



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 82

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт  
и пътна безопасност  
проведено на 23 май 2022 г.

Днес, 23 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 7 от членовете на комисията, имаме кворум.

Господин Михаил Ставрев е уведомил, че ще отсъства по служебни причини, господин Бонев е уведомил, че е възпрепятстван.

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 три точки , четвърта точка “Разни“.

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.

Господин Паргов влиза в залата, с неговия глас 8 „За“ дневния ред.

Дневният ред се приема единодушно със 8 гласа на присъстващите общински съветници.

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

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

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

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	8
<b>За</b>	8
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	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 № СФИ22-ТД26-171/5/16.05.2022 г. относно учредяване право на строеж на „Столичен автотранспорт“ ЕАД за изграждане на модулен трансформаторен пост (МКТП) за захранване на зарядни станции за електробуси и учредяване на сервитут за нова кабелна линия СрН на „ЧЕЗ Разпределение България“ АД върху поземлен имот с идентификатор 68134.602.111–частна общинска собственост, находящ се в район „Подуяне“, м. „НПЗ Хаджи Димитър - Малашевци“.

Вносител: Ангел Джоргов, Дончо Барбалов- зам. кметове на Столична община

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Джоргов, съвсем накратко.

**АНГЕЛ ДЖОРГОВ:** Благодаря, господин председател. Както и вие казахте, става въпрос за учредяване право на строеж на Столичния автотранспорт нов трафопост и разширяване на съществуващия, както и учредяване на сервитут на захранваща линия, която на „ЧЕЗ“ през имота до новия трафопост. Стандартна процедура. Столичният автотранспорт си изгражда нови зарядни станции за електробуси. В общи линии е това.

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

Има ли въпроси? Не виждам.

Моля, който подкрепя доклада, да гласува.

Единодушно с 8 гласа „за“, точката се приема.

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

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

<b>Общо гласували: в т.ч.:</b>	8
<b>За</b>	8
<b>Против</b>	-
<b>Въздържали се</b>	-

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

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

Преминаваме към следващата точка 2.

Господин Зарков, заповядайте да водите заседанието, тъй като и аз съм вносител.

**По т. 2 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА22-ВК66-4987/18.05-22 т. относно даване на разрешение на "Софийски имоти" ЕАД за разходване на собствени средства и/или паричен заем за финансиране на СМР по проект Многоетажен паркинг в район "Надежда", върху УПИ II, кв. 77, м. "Надежда" 1б, р-н "Надежда", гр. София.

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

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

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря. Съвсем накратко, докладът е втора стъпка от процедурата, която се придвижва за район „Надежда“ за изграждане на надземен паркинг върху собствена на нашето общинско дружество имот. Става въпрос за инвестиция в размер до 6150 хиляди лева, като дружеството е подготвило и презентация, възможност за изграждане на паркинг за обществено ползване, 320 паркоместа. Ние разглеждахме доклада първо, като допускане. Това е втората стъпка. Ще има и трети доклад, вече свързан с начина, по който ние като принципал ще определим как да се ползва съоръжението.

Моля господин Шивачев.

**ШИВАЧЕВ:** Да кажа няколко думи. Инвестиционен проект на общинското дружество „Софийски имоти“. Трябва да кажа, че през последните години те реализираха много важни проекти на територията на Столична община. Освен че тези проекти бяха свързани с опазване на зелената система, те изградиха и първия парк от 30-40 години може би, това е парк „Възраждане“. След това той беше разширен с нови 20 дка със Спа комплекса в парк „Възраждане“, така че дружеството има необходимия опит, работи с Фонда за устойчиво градско развитие, което финансира първите два проекта в парк „Възраждане“ и от тази гледна точка аз вярвам, че ще успеят да направят един добър и успешен проект за етажнен паркинг в кв. Надежда специално. Това е най-общо.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Господин Паргов.

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Един въпрос. Хубаво е инвестиция за 6 милиона, 350 места, горе-долу колко се пада на паркомясто? Не е ли много?

И второ, имате ли достатъчно собствени средства или ще го правите с привлечени, ако вие имате собствени средства и предвиждате такива, това означава, че трябва да имате план за продажби за снабдяване със средства, нали и съответната подкрепа от Общинския съвет за това.

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

Нека да направят презентацията и след това ще преминем по същество при въпроси и отговори от страна на колегите.

Заповядайте.

**ШИВАЧЕВ.** Уважаеми дами и господа, както спомена господин Контрера, с Решение № 453 от 22 юли 2021 г. на Софийски имоти е възложено да осъществи дейности по изграждане на многоетажен паркинг в район Надежда и е дадено съгласие да разходва собствени средства за реализиране на работен инвестиционен проект. В изпълнение на това решение проведохме процедура по ЗОП, избрахме изпълнител и е изработен работен инвестиционен проект. В доклада пише, че предстои да бъде внесен за одобрение. Радвам се да кажа, че днес беше внесен проект в Направление „Архитектура и градоустройство и предстои неговото одобряване.

Направил съм кратка презентация на параметрите, които са постигнати с инвестиционния проект.

Като за начало бих искал да припомня къде се намира проектния терен. Това е кв. Надежда 1, като проектния терен се намира разположен в тази зона между ул. Хан Кубрат, ул. Христо Силянов и бул. Ломско шосе. На практика проектния терен се намира на по-малко от сто метра от метростанция Надежда на бул. Ломско шосе, виждате я горе в средата и до последно е използван за паркинг. Всъщност за такъв е използван от последните 20 години успях да намеря снимки от Гугъл уърд, винаги е бил паркинг. Към момента стои като неизползваем терен.

Разработеният проект предвижда вход – изход на паркинга от ул. Анастас Лозанчев, която се намира точно срещу улица с. Кравеник, с което се осигурява

бърз и безпрепятствен достъп при излизане от паркинга към бул. Ломско шосе и в същото време позволява вход ул. Анастас Лозанчев от вътрешността на квартала и по ул. Кирил Дрангов от бул. Ломско шосе. Върху терен с площ 5600 квадрата е разположена сграда със застроена площ 1997 кв. м и 48 паркоместа на терен. Ето постигнатите градоустройствени показатели при нормативна застроена площ 2242 квадрата са достигнати 1997 при допустимо РЗП 16 800 кв.м, проектът постига 7990, което е 1.43 при допустим 3 и озеленената площ е в рамките на 41.5 % от терена.

Паркингът е на 4 етажа, равномерно разпределени, като на първия етаж са разположени 64 паркоместа, както казах 48 са отвън на терен. На втория етаж по почти същата схема са разположени 62 места, на третия етаж е същото разположение с 62 места и на четвъртия етаж са 74 места. Както можете да забележите тук на схемите втория етаж и първия етаж равномерно са разпределени 32 места с възможност за зареждане на електрически превозни средства. Предвидили сме 32 места, от тях 25 % са с бърза зарядна станция 22 квт, а останалите са 3.7 квт бавна зарядна станция.

Осигурените места за паркиране общо са 310 броя, 48 на терен, 262 вътрешни, като има 14 места за хора в неравностойно положение, достъпни места за паркиране и 32 паркоместа за електрически превозни средства. Ето и предвидената визия на паркинга. Предвидено е изцяло видим бетон с пигмент, за да се получи ефект на сливане със съседните сгради. Има две разсредоточено разположени клетки за вертикална комуникация в двата края на паркинга с асансьор, който отговаря на изискванията за достъпна среда и съответно стълбища. Това е поглед от Североизток, имаме нощен поглед и това е как ще се вписва паркинга в цялата обкръжаваща го среда. Както казах, в момента теренът е изцяло запустял.

Считаме, че проектът е целесъобразен и ще допринесе наистина за подобряване на градската среда в този район на квартал Надежда, ще помогне да се освободят тротоари и зелени площи от паркирали върху тях автомобили, ще допринесе като цяло за регулиране на обстановката в квартала.

На въпросите на господин Паргов мога да отговоря. Това, което предвиждаме е 4400 хиляди от Фонда за устойчиво градско развитие, останалите средства да бъдат платени от дружеството, това са още 1900 хиляди, като общата стойност на проекта включително всички предпроектни разработки, проектиране, такси, съгласувания и т.н. са в рамките на 6313 хиляди. Действително получава се цена малко под 10 хиляди евро за едно паркомясто, вече вие може да прецените дали това е много или малко.

За проекта е изготвен бизнесплан, който показва, че проектът е жизнеспособен, очаква се изплащане при сегашните заложили ценови нива в рамките на 17-а, 18-та година. В същото време вътрешната норма на възвръщаемост, която се очаква да постигне този паркинг е 5.2 % при средно претеглена цена на капитала в рамките на 7.06 и това е показател, че вътрешната норма на възвръщаемост е по-ниска от очакваната пазарна норма, което е основание да използваме финансов инструмент нисколихвен заем от Фонда за устойчиво градско развитие. Дружеството е ликвидно, разполагаме с около 3 милиона лева в момента средства в сметките на дружеството. Дружеството работи на печалба, стабилно е и не смятаме, че ще имаме някакъв проблем с погасяването на заема. Напротив, работим по създаване на нови свободни парични потоци за дружеството, реализирайки различни проекти било то чрез обезщетение срещу право на строеж, било то чрез разработване на нови инвестиционни проекти, така че смятаме, че това е един полезен за града проект, който можем успешно да реализираме. Благодаря.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Колеги, дали имате други въпроси и коментари относно проекта?

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Коментар, 10 хиляди евро за паркинг от 300 места, не говоря за единична цена на паркинг да изградиш примерно 3 – 4 паркоместа в жилищна сграда, каквито има най-често в район Надежда, не е ли много висока? По принцип, все пак икономията от мащаба са важен елемент от инвестиционната политика, те затова се правят повече. Ако изградиш едно, две или три паркоместа, да ги продадеш по 10 – 12 или 15 хиляди евро, колкото вървят.



