



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 81

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 16 май 2022 г.

Днес, 16 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 присъстват 7 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, 7 общински съветници присъстват.

Имате проект за дневен ред от една точка – изпратено писмо от ЦГМ, проект за икономическа рамка на обществения градски транспорт за Столична община за 2022 г., възложено на ЦГМ от миналото ни заседание.

Втора точка е „Разни“.

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

Има ли против? Не виждам.

Има ли въздържали се? Няма.

Моля, който подкрепя дневния ред, да гласува.

Приема се единодушно със 7 гласа „За“.

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

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо гласували: в т.ч.:	7
За	7
Против	няма
Въздържали се	няма

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

Преминаваме към т. 1

По т. 1 от дневния ред: Писмо с вх. № СОА22-ТД26-6423/12.05.22г. относно проект на икономическа рамка на обществения градски транспорт на Столична община за 2022г.

Вносител: Димитър Дилчев- изпълнителен Директор на „ЦГМ“ ЕАД

Иван Антоу- Председател на съвета на Директорите на „ЦГМ“ ЕАД

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Дилчев, заповядайте.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Представяме рамката в случая с кратък доклад от наша страна. Мисля, че в писмото са приложени и съответните материали от транспортните оператори и съвсем естествено рамката с параметрите, числата, които сме коментирали и в предишни транспортни комисии. Надявам се, съветниците да са се запознали с това, което има. Оттук нататък чакам дискусии, въпроси и т.н.

Още един път мога да изкоментирам числата.

Транспортната задача за 2022 г. е в размер на 60 473 км.

Разходите по дейността са в размер на 200 218 хиляди, съответно разпределени на различните дружества. Разходите за дейността по показатели са определени. Важната в случая графа е компенсация за изпълнението на задълженията по превоза на пътници. Осигурените средства, които вече след

гласуването на държавния и общински бюджет имаме яснота какви са за 2022 г. Оттук следва и формирания недостиг в рамката в размер на 143,5 млн. лева. Това е накратко. Числата са описани и в докладите на дружествата и в нашето писмо.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Въпроси?

СИМЕОН СТАВРЕВ: Благодаря за документите, които сме получили. Аз честно казано съм леко шокиран от тях. Сега ще ви кажа защо. Защото това, което е предвидено в тях е 50 % е увеличение на пробега и то не само за автобусите, а и за тролейте, трамваите и метрото, поне това, което виждам. Мен ме шокира, на цената на пробега. Ето сега ще ви кажа конкретно. От 6.13 лева на електротранспорт пробега става 9.02, това са си 3 лева на 6 лева, 50 % увеличение. При автобусите е подобно, от 3.16 става на 5.07, това са дори над 50 % от това, което аз виждам. Метрото, може би донякъде разбираемо заради това, че имаме нова метролиния, първо пуснахме 8 станции, после 4, но в крайна сметка и тук 15.01 лева идваме на почти 22 лева, което си е почти 50 %. Това е първото нещо, което много сериозно ме притеснява и то не за друга, ами защото не съм много убеден как се сформират тези цени.

Оттук нататък самият пробег също представлява проблем, защото го намаляваме. От това, което изчислихме за електротранспорта намалението е с 8.7 % пробег. Сравняваме данните от 2020 с 2022 г., защото за 2021 г. е малко трудно да се изчислява. За автобусите също е приблизително 8 % намаляването на пробега. Метрото пробега малко се увеличава, даже не малко, с 12 %, логично е заради новата метролиния.

За мен е проблем е това, че продължаваме да режем от наземните линии на градския транспорт и увеличаваме пробега на метрото. Това означава, че хората, които искат да се возят на тролейте, автобусите и трамваите ще чакат по-дълго, за разлика общо взето непроменените разписания на метрото. След като ви казах, че не ми е много ясно защо увеличаваме с 50 % цената на пробег и не разбирам защо намаляваме пробега на наземния градски транспорт, оттук натам идват и следните въпроси в моята глава, обаче аз господин Монов тук не го виждам, не знам кой може да ми отговори, но защо Автотранспорта залага 200

лева на мегаватчас за природния газ, при положение че тази цена не е такава в момента. И сигналите, които получаваме от правителството са, че цената на природния газ отгоре ще върви надолу с оглед на това, че ще пуснат газовата връзка с Гърция.

Другото нещо, което на мен ми прави много сериозно впечатление, свързано с Автотранспорта е, че Еридантранс, които обслужват автобус 260 продължават да возят на тази цена, поне според таблицата, която аз я извадих, поправете ме ако греша, МТК продължават да возят също на значително по-ниска цена от тази, която иска Автотранспорта. Тук наистина не мога да разбера какви са аргументите на Автотранспорта да поискат 5.07.

Това, което за мен е най-притеснителното и кое ми се иска да получим като информация от транспортните дружества е как са сметнати сумите за горивото за 2022 г., какво е количеството на суровината, съответно газ, дизел, електрическа енергия, на каква средна цена ги смятат и какъв е общият разход за тях, като ми се иска да съпоставим данните с 2020 и 2021 г. и това го казвам не случайно, защото не мисля, че тези цени, които са ни обявени, са подкрепени адекватно с данни.

Последното, което искам да кажа, че преди час премиерът излезе и каза, че ще има компенсации за бизнеса, което означава за нашите предприятия, което е супер. Плюс това, доколкото разбирам превозвачите ще отменят превозвачите в сряда, защото това, което разбираме е, че електроенергията която е над 200 лева на мегаватчас ще бъде подкрепяна с 80 % помощ от държавата, което е страхотно и това се отразява директно на метро и електротранспорта. Относно газта премиерът каза, цитирам „едновременно се договорихме за цените за май за газа, които са над тези за април, също да бъдат компенсирани от държавата, което означава, че ако за април мисля, че са около 70 евро, тези за май са 80 евро, тоест няма да бъдат повишавани цените, при които се купува газа.

Това е за сега.

Колегата Димитров от нашата група също има някои въпроси, свързани с икономическата рамка, но поне за сега това. Мерси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря господин Ставрев. За съжаление между каза и е има разлика. Нали не предлагаме да направим икономическа рамка на база изказванията и пресъобщенията от Министерски съвет?

При всички положение на следващо заседание въпросите, които касаещат конкретиката и показателите ще извикаме изпълнителните директори и председателите на бордовете, можем да обобщим от днес всички въпроси и да им ги изпратим, за да бъдат подготвени. Защото в противен случай няма как да разполагат с всички данни на мига.

По отношение на рамката аз също ще направя бележки, но нека да изчерпим вашата процедура.

Господин Дилчев, заповядайте.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: В доклада господин Ставрев има съвсем кратки сравнителни данни с разходите за енергия за първото тримесечие на т.г. спрямо първото тримесечие миналата година. Ако е необходимо, ще направим такова сравнение и с 2020 г. Ще ви зачета съвсем накратко: електротранспорт януари-март 2022 г. разплатено електричество 11 212 хил. лева, за същия период на миналата година е било 3 397 хиляди. Увеличението за периода е 7800 хиляди лева за първо тримесечие, от които са върнати като компенсации 3 милиона, тоест увеличението което остава е близо 4800 хиляди лева за първо тримесечие.

