори съответно от „Автотранспорт“ на 24 март, и от „МТК Гроуп“ на 21 март.

Изпратени са по надлежния ред и от мен и от заместник-кмета до Министерство на енергетиката. От този момент нататък нямаме никаква последваща комуникация.

Лично аз не смятам, че успокоенията за гарантирани доставки за градския транспорт са достатъчни, тъй като не разполагаме с писмени документи, че това е така и държавното дружество и Министерство на енергетиката могат да гарантират такива доставки за нашите нужди.

Точката се разглежда закрито, защото най-малко желаем да всяваме паника.

Колеги, за мен няма никакви гаранции това, което беше говорено на Комисия по инженерна инфраструктура, защото да си го кажем направо, ние не сме особен приоритет на държавата, говоря за обществения транспорт, по-скоро вероятно усилията ще бъдат насочени към топлофикация. Това поставя няколко теми, които да дискутираме тук, какво се случва ако доставките бъдат прекъснати, имаме ли възможност за алтернативно обслужване, на което да

отговорят операторите и съответно какви са вариантите да покроем линиите в случай, че автобусите на природен газ не могат да ги обслужват. Касае се може би за над 300 автобуса на природен газ и за двата оператора общо.

Предполагам сте се запознали с писмото на Столичен автотранспорт.

Господин Монов, Вие по отношение на комуникацията с Вашия доставчик на природен газ получихте ли някакви гаранции и по-важното, дори и да има природен газ, на каква цена, нещо, което господин Паргов започна като теза в предходната точка?

МОНОВ: Писмени не сме получили, но ни увериха, че няма да има проблеми с доставките. Цената, тя знаете че варира, в никакъв няма да бъде евтина, ще трябва да си я плащаме. Както знаете, дизелът е вече доста скъп, над три лева. Там също ще трябва да правим постъпки за разходи.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: А по отношение на природния газ какви са ни задълженията към момента?

МОНОВ: 4 милиона и 600 хиляди лева за газ, а за дизелово гориво са 5 милиона натрупани.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: В случай, че доставчикът откаже да изпълнява договора поради липса на плащане или в случай, че физически спре доставката, с какво разполагаме като парк, който може да покрие обслужването на тези линии, първо. Второ, на този етап, защото това е моментна картина по гаражи колко автобуси има, които не излизат на линия, тъй като се нуждаят от обслужване или от ремонт?

МОНОВ: Ежедневно се обслужват 72 линии с 433 автобуса. От тях 314 броя са дизелови, 20 броя са електрически и 268 са на природен газ.

ВЪПРОС: Нещо не се връзва бройката. 260 и нещо са само на газ?

МОНОВ: Да.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: 433 са на линия, другите не излизат.

МОНОВ: Общият брой са 620 броя автобуса, които имаме.

От 368 към 1 май говорим, 30 са тези, които чакат за резервни части и от дизеловите са 26, но те всеки ден се променя тази цифра. Отделно да кажа, че на природен газ 72 броя са 12 метрови и 186 са 18 метровите, тъй като метановите

автобуси са гръбнака на нашето транспортно предприятие. Основно това са съчленените автобуси най-вече 186 броя, които са новозакупени, чисто нови, някои от тях в гаранция, последните 60, които са в добро техническо състояние, екологични, това няма какво да го говорим, но това е гръбнакът на автотранспорта.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: С какво можем да ги заместим?

МОНОВ: В случай на изключване изцяло, няма газ, имаме както казах 314 броя дизелови, от тях 288 са в годно състояние да работят. Плюс 20 електрически, стават 308 налични, с които може да се оперира, но това е към 1 май, може ситуацията да се промени.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Отварям една скоба, за резервни части или ремонти колко дължим?

МОНОВ: Резервни части 3700 хиляди, за ремонти 230 хиляди, гориво-смазочни 1.3 милиона, за лизинговите договори да не говорим, там те са проблем, 3 милиона лева.