Другият въпрос е ЦГМ каква реорганизация ще предприеме, свързана с това хората да ползват този паркинг, а да не се натрисат както са си свикнали в този квартал кой къде му падне. Казвам го, защото аз съм от Надежда и знам за какво става дума. Все пак тази инвестиция, за да може да има тази норма на възвръщаемост трябва да бъде осигурен клиентски поток. Не казвам общината да слиза и да ги глобява и да ги праща директно в паркинга, както правеха СИК и ВИС 90-те години, но все пак трябва да се предприеме някаква регулация и някакви мерки, за да може този паркинг да се използва и да има своята възвръщаемост, както господин Шивачев говори за нея. Между другото това е част от цялостната концепция за паркинги в цяла София, което е свързано и със схемата на ЦГМ, особено там, където имаме синя и зелена зона, но то е малко по-голяма тема и обширна, по-мощна, тъй като очевидно ние тръгнахме да решаваме проблема на парче. Критиката не е към Вас, господин Шивачев и към „Софийски имоти“, все пак вие сте едно дружество, което прави необходимото и се включва в отделните течения, че правим паркинги в момента и реагираме, както направихте и парк Възраждане. Въпросът е за политиката на общината в по-мощен обхват, който да решава този проблем. Това ми е като коментар.

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

Други въпроси имате ли?

Заповядайте, господин Игнатов.

**БОРИСЛАВ ИГНАТОВ:** Изцяло подкрепям идеята за паркинг. Браво, харесва ми как е решен. Видях разпределението, има една двойна, една единична рампа, това е по стандарт. Мисля, че ще е удобно да се ползва. Предполагам всичко е съобразено с тази функционалност.

Единствено имам въпрос, защо не е ползван пълния капацитет на имота, вместо 16 хиляди, 7 хиляди или 8 хиляди РЗП. Не можеше ли да се направи поне един подземен етаж, предполагам че отговорът ще бъде от тези 6 милиона, доколкото разбирам са фиксирани, това е към вносителите, шестте милиона фиксирани ли са или те са резултат от проекта?

**ШИВАЧЕВ:** Те са резултат от проекта.

**БОРИСЛАВ ИГНАТОВ:** Тоест дали няма да е по-целесъобразно да се ползва пълния капацитет на имота.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Колеги, кой от вносителите ще вземе отношение за плътността?

**ПРОШКО ПРОШКОВ:** Аз също като арх. Игнатов щях да запитам не можем ли да постигнем максимални параметри по градоустройство, защото в случая става дума за обществено важен обект. Потребността е ясна, разбира се, че това ще оскъпи един потенциален проект. Аз разбирам, че в рамките на този проект това ще е голямо облекчение за квартала.

По отношение на бизнес модела, който развивате, той е базиран предполагам на дългосрочни абонаменти основно, а не разчитаме чак толкова на пътници, които почасово ще паркират. Тоест ние не си представяме, искам да го изясним това, не си го представяме като буферен паркинг до близко стоящата метростанция. Защото ако си го представяме и с такава функция, то самия проект е редно да предвиди и необходимите, макар и малки като стъпка реквизити свързани и с дейността ни по паркинг райт и т.н., ако ще има такава функция. Предполагам, че ще ми отговорите, че са дългосрочни, по-скоро ориентиран към живущите в квартала, което е обективна необходимост.

Е едно нещо като ремарка, не че е много важно, аз самия имам леки резерви към този тип автомобили, но практиката по либералните демокрации на Запад е електрическите зарядни станции се слагат на ниво 0 всичките, за да се стимулират тези, които имат електрически автомобили, влиза, и на най-хубавите места, тоест там където са майките, където са хората с уврежданията, са тези със зарядните станции, а аз с дизела ще се качвам на четвъртия етаж и ще седя на покрива условно. Това би било според мен козметична промяна, евентуално в проект. Пак казвам, че не е фатално, обикновено те се правят на места, които са приоритетни с цел стимулиране на този тип транспорт. Благодаря.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Донякъде беше съобразено това с първи и втори етаж за зарядните станции, до голяма степен отговаря на това ваше питане, но по-интересния въпрос е с капацитета от една страна, и второ, това, което бе зададено като чисто концепция, защото в самото презентирание на проекта стана

въпрос, че е в непосредствена близост до метростанцията. Безспорно ако има идея той да бъде привързан по някакъв начин бизнес модела му към паркирането и пътуването с градски транспорт, не сам с метро, защото там основно е всъщност само метро в случая, но дори опциите трябва да са отворени към целия градски транспорт, то тогава дали се предвижда някакво разделяне на етажите и изобщо дали се предвижда. Не че не трябва ние да го решаваме този въпрос, то всъщност ние трябва да си го зададем на нас. Заповядайте, който може да отговори.

**ШИВАЧЕВ:** Ще започна с въпроса на господин Паргов по отношение на цената. Цената така или иначе е функция на строителните материали, които в последните месеци са доста волативни като цени. В реализацията на проекта аз не мога да кажа дали 10 хиляди евро е малка цена или висока цена, но в крайна сметка ние не търсим продажба, реализация на тези паркоместа, а търсим една устойчивост в рамките на един 20-годишен период за отдаване под наем. Както казах, финансовият анализ показва, че проекта е устойчив от тази гледна точка и всяка година по време на тази 20-годишна експлоатация ще има по-голям нетен паричен поток, който да позволява включително реинвестиции и изплащане на дълга. От друга страна, икономическият анализ показва, че съотношението ползи – инвестиция е 2.26 в полза на ползите. Инвестицията си струва, защото ще получим 2.26 пъти повече ползи. Мога да ви дам няколко цифри като пример, в изграждането на този паркинг ще има 433 хиляди килограма желязо, желязото когато започнахме да работим по този проект преди една година беше около 1.85 лева, в момента се движи включително до 3.50, което прави една разлика от близо 800 хиляди лева в цената. Имаме 4150 кубика бетон, имаме 12 хил.кв. метра кофраж, имаме 6200 кв.метра изкоп, това са все услуги, които през последната една година значително повишиха цените си и въпреки всичко проекта е устойчиво и ще се изплати и ще донесе своите ползи.

По отношение на въпроса на господин Игнатов защо не постигаме максимално възможния обем, по няколко причини. Първо, както видяхте в момента застроената площ е 1997 кв.м при допустими 2150, което означава, че ако искахме 16 хиляди квадрата, трябваше да направим 8-етажен паркинг. Щеше

да се получи една доста тромава и вече грозна конструкция, която щеше да влезе в конфликт със съседните сгради и всъщност вместо да имаме една доволна общност в квартала, щяхме да имаме недоволни граждани. Направихме две обществени обсъждания за този проект в район Надежда. Имаше първоначално идея вътре да има зона за обществено обслужване, включително и футболно игрище на покрива, все още на четвъртия етаж, срещу което хората изказаха своите възражения и ние изменихме проекта.

Друга причина да влезем в 8 хиляди РЗП е категорията на строежа и противопожарните изисквания. Едно подземно ниво, както Вие предложихте, означава съвсем друга категория противопожарни изисквания и цената вече нямаше да е 10 хил. евро на паркомясто, а щеше да е 13 или 15, щеше да измени целия проект. Всъщност ние през цялото време сме се водили да направим така наречения отворен гараж по противопожарните изисквания, за да можем да влезем в определена категория противопожарни изисквания, категория на сградата и да постигнем най-добрата цена паркомясто себестойност. Мисля, че така сме го постигнали.

По отношение на въпроса за парк енд райд, не смятаме въобще да обвързваме проекта с парк енд райд, поради простата причина, че моментално той ще стане нежизнеспособен от гледна точка на финансиращия орган. Това ще промени значително модела на приходите и всъщност не е цел на нашето дружество. През последните десет години се опитваме да реализираме обществено полезни проекти, които има доходност, но тя е по-малка от пазарно изискуемата и не би се наел никой частен инвеститор да ги реализира. За сметка на това ние считаме, че с това Софийски имоти е полезно и това е ползата от Софийски имоти да реализира проект, да вложи своя административен капацитет, опита, който има вече в тези инвестиционни проекти и да помогне да се реализира общински инвестиционен проект.

По отношение на бизнес модел, насочили сме се 85 % от паркоместата да бъдат за абонамент, като до преди два месеца имахме наемател върху този терен, беше успял да разположи 120 паркоместа, от които 100 имаха абонати. В момента, в който го затворихме, това спомогна да се напълни новооткрития

паркинг на ЦГМ, който е в дъното на ул. Кирил Дрангов, ние съответно пазим всички координати на тези клиенти и ще контактнем да ги поканим отново да дойдат при нас, защото предполагахме, че им е бил по-близък и по-удобен. 15 % от капацитета ще бъде резервиран за почасово паркиране, което считаме, че ще задоволи нуждите на този етап. Ако се засили значително контрола върху паркирането, може би ще се наложи тогава да увеличим този процент резервирани места за почасово паркиране, но това вече ще може да се прави в движение.

Като цяло сме предвидили абонаментите да бъдат безадресни, за да може да се влиза и да се паркира на първото свободно място, да няма запазено място за един конкретен абонат, който да не може да се използва. Това ни позволява лесно да пренастройваме процента почасово паркиране и абонаментните услуги.

Също за бизнес модела е много важно, че предвиждаме паркинга да бъде изцяло автоматизиран. Предвижда да се инсталира паркинг система, която да работи самостоятелно, да не е нужно да има човешки фактор, защото поддръжката на човешки персонал в един такъв паркинг означава 6 човека допълнително персонал, което също ще наруши бизнес модела. Предвидили сме видеонаблюдение с абсолютно пълно покритие на паркинга и смятаме, да направим един модерен автоматизиран паркинг.

По отношение на местата за паркиране на електрически автомобили, както каза господин Прошков, местата за електрически автомобили се разполагам там, където се разполагат местата за хора в неравностойно положение, майките с деца и т.н. Имаме 32 места, затова сме ги разположени съразмерно 25 % от общия капацитет на първия етаж, 25 % на втория етаж, за да има възможност и за майки с деца и хора в неравностойно положение. Освен това, това позволява по-лесно да се направи вертикалната инженерна инфраструктура, вместо да се разхвърля на цял един етаж. В общи линии е това. Ако има още въпроси.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря Ви.

Колеги, има ли други въпроси? Във връзка с разположените електрически зарядни станции, въобще с цялата експлоатация на паркинга предлагам да се

възложи на Софийски имоти чрез проектанта да проучат възможност за разполагане на соларни панели на метална конструкция на последния етаж, които да покриват и експлоатационните разходи и евентуално да подпомагат някои от зарядните станции в зависимост от времето на годината.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря. Това някой от вносителите ще обясни.