Столичен автотранспорт разходите за газ януари – април 2022 г. са 13 844 хил. лева, за същия период разходите за природен газ са били 3 200 хил. лева, увеличението за периода е 10 600 хиляди лева за първо тримесечие, което прави 332 %. Тук компенсации няма.

Разходите за дизел от януари до април 2022 г. са 7 млн. лева срещу 4800 лева. Увеличението за периода е 2 142 хил. лева, това е само за първо тримесечие, второ тримесечие цената на дизела е по-висока. Тук компенсации отново няма.

Метрополитен януари-март 2022 г. 11 млн. разходи за ток, за същия период на миналата година са били 3 293 хил. лева. Увеличението за периода е 7 625 хил. лева за първо тримесечие, или 232 %. Получената компенсация в случая е 3 213 хил. лева, остават 4 400 хил. некомпенсирани. Това са по цени тази

година. Добри идеи чухме днес, дали ще станат факт, дори и да станат факт, това, което аз чувам, е че това са идеи за два месеца, след юни нататък какво ще се случи с газа и тока, за сега няма ангажимент. Припомням, че ние правим рамка за до края на тази година.

Аз поемам ангажимент ако искате в една сравнителна таблица тези неща да ги върнем и по едно тримесечие назад за 2020 г.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Ставрев ако иска нещо и ще продължим с изказванията. По отношение на поставените въпроси, ако ги изпратите писмено, за другото заседание ще извикаме... Те дори и да присъстваха, на подобни въпроси не се отговаря на прима виста, нека да бъдем обективни.

Господин Бонев, заповядайте за изказване.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви.

Всички знаехме, че ще стигнем до тази комисия и до тази ситуация, в която дупката в градския транспорт ще бъде в размер на над 100 милиона, даже 150 милиона, вероятно може да стигне и повече. И колкото и да ми е неприятно да го кажа, ще го кажа – казахме ли ви. Не го казвам със злорадство, а го казвам с голямо неудовлетворение, защото имаше не малко време, в което Столична община, ръководствата на тези транспортни дружества можеха да положат доста повече усилия за това дупката в градския транспорт, която е базирана част от нея на обективни причини каквито са повишаването на цените и спада на пътниците, да бъде по-малка от 150 млн. лева. Това нещо можеше да се случи, ако особено след първите месеци след настъпването на Ковид кризата, тогава, когато градът беше доста празен, се беше пристъпило към онези спешни и бързи реформи, които доста други градове направиха с цел след приключване на тази здравна криза, която неминуемо щеше да приключи и виждаме, че в момента можем да говорим, че сме към края ѝ, градският транспорт не просто да бъде по-ефективен в управлението си, но и да бъде по-добър, така че да привлече не възстановения брой пътници от преди пандемията, а дори повече пътници. Защото това, което никой не говори в момента, когато се представят всички тези числа, е не само как да намалим разходите, но как да увеличим приходите, а единственият начин

когато говорим за говорим за градски транспорт за увеличение на приходите, е когато има повече пътници в градския транспорт. Вместо това нещо обаче да бъде направено чрез някои доста елементарни, а и евтини мерки, каквито са изграждане на много повече обособени коридори и трасета за градския транспорт, корекции на разписания, това нещо не беше направено или беше направено в едни изключително минимални размери. Мисля, че на една от последните комисии тук се коментираше колко разписания са били променени в София за последните години, беше няколко стотин примерно корекции направени, за една година в Прага правят по 15 хиляди корекции на разписанията, просто за сравнение, но виждате разликата е огромна не в полза на София, а градският транспорт в Прага е доста по-добър.

Припомням ви също така, че по наша инициатива беше създадена работна група за подобрене в градския транспорт, която заседаваше сравнително доста рядко, а от много месеци не е и заседавала.

Други промени свързани с нощния транспорт също не бяха направени, а линии, които по изследвания и анализи на самата Столична община имат потенциал да докарат изключително голям брой пътници, защото минават през крайно необслужвани територии, като линия 173, беше отложена. И въпреки всички тези добри идеи, конкретни предложения, които някои от тях се споменават и се коментират в публичното пространство буквално от десетилетие, Столична община остана като парализирана пред тази криза, буквално парализирана, не можахте да представите нещо, което го искаме тук вече от повече от година – плановете на дружествата за справяне с тази криза. На едно от последните заседания на Общинския съвет Фандъкова заяви –тепърва съм възложила да ми предоставят тази информация. Още не сме я видели тази информация. Тук всеки път когато повдигна тази тема ми се отговаря дали от господин Дилчев, дали от господин Зарков или някой как – ама разбира се, те са направили реформи, съкратили са каквото са могли да съкратят, изпилили сме го максимум и просто това, което сега недостига в системата е обективно. Нищо подобно, продължава да има дублирани структури, никой не говори за обединение на всички тези дружества, никой не говори за съкращаване на

директорския персонал, който на година му плащаме около милион лева разходи само на съветите на директорите на трите общински транспортни оператора и ЦГМ. Тоест някакви дори административни реформи и промени не бяха направени през всичките две години и половина, в които говорим, че има сериозен спад на приходите и криза, финансова криза в градския транспорт, но ако има нещо за което със сигурност винаги има време, мегдан и желание от страна на управляващите, то е да се обяснява как лошата държава не е дала пари на градския транспорт на София и как държавата не даде пари, всичко ще приключи. През цялото време ви призовавам и ви моля, първо ние да си свършим работата, да сме сигурни, че всичко е направено както трябва, че сме наистина съкратили онези разходи, които могат да бъдат съкратени, че сме направили всички усилия за това градският транспорт да бъде много по-предпочитан за хората в София и да бъде много по-ползван, за да има повече приходи, че сме направили така, че той да бъде истинска алтернатива, това обаче не беше направено и сега гледаме една икономическа рамка, която най-вероятно още след два месеца ще трябва пак да се променя.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Дилчев, моля Ви.

БОРИС БОНЕВ: Само да довърша, не, 150 милиона няма как само от реформи да се покрият. Но съгласете се, че има значение дали дупката ще бъде 150 милиона или ще бъде 50 или 20, нали така? Има значение. Всяка стотинка, тогава, когато говорим за обществени средства би трябвало.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Ще ви дам думата за дуплика ,за да си продължите господин Бонев тезата, само че звучите ми днешното изказване на Асен Василев – да си оптимизираме, да се реформираме. Основният проблем на тази теза е, че за съжаление щетите от действията или бездействията на Народното събрание, Министерски съвет са прекалено големи, за да се покрият от спестяване на милион, два или три. Мащабите са различни. Искам да си завърша репликата към господин Бонев, защото генерално той говори за реформи, но те няма да донесат това светло бъдеще, както се опитва да ни убеди тук. Просто защото горивата са скъпи, електроенергията е скъпа, виждате какво се случва и с възнагражденията. Има

ли нужда да се убеждаваме, че реформа за два, три или пет милиона в тази дупка, като казахте Вие, не може да я свие. В момента по-скоро има други въпроси, които трябва да се зададат за тази рамка, а не да преповтаряме този дебат от февруари насам.