Да довърша, имаме 308 броя годни автобуси за превоз, от тях мислим, че 276 броя от включени на линия, останалите ще бъдат оперативен резерв и за обслужване смяна на масла и всичките нужди, които трябва да се извършат, като изгубеният пробегът на месец ще бъде 625 хил. км, 23 %, по експлоатационен трябва да се изминат 2819 хил. км на месец. Това говорим за май месец. 23 % ще бъдат по-малко, но ако отидем на дизелово гориво, дизеловото гориво консумацията ще се повиши с 50 %, като стойност 600 хил. литра по три лева, тоест и ние не знаем каква ще бъде цената на горивото за в бъдеще, тъй като се коментира, че ще има ембарго на руски петрол, ще има покачване, всеки ден има покачване на горивата, така че там ситуацията също е несигурна. Но ако имаме достатъчно пари да си плащаме, ще возим.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колко ни бяха задълженията за дизелово гориво, 4 милиона?

МОНОВ: Пет милиона.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това е извън гратисния период по договора?

МОНОВ: Просрочените са над два, 50 на 50. Те са дължими, те трябва да се дават. Ние сме постигнали отложено плащане, което ни помага малко да дишаме, нали, но те ще дойдат. С газта ни е 45 дни. Но ще дойде ден, когато трябва да се плаща.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тоест сегашната транспортна задача може да я покроем като за празнични разписания?

МОНОВ: Малко повече, пак казвам 256, а сега не знам господин Илиев неговите линии ако трябва да покроем, които са петдесетина коли на линия.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колко са, 64, добре.

Същият въпрос и към господин Илиев. Вие сте ни предоставили информация 70 броя автобуси Евроб, изцяло на природен газ, 2800 мегават/часа по информация, доставчик „Булгаргаз“, говорим месечно.

Господин Илиев, вие като клиент на държавната фирма „Булгаргаз“, имате ли гаранции за доставката на природен газ за обслужване на Вашето предприятие?

ВЪПРОС: А съчленените как ще ги компенсирате?

МОНОВ: Пак казва, че 50 % ще намалят съчленените автобуси. Като бройка са едно, но като капацитет ще бъде по-нисък.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Това означава, че няма да се справите.

МОНОВ: Основно от газовите са 268, 186 са двойните съчленени, които са с най-голям капацитет.

ИЛИЕВ: . За мен основното е друго, нито вие ще се справите, нито ние ще се справим ако спре газа.

Аз съм си намерил вариант, в смисъл ние свикнахме година и нещо да не ни плащате, ще свикнем и без газ да караме нали, но въпросът е, че ако искаме нещо да постигнем за София за транспорта градския е хубаво да го правим съвместно. Аз имам вариант за снабдяване с газ, ако искате можем да ви помогнем, дори да спре доставката на газ. Нашата газостанция е скъпа и модерна за разлика от вашите, можем да поемем зареждане на поне 30 % от вашите автобуси, но трябва да го знаем това, да си го решите и да кажете да, няма да се обръщате към държавата, а си го решаваме проблема индивидуално. Или другият

вариант е, обръщаме се към министъра на икономиката или който там да вземе отношение, защото тук трима превозвачи 80 автобуса да спрем по жълти павета и да стане суматоха, а не знам 300 автобуса ако не излязат днес в София какво ще се случи. Това въобще не е за подценяване, това на парче да решаваме вие колко имате и вие колко имате, съчленени са толкова, до никъде няма да го докараме. Спре ли газа....

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тоест Вие имате вариант, дори при прекратени доставки от „Булгаргаз“ да зареждате с бутилкова ...

ИЛИЕВ: Аз имам вариант да ми се кара газ на място, зареждам и да си изпълнявам транспортната задача. Също имам вариант да ви помагам и на Вас през това време.

КАЛОЯН ПАРГОВ: На каква цена?

ИЛИЕВ: Това още не е ясно.