**КАРЛОС КОНТРЕРА:** Имаше две обсъждания. Категорично такъв вариант не е комуникиран с гражданите. Аз не виждам проблем, така или иначе дружеството да направи запитване, но имайте предвид, че се опасявам от доста сериозни възражения по ред причини. И на двете обсъждания, на които бяхме, първо се постави съвсем основателно въпроса да не изпълним изцяло параметрите, които позволява имота, за да не пречим, да се даде едно доста по-широко озеленяване, дори спортната зона се отхвърли като вариант от живущите в няколко от съседните блокове.

Предложението да изградим подобни соларни конструкции на покрива според мен може да доведе до някакви обструкции. Не знам дали това ще бъде така, но в опита, който вече имаме с разглеждането специално на темата паркинги в кварталите, всъщност се оказва, че макар дефицита на паркоместа да е осезаем, хората се отнасят доста резервирано към подобни проекти, тъй като те смятат, че това води до допълнителен паразитен трафик към техните имоти.

Сегашното състояние на терена, защото аз съм го посещавал през зимата, категорично не отговаря на изискванията за нормална градска среда, представлява една кална площ, оградена с телена ограда. Затова според мен на този етап нека да дадем зелена светлина на този проект. А що се отнася до идеята за соларите, нищо не пречи при разработването на проекта, включително и бизнес плана да бъде изследвана тази възможност и дори да използваме районната администрация да комуникираме с хората дали те биха били съгласни. Защото протести срещу паркинги в София всъщност не са изключение. Посоченият терен на ул. Кирил Дрангов е точно такъв, там хората протестираха срещу паркинга. Затова много внимателно трябва да се отнасяме към всякакви предложения, които излизат постфактум дискусиата с гражданите. Благодаря.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

По принцип, ако и арх. Игнатов го приема като препоръка по време на самото проектиране да бъде коментирана тази възможност, защото най-малкото да се осъществи проект със соларен покрив, който между другото като проект предразполага в една такава посока да се мисли, обаче там знаем, че има едни процедури с ЧЕЗ и едни съгласувания, за да се подвърже от системата на ЧЕЗ, които там е друга тема, която може да отнеме изключително време.

**ШИВАЧЕВ:** По време на самото обсъждане на проекта сме мислили в тази посока възобновяеми енергийни източници, всъщност консумацията на паркинга в пиковата консумация, когато абсолютно всичко работи сам по себе си е 30 киловата. Истинската консумация, която е почти 200 киловата идва от тези зарядни станции за електрически автомобили. Но те си заплащат така или иначе консумираната електроенергия и всъщност на този етап сметохме, че не е необходимо да правим такава допълнителна инвестиция, която ще усложни проекти, а още повече, че ако искаме да покрием 200 киловата, това означава да сложим някъде от 1500 кв. метра фотоволтаични панели, което е почти площта на целия покрив. Това ще оскъпи доста процеса и ще го усложни.

В момента работим по подобен проект да поставим 90 киловата фотоволтаици върху покрива на басейн Възраждане, тъй като там електроенергията е един от най-големите ни разходи и се оказва, че има доста препъни камъчета и освен това цените там са също доста волатилни, дори бих казал в момента в спекулативни насоки. Ще видим какво ще излезе там като инвестиция, като процес, но там консумацията ни е 385 мегавата на година, наистина е много сериозна консумацията на комплекс Възраждане, имаме и плосък покрив 1200 квадрата свободен, който не се използва и можем да го направим, докато тук би усложнило много проекта, а ползите ще бъдат по-малко, отколкото ще бъдат може би разходите. Благодаря.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря.

Нещо в допълнение има ли, което да допринесе?

**ПРОШКО ПРОШКОВ:** Аз си мисля, че като препоръка от комисията да се разгледа и такъв вариант като следващ етап при реализацията на проекта не е

излишно, защото натам отиваме всички, така че да търсим алтернативни варианти за електроенергията.

**ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ:** Тук остава и една препоръка, ако може така да се приеме, при самото проектиране може да се предвиди за в бъдеще време евентуално, защото там имаме и конструктивни натоваарвания и всякакви такива допълнителни неща. Мисля, че стана ясно, предполагам арх. Игнатов и на Вас, достатъчно адекватно коментирахме темата и се уточнихме по нея.

Други въпроси и запитвания няма.

Преминаваме в режим на гласуване по т. 2.

Моля, който е съгласен, да гласува? – 10 гласа.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ – Няма.

С 10 гласа се приема.

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



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

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	10
<b>За</b>	10
<b>Против</b>	-
<b>Въздържали се</b>	-

**По т. 3 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.

Писмо с вх.№ СОА22-ТД26-6423/2/18.05.22г. относно въпроси към горесцитираното писмо, с вносител Симеон Ставрев- общински съветник

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

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

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Точката е всъщност продължение от миналото заседание. Ние взехме решение да насочим проект за Доклад за икономическата рамка, но тъй като бяха поставени въпроси от членове на комисията, съм поканил транспортните оператори, включително и частните, за да можем да продължим дискусията от миналото заседание.

Господин Симеон Ставрев, член на комисията, изпрати както се уточнихме въпроси, които предоставихме на общинските транспортни оператори, визирани в тях, за представяне на отговори.

Коментираме за пореден път проекта за икономическата рамка с цялата условност на това, което се случва в момента на пазара на електроенергия, на природен газ и на течни горива.

Всички колеги ли са запознати с писмото на Симеон Ставрев, за да не се налага да го преразказвам?

На мен ми се иска да дам думата на представителя на Еридан Транс и на представителя на МТК Груп, тъй като не само имаше въпроси на миналото

заседание, но и логично е да чуем и тяхното мнение по въпроса с изпълнение на транспортната задача през тази особена година.

Господин Ставрев, давам Ви думата, да развитие накратко въпросите от миналия път, след което ще дам думата и на операторите.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Здравейте на всички. Понеже темата е доста сериозна и събрах от нашата група 12 въпроса, като радвам се, че тук са представители на всички оператори.

Първият въпрос е за Автотранспорта защо имаме 200 лева на мегаватчас. Тук е много важно да се каже, че Автотранспорта имат 53 % от целия пробег годишния и дискутирахме миналия път, че в момента цената на „Булгаргаз“ не е такава или поне ще бъде до цената за април, която е 140 и нещо.

Вторият въпрос, свързани с автотранспорта, с електротранспорта или с метрото, искаме по-подробна информация за това какво количество гориво се разходват всичките видове гориво, на каква средна цена, какъв е разхода да знаем, всъщност обща стойност. Тук виждам от господин Ганчев детайлна разбивка, за което му благодаря.

Следващите три въпроса са електротранспорта, автотранспорта и метрото да си докажат всъщност цената, на която возят, защото цената и на трите оператора е с 50 % отгоре на базата на тази от 2020 г.

Шести въпрос, който поискахме, е информация да знаем какви са компенсациите от Министерски съвет, така наречените Постановления на Министерски съвет, които ги дават, за да имаме представа с какви пари са компенсирани нашите дружества.

Седми и осми въпрос е свързан с електротранспорта и автотранспорта, които намаляват пробега. Поискане да разберем по кои линии, миналия път се дискутираха трамваи № 5 и № 8, за да знаем дали гражданите ще бъдат ощетени по някакъв начин като разрешаване на разписания.

Девети въпрос е чисто технически за това, че не намерихме втората страница от икономическата рамка на метрото, може би или ние не сме го видели, или просто го нямаше прикачено към материалите.

Десетият, то не е въпрос, мислим, че ако има една обобщена таблица, която е за машинно четим вид на цялата икономическа рамка ще ни е по-лесно всички да го възприемем това нещо.

Единадесети и дванадесети въпрос са свързани с някаква по-подробна информация за зимното, лятното и делничното и празничното разписание и какъв е километър пробег за пътник, не съм сигурен каква точно е дефиниция. Липсват данни за пътничко километрите на всеки оператор. Все едно операторът като има определен пробег, броя пътници, да знаем .... Това е в общи линии.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Аз ще помоля всеки един от операторите в едно сбито изложение.

Господин Ганчев е внесъл отговор на въпросите.

Заповядайте. Аз си мисля, че е добре да коментираме прогнозата за цената на електроенергията, защото тя се оказва най-голямата неизвестна в момента.

Имате думата.

**ЕВГЕНИЙ ГАНЧЕВ:** Имайте предвид себестойността на километър пробег, която е предложена за 2022 г. Цената е неясна за втората половина на годината, електроенергията стана основно, тя е винаги е бил ас известна тежест, но това, което се случва на пазара от средата на миналата година насам е доста притеснително. Миналата година сме платили около 8 милиона за електроенергия, тази година се очаква цената да бъде около 28 милиона за дружеството в рамките на годината ако се запазят сегашните прогнози. Компенсация се получава разбира се, но тя е далеч по-малко, не покрива нищо и е месец за месец гласувана от правителството. В момента за второ тримесечие са над 276 лева на мегават, ние сме на свободния пазар с доставчик ЧЕЗ, но от скоро има ново наименование Еврохолд, но големите неясноти са за трето и четвърто тримесечие както като цена, така и като това, което би било компенсирано от държавата. Знаете, че тези решения се взимат месец за месец. Така че практически причината да се повиши стойността на километър пробег на дружествата са няколко, но основната са енергоносителите. Трябва да се отбележи, че инфлация има и в много други възложени материали за дружеството. В предишната точка става дума за цената на металите, при нас те са основен

елемент, също за кабелите. Така че минималната работна заплата влияе върху други дейности на дружеството, визира се охрана и почистване, където при евентуално покачване, а тя се покачва и предстои нейното покачване, следващите обществени поръчки, които ще се проведат за охраня няма да бъдат на същите цени. Това са основните параметри.