Заповядайте за реплика, господин Дилчев.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Съвсем кратко темата за реформи винаги е добре дошла. Отново ще повторя, че това е нещо, с което не сме спирани да се справяме в последните две години. Много е важно когато говорим за реформа, да говорим реално да оценим тези пари, за които говорим, каква част би могла и е спестена към днешна дата от реформа и каква част е необективни причини, както каза господин Бонев.

Една бърза справка по данните, които прочетох показва, че само за първото тримесечие системата с включените компенсации от държавата е платила 25 милиона повече енергоносители в сравнение с първо тримесечие на миналата година. Сметката сами можете да я направите, когато говорим за милиони. Така че нека да се концентрираме върху цифрите конкретно, върху това дали и как можем да помогнем на градския транспорт в останалото време до края на тази година, което ще повторя, тук не съм съгласен с господин Бонев, едва ли към днешна дата можем да прогнозираме как биха изглеждали параметрите на тази рамка в зависимост от това как ще се променят цените на енергоносителите следващите месеци. Дай Боже нещата наистина да тръгнат на добере.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Бонев, както напоследък се случва, че чуват едни и същи послания от страна на вицепремиера и премиера и от Вас. В това няма нищо лошо, ако беше идеално. За съжаление обаче като внушения и твърдения нещата обективно не стоят точно така. На първо място, защото прокламираните от Вас реформи да се случат в пълен обем в никакъв начин няма да се доближат и ни най-малко до някакво пълно решаване на финансовия проблем, породен от драстичния ръст на цените и от намаляването на пътниците заради Ковид пандемията. Мащабът е толкова голям, че безспорно държавата като ангажимент не може да остане на нивата, каквито е в последните години.

Поне към момента, въпреки края на Ковид пандемията, аз не знам някъде да има повече пътници от 2019 в Европа. Ако има такъв пример, ще се радвам да го чуя от Вас.

Корекциите в Прага, които са 13, 15 или сто хиляди, колкото искате, се съмнявам със сигурност са взимани с решение на Пражкия общински съвет, най-вероятно става въпрос за всякакви дребни, по-големи и по-малки, между другото тук е резонно да поискаме защото ЦГМ излезе, но да направим някаква статистика на всички възможни корекции, които се случват часоно и по време в градския транспорт на София и по дни, за да имаме някаква обективна справка какви корекции и в какъв обем се налагат от ЦГМ като орган, който има ангажимент към тази задача, включително и от операторите, защото имам някакви конкретни опасения, че под тази бройка 13 хиляди се касае и за много други сервизни корекции, които се правят от някакво такова естество.

Плановите, които изисквате от операторите, за да се справели с кризата, ми звучи не толкова адекватно за тази ситуация може би е най-точния израз, защото да изисквате от операторите планове, с които те да решат едва ли не глобални проблеми като Ковид пандемията, която бе глобална и глобалното повишение на цените на енергоносителите в пъти, честно казано не мисля, че може да се случи и то малко работата става като тъкмо научихме магарето да не яде и то взе че умря. Защото нашите транспортни оператори знаете, че и в годините назад ние винаги сме ги лишавали от печалби. С това ще приключи. С това транспортните оператори никога не са генерирали печалби от наша страна, знаете, че ние винаги сме разчитали на себестойност на транспортните услуги, и не може да се очаква от тях, че те са работили в обем много по-голям. Нещо повече, не само че са съкратени разходите, но вече знаете, че дори натрупваме сериозни текущи задължения. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Аз мисля, че в добрите времена Автотранспорта беше на печалба, така че при относително същия мениджмънт очевидно проблема не е в него.

Господин Бонев, за дуплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Нека си говорим с конкретика. Комитета за наблюдение на тарифната политика, нещо, за което се говори от много, много години, в момента въпреки спешността, въпреки нуждата да се вземе решение бързо, да се изработи нова тарифна политика, която да привлича пътници, буквално заседава веднъж на месец. От една година го влачим този процес, ако това беше проблем или по-скоро ако това беше цел на управляващите да се приключи бързо, за да може да влезе в сила новата тарифна политика, с което да бъдат привлечени повече пътници, много се съмнявам, че честотата на срещите и честотата на взимане на решения щеше да бъде такава, една година влачене.

Доклад на Делойд, според който 20 % е гратиса в градския транспорт, предвид изключително ниските критерии към контрольорите за проверка от 2 хиляди карти на месец, така е в официален документ, който сте изпратили, ако вече сте ги повишили след нашето настояване поздравления, но от много години наред градският транспорт на практика нямаше контрол. Все още има линии на градския транспорт, минаващи през определени квартали и махали, в които продължава да няма контрол.

Говорим с цифри, един милион за директорски заплати за 20 директора в съветите на директорите на четирите общински дружества, само за директорските заплати. Нима не можем с по-малко директори на всичките тези, при положение че и по закон може да има между 3 и 9 члена за тези съвети на директорите, не е необходимо да са 5.

Контрол на паркирането, 250 човека в София отговарят за контрола на паркирането и генерират 7 млн. лева приходи то глоби. В Белград 18 автомобиля генерират 70 млн. лв. приходи от глоби на година. Целият град е един хаос от паркирането, но очевидно няма желание да се вкара хем ред, хем допълнително приходи в системата, които да могат да бъдат използвани за градския транспорт.

Паяци и скоби. Излезе информация от ЦГМ и сметки, че на практика всяко поставяне на скоба и всяко вдигане с паяк генерира загуби за ЦГМ, но изключително дясната и отговорна партия ГЕРБ не пожела да подкрепи това нещо, не пожела да бъде вносител и в крайна сметка не бяха увеличени цените на репатраците с паяк и със скоба, освен ако не твърдите, че сметките на ЦГМ не

са верни, което поставя под съмнение верността на всички сметки, които идват от ЦГМ.

Преглед на договорите и обществените поръчки. Да си говорим отново с цифри, общезитието в Дружба за 900 евро на квадрат ремонт това ли е добър договор, сключен от отговорен управленец, който се грижи за всяка стотинка, която се харчи в системата?

Да говорим за разписанията, нещо супер елементарно. Направени разписания за синхронизации на трамвайни линии по Графа става някъде ремонт, връщат се по-старите разписания, където пак всички трамваи идва на куп и след това 15 минути няма добро обслужване на пътниците. Тоест дори елементарните неща, които не струват пари, не могат да бъдат направени, какво остава за нещо повече. И да, ние като общински съвети като принципал на общинските дружества ще очакваме тук да бъдат директорите на тези дружества и да казвам – за тази седмица направих това, това и това, оптимизирахме този процес, направихме тази промяна, спестихме толкова пари. Това правят управленците, които управляват добре, а не тези, които са партийни назначения, удобно устроени в различни бордове и директорски кабинети.