Нямаме цена на „Булгаргаз“, и Министерство на икономиката мълчи.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ние нямаме никакъв отговор от министерството.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Защо мълчи Министерство на икономиката?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Министерство на енергетиката.

Тоест с Вашите линии ние нямаме потенциално проблем от гледна точка на доставката?

ИЛИЕВ: Ако си плащаме.

КАЛОЯН ПАРГОВ: За разлика от „Топлофикация“, транспортът в София няма да спре, газ е осигурена.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Чаушев, то ще спре в момента, в който стане абсолютно неизгодно да се купува този продукт. Вече сме на 142 лева на мегават с опцията да стане 170 лева на мегават.

Въпросът, който господин Чаушев постави за нашите газ станции. Господин Монов?

МОНОВ: Нашите, както каза Илиев неговата е по-модерна и е от 2018 г. Нашите са проектирани доста преди това и това никой не е мислил това. Тя се разширява като капацитет, не е била нова, разширява се, добавя се компресор, но

тази технология, която е на господин Илиев е съвсем нова, тя е и доста по-скъпа и са три-четири в Европа, тоест могат да работят при всякакви условия.

ИЛИЕВ: Можем да зареждаме от камион от бутилки, можем едновременно да дърпаме от тръбата, можем и едновременно с тези две неща и да зареждаме автобуси.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Автотранспорт няма проблем в това отношение, а с плащането.

ВЪПРОС: Какви автобуси вървят сега на газ?

...../?!.... Господин Контрера, само да вметна нещо за газта, нашите автобуси МАН, по принцип това нещо и колегите от МАН могат да го потвърдят, има такива камиони с бутилки, които могат на място да зареждате, но пак стигаме до въпроса с плащането. В Благоевград градският транспорт са на метан, в момента си карат газ от Гърция и им излиза по-евтино с камион.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Добре, има някакви алтернативи.

Нека да работим с данни, не само да слушаме тук и да си записваме като в училище.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ето ги данните, не сте си чели преписката.

КАЛОЯН ПАРГОВ: На бизнес план, ние бизнес плановете кога ще можем да ги погледнем или поне тези данни от бизнес плановете.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не са ли изпратени? Те са изпратени. В системата ги има.

Аз мисля, че пристигнаха преди две или три седмици.

Господин Паргов, бизнес плана какво ще ни помогне.

КАЛОЯН ПАРГОВ: В бизнес плана ориентиране на километър пробег базираща се върху реалната цена на този пробег, която покрива разхода и в нея голямата компонента, която е и за МТК Груп и за Автотранспорта е свързан с горивата, а за Електротранспорт и за Метрополитена се базира на цената на електрическата енергия. В бизнес плана винаги искат по-висока цена, а реално ние не даваме максималната, която съобразяваме и поне така преценява.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Според възможностите.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Опасявам се, че този път възможностите ни не са ни големи и ще се получи ...

То затова тази икономическа рамка е първата, която ще се приеме с доста дефицит в размер на 144 милиона.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Паргов, вие като представител не на управляващите, а на БСП, аз мисля че би било интересно да направим една работна среща с Транспортната комисия към Народното събрание с господин Гуцанов, защото в крайна сметка всички наши искания ще ги адресираме не само към Министерски съвет, но и към Народното събрание.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Председателят на Парламентарната група публично обеща на БСП, че ще ни съдейства. (не се разбира, така че ще говорим с него.)

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз мисля, че има необходимост от такава среща, за да обясним точно откъде идват проблемите, извън политиката разбира се, и предприемането на действия до какво ще доведе, неприемането му до какъв резултат ще доведе, всичко.

Колеги, закривам заседанието поради изчерпване на дневния ред.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15.50 часа.

Изготвил:

**Йоанна Цанкова-
експерт П**

**Председател на
ната Комисия по транспорт
безопасност**

Карлос Контрера П

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

Зафир Зарков

П

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

Калоян Паргов

П