Освен това трябва да знаете, че когато ние практически 2022 г. работим на цена от 2020 г., като Столичен общински съвет взе решение и одобри бизнес планове на дружествата, в които нямаше формирана печалба, както е по Регламент 1370, и освен това бяха намалени част от или напълно амортизационните отчисления, които се дължат на дружеството, а те са около 23 милиона годишно. Оттук насетне прогнозата, която е изработена за 2022 г. и цената, която виждате и е въпрос, който задава господин Ставрев, тези два параметъра са включени, включени са амортизационни отчисления, включени са и необходимата минимална печалба и така е по изискванията на регламента. Вие като принципал може да намалите някои от тези параметри, имайте напредвид, че намалението на пътничкопотока в последните три години е значително и собствените приходи на дружествата, особено на ЦГМ и на колегите са значително намалени, мисля че в момента са между 75 и 80 % от 2019 г. Това е много сериозен спад и отделно от продажбата на превозни документи ние губим около три милиона годишно в момента.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Имаше поставени въпроси и към Столичен Автотранспорт, що касаят покупката на природен газ за нуждите на дружеството.

Ще помоля господин Монов да разясни механизма и разбира се както и Електротранспорта съвсем сбито да дадете отговори.

**СЛАВ МОНОВ:** Здравейте. Благодаря на господин Ставрев за въпроса.

Първо, нека да обясним как функционира газовия пазар след 2020 г. Влезе Закон за изменение на Закона за енергетиката. Ние преди това бяхме на регулирания пазар, купувахме заедно с господин Илиев газ от Булгаргаз, но след тези промени вече ние нямаме законово право от Булгаргаз, а трябва да купуване на регулирания пазар, там оставиха само топлофикационните

дружества и газоразпределителните дружества. Ние бяхме задължени да се преместим на свободния пазар, това е казал законотворецът и ние го правим. Това е единственият законов начин да купуваме след либерализиране на цената на газта и тока на стоковата борса, както и го правим.

Защо цената е различна от „Булгаргаз“, защото регулираната цена на „Булгаргаз“ се определя от КЕВР, от държавата, а свободния пазар сам си регулира цената. Имало е случаи, когато на свободния пазар е била по-ниска от КЕВР, сега в момента неблагоприятното е, че свободната цена, на която ние купуваме е малко по-висока от тази на КЕВР. Прогнозите, след като почна войната, босите се полудяха и вдигнаха доста цената, прогнозите бяха, че ще се движат около 200 лева на мегават, това са прогнозите и ние трябва да се съобразим с тях. Както и не можем да купуваме ток директно, така не можем и газ да купуваме. Това е отговорът на моя въпрос, тъй като ние изцяло вече според законотвореца сме задължени да търгуваме и да купуваме газ само на свободния пазар чрез обявяване на обществена поръчка. Това е законната процедура и не съществува никакъв друг начин ние да се договорим с Булгаргаз. Тоест ако отидем при тях, ние нямаме право да купуваме, тъй като само станаха топлофикационните дружества и газоразпределителните дружества, така е по Закона за енергетиката. Съобщил съм ги, но не са се явили на търга Булгаргаз, два пъти сме ги уведомили. Тоест аз не мога законово, както господин Илиев, той си е, тоест двете дружества са несъвместими, той не се подчинява на специализираните закони за обществени поръчки, точно тук е разликата, че частният оператор е малко по-привилегирован в такива случаи, тоест ако и аз имах това право, аз също можеше да се договоря с Булгаргаз директно, ако не ме бяха вадели от регулирания пазар като обществен доставчик на транспортна услуга, щеше по друг начин да протича. Ние години наред от 2020 г. сме били на една тръба и сме купували само от Булгаргаз. След либерализирането на пазара КЕВР лицензира около 40 доставчика на газ, тук няма посредници, забранено е на посредници, само на лицензирани доставчици с лиценз, издаден от КЕВР и от държавата имат право да търгуват на тези стокови борси. Това ми е отговора

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Монов, благодаря.

Тук работим от писмото на ЦГМ, Вие сте посочили прогнозна цена за дизелово гориво осреднено според пазарната конюнктура тогава, когато сте подавали информацията на 2.65. Предполагам, че вече трябва да ревизираме.

**СЛАВ МОНОВ:** В момента е около тази година, но покачването продължава при дизела. Това е без ДДС. 3.18 се получава при нас, ние ползваме и отстъпка, но покачването на дизела продължава и прогнозите, които отчитат световните борси за това нещо, пък и знаете всички, които работим в транспорта, че дизелът лятото се повишава с около 20-30 стотинки, сега не е ясно колко ще се повиши, но продължава покачването на дизела, което ни бърка така да се каже сметките. Тока също не е ясно, тъй като да кажа, че тези газови компресори изразходват доста голямо количество електроенергия. Това също оскъпява тока през стоката. Нещо друго ако има, питайте, ако мога да ви обясня. Но, цените рязко тръгнаха нагоре особено след войната. Също като господин Ганчев няма да кажа нещо по-различно, нашите разходи са се качили за смазочни материали, за подобрителни течности, антифризи, да не кажем, че голяма част от суровините бяха доставка от Русия, където с вето на президента бяха спрени за неприятелски държави, оттам цената рязко скочи и изпитваме трудности изобщо за намирането на такива стоки, тъй като те бяха и по-евтини тогава. Нашите авточасти са метални повечето, металите скочиха в пъти, кабели също, също така минималната заплата скочи, договорите за охрана ще бъдат на съвсем друга цена, работните облекла, предпазните средства, топлоенергията, електроенергията, въобще всички разходи за материали се качиха в пъти. Именно това нещо въздейства върху покачването на цената на километър пробег, тъй като инфлацията вече сигурно е над 30-40 % при тези консумативи и материали.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Професор Братоев, и към Вас, основно при Вас разходите за електроенергията и тъй като Вашата система е показателна за възстановяването на пътничкопотока, да ни дадете информация през последните седмици налице ли е благоприятна тенденция или има задържане.

**СТОЯН БРАТОВЕВ:** Добър ден и от мен. Ще започна с електроенергията- 2019 г. имаме 8 576 хиляди годишен разход, 2020 – 9128

хиляди, като добавката се дължи на пускането на новия участък от септември централния участък от третата линия, но 2021 г., когато от лятото започна това голямо увеличение на цената на ток е стигнало 18 777, тока беше 400 -450 лева на мегават, дори имаше случаи когато мина 500.

За тази година, тъй като цялата година вече е заета с увеличения ток, прогнозите са 26 761 хиляди лева за разход на ток. 8500 хиляди, става 26 милиона, това е едната от причините за нарастване на разходите.

Другата причина, и двете депа се отопляват с газ, имаме там също разход за газ. В момента в зимните месеци ние изразходваме някъде около 350-400 хиляди лева газ. Търсим начин как да намалим, сега с едни водородни инсталации, скоро ще влече в Общински съвет поне с 20-25 % да намалим разхода на газ. Макар това перо да не е от такъв мащаб като тока, но то също си влияе.

Другото перо, което повлия съществено, това е разходите за охрана. 2019 г. охраната беше 870 хиляди средномесечно, сега е милион и 400. Това е по договора със СДВР. Това се дължи на два фактора. Първо се увеличи броя на полицаите от 240 на 312 са в момента, и второ, се дължи на ежегодното увеличение на заплатите им с 10 %. Те не ни питат искаме ли, не искаме ли, калкулират ги и ги спускат при нас. За съжаление имаме поради това, че приходите намаляха, в момента имаме доста задължения към полицията. Мъчим се там малко ,по малко, вече са 9800 хиляди, но от миналата година от октомври месец. Просто когато имаме възможност пускаме по някой лев само и само да не ни блокират сметките, но ситуацията с полицията е такава, че трябва да се търси решение, защото един охранител струва 3500 лева. Това е по тяхна калкулация, която е със заповед на министъра и не можем въобще да я пипаме, колкото кажат, толкова. Това е. Колкото взимат самите редови полицаи, не е наш проблем, вземат много по-малко. И това като го умножиш по 312 души излиза това, което казах.

По отношение на пътничопотока, тенденцията е положителна. Буквално за два месеца от 220 хиляди пътници, 215 – 220 хиляди вече сме 320 хиляди, което е 80 % от предпандемичния период, защото най-голямо снижение на

пътниците имаше по време на пандемията. Имаше случаи, когато ние бяхме стигнали вече вместо 400 хиляди, бяхме стигнали до 195 – 198 хиляди на ден, тоест 50 %. В момента сме на 80 %. Тенденцията започна да се стабилизира, тоест няма увеличение, сега лятото разбира се защото е летен сезон, тя ще намалее още, но това си е сезонна, а не заради пандемията и т.н. За съжаление това, което правим като проучване, има една Международна организация по обществен транспорт, тя дава много статистики и т.н., те прогнозираят че следващите три години максималното възстановяване ще бъде 90 %, не повече. Тоест хората свикнаха малко на друг начин на живот, на друг начин на пътуване, не с кола, а хоум офиса намалява пътуванията и се очаква възстановяване максимум до 90 %, дай Боже да го постигнем. Това автоматично води до снижение на собствените приходи, така че от една страна приходите намаляват, от друга страна – разходите растат. И въпреки всичко, ние във връзка с многото разговори, които водихме за оптимизация, отминалата година сме намалили 72 служители, назначили сме допълнителни служители общо 37 души са намалели или към днешна дата ние имаме намаление на разходите са щат с 976 хиляди на годишна база именно поради това, но вече късаме живо месо, това са хора, които сме ги обучавали дълги години. Той ако иска доброволно да напуска, ние не можем да го спрем, но в случая когато навършат пенсионна възраст, много дефицитна длъжност, работоспособен човек е, а няма как да го задържим или се мъчим да го задържим, така че направили сме оптимизация.

Втората оптимизация това са разходите за резервни части, поради това, че вкарахме 8 модернизирани влака, които са с изцяло нови двигатели, новите линии, това са изцяло нови влакове, намалихме от 3800 хиляди на 2600 хиляди годишните потребности за резервни части, което е положително

Другата оптимизация, която направихме, за електроенергията, именно поради това, че тези влакове са с рекооперация на енергия, те връщат енергия, както и всичките останали, останали са ни само 4 с обикновени двигатели, всички влакове вече връщат енергия и един такъв влак консумира около 20 – 25 % по-малко ток, тъй като той връща и влаковете, които са по трасето поемат тази енергия и я консумират и по този начин се получава икономия на енергия. Така



че тук имаме годишно за съжаление от тези 8 влака не чак толкова много, около 288 хиляди е годишната икономия.