И последно, понеже очевидно единствената ви теза всеки път, когато ви говоря за градския транспорт, за който отворих и видях от 204-2012 г. статии на „Спаси София“ и на „Спаси Метро“ за едни и същи неща, за нуждата от реформи, за нуждите от тарифна политика, за нуждата от приоритизация на градския транспорт, понеже сега тезата ви е, че съм бил говорил като Кирил Петков и Асен Василев. Ние ги говорим тези неща преди Кирил Петков и Асен Василев дори да си помислят да участват в политиката. Проблемът е, защо вие не слушате, когато някой ви ги говори и ги предлага тези неща, напълно добронамерено с цел системата на градския транспорт да функционира по-добре. Всичко го обръщате на някакви си политически ваши интерпретации, което всъщност показва, че вие нямате аргумент, с който да оборите всичко това което казваме през всички тези години и в момента излезе на преден план с огромната дупка и криза, която вие с вашето управление 15-годишно докарахте градския транспорт на София. И моля не се оправдавайте с национални наредби или

местни наредби, защото вие държахте властта и на местно и на национално ниво и всяко едно законче, наредба, което ви е пречело за да работи градския транспорт по-добре можехте да го направите. В тази връзка, господин Дилчев, подготвихте ли предложенията за промени в Наредба на Министерство на транспорта за компенсациите, както обещахте, че ще направите преди два месеца? Благодаря.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Подготвихме я.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, бяхме в рамките на дуплика.

На въпросите, които ще ви дам възможност господин Дилчев да отговорите. Нека да чуем общинските съветници първо.

Господин Даков, заповядайте.

АЛЪОША ДАКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Колеги, съвсем накратко. Първо, изразявам съжаление, че нямаме възможност да дискутираме с ръководствата на трите общински транспортни оператора, към тях бих отправил освен конкретни въпроси по финансовите показатели, каква е позицията, явно другата седмица ще имаме възможност, каква е позицията им като работодатели на работещите в съответните дружества относно планираната стачка на протест на работещите в транспорта. Явно нямаме възможност да го зададем този въпрос.

Конкретно към господин Дилчев малко повече информация моля за структурата на разходите на ЦГМ, накратко са посочени дължимите 19.5 милиона по договора между Столична община и ЦГМ, разбираме, че се предвижда увеличаване с 10 % на възнагражденията на работещите в ЦГМ. Моля за допълнителна информация, има ли увеличение на външни разходи, предвиждате ли оптимизация на вашите разходи в сравнение с 2021 г. във връзка с изключително тежката ситуация с цените на енергоносителите, горивата, задълженията? Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Паргов.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Уважаеми колеги, още в началото на годината заявихме, че тази година ще е по-различна, не дали господин Бонев, който си оправи климатика в момента да се чувстваме по-комфортно, е заявил някога е казал, нали – казах ли ви, по-скоро, че тази година е по-различна и тя наистина е по-различно дори, когато не предвидихме да има война и всички последствия. Тя е по-различна, защото за първи път от десетилетия насам Столична община се явява в ролята си наистина на община, която е равнопоставена с останалите на фона на управленията последните десет години, в които всички проблеми, включително и прищевки, бяха решавани с магическа пръчка дали през държавния бюджет, дали през ПМС постановленията, когато това се е налагало особено в края на годината, което означава, че сега е момента да се прояви управленския характер на екипа на Столична община, на госпожа Фандъкова, на всички подопечни, свързани с проблема на транспорта. Да, наистина тази дупка, която се появи, причините са и обективни и субективни. Обективните се изтъкват и те са свързани най-вече с кризата с горивата, енергоносителите, инфлацията, която ще ни съпътства оттук нататък не малко време. Казвам го това, защото това не е някакъв кратък флукуационен икономически период. Говоря с разчети и анализи, които са в световен и европейски мащаб, които ясно го показват, без значение дали войната ще свърши утре или ще продължи не дай си Боже още известно време, но да не е много. От тази гледна точка означава, на първо място, че в една такава ситуация променяш стила и начина на работа. Разбира се той не трябва да бъде за сметка на данъкоплатците и най-вече на ползвателите на тази система, тъй като това е най-лесното, през съкращения на работещи до намаляване обема на предоставената транспортна услуга. Субективните са свързани с точно този стил и начин на работа и начин на мислене, който така бяхме свикнали и всички бяха свикнали в последното десетилетие, откакто управлявате столицата категорично заедно с държавата, която беше застанала с цялата си мощ, финанси и ресурси в подкрепа тук в София.

Това не е първата дупка в транспорта. ЦГМ още влачи един заем, даже два заема, благодаря господин Дилчев, свързани с попълване на такива дефицити. Дефицити, които определено мога да кажа бяха наследство от ерата

на Софийски, продължение от кмета Борисов и госпожа Фандъкова, които трябваше да намерят решение, единственото решение беше тези дефицити да се напълнят за съжаление със заеми, който лежи финансово върху ЦГМ, което е проблем. Казвам проблем на фона на това, което му се случи през последните две години с намаления пътничкопоток и с, като говори господин Бонев за реформирана система, говорим по-скоро за масовия градски транспорт с транспортната задача и липсата на цялостна оптимизация на транспорта в София, което е свързано с доста задълбочена работа. Това, че от време на време ще вкараме един или два доклада за промяна на трасета, на маршрути, за увеличаване и намаляване на транспортната задача за определена линия, без значение автобусна, тролейбусна, трамвайна, не решава този проблем. Очевидно, че имаме пробойни, имаме изтичане на средства, казвам не от гледна точка на безхаберие, а от гледна точка на липса на оптимизации. Това е много сложна задача. Тикет системата, която вече е в сила е един надежден и полезен инструмент, който преди 30 години го правеше Института по транспорт към Столична община, един от последните му живи представители седи на тази маса инженер Иван Ковачев, но тогава те го правеха по друг начин, по социалистически, с подръчни средства и т.н. Истината е, че тази икономическа рамка, която ще обсъдим и днес и ще продължаваме да обсъждаме и в следващите дни и седмици едва ли ще може да доведе, тя ще бъде кризисна рамка, която ще бъде неизпълнима към този момент, докато не се изпълни искането на Столична община държавата да се намеси с един солиден ресурс, с който да запълни част от липсващите средства.

В четвъртък очакваме отговора на Комисията по транспорт в Народното събрание, до която сме изпратили писмо и аз съм се присъединил като заместник-председател на тази комисия в общото писмо, което господин Контрера и Зарков изпратихме до господин Гуцанов, за да ни предвиди в съответната точка в дневния ред. Но, когато отиваме на тази среща, си мисля, че ние трябва да сме наясно всички членове на комисията, без значение от коя страна стоим – опозиция, управляващи, междинно звено, кой както се възприема, освен искането за 143 милиона какво насреща ние сме готови да изпълним, така

че да изпълним изискванията на правителството, тъй като без значение дали управлява Борисов, дали управлява Станишев, дали управлява Кирил Петков или който и да е, всяко правителство си има свои правила и то ги поставя и ние все пак трябва да се съобразяваме с този от когото очакваме да ни помогне и да ни даде пари. Разбира се, политическите спекулации за и против правителството, кой какво правителство ще бутне, как ще го бутне, нарочна ли е кризата или не е нарочна, по-скоро да говорим обективно, да не залитаме в такива политически словоблудства.

БСП традиционно не подкрепя тази рамка, но предвид предстоящата ни среща и предвид нашия ангажимент и ангажираност към гражданите на София и всички ползватели на градския транспорт, няма да допуснем да се използва тази криза и този дефицит в транспорта за политически цели. Това го казвам на всички страни и от всички страни, без значение, че ние седим тук с някой в емоционален план от едната страна, но по-скоро проблемът наистина е сериозен и той минава през взаимни ангажименти, включително и на Вас господа, седящи от моята лява страна. Казвам го съвсем отговорно.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Зарков имаше реплика.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Паргов, след това пространно изказване съм напълно съгласен с финалните Ви думи, че колкото по-малко политика, поне ако правилно съм Ви разбрал, повече прагматизъм и разум толкова по-добре и това е така.

