



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 84

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 20 юни 2022 г.

Днес, 20 юни 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 12 членове на комисията присъстват 9 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, 9 общински съветници присъстват.

Имате проект за дневен ред.

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

Моля, който подкрепя дневния ред да гласува? – 9 „За“.

Приема се единодушно.

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо гласували: в т.ч.:	9
За	9
Против	няма
Въздържали се	няма

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

Преминаваме към т. 1, на която съм съвносител.

Господин Прошков, ще поемете ли воденето?

ПРОШКО ПРОШКОВ: Разбира се.

По т. 1 от дневния ред: Доклад № СОА22-ВК66-6435/16.06.2022 г. относно приемане на Икономическа рамка на обществения градски транспорт в Столична община за 2022 година.

Вносител: Карлос Контрера и Зафир Зарков – общински съветници

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Колеги, както каза и господин Контрера, доклада е с вносителите Господин Контрера и господин Зарков.

Вносителите ще правите ли изказване или понеже е второ гледане, няма.

Колеги, дискутирана беше темата многократно, известни са позициите на колегите. Днес предстои да гласуваме икономическата рамка, за да бъде в заседанието на Общинския съвет.

Ако няма желаещи за изказване, ще подложат точката на гласуване.

Моля който подкрепя доклада и предложени проект за решение да гласува.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Чисто технически обръщам внимание, че в доклада толкова лошо е сканирана таблицата, че всъщност на практика е нечетимо, което мисля че поне сто пъти уточнихме, че тези неща които трябва да се вниква в детайлите и всяка цифричка и число зад десетичната запетая е важна, поне това да се прави по начин, по който да е разбирам.

Няколко неща, на които искам да обърна внимание.

Първо, за пореден път стойността на километър пробег на фирма „МТК Грууп“ е записана като 3 лева на километър, което създава едно грешно впечатление за реалните разходи, които се плащат на тази фирма за превоз на пътници, тъй като всички много добре знаем, че цената не е 3 лева на километър пробег, цената е доста повече. Съответно тази икономическа рамка в този й

вариант не дава реална картина за разходите за градския транспорт и как всъщност функционира системата.

Второто нещо, което искам да отбележа е, че отново се забелязва една тенденция, в която на общинските предприятия им се намалява пробегът, говоря конкретно за „Столичен автотранспорт“, който в предкризисната година е имал пробег от 35 300 хиляди, в момента е на 33 милиона, тоест спад около 2 милиона километра, за сметка на това отново за пореден път на частната фирма „МТК Гроуп“ пробегът ѝ е вдигнат за същия този период сравнявайки предкризисната година и последната. Честно каза продължавам аз да се разбирам защо Столична община продължава да налива средства в частен превозвач, който по думите на самата Столична община, на Центъра за градска мобилност, че и на много от общинските съветници е, е партньор, който е недоброжелателен, предвид огромния брой дела, които се водят между Столична община и фирмата, а същевременно общинските предприятия, тяхната транспортна задача се намалява. Това не смятам, че е пример за добра политика за разходване на общинските средства и осигуряване на контрол над транспортната задача.

Също така мисля, че на предишното или по-предишното заседание стана ясно, че фирма „Еридан транс“ смята да прекрати обслужването на линия 260. Тук продължава тя да бъде записана в икономическата рамка и то със стойност, която мисля, че е много близка до миналогодишната. При положение че знаем, че „Еридан транс“ ще прекратят обслужването на линия 260 защо те са включени.

И разбира се, генералните два въпроса или хайде единият по-голям, какъв е смисълът да гледаме икономическа рамка за транспорта на 2022 г. на 20 юни, при положение че тя годината е преполовена. Очевидно този документ е един напълно излишен документ, който на никому нищо не показва и не казва, след като може да си функционира транспорта и без той да е приет. Така че какъв въобще е смисълът да има такъв документ и ние да го разглеждаме и да си коментираме някакви неща, ако няма никакъв ефект от тези коментари. Благодаря.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Прошков.