Втората икономия пак от разход на енергия, първият разход е от оптимизация свързана с осветлението. През нощта вече изключваме основното осветление, оставаме само аварийно, ако някъде само се работи, там се включва осветление, защото това може да не е кой знае колко голям разхода за осветление на разходите за някои нужди, но въпреки всичко около 6 – 7 % са тези разходи и именно този режим на работа дава годишно 288. Отделно за тези модернизираните влакове, за които споменах за рекооперацията с 22 % дава годишно около 850 хиляди. Намалението на пробега, което направихме с оптимизация на пробега са 97 км се намали, това дава много съществена оптимизация, 3971. Как я направихме тази оптимизация на километрите? Ние нощно време оставаме влакове да нощуват в края на линията, не ги прибираме в депото, сутрин като тръгват те се прибират в депото за преглед, и по този начин икономисваме нулев пробег. Нулевият пробег струва пари, макар и без пътници, един влак тежи 130 тона от старите, от новите 70 тона. 70 тона трябва да го разкараш от летището или от Младост до Обеля или от втората линия и по този начин се икономисва годишно 73 хил. км. Вярно, има малко разходи затова, че машиниста е дежурен там, те поддържат компресорите на влаковете да са в ..... (не се разбира ясно), за да тръгнат и т.н. ,но това е много по-малък разход, отколкото разхода за придвижване. Или общо 6 608 хиляди е намалена годишната задача от 136 200 хиляди на 129 600 хиляди, като в тях има 9 милиона до 27, това са разходи за признати или около 120 милиона е годишния разход, ефективния разход на метрото, като са отчетени всички разходи за ток, разходи за допълнителните, за резервни части , разхода за издръжка на персонала и т.н.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря, професор Братоев.

Поканил съм и двата частни оператора Еридан и МТК Груп, защото така или иначе те са част от рамката. Тук въпросите ми към Вас, господин Илиев, са свързани с регулярното постъпване на писма по отношение на изпълнението на договора, който Вие имате със Столична община Мисля, че и на последното заседание на комисията се коментираше тук, не помня дали не беше някой от

експертите, по отношение на цената на километър пробег, по която ѝ се заплаща. Съгласно проекта за рамка тя отново е 3 лева. В тази връзка в духа на добросъвестност да чуем и вашето становище въобще по ситуацията с изпълнението на транспортната задача, по необходимите разходи и т.н. ,въпреки че при Вас нещата са по-различни.

Заповядайте.

**РОСЕН ИЛИЕВ:** Благодаря ,господин председател. За разлика от господин Монов и от другите общински дружества, аз не мога да обосновава цени и да защитавам разходи и т.н., защото нашият договор е сключен по съвсем различен начин, оперираме по различен начин от начина, по който оперират общинските дружества.

Ще ви върна далечната 2000 г., когато Европейската банка за възстановяване и развитие отпусна един кредит на Столична община тогава кмет беше Стефан Софийски, като не знам дали сте запознати, условието на банката беше 50 и повече процента от автобусния транспорт в София да стане частен. Имаше обструкции, съпротива тук в общината, но така или иначе започна поетапно, пуснаха се пет-шест линии, после се направиха два големи пакета по 16 – 18 линии и те се изкараха на конкурс. За съжаление тогава критериите бяха много силно завишени, очакваше се големи европейски компании, но такива не се явиха, явно нямаха интерес. Имаше две дружества в България, които отговаряха на тези изисквания за зает персонал за транспортна история и обороти. Оборотите бяха в порядъка на 40 милиона оборот на дружествата. Проведоха конкурси, тези две дружества спечелиха, едното от тях е това, което аз представлявам. После пак напрежение с общината, не искаха да подпишат договори, съдебни дела, ние спечелихме. Общината така или иначе видя, че няма вариант да не сключи договор с нас и 2016 г. беше подписан такъв договор. Тогава беше кметът Фандъкова поставя две условия пред нашето дружество да бъде подписан договора – първо да возим на цена по-ниска от цената на общинското предприятие Столичен автотранспорт, и втората беше въпреки това, че спечели за автобуси Евро 4 имаше възможно да бъдат вкарани, да вкараме най-високия клас екологично автобуси на природен газ, ниско подови, Евро 6,

съответно доста окъпи нашата инвестиция за газостанция, която трябваше да изградим, както и да е, 35 милиона инвестиции от нашето дружество, без нито общината да даде нито една стотинка и получи 70 броя автобуси на природен газ Евро 6. До досега 2017, 2018, 2019, 2022, 2021 г., вече 2022 г. нито един момент нашето дружество не е возим на по-висок цена от общинското предприятие в нито един период. И въпреки всичко имаме две клаузи за индексация на договора и тя не се изпълнява от страна на Общинския съвет. След сага от съдебни дела, писма и запор по съдебни дела, 2020 г. в края ние стигнахме до подписване на подобна споразумения със задна дата да бъдат изплатени дължимите индексация. Тогава обаче за съжаление на сцената се появи един общински съветник, загрижен за парите на софиянци и това споразумение беше бламирано, като стигна се до частична компенсация. Имахме два варианта, единият беше увеличение на цената на газа и другият беше при определен процент инфлация. Това споразумение беше бламирано, частично ни беше изплатено това, което ни се дължеше за инфлация и той си направи един ПР тогава, че е спасил на софиянци тогава 3 милиона лева и бил предотвратил поредното разграбване в София, но как стоят нещата две години по-късно. Заведени 19 дела до 2020 г., от които спечели 15, 5 чакат да се произнесе съда за тях. Главница 3 млн. лева безусловна, 900 хил. лева грубо лихви, неустойки и съдебни разноски за сметка на Столична община и на гражданите на София от проваленото тогава споразумение. Даже има извадени 4 изпълнителни листа, част от тях вече. Това е до 2020 г.

В същия дух на непостигане на споразумение между нас и Столична община предстоящи дела за още 6 милиона плюс 3 милиона близо лихви, неустойки и съдебни разноски, благодарение на проваленото споразумение. Този въпросен общински съветник Борис Бонев се казва, това, което ви казвам, ще ви го пусна като молбата ми е да направите достояние на целия Общински съвет, да е ясно какво се случва. За съжаление това, което се случи тогава, освен ще удари джоба на софиянци, а и за в бъдеще така явно ще бъдат нещата, е подбудено от користи подбуди, защото от пет години господина ползва една наша търговска марка, която така наречената „Спаси София“, която от пет години е наша, и от

телефонни обаждания, срещи и в нито един момент ние не се поддадохме на изнудване и смятам, че тук има дълбок конфликт на интереси, не знам защо не сте взели отношение досега по този въпрос. Вече знаете, според мен там е мястото и в прокуратурата.

Като цена, която трябва да возим ние в момента, която се получава по индексацията, която ни е предвидена в договора, аз като гледам сметките на господин Монов почти ни е еднаква цената, като аз не залагам 5 % печалба. Това е при нас. Всичко ще ви бъде изпратено. И ви моля да разсъждавате този път икономически, а не популистки и на гърба на София да се прави някакъв ПР, който в крайна сметка излиза доста скъп. Защото въпросът е господин Бонев едва ли ще подпише запис на заповед за 3 милиона за софиянци.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Понеже господин Бонев го няма, ще ви помоля да се ограничите в изказвания, които касаят него, с оглед на това, че той не е тук да се защити.

Аз не виждам, ако желаете, рамката ще се гледа и в други заседания, пак ще ви поканим, защото доколкото разбирам Вие имате претенции по две направления. Хубаво е да представите изложението си като писмо, ние получаваме регулярно от Вас писма, свързани с договора Въпросът е, че спорът, който има между възложителя Столична община и Вас като превозвач, завършвайки в съда отново се връща тук по темата с рамката, защото ако действително тези съдебни дела приключат по начина, по който ги описахте, очевидно ние трябва да реализираме средства, за да бъдат платени те. Това в този проект на рамка го няма. От друга страна, аз не мисля да изпадам в абсолютната ситуация да споря, че няма инфлация и увеличение на природния газ.

**РОСЕН ИЛИЕВ:** Горедолу така са отговорите, които получаваме от администрацията, че няма доказателство за увеличаване на цената на газа. Така че, аз не знам оттук нататък, не съм юрист, но като гледам нещата, това е такава безстопанственост три милиона за три години, в особено големи размери и в условие на продължавано престъпление това вече не знам как ще го обяснявате и кой трябва да го обяснява, но за мен е безумие.

**ВЪПРОС:** До кога ви е договора?

**РОСЕН ИЛИЕВ:** Още 4 години.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Имате ли въпроси към господин Илиев?

Ще изслушаме и господин Димитров от Еридан и след това ще започнем дискусиата.

Ние от Еридан получихме писмо в което операторът ни уведомява, че предвид повишените цени на горивата той започва процедура по прекратяване на договора, такава ли беше формулировката, тъй като и там не е налице индексация. И тук при нас разбира се появи въпросът линия 260, която се оперира, всъщност да бъде покрита от Автотранспорта. Така че съм поканил и за това представител на оператора, защото това означава допълнително натоварване на Гараж „Земляне“.

Заповядайте.

**МИТКО ДИМИТРОВ:** Благодаря, че съм поканен тук за първи път от 20 години, понеже от 20 години оперираме и това ме впечатли, Благодаря.

Да си кажа нещата, може би ви стана ясно, че ние возим след изтичане на договора по едно допълнително споразумение със Столична община, което е до провеждане на нов конкурс и до избора на нов превозвач и по това споразумение возим от 2008 г., след като ни изтече договора и продължаваме, като единственото условие е това, другите точки не се променят. Тоест от 2009 г. последно имаме индексация на цената и то по силата на договора само инфлационния индекс, като тогава ни бяха дадени за три години подред, тоест 2006, 2007 и 2008 г. актуализация инфлационния индекс и оттогава от 2009 г. цената на километър пробег на нашето дружество не е коригирана. Возим до миналата година се справяхме къде с прехвърляне на средства, работим не само с общината, работим и с други, с БДЖ работим, работим и с Ринг Мол и така да се каже преливахме средства, за да може да поддържаме структурата, но от новата година от септември нещата станаха невъзможни преди тези поскъпвания на енергоносителите и поради тази причина съм входирал това писмо за прекратяване на договора поради невъзможност финансова да продължим да работим при тези условия.