Не бих се съгласил обаче със старта на Вашето изказване и то се касае за това, което казахте, че едва ли не на София ѝ се налагало видиш ли за първи път равнопоставено към другите и затова било така.

Веднага ще направя едно уточнение, че София никого не чакаше и през последните години знаете, че гласувахме все по-големи бюджети за транспорта с не по-малко изпълнение, а с всяка година завишаване и на километрите пробег.

Важното е, че дори и към 2019 г. преди Ковид пандемията имаше надежда едва ли дори да влезем в някакъв ритъм относно градския транспорт, финансирането и поэтапното му увеличаване като транспортна задача. За

съжаление по независещи от всички страни причини, ясни за всички, не се случи това. Но, важно е да отбележим също, и аз го казах мисля, че на едно от преходните заседания, че ние като общински съветници от София трябва да имаме достатъчно силен глас при взимането на такива решения на национално ниво, защото не бива да забравяме, че на София не ѝ се дават пари даром или от нещо друго. Повечето пари, които София изкарва достатъчно средства в националния бюджет и със сигурност е много далеч от усвояването на какъвто и да е някакъв огромен процент, та да сме едва ли не на подаяния. Не искам тук отново да говорим 9 милиарда се вливат в икономиката, по-скоро ако трябва да сме честни средствата, които се генерират в София, отиват за много останали региони в страната, в което няма нищо лошо.

Ще завърша с това, че много е хубаво да се говори за реформи и за други такива добри пожелания, но за разлика дори от господин Бонев, който смята, че със съкращаването на три борда и евентуално осигуряване на един, два, три милиона лева може нещо да се постигне, може би е необходимо малко повече конкретика, когато се говори за конкретна реформа. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Паргов? Няма да вземете отношение.

Няколко бележки да направя и аз, за да дадем възможност на господин Дилчев да отговори.

Аз няма да говоря по принцип за системата, както досега, а по същия проект за икономическа рамка.

Това, което мен ме притеснява в показателите е, че възнаграждението на километър маршрутен пробег по графа 5, тоест това са сигурните средства за транспортните оператори, остават на намалените нива, ако не ме лъже паметта, от 2020 г., което всъщност създава проблема с ликвидността в дружествата. Това са средства, които се осигуряват от собствените приходи на ЦГМ, тоест от превозните документи и приходите от паркирането. Лично аз смятам, че тези възнаграждения, съответно за особено за Столичен електротранспорт и Столичен автотранспорт трябва да бъдат увеличени. Тук съм сигурен, че господин Дилчев ще възрази, че възнагражденията са на база приходите, които

те могат да съберат. Само че, в проекта обем продажба на превозни документи аз никъде не виждам отразени повече приходи от прословутата тарифна политика, за която тук само се намеква. Ако ние не заложим приходи като принципал от тази реформа на превозните документи, това означава, че ние се отказваме от нея за тази година. Ако бъдат заложени по-високи приходи от превозни документи, това е стимул за общинския съвет поне да се опита, дали ще успее е друга тема, да приеме нещо. В тази връзка аз ще помоля и господин Зарков, може да ме репликира, да използваме тази форма, да даде повече информация докъде сме с предложенията, на тази маса има хора, които са внасяли конкретни предложения, предполагам стоят зад тях, ще има ли общо предложение или всеки ще си ги внася и ще ги представя поотделно. Благодаря.

ЗАФИР ЗАРКОВ: По отношение на Комитета за наблюдение, иначе казано идеята за разработване на нова тарифна политика всъщност на последното заседание, което беше петък, мисля че с всички участващи в него колеги стигнахме до почти пълно единомислие от над 99 % от въпросите. В този ред на мисли това, което на последното заседание се разбрахме, ние в рамките на може би до срядата ще е готов, така както го коментирахме финален вариант. Оттам насетне в един много бърз и експедитивен срок трябва да се подготви и самия доклад и да бъде предложен на вниманието на всички членове на комитета да го подпишат. Аз благодаря и на господин Паргов, който на петъчното заседание всъщност дадох и техния вариант на тарифна политика за града, която се базираше по-скоро на един преглед на останалите предложения и може би доста адекватно бе казано, че всъщност като страничен наблюдател или арбитър може би, таен клиент едва ли не, е дал конкретни предложения за тарифната политика в града.

Извън по-забавната част смея да твърдя, че наистина доста смислени дискусии се получиха и се надградиха много от предложенията и се стигна до едно общо предложение, което ще бъде предложено за подпис от колегите и внасяне в Общинския съвет, което и ЦГМ и всички трябва да се мобилизират, ще го коментираме допълнително разбира се това, но все се надявам до две седмици да имаме готов доклад, защото той касае и някои други промени, сега е момента

ако има други предложения по наредбата директно да бъдат имплементирани в този проект на нова наредба и да може да я включим в разглеждане на работата на Общинския съвет.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще очакваме доклад от Комитета за наблюдение, това по темата тарифна политика но със или без този документ очевидно, че трябва да завишим със сигурност по рамка приходите от превозни документи.

По отношение на контрола, аз също си мисля, че има накъде градуса да се намалява.

Господин Дилчев, на поставените досега въпроси ще Ви дам възможност за изказване. Заповядайте.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Благодаря, господин председател.

Ще започна от Вашето изказване и предложение. Иска ми се да сме изключително предпазливи в завишаването на приходите в ЦГМ. Мога да припомня 2020 г., където една такава прогноза насложена пандемията доведе до дефицит от близо 40 млн. лева в ЦГМ, който така и остана в годините като не е реализиран приход.

Това, което сме дали като прогноза към днешна дата на базата на приходите от първо тримесечие се оказва реално. Освен това съм изключително бих казал предпазлив по отношение решенията на Столичен общински съвет и в този ред бих дал за пример цената на паяка, която също имахме идея да актуализираме, за да докараме допълнителен приход, но това не е факт, така че аз не бих предложил на вашето внимание рамка за събития, които биха се случили в бъдеще време, първо, и второ, неясно може би в какъв обем би се гласувало това предложение.

Затова отново ще повторя, аз отново настоявам, аз настоявам да сме изключително предпазливи, не бих казал в никакъв случай песимисти, напротив, оптимизъм в тези приходи вече има, отново ще повторя, ние залагаме близо 8 % увеличение от приходите на миналата година за превозните документи и над 13 % за паркирането. Така че оптимизъм в нашата дейност има.