Отзад напред, смисълът на приемането, господин Бонев, на рамката е, да имаме утвърден пробег и цени. Заиграването с датата юни месец, сам си отговорете на въпроса кога беше приет държавният бюджет, от който ние сме зависими за извършването на разчетите, февруари. Общинският бюджет, откъдето идва по-голямата част от дотирането на транспортната задача беше приет през март, след което два месеца и нещо бяхме лъгани от правителството, че в актуализацията на бюджета на държавата, ще бъдат предвидени пари по Регламент 1370. И това не се случи. В същото време имаме абсолютна неяснота какви ще са тенденциите на пазара на природен газ, това, което се предвиждаше за електроенергия се промени и междувременно, връщам ви към предното ни заседание, и цената на дизеловото гориво се промени и направените в рамката разчети вече се разминават с пазарната конюнктура. Но така или иначе рамката трябва да бъде приет, за да могат да бъдат заложили в експлоатационните планове тези намаления да бъдат заложили пробег на летните разписания. Виждате в проекта на решени, че се спират три линии и със сигурност рамката вероятно ще бъде да се актуализира.

Оттам нататък намалението за нашите транспортни оператори Електротранспорта и Столичен автотранспорт е в порядъка на 3 до 5 %, с което ние се опитваме да предоставяме все пак адекватна транспортна услуга, защото не можем да редуцираме до безкрайност, както препоръчва правителството, разписанията и курсовете. Така че със сигурност рамката представлява и в момента картина на един период. Тя няма да даде отговорите до края на годината и както виждате, за пръв път ние разглеждаме доклад за икономическа рамка на транспорта, в който има заложен дефицит, който не е вече 143 милиона и малка, а 148.

По отношение на компенсациите, очевидно няма да получим такива, което поставя под риск цялата система, но въпреки това, както е посочено в доклада, ние прогнозираме при завръщане на пътници и привличане на нови, 7 % увеличение на приходите на ЦГМ, живот и здраве ако постигнем в зала за

тарифната политика, можем да очакваме и малко по-висок ръст. Така че се налага, както и в двете Ковид години 2020 и 2021 г. да се напасваме в движение към събитията. Благодаря.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: За дуплика, господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря. Всъщност Вие потвърдихте това, което аз казах, че всъщност няма абсолютно никакъв смисъл от този документ в този му вид и в този му формат, при положение, че неяснотите с цените на горивата бяха налични и в началото на годината, и в края на миналата и в момента са налични, тоест очевидно никой не може да направи прогноза точно колко средства ще са необходими на дружествата на градски транспорт, за да покриват тези си разходи.

По отношение на компенсации от правителството намирам за доста несериозно да се разчита на едни голи обещания, които дори не са давани официално от никого от правителството, така че отново това не може да бъде аргумент защо чак сега ние разглеждаме тази икономическа рамка и въобще какъв е смисълът от нея.

Колкото до това как са се изменили, кои приходи колко ще бъдат, малко ми е трудно да коментирам всичко това, защото е толкова лошо сканиран документа, че аз дори не мога да направя сравнение с предварителния доклад, даден в началото на май месец от ЦГМ и всъщност къде са разликите, защото и с лупа да гледам, пак е проблем. Така че отново моля най-малкото, което може да правите, е в машинно четим формат да ги давате тези документи, за да може данните да са четими и видими и разбираеми. Благодаря.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Господин Зарков, за изказване заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Прошков. То ще е сравнително кратко, защото все пак някои неща трябва да се назовават в прав текст и в този ред на мисли ми се ще да кажа в такъв момент с такъв документ, който разглеждаме е, че за съжаление днес е един много тъжен ден за обществения транспорт на гр. София . И без да се разплачете, господин Бонев, проблемът е, че