През тези години все сме актуализирали автопарка, така да се каже, подменен е, като миналата година закупихме 4 метанови автобуса с цел по-добри са като екологични изисквания, но два пъти по-скъпи, но това и късмета, купихме ги и след няколко месеца цената полетя нагоре и още така да се каже, не сме ги изплатили.

Другите са дизелови автобуси, пак са с Евро 5, метана са Евро 6, Евро 4+ имаме два, като автопарка е, бяха 10, сега са 8 автобусна ежедневно изкарваме, намали се пробегата. От тези 8 четири са метанови, другите са дизелови, като и резервните ни са дизелови автобуси.

Отделно с този ремонт страшно много се натовариха автобусите, разхода се качи с 11 до 15 % на гориво говоря, с тези чести спирания, с натовареност на линията поради ремонта на трамвайна линия № 5. Също ни утежнява положението и в един момент, това, което е във вашата рамка и което не е променено 2009 г., ние просто не можем да продължим да работим. Аз затова, повтарям, входирах това писмо. Ако общината реши, че няма да се променя цената, ние просто спираме.

Може би ще ме попитате каква цена. Аз съм сметнал тук, понеже разчета ми е за метан и за газ, някъде между 4.48 и 4.55 лева на километър. Аз не знам на колегите каква е цената. Това са моите разчети 4.48 и 4.55. За да продължим да работим трябва това, иначе няма как да се справим и поради тази причина приключваме, като съответно искам да кажа, че ние от миналата година септември също всички възможни начини да компенсирам тази цена на гориво, кредити, лизинг не е обслужвам на тези 4 автобуса и сме доста позакъсали и съответно предполагам, че юристи ми подсказват, че трябва да си търсим, бил съм много толерантен 9 – 10 – 11 години не съм се държал егоистично спрямо общината, но съм принуден ако се стигне до там да търся някакъв друг начин да компенсирам, защото една такава структура не е кой знае колко голяма, но ние имаме като друга една структура имаме си механици, имаме си предпътния преглед, и всички тези неща и аз като спирам сега, той тръгва трудно, но четири пъти по-трудно се спира, защото там сега ще правя масово съкращение на

работни места, ще дойдат едни проверки. Не искаме да спираме, но не можем повече да продължим да работим при тези условия.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря Ви.

Аз спомням си срока на договора, което всъщност е интересно, защото клаузата е до конкурс, който след последните реформи в Закона за автомобилните превози и ЗОП, не може да съществува като условие, но в случая няма да правя юридически коментар.

Благодаря Ви, че дойдохте и имахме възможност от първа ръка, от Вас също да чуем каква е ситуацията с оперирането на линия № 260.

Въпроси имаше от съветниците. Има ли някой, който иска да вземе отношение?

Господин Ставрев, заповядайте.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Мерси. Благодаря за отговорите на всички, те са доста интересни.

Към Електротранспорта, не сте ни отговори ли на седмия въпрос, който е от кои коли ще намалим пробега.

Още нещо да коментирам, от 3.077 квтч за км през 2020 г. за 2022 г. сте заложили 4.197 за първото тримесечие.

**ЕВГЕНИЙ ГАНЧЕВ:** Това не е така, това е само първото тримесечие и е реален отчет. Другото е за цяла година.

Зимните месеци специфичния разход на километър пробег на електроенергия е много по-голям от летните и това е заради отоплението на возилата. Коректното е да се сравнява първо тримесечие на 2020 г. с първо тримесечие на 2022 г., но вие така поискахте справка и аз така съм ви я дал. Тоест ако разбием 2020 г. на четири тримесечия, параметрите ще са сходни. Освен това в специфичния разход на киловат на километър за електроенергия изключително влияние оказват атмосферните условия. Колкото е по-студента зимата, толкова повече енергия се консумира. Това от една страна. Това, което каза инж. Братоев при нас също е направено много отдавна, ние сме заменили част от осветленията на возилата с лед осветление, още Икарусите имаха рекооперация, всички нови превозни средства са с рекооперации и т.н. и тепърва

работим по други интересни проекти, свързани с фотоволтаици и другинеща. Така че това, което може да се икономиса като електроенергия е икономисано.

Що се касае до това по кои линии е намалено, редно общо взето тук да се каже от ЦГМ и от Дирекция „Транспорт“. Затова не съм ви отговорил, но основните загуби на километри пробег са от ремонта на линия № 5 в трамвайния транспорт.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Тук при Вас е същия въпрос, но ако ЦГМ ще отговорят кои линии.

Искам да кажете компенсациите, защото Ганчев си ги е дал, 5.5 милиона за две години, за 2020 и 2021 г., горе –долу според това, което сте записал, при Автотранспорта има ли компенсации и колко са?

**СЛАВ МОНОВ:** За горива не сме, освен за тока, за течните и газообразните горива няма компенсации, но по наредбата 60/40 сме получавали почти всеки месец малко над милион лева за запазване на работните места и също така сме получили компенсация за Ковид мерки 3.5 милиона по постановлението.

Всеки месец сме взимали компенсация, което ни е помогнало да съществуваме като предприятие и да предлагаме добра услуга на нашите клиенти.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Тук е важно да се уточни за господин Ставрев специално, защото е много важно всички въпроси да бъдат изяснени и изчистени и да не остават въпросителни по която и да е от темите, че при транспортните оператори всъщност Автотранспорта няколко месеца по мярката 60/40 успя да има известни компенсации, но при другите всъщност не отговаряха на условията, с изключение на Електротранспорта в рамките на един месец ако не се лъжа.

**ЕВГЕНИЙ ГАНЧЕВ:** Два-три месеца на практика и то 2020 г.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Благодаря. Като в Постановление, питахте тази компенсация, то касае само автобусните превози и всъщност тази сума е само и единствено като компенсация, получена от Столичен автотранспорт. Останалите оператори не са получили такива подпомагания, за да бъде ясно.

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** Благодаря за отговорите.



Само и при вас въпроса за компенсация ако може да дадете отговор каква компенсация сте получили от държавата с тези постановления? И това, което казвате за повишение на пътниците преди пандемията е добре, всички се радват, че ще има повече пътници в метрото, понеже ....

Дилчев може да ни даде повече информация, понеже сме пуснали 4 станции 2021 г. до Овча купел, 8-те метростанции на трета метролиния ги пуснахме 2020 г., Вие как съпоставяте информацията, понеже ние ги пуснахме през пролетта ли, през лятото ли ги пуснахме, тези 80 %, които са се възстановили като пътници, те на базата на целия пътничкопоток за 2020 г., когато вече имаме пандемия, на разбирам как ги изчислявате?

**СТОЯН БРАТОВЕВ:** На 2019 г. реалния пътничкопоток плюс прогнозния пътничкопоток за новите участъци, защото няма база. Сериозно възстановяване е, но то вече се усеща сутрин в пикове часове са пълни както си е истинско метро.

За компенсация, ние имаме 2020 г. компенсации получаваме по мярката 60/40, но 2021 и 2022 г., тъй като имаме увеличение на приходите и няма сравнимост вече, никой не отразява, че сме увеличили, не на един служител разхода как се е намалил, а се е увеличил разхода, но се е увеличил и прихода, не можем да влезем в тази система, но 2020 г. три месеца получихме към 350 хиляда, на 300 човека бяхме заявили 60/40, а за ток миналата година октомври, ноември и декември имахме компенсация за тока, аз тук някъде съм дал справка, и тази година също имаме компенсации за първите четири месеца, но компенсацията покрива от 24 - 26 % от разликата между цената, която е била преди и новата цена. Тоест компенсацията покрива по-малко от една трета от увеличението. Пак е нещо. Ако я няма тази компенсация, не можем да платим тока. За ток нямаме просрочени.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Да приемем, че господин Ставрев изчерпахме въпросите. Благодаря ви.

Други въпроси?

Заповядайте.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Относно заложените километри в икономическата рамка, това са заложените километрите към момента действащите разписания, има

само малки промени в няколко разписания на линии, на които бях ускорени разписанията им, като тук трябва да се има предвид, че са заложили всички промени, които бяха направени с решение на Общинския съвет, няма да ги споменавам трите пакета, за които става въпрос, те са сметнати в тази рамка, като последно излезе решението за 81 линия, където имаме увеличаване на пробега до Обеля, тоест до Индустриалната зона. Друго нещо, което трябва да се има предвид, че тук са влезли и летни разписания, които ще въведем съвсем скоро, вече ще бъдат поетапно въвеждани летните разписания по голяма част от основните линии наземен транспорт, както и в метрото.

Друго по разписанията, ако имате конкретни въпроси, пак казвам, вътре са влезли и разписания, които вървят към момента, такива, каквито са ускорени. Трябва да се има предвид, че летните разписания няма да са летните разписания, които бяха миналата година, най-малкото защото имаме сигурно над 50 или 60 промени с разписания с техните ускорения, които е необходимо за тези разписания да се направят нови летни, по примера заедно с трамваите 7 и 27, покрай него трябваше да се мръдне 90 % от трамвайния транспорт бяха променени всичките му разписания. По същия начин ще бъде в момента и с летните разписания, които ще бъдат въведени.

Ако имате въпроси конкретно по линии, колегата Самарджиев може да отговори.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Заповядайте.

**МАРИО ЕВСТАТИЕВ.** Аз имам въпрос към господин Росен Илиев не толкова с транспортната задача, колкото с едно писмо, изпратено от зам.-кмета по транспорт, ако позволите да използвам присъствието на господин Илиев.

Става дума за писмо с рег. № СОА21-ТД26-2384 от 24.02, господин Николов предполагам е запознат с писмото, точка 4 от него касае именно автобуса на господин Илиев. Имах питане от граждани в качеството ми на експерт при комисията кога ще бъде въведено гласово оповестяване по вашите автобуси. Доколкото виждам в т. 4 на писмото това е указано и до Вас. Искам да напомня, че гласовото оповестяване е от съществена важност за хората със слабо

или никакво зрение и общинските транспортни оператори, включително господин Митко Димитров са въвели такова в техните превозни средства.

Питането ми не е входирано като заяждане, питането е от гражданите и искам да използвам възможността, че Вие присъствате тук да им отговорим. Благодаря.

**РОСЕН ИЛИЕВ:** Благодаря за въпроса. Ще проверя и ще ви пратя писмен отговор.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Самарджиев.