Относно гратиса ще ви запозная с резултатите ,които конкретно в тази тема сме направили. Всеки месец три или четири дни, може би съм споделял за този наш експеримент, който правим, заедно с контрольорите се качват хора, които броят на всеки един рейс с какво пътуват и колко са гратис. Това беше направено през месец април, направено е и през май. Официални писма ще ви изпратя, за да видите в какви обеми са тези неща, така че нека да не говорим за 20 %, 30 % гратис и т.н. За мен нещата са в нормата на приличното. Естествено в зависимост от различните линии и участъци, които са били контролирани, господин Зографски за Вас споменавам, гратиса между 3 и 7 %. Те са участъци, в тези участъци минават много линии, хората се качват в двете посоки и се брои, има колко са били с абонаментни карти, колко са били с билети и т.н. това ще го правим всеки месец, на различни, знаем, че има доста по-предизвикателни линии, ще обърнем внимание на тях, естествено без помощта на полицията не бихме могли да бъдем сигурни в нашата работа там. И други интересни наблюдения има в този експеримент ,който ще се надявам по някакъв начин да намерят отражение в промените на наредбата. Така че още веднъж ще помоля да бъдем умерени оптимисти в приходите на ЦГМ, за да не се налага да теглим отново кредит, както този втория от 15 милиона, който ЦГМ беше принуден да изтегли през 2020 г.

Относно разходите и тук се хващам към тази тема веднага, за съжаление при тази рамка не бихме могли да отделим нищо повече, освен санитарните разходи за съществуване на ЦГМ, които включват издаването на абонаментни карти и останалите услуги като ток, вода, енергоносители, поддръжка на съществуващите системи. За съжаление и тук не го крия тази година не предлагаме и не можем да си позволим сериозна инвестиционна програма именно поради факта, че каквото ЦГМ успее да реализира като ресурс в тази рамка отива за заплащане именно на транспортната задача. Затова и увеличаването на километрите на заплащанията на километър дори да успеем в това отношение, господин Контрера, ми се иска да можем да направим инвестиция в спирконавеси и в ангажиментите, които имаме към кварталите, в момента започваме работа по кални петна в Слатина, в Иван Вазов и ми се иска

това нещо да продължи, за да можем развитието на платеното паркиране в София да дадем на гражданите това, което всъщност заслужават.

Относно оптимизацията съвсем кратко в няколко числа. 1400 човека приблизително по списъчен състав е дружеството, от тях 140 са административен персонал, с решение на борда имаме взето реструктуриране, с което си поставяме за цел минимум 10 % от този административен персонал да бъде оптимизиран, съкратен. Реструктуриранто вече е в ход, имаме гласувани структури от 1 май е намален списъчния състав с 31 човека, предстои с още 41 това да се случи реструктуриране дирекции, така че всичко това като решение вече е взето, в момента го изпълняваме, знаете това са хора, процедурите по тяхното съкращаване не са толкова бързи, колкото ни се иска, така че тази оптимизация е в ход. Към това ще повторя и вече новите норми за работа на контролорите, за които сме говорили, промяната на работата на хората на терен в зоната, тоест това не са само хора, които следят само за неправилно паркиране, вече всички наши служители следят за всичко, както за СМС, така за неправилно паркиране, така че тази работа по оптимизация на дружеството продължава.

Отново ще повторя, предвид финансовата ситуация инвестиционната програма, на която изключително много разчитаме за тази година не може да бъде изпълнена. Затова отново ще повторя да бъдем умерени оптимисти в разполагането с приходите на ЦГМ. Благодаря.

Аз се радвам, господин Бонев, че тази национална наредба, която касае всички общини в България, имате такова доверие на ЦГМ. Да, имаме нашите предложения. За мен нашите предложения трябва да са част от един доста по-сериозен екип, защото отново ще повторя, това е наредба, която касае всички общини в България, не само София. Това що ни интересува нас, да, ние сме го направили, то е предложено вече в официално писмо.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Дилчев, аз не мисля, че гратиса средно е между 3 и 7 %, защото се возя почти всеки ден.

БОРИС БОНЕВ: Процедурното ми предложение е да се запише в протокола от комисията да бъдат изискани вътрешните правила за работа на контролорите в ЦГМ. Аз не съм ги получил. В които да има видимо какъв им е

месечният норматив за проверени карти и брой проверки, които трябва да бъдат извършени .. (**прекъсване на звука**) да ви кажа точно инструкция за реда и начина на работа на служителите от отдел „Контрол по редовността на пътниците“ при ЦГМ в обществения градски транспорт.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бойко Димитров искаше думата.

БОЙКО ДИМИТРОВ: Благодаря Ви, господин Контрера.

Първо, нямаше да се намесвам в работата на вашата комисия ако докладът беше разпределен и към финансовата.

Много се радвам, че Вие повдигнахте въпроса за нуждата от повишаване на приходите на ЦГМ и нова тарифна политика, което искам да уточня, цените на градския транспорт, за клиентите за гражданите на София мисля, че не са пипани от 2016 г., тоест билета е повишен от 2016 г. Не може да се очаква всяка година да се качват разходи за заплата, да се повишава гориво и всички други разходи и това ние да очакваме, че непрекъснато държавата или общината ще го поема. Обаче, тъй като знам, че тук на никой политически няма да му хареса това изказване, за да можем ние да искаме и от гражданите да поемат част от разходите за транспорта, те трябва да имат доверие в системата за градски транспорт. Както и в това писмо за тарифната политика ние имаме проблем, че просто ни се спускат едни числа, без да има много ясна обосновка и ние да имаме доверие, че наистина това е картинката, която е в ЦГМ и съответните транспортни оператори. Така че нашата молба е, въобще за да можем да подкрепяме каквито и да е промени в тарифна политика и въобще в политиката на градския транспорт, бъдете много по-открити, ние ще поискаме с колегата Ставрев доста допълнителна информация, така че когато ние гласуваме нещо, да сме убедени, че наистина ни се представя действителната картинка, а не ни се хвърлят просто едни числа. Вие знаете проблема, който ние повдигнахме за новия договор за доставка на газ в автотранспорта, което на сесията на СОС не беше много добре обяснено, също в момента на каква цена се купува газта. Имаме я и сега тази яснота с реално къде са отразени разходите за

електроенергия, къде са компенсациите, за да можем наистина да направим една добра сметка наистина ли това са разходите в транспорта. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Заповядайте.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: За мен важно е винаги да работя коректно с числа, така че каквато информация имате необходимост господин Ставрев, той пъти е искал, каквото нужда имате, можете да разчитате. Отново повторих конкретно за разходите за електроенергия и газ едно такова сравнение с тримесечие ще направим в табличен вид естествено с данни, които имаме от операторите и за предишните две години.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Втора реплика Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

От това, което коментирахме и даже мисля, че се консолидирахме около това на следващото заседание да бъдат изпълнителните директори на трите оператора. Това, което исках да кажа че е добре операторите като дойдат да са подготвени и ясно и коректно да защитят цените, които всъщност са дали като километър пробег и да са наясно, че това, което ще се случи тук, е именно това. Така че в този порядък трябва да бъде отправена и поканата за присъствие в комисията и кратко включване по темата с операторите, и този въпрос трябва да обсъдим, защото всички сме наясно, има в момента работна група за МТК, но повече от ясно е, че те на 3 лева и в момента ни возят, така че това също трябва да се има предвид. Трябва да обсъдим и този въпрос, защото знаете, че там си вървят инфлационни процеси и други и колкото по-коректни и ясни са нещата, мисля че толкова по-ползотворно ще върви и разговора. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Репликата е много кратка. Понеже колегата разсъждаваше върху въпроса за повишение на приходите в градския транспорт, аз се сещам, че ние може все пак да вземем да обсъдим искаме или не искаме да се възползваме от новата тикет система по този начин, че продаваме през трети страни, защото тази дискусия според мен не я изговорихме, не я проведохме и аз не съм много сигурен членовете на Транспортната комисия на Общинския съвет