проблемът е и всички на тази маса предполагам че вече си дават сметка какви последствия ще има за мобилността в града следващия месец дори е моята прогноза на базата на липсата на каквато и да е адекватност и ангажимент от страна на правителство, няма да спра да повтарям, така както по цяла Европа, резултата ще е един, той ще е крайно негативен и ще разруши транспортната система на гр. София, ако още някой не го е разбрал, пак казвам, съвсем скоро ще го усетят всички софиянци. За съжаление недостига на финанси вследствие на Ковид пандемията и ръста на цените, който за съжаление продължава, е в такъв мащаб, че е изключено бюджета на София да може да го компенсира, изключено е каквато и да е реформа, която се претендира от страна на правителството да даде такъв финансов резултат, който да компенсира и малка част от това недофинансиране. И на последно място, препоръката от министър-председателя и министъра на финансите да вземем да си вдигнем цените на превозните документи отново затвърждава убеждението ми, че тези хора не искат да разберат как функционира обществения транспорт на София и по принцип на големите градове в България. Благодаря.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: За реплика господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Показателно е, че хората ,които управляват градския транспорт от 15 години сега изведнъж казват – много тъжен ден, закриваме градския транспорт, много лошо, няма пари, не знаем как ще функционира. През цялото време и то не последните месеци, когато очевидно има проблем с цените на горивата и на електроенергията говорим за нуждата от реформи на градския транспорт. И за да не говорим просто реформи, реформи и всички да въздишат тежко и да казват поредните общи приказки, говорили сме за изключително конкретни неща, които може и трябва да бъдат направени. Нито една от структурните реформи, които следва да бъдат извършени, дори не е започната, камо ли да бъде довършена. И това води до по-високи разходи.

Аз продължавам да питам защо Виена например с транспорт, с пет пъти го-голям обем от софийския, може да се справи с едно транспортно дружество, защо и там няма четири, пет или шест? Защо? Може би има начин да не са

толкова много. Защо всъщност повечето градове в Европа успяват да се справят с едно транспортно дружество.

Също така когато говорите как другите държави и правителства подпомагали градския си транспорт, и Вие, господин Зарков и други представители на партия ГЕРБ много обичате да давате примера с Лондон и да казвате – ето, те в Лондон изсипаха няколко си милиарда на градския транспорт и по този начин го спасиха от колапс. Само че, и това е едно от хубавите неща на прозрачното правителство на Великобритания и на общината в Лондон е, че всички документи, всички изисквания, които правителството е поставило пред градския транспорт на Лондон за отпускането на грантовете, които да извадят от финансовата криза градския транспорт на Лондон са публични. И в тях има много конкретни искания, които Лондон се е съгласил да направи, за да бъдат отпуснати тези средства. Например ясни ангажименти за увеличаване на приходите, на пътниците, за дестимулиране на автомобилното придвижване, за насърчаване на велосипедните и пешеходни алтернативи. И това включва актуализация на цените на билетите с темповете на инфлацията; разширяване на зоната за ниски емисии, така че да покрият целия град и да покрият по-голям брой от замърсяващите автомобили. Също така ускоряване и модернизация на транспорта, пускане на нови линии, изграждане на стотици километри велоалеи за сметка на автомобилни ленти, пешеходни зони и още други неща. Кое от тези неща вие тук направихте преди да казвате, ето свършихме, направихме всичко възможно, всичко е оптимизирано, всичко е реформирано, не можем повече да предоставяме алтернатива на хората, които в момента се придвижват с автомобил, който е имал възможност, качил се е на градския транспорт, който е имал възможност се вози с велосипед или ходи пеша, всичко сме го направили, ето това е максимума, останалото трябва да ни бъде дадено от държавата. Не сте направили нищо от това, не може да си изпълните стратегическите документи, не може да си изпълните всички онези планове, които ги залагате от толкова много години. Не може така. И е логично никой да не ви даде пари, ако няма някакъв ангажимент за нещо сериозно насреща.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: За реплика господин Ставрев.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Две неща, които ме посъветва да кажа нашия експерт