**САМАРДЖИЕВ:** Благодаря, господин председател. Накратко да направя няколко коментара. Тъй като господин Илиев спомена за закупените автобуси, които вървят по линиите, в крайна сметка решението е на общината да сключи този договор. Искам да вкарам един малък детайл, заменените автобуси са в диапазона на старите автобуси от 1978 г. производство в 1996 г., като сто процента от тях не са с подходящи рампи за хора в неравностойно положение и към настоящия момент господин Монов да ме поправи, но мисля, че има около 115 автобуса, които все още движат в София на Столичен автотранспорт, които нямат подобни рампи и са недостъпни, дори има цели линии, които не могат да бъдат осигурени. Това са съвсем ясни факти.

Втората част, която е най-тревожната за голяма част от водачите и синдикатите е линия 260, която е линията с най-тежък маршрут, изключително високо натоварване откъм пътничопоток. На практика това в момента може спокойно да кажем, че е най-натоварената линия в София след спирането на трамвая. Отделно са увеличени спирките с над 25 % в участъци, където има и много силна концентрация на пътен трафик поради ремонта на трамвая. Сега господин Димитров като частен оператор може да си купува автобуси, които са по-повдигнати, в същото време имат рампи, което е удачно като експлоатация, но смятам, че Столичен автотранспорт ще изпитва затруднения от тази гледна точка, а и не съм сигурен дали може да се осигурят такива автобуси с Евро 5, Евро 6 стандарт. Това експертно го споменавам.

Що се касае до летните разписания, през миналата година, както и през 2020 г. бяха въведени изкуствено увеличени летни разписания като брой коли с оглед спазване на социална дистанция. След пускането на третия лъч на метрото на практика доста райони, има една част от пътниците, които са привнесени от отказали се от лични автомобили хора, но също така има и съществено влияние върху наземния транспорт, по-специално в Овча купел, отделно това доведе до нови транспортни връзки и по други рингови линии, които са 88, 102, 83 и в крайна сметка има и завишение на пробег по други линии, които са натоварени, както и трите нови линии, които бяха разкрити с доста минимално завишение на пробега и много положителни отзиви, както и висок процент натоварване на 80 % за новите линии. Вече ако има конкретика, благодаря господин председател за думата.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря Ви.

Аз не съм проследил, но три или шест месеца трябваше да се ... Може би в началото на есента ще имаме данните.

По тази точка аз мисля, че дискусиата беше полезна. Прав бяхте, господин Ставрев, че ще бъде добре да изслушаме операторите.

Тъй като ръководството на ЦГМ господин Дилчев ме уведоми, че няма присъства, тъй като е в отпуск, да продължим ли дискусиата с ЦГМ или на база на това, което чуваме днес като картина, да изчакаме влизането на доклада и тогава да коментираме рамката в цялост, защото аз продължавам да твърдя, че това, което е възнаграждението на операторите в колона 5, ние като антикризисна мярка го намалихме, но сега според мен трябва да го върнем, за да осигурим ликвидност на дружествата. Това ще бъде всъщност и големият спор, защото средствата са от приходите на ЦГМ и е много интересен въпроса колко повече те могат да реализират като приходи и плавно след това в точка „Разни“ ще преминем и към темата за контрола. Защото аз не съм съгласен, че гратиса е 7 %, но това е разговор, който имаме с изпълнителния директор.

Имате ли против така да постъпим при разглеждането на доклада, когато и господин Дилчев е тук? Добре.

Благодаря на представителите на транспортните оператори.

Изчерпахме точката.

Господин Илиев, напомням Ви това, което отправихте като твърдения да ни го представите писмено.

**РОСЕН ИЛИЕВ:** Вече съм ви ги пратил.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** На всички.

Господин Паргов, получихте ли бизнес плановете?

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** (говори без включен микрофон и няма чуваемост за протокола)

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Преминаваме към точка „Разни“.

**По т. 4 от дневния ред:** Разни

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** От съветниците има ли някой?

Заповядайте.

**МАРИО ЕВСТАТИЕВ:** Първо да направя едно предложение, тъй като повдигнах въпроса, свързан с писмото на господин Кръстев, за гласовото оповестяване, дали можем да го включим като възможност комисията да изпрати официално запитване до МТК Груп относно изпълнение на това писмо № СОА21-ТД26-2384 от 24 февруари, което беше за гласово оповестяване и определяне на минималните параметри на силата на звука в превозните средства от наземния градски транспорт с цел осигуряване на качествена достъпна информация и включително за хора със слабо или никакво зрение.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Други въпроси има ли, освен кръговото на Дървеница?

**СИМЕОН СТАВРЕВ:** (говори без включен микрофон и няма чуваемост за протокола)

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Ставрев, аз затова поставих въпроса за покриването от страна на Автотранспорта през гараж „Земляне“, само че в момента „Земляне“ е натоварено, заради поемането на трамвай № 5. Другият проблем е какви точно коли ще изкараме, защото едната част тъй като не могат

да се обслужват, не излизат на линия, а тези, които могат да излязат, аз се чудя дали ще бъдат същото качество на услугата, което с си два големи проблема над които можем да разсъждаваме.

Понеже подехме въпроса за този ремонт, ако искате в някои от следващите заседания да поканим и заместник-кмета и изпълнителите да получим информация. Добре.

Заповядайте, арх. Игнатов.

**БОРИСЛАВ ИГНАТОВ:** От чутото от операторите от нашите дружества положението в моите очи е свръх трагично, положението е абсолютно не кризисно, ами крайно катастрофално. Можем ли от самите дружества от операторите, от експертите да получим експертно препоръки за някакви ходове, освен търсенето на пари. То е ясно, че ако намерим нефтен кладенец, най-добре, но няма такива перспективи. Какво може да се направи според дружествата, според операторите? Ясно е, че това което чух от МТК и от другата частна фирма, че Столична община е изключително некоректен изпълнител на договорите си и това, което чух от проф. Братоев, че също сме изключително некоректни дори към полицията. Това мисля, че е доста недопустимо, в смисъл то не е търпимо. Какво може да се направи по това, все пак някакво решение да мислим, ние добре се информирахме за състоянието, но какво оттук нататък.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Архитект Игнатов, част от решенията ги чухме днес, само че те не са популярни, това, което господин Иван Николов анонсира като възможност за намаляване на пробега. Това със сигурност ще влоши качеството на услугата. Със сигурност донякъде ще откаже част от пътниците да ползват обществен транспорт в момента, в който горивата тръгнат назад. От друга страна, това, което коментирахте и казуса с 260 линия, сам виждате, че ние може би ще имаме проблем с автопарка, тъй като по около 20 – 25 коли на седмица чакат обслужване, тоест ние не можем да ги използваме, те не носят приходи на дружествата, защото чакат ремонт. Варианти разбира се има различни, включително и ако имаме възможност да прибегнем отново към заемно финансиране, което не решава проблема, но отлага срива.

Оттам нататък по отношение на тарифната политика, то зависи от волята на Общинския съвет, не е дори от ЦГМ, защото в крайна сметка Общинският съвет трябва да приеме тази тарифна политика. И въпросът е, имаме ли съгласие да приемем промени, които да донесат в системата 2, 3, 10, 15 милиона лева или нямаме съгласие и продължаваме със същата тарифна политика. За мен най-големия резерв в момента това е контрола по наземните линии. Аз твърдя, че има линии, където гратиса е сигурно между 20 и 30 %, в някои част на София може би много повече. Не съм съгласен със становището на ЦГМ, че гратисът е 7 %. Дори господин Евстатиев при заседанието на комисията отново ме алармира за инциденти в обществения транспорт линия 72, която я коментирахме. Според мен трябва да се опитаме да засилим контрола и това ще увеличи приходите първо на ЦГМ и може би по-малко на самите операторите от билетите от водачите.

..... Аз и преди съм поставял този въпрос, ако си спомняте, като вид идея, от кого зависи, не зависи ли от нас като Общински съвет и като принципал на дружествата, да се въведе системата за плащане при шофьора, както е в другите държави – влизаш и плащаш, от първа врата се влизаш, от втора се излиза, да не е на случаен принцип. Защо това не се въвежда, защото това ще означава нулев гратис, нали.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Това са типове транспортни системи, които с години са изградени и по същество са проектирани по този начин. Това ми беше и спора с господин Нестимир Ананиев в предното му качество на председател на Транспортната комисия преди няколко Парламента, в които смяташе, че не трябваше глобата за нередовен пътник да бъде повече от 50 лева и затова всъщност стана 50 лева и остана на това ниво, което сега всички недоволстваме, че е малка, защото предложението, което беше внесено от Сдружението на общините беше да е в размер до 200 лева. И тогава разви именно тази теория, защото спорихме доста в парламентарната комисия с него на тази тема, че видите ли как в София трябвало да стане да се качваме от първата врата и да слизаем от втората. Първото и най-важно нещо е, и не случайно казах, че самите системи трябва да са проектирани така, че в София автобусите с две врати сещате ли

колко са? Иначе казано, едната врата няма да я използваме ли, защото те повечето са с три. Другото, което е, че там говорим за съвсем различна наситеност и натоварените линии в София, които са не малка част, изобщо е неадекватно въобще да се мисли в посока всеки пътни, който му трябва да дойде първо че той трябва и с карта проверен или евентуално да закупи от някое превозно средство, същото е за трамваите трябва да важи, или да не важи за трамваите, тогава ще съществува странен начин на работа. Така че този модел се прилага в държави с такава култура на пътуване, което за нас би изисквало години на реформи и на налагането силово доста рестриктивно за колко, все пак не бива да забравяме че пътуващите с карти и билети са 11 %от всички пътувания с билети, не с карта, които всъщност биха генерирали основни ползватели на тази практика. Така че има други механизми, в които да се завишава контрола и да не се стига до такива реорганизации, които ще предизвикат и огромно недоволство в обществото, на първо място, защото само да не забравяме, че при такъв режим, този, който си купува билет, задръства и тези с картите зад него и всичките се нареждат и започват да чакат. Нали се сещате, ако вземем едно такова решение, как ще ни се радват всичките тези граждани по един или друг начин.