всъщност мислят ли за редно ЦГМ да продава превозни документи през банки, мобилни оператори и други финансови институции, с които бихме си повишили приходите. Сега знаем, че ЦГМ продава онлайн през няколко канала странични, които не са на ЦГМ, но моето мнение винаги е било, че ние можем да си повишим приходите ако отворим врати да продаваме през много повече трети страни така наречени алтернативни канали, това нещо го има във вече изградена доколкото знам в Тикет системата, защото тя е завършена, така че аз го поставям като въпрос. Аз лично подкрепям такава политика. Кажете си мнението.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Кажете.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Предложението на председателя на Транспортната комисия в Парламента е тази среща да не бъде част от дневния ред, а тя да бъде работна с част от ръководството на Транспортната комисия на Парламента.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това честно казано ме притеснява, защото работна среща е във формат разговор, който можем да си го направим не точно в залата на Парламента, а в съседство.

Благодарим, ще помислим.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Аз ги помолих да официален отговор на изпратеното писмо и кажат какво предлагат, кога, дата, час, място и т.н. Те казват, че са много добре запознати с градския транспорт на София, включително и с проблемни зони и т.н., които са притеснителни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Паргов.

Тъй като гледаме писмото в момента, на ми се иска да го процедираме като доклад, дали ще можем да го приемем следващата седмица или последващата или колкото време ни трябва е друга тема, но аз ви предлагам така и така разглеждаме една моментна картина, защото това е моментна снимка, нека направлението на господин Кръстев да го изготви като доклад, да го внесем и съответно да работим вече по доклад с проект за решение, тъй като приемането на рамката трябва съответно да даде яснота за въвеждането на летни разписания, нали така, възможни промени в пробегата и т.н., нещо, което с времето ще става все по-належащо.

Ако нямате нищо против да го процедираме като доклад, след което в комисия, включително и аз си държа на моите предложения за възнаграждението на операторите, можем да го коригираме.

Има ви обратни мнения? Ако няма, ще го изпратя утре с писмо.

Господин Иван Ковачев искаше думата, след него Зографски.

ИВАН КОВАЧЕВ: Няколко въпроса. Понеже имаше много констатации, но предложение за решение аз поне не разбрах.

Първият ми въпрос е ние съгласни ли сме с 5 % намаляване на транспортната задача в наземния транспорт, ако да – това ли е възможната граница или има възможности за някакви оптимизации. И ви давам пример, че в Младост имаме пет метростанции, имаме дълги линии, които вървят от Младост до Гарата, където върви метрото. Това не значи автоматично намаляване на дългите линии, но има някакъв резерв в Младост, Люлин, Дружба за оптимизация на този транспорт, довеждащия до метрото. Тоест въпросът би ли могло да се предвидят някакви възможности и дали това 5 % ни задоволяват или просто не сме съгласни. Тоест в тази икономическа рамка транспортната задача се играе. Това е първият въпрос.

Второ, от това което прочетох видях, че автотранспорта залага както е по закон 5 % печалба, което горе-долу го балансира. Години наред ние сме му изяждали амортизациите, в момента са заложили и те са добре, но електротранспорта дори без печалба е развързан, тоест при тях и печалбата не им решава проблема. Да не говорим че, ако сте видели че 2014 г. транспортните средства, които бяха доставени, вече подлежат на годишен ремонт, това са сериозни разходи от няколко милиона лева. Тоест електротранспорта трябва да подлежи на един по-специален поглед.

Трето, действително Елиданс и МТК работят под цените на автото, но в някаква степен те са и в качеството на транспортно обслужване, особено в Елиданс, те не съответстват, тъй като от нашия транспорт има и много разходи за амортизации и други, които ние не ги ли обезпечим, фактически няма да имат средствата за ремонт на цялата база и залагаме бомба, отлагаме ремонта, отлагаме и други неща. Тоест в тази икономическа рамка трябва да видим до

каква степен имаме някакви резерви, за да можем да сме обективни, надявам се в този доклад, който ще ни бъде представен, тези неща също да бъдат отразени.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, имате думата.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Благодаря Ви.

В контекста на трансформацията на това писмо, както го наричате, в доклад, искам да обърна внимание на няколко много тревожни числа и тенденции и внимание.

Намаляваме с 10 % общо транспортната задача за Столичен електротранспорт, което е нелогично в частта тролейбуси и трамваи, тоест в основната му дейност, което е нелогично при положение, че те са екологични и сравнително по-евтини от автотранспорта, защото приходите на километър са им двойни сравнено с тези на автотранспорта. Транспортната задача на Автотранспорта също се намалява с огромни 10 % на фона на факта, че те имат най-голям пробег, това е много сериозно намаляване на пробега. И хоп изненада, максимално увеличение на пробега на МТК. Отново сме на горната граница 10 %, които са им позволени по договор. Десет процента за всяка поредна година ние имаме 10 % увеличение на транспортната задача на МТК, вече 20 милиона лева ще отиват там, при положение, че цената е нереална. Цената е фалшива всъщност, цената е подвеждаща – 3 лева и в момента не вози МТК Груп. Да не говорим, че най-вероятно ретроспективно както миналия път те ще предложат и по-висока цена от 3.21, тоест тази цена е абсолютно фалшива и 3 и 3.21 и е нормално, защото ако ние в даден момент увеличаваме цената за пробег за километър пробег на нашите общински оператори с 50 %, нормално и че те имат легитимно искане за подобно нещо. Просто да не лъжем себе си, софиянци и всички останали в официални документи.

Имаме презумпция за 200 лева мегаватчас цена за газ. Това е нереалистична презумпция според мен и според КЕВР. То не е на база средносрочна прогноза, която в момента съществува. Ерго цените за километър пробег какви са? Нереалистични, подценени, каквито бяха миналите години и ние буквално изпразнихме от кеш и от средства за операции операторите или надценени с едни такива изчисления и презумпции, които не са верни към

днешна дата. Аз знам, че не можем да прогнозираме на 100 %, но 200 лева мегаватчас газ за средно за годината не е вярна презумпция и ще има компенсации, както нещата стоят сега. Не говоря ще, а говоря за досега, че цената не е 200 лева на мегават час. Имаме реално нездрава структура на разходите на операторите, 50 плюс процента отиват за заплати, при положение че ние от ЦГМ и от операторите и от Метрото особено сме иззели каквато и да е инвестиционна отговорност, те самите не инвестират, Европейският съюз инвестира. Именно това е тотално нездрава структура за части и за горива да отиват много по-малко средства, отколкото за заплати. Това са интензивни сектори с доста сериозни инвестиции в техника и ние ги изпразваме от това, затова плацовете са пълни с несервизирани, негодни за употреба превозни средства. Аз никъде не виждам какво се прави, за да се оптимизират приходите. Съгласен съм с господин Контрера, че можем да заложим по-амбициозни приходи в ЦГМ, особено в контекста на възможните мерки, които вие отказвате толкова години да ги вземете. И не ги казвам с лошо, просто напомням с цифри. Гратисът според доклада на Делойд е оценен на 25 млн. лева всяка година пропуснати ползи, 13 млн. лв., господин Контрера, беше споменато на последното заседание на Комитета за наблюдение, че Тикет системата ще носи допълнителни 15 млн. лева приходи всяка година. Ако беше прието предложението за паяци и скоби още 7 милиона. Ако са минимални подобрения в контрола по паркирането, 7 милиона лева. Увеличаване на зоните, които вие изцяло ко делегирахте на районните кметове да се борят, а ЦГМ да напуска същите тези дискусии, също така щеше да донесе най-малко 10 милиона лева допълнителни. И хоп, стигнахме до едни 50 милиона лева пропуснати ползи заради отложени и невзети мерки, което всъщност е много сериозна цифра. Не говорим тук за един-два-пет милиона, а говорим за 50 милиона или една трета, която вие искате от държавата. Аз не съм съгласен наистина ние да не сме свършили задачата, а да чакаме помощ от друга инстанция, защото крайно безотговорно, това са пак парите на всички данъкоплатци, даже не софиянци, а на всички, които живеят по-бедните райони и ние трябва да се държим отговорно към тези процеси, а не просто да искаме чували и чували пари, които да отиват към, ето надявам се, че то е в

съкращенията, господин Чърноречки, дългогодишен шеф на ГЕРБ Красна поляна или Красно село, ама е партийна калинка, който ръководеше отдел „Маркетинг“ в ЦГМ. Какъв маркетинг има ЦГМ? Вие видели ли сте една ваша реклама на какво прилича? Видели ли сте в най-големия пункт за продажба на билети на Орлов мост, на метрото на Университета всъщност, стои реклама от 2000 г. Новите карти са тук, промотираме, че изобщо в София има пластика, с оранжевите пластики, които са пред предишния дизайн. Ето това е огромното рекламno табло, което е в пункта на ЦГМ. Много се надявам, радвам се, че казвате, че предприемате мерки за административно съкращаване, но това крайно не е достатъчно, защото предишният шеф, аз Вас Ви поздравявам и за неприсъствения фиш, и сега ако е вярно това с нормите за контролорите и т.н., но предишният шеф също така член на тази комисия, евакуиран тук в тази комисия, всъщност освен да сключи един договор за 100 милиона лева, защото независимо колко са изплатени, това е договорно задължение за ЦГМ, вие не можете да не ги платите оставащите средства, този член на транспортна комисия и бивш директор на ЦГМ не направи абсолютно нищо, затова за съжаление Вашата отговорност е още по-голяма в този случай господин Дилчев. За да обобщя, надявам се много сериозно да преразгледате какво сте предложили с този доклад вие управляващите. Господин Зарков, надявам се това да е последният път, в който чуем критика как опозицията трябвало да ви прави реформи в сектори, в които вие сте набутали партийни калинки една до друга. Съжалявам много, не е отговорност на опозицията, както и никой не очаква от ГЕРБ на национално ниво да търси азерски газ, след като 15 години не го направи. В тази ситуация ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, в момента, в който стигнахме до азерския газ, мисля, че трябва да приключим. В момента след като коментирате и хора, които не са в залата, не мисля, че е коректно това отношение. Ако имате да кажете нещо на господин Чърноречки, го кажете. А по отношение на колегата Кристиан Петров, не знам вие го коментирате в някаква битова ..., но когато сключвахте договори с него не беше лош, сега вече е лош.

Аз има друга информация, ето господин Дилчев да направи проверка и да ни каже.

Заповядайте.

ИВАН НИКОЛОВ: По самата рамка това, което беше казано. За Столичен електротранспорт цялостно в трамвайния са дадени 12 %, в тролейния са 4 %, кумулативно е намаляването, като тук голямата част е отново с ремонта на петицата, оттам губят най-много километри.

За Столичен автотранспорт намалението е 5 %, а не 10. За МТК груп увеличението не е 10 %, по принцип в договора е плюс минус 5 %, тук увеличението, което вие казвате, е с 1.4 %. Не знам как го изкарахте 10 %, но е 1.4 %. Мога да ви го покажа със сравнителната таблица, която имаме с ЦГМ с реалния пробег. Ако искате следващия път в самия доклад да присъства и сравнителната таблица от 2021 г. за 2022 г. точно за да не стават такива обърквания. Това исках да коментирам по това, което беше казано по таблицата.

БОРИС БОНЕВ: Имам въпрос за електротранспорта, не се отговори. Искам господин Николов да отговори за електротранспорта точно от кои промени на линиите ще бъде намалението на пробега, освен петицата, има ли нещо друго, което ще намали пробега?

ИВАН НИКОЛОВ: За следващото заседание можем да ви кажем точно с разписанията, които са в момента, откъде идват тези 12 %. Едното е от петицата. Сега с пакета, който имаме, не знам дали е точно отразен, защото когато се взе решението за 7 и 27, не знам дали това е отразено в самата транспортна задача, ние имаме увеличение там около 500 км на ден, ако не бъркам, на 12 както там имаме синхрон, който се искаше да се направи с 18 и беше през кола. Там има намаляване на общо за пакета имаме 500 км увеличаване на ден.

БОРИС БОНЕВ: Аз не случайно Ви попитах, защото е симптоматично ,че не споменахте за един от големите ремонти, който предстои който на практика е едно от най-дългите самостоятелни трасета трамвайни, ще го прекъсне, а именно ремонта на тунела в Люлин, за който беше избран изпълнител и който се очаква да започне тази година и с което ще бъде прекъснато движението на трамвай 8, който поради това колко близо до началото на

маршрута на трамвай 8 е ремонта, на практика доста километри ще бъдат спестени, не ги споменахте и ми беше интересно сметнато ли е това, не е ли сметнато.

ИВАН НИКОЛОВ: За това, че има подписан договор днес разбрахме, аз съм сигурен че няма и разписания все още готови.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Да работим внимателно с числата, да не ги дялкаме като с брадва, защото в крайна сметка накрая ще излязат в доклада.

Относно винетната система безспорно че София имаше нужда от такъв проект, надявам се, с това ще се съгласите всички.

Съвсем накратко нека да говорим и там конкретно. Системата е за 75 милиона плюс 10 лева, да, ДДС-то го смятайте все пак за пари, които ще бъдат изплатени последния лев през декември 2028 г. При всичко това, което се случва в момента и с инфлацията смея да твърдя, че това за мен е един изключително изгоден и успешен проект за столицата.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Дилчев, мисля че то в рамката е написано ясно разходите за Тикет системата.

Насочваме преписката към господин Кръстев да подготвят доклад.

По т. 2 от дневния ред: Разни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Чакаме заповедта за работната група при кмета.

Поради изчерпване на дневния ред, закривам заседанието.

(Заседанието завърши в 16.00 часа.)

Изготвил:

**Йоанна Цанкова-
експерт П**

**Председател на
ната Комисия по транспорт
безопасност** **Карлос КонтрераП**

**Зам.-Председател на
ната Комисия по транспорт
безопасност** **Зафир Зарков П**

**Зам.-Председател на
ната Комисия по транспорт
безопасност** **Калоян Паргов П**

16.05.2022 г.