..... Ако ми позволите една бележка по гратиса. Това в разбира се не може да с използва напълно, имам предвид възможностите на новата система за валидация, която интегрираме в момента в градския транспорт, поради простия факт, защото има все още хартиени билети, защото има граждани, които закупуват и перфорират, но функционалността на тази система би следвало и ще ни дава според мен при наличие на почти сто процента валидация единствено и само от електронни превозни документи, били те абонаментни карти еднократни пътувания и т.н., това, което е крайната цел, тогава динамично ще можем да засичаме във всеки един момент ако се появят разлики между броя пътници, засечен от видеонаблюдението и валидации към този момент, като разбира се, там ще има времеви разминавания и т.н., но бихме могли съвместно и с оператора на тази система да разработим критерии, по които динамично да разбираме в кои участъци, къде, кога се пропукват нещата и тръгва да тече някакъв гратис, дали е поради системно гетовизиране на някакъв квартал или



нещо се е случило, той ще ни дава и по-добра възможност ЦГМ да си насочва екипите за контрол и да си постига по-голяма ефективност от един контролор на постигнати глоби. Иначе тук съм съгласен с това, което каза арх. Игнатов, но истината е, че тази система ни даде и тази възможност при условие че имаме един такъв критерий, изпратен контрол с регулярно контролиране, отделно и гражданския контрол не трябва да се забравя, в крайна сметка аз ако влизам и ми е невалидна картата, на валидатора това се вижда. Като влезе контролора, блокира всички валидатори и започва да ни проверява с неговия дивайс. Но нещото ,което трябва да променим, поне входната регистрация на влизане на пътника в превозното средство, да бъде валидация да се случи, тъй като от това ще зависи по-гъвкава тарифна политика, която искаме всички общо да приложим в момента на пътниците. И много е важно да кажем обаче че всички тези спекулации ние тепърва ще спорим и т.н. как нищо не е направено, как така и така трябва. В последните точно две пандемични години се случи това нещо, изгради се системата билетната, която дава много сериозни възможности за управление на транспортната задача като цяло. Това е реформа и то сериозна. Намирахме се в подем с пътниците само преди Ковид, това неведнъж е казвано от колегите тук. Ние се намираме на подходяща инфлексна точка, където можем да кажем има шанс да привлечем още пътници в транспорта. Сега е в момента не само с тарифна политика, не само с други мерки да привлечем, не само да върнем това, за което Братоев говори. Защото спада в София беше 60 – 70 %, но аз ще ви дам данните за Виена първите месеци, беше 82 % спада на пътниците във Виена от Ковид, защото там и мерките бяха по-строги. Между другото от гледна точка на Ковид мерките. Тоест операторите навсякъде получиха такъв тежък удар, че в момента грехота е, че София на мига, в който можеше да привлича пътници, когато става вече по-атрактивен транспорта, и можеше да се направят сериозни стъпки, ни удари енергийната криза, удари ни и отлива на пътници едновременно. Това са обективни обстоятелства. Моето опасение ще бъде докрай, колеги, че независимо какви резерви намерим в ЦГМ за разплащане на задачи на оператора, независимо, вие казвате, господин Контрера, ще влезем в заем ако е необходимо, вероятно такива неща са възможни, само че това няма да

е заем нито за капиталови инвестиции, нито ще е заем за нещо смислено в бъдещето, а да покривем една обективна загуба, която в цял свят, защото казвам ви целия уикент се ровя за примери, ще ги извадя ако е подходящо и когато дойде момент да дебатираме с колегите, които твърдят, че това не е така, няма транспорт, който да не получава помощ на централно ниво. Ако някой задлъжнява в глобалната енергийна и финансова криза, в която се вкарваме в цял свят, това са правителствата. Не може да се очаква да задлъжняват общини и вероятно не само София изпитва този проблем. Аз даже се учудвам, има ли позиция по-активна на Националното сдружение на общините, свързана с транспорта, защото аз на една дискусия в Парламента видях тяхното отношение към липсата на компенсация и липсата на разбиране от финансовото министерство в случая и се надявам, че въпреки това за София наистина е критична. Тук трябва да се знае кой носи отговорността. Както беше хубаво да се разбере днес кой носи отговорността и за това, че няколко милиона ще сме назад там тази година, заради това че не взехме правилно решение преди година да компенсираме тарифата на частния оператор, както беше изразено. Всичките тези неща са ясни и си носят съответните хора своята отговорност. Няма реформа, ето Братоев каза, 6 милиона сме спестили с такива стъпки, можем да спестим още 3, може да спестим още 2, можем да лишим от заплати всички в тези дружества, това няма да компенсира дупката.

Господин Зарков, ние неведнъж сме правили разчетите, само енергийните разходи в момента са равни на компенсацията, която трябва държавата да ни изплати. Така че за какви реформи говорим в момента, говорим да има разбиране и ние трябва да натиснем, в този смисъл и аз изразявам подкрепа и към действията на хората, които протестират, това е обективно. Мерси.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Господин Евстатиев, заповядайте.

**МАРИО ЕВСТАТИЕВ:** Колеги, господин Контрера анонсира в началото, дадох един сигнал, сега искам да го представя и пред вас, ако сте заинтересовани разбира се.

Пътувам системно по автобусна линия № 79 в участъка от спирката „Княгиня Косара“ в посока центъра и обратно. Всеки ден ставам свидетел на батални сцени, ставам свидетел на изключителна наглост, на изключителна безпардонност и системен гратис от страна на една компактна и не чак толкова компактна група хора, които всички знаем кои са, жителите на един квартал две спирки по-надолу, кв. се казва Христо Ботев. Лошото обаче е, че не само гратиса е проблем по тази линия, проблем е и спазването на обществения ред, включително и опити за посегателства над пътници от българския етнос казвам го съвсем отговорно и го казвам със загриженост, преди да станем свидетели на нещо, което преди години се е случвало по тази линия и което беше демотивирало много от нормалните хора, от работещите хора, живеещи в кварталите Васил Левски, Сухата река и Подуене да пътуват с нея. Днес сутринта станах свидетел на батална сцена от страна на семейства, две ромски семейства, които буквално избутаха мъж за това, че искал да премине от едната част на автобуса към другата, която бе блокирана от две детски колички. Не че нямаше място в полето за детски колички, просто искаха хората да покажат, че този автобус е техен. В същото време за времето от което аз се качих до времето в което аз слязох, не забелязах нито една валидация освен моята. Не забелязах закупуване или таксуване на нито един билет и няма кой да ме убеди ,че тези хора пътуват с абонаментни карти. Защо ще ви кажа, че не може да ме убедят. Когато има контрол от страна на ЦГМ в автобуса остават двама-трима човека. Водачът плюс максимум двама-трима човека при пълен автобус.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Това наистина е важно, разбрахме всъщност какъв е по същество проблема, но е добре ако може да се опише проблем в едно писмо и директно като експерт към комисията да се прати директно към ЦГМ за конкретно отношение да се вземе по него. Иначе ние сме наясно за какво става въпрос, отдавна се занимаваме с тези въпроси.

Господин Бориславов ще ме подкрепи, ние заедно мисля, че, даже той беше форлайфер на подобно предложение, когато го дискутирахме навремето, повишаването н единичния билет, за да тласне хората към абонаментните карти, едно от предложението е записано в решението на СОС беше постоянен контрол

по критични линии. Не знам дали го изпълнихме. Ние тогава точно дискутирахме, че част от проблема е със системни линии в които има системно нарушение и че там е вероятно необходим постоянен.

**ЗАФИР ЗАРКОВ:** Припомням колеги, че когато се направи това увеличение, че всъщност имаше един проект, по който се взеха контрольори, които започнаха една постоянна контрола, имаше сериозни разминавания в продажбата на превозните документи.

**МАРИО ЕВСТАТИЕВ:** Най-разумното предложение за постоянен контрол е по-скоро в цикличен контрол в даден участък, където се знае, че има гратис. Група от двама контрольори да се качват в превозното средство в конкретна спирка ,да слизат, да изчакват следващото превозно средство и по този начин да блокират възможността за пряк достъп чрез гратис до съответния квартал. Мисля, че това би решило проблема за няколко дни.

**ИВАН НИКОЛОВ:** Благодаря за думата. Понеже беше споменат арх. Игнатов относно това какви мерки са предприети, в случая ще коментирам това, което нашата дирекция е предприела като мерки преди да можем да получим пълния обем на данните от Тикет системата, започнахме и наблюдение на терен в това число, извършихме ускорения по над 70 % от линиите на обществения транспорт, като в трамвайния транспорт мисля, че доближаваме 80 %, като мисля че надвишаваме и 25 % като мащаб на времепътуване, ускорение.

Втората интересна тема е, че доста стресиращо звучи намаляване на пробега, но само един пример искам да ви дам, на линия 63 направихме благодарение на ваше гласуване единодушно удължаване на маршрута, като впоследствие пробега беше намален с над 120 км и година по-късно можем да кажем, че четворно повече пътници използват линията. Има редица такива конкретни примери, удължена , разредена, направени са кръгли часове на тръгване, които са удобни за хората, съобразени са с работното време на училищата, с работното време на хижите, така че когато има детайл, когато има удобни часове, стабилно разписание, което не се променя в определен диапазон съобразно хората, това в никакъв случай не води до лоша услуга и малко стряскащо звучи 100 км да паднат, но щом се ползва от четири пъти повече

пътници, означава, че това е добра мярка. Същото нещо е ускорението на линия 59, удължаване и ускоряване, защото ние допълнително ускорихме и свалихме кола на хората, които щяха да ни отрежат главите, но те дори не разбраха за това, защото го направихме интелигентно това. Така че когато има детайл, когато има по-скоростно движение и когато е ориентирано към хората и да е стабилно с кръгли часове на тръгване, а не непременно да казваме ефективно, операторът ще плати 35 или 60 минути повече като часова ставка за общия персонал, но ако сега отворите разписанието на 73 и видите, че от 6 до 20 часа от Овча купел имате на всеки 15 минути автобус, от малкото дете, които отива на училище, до възрастния човек, който отива на пазар, той знае точно в колко часа му тръгва автобуса, което създава удобство на хората и това трябва да ни е основния фокус. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, закривам заседанието поради изчерпване на дневния ред.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 17.00 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**

23.05.2022 г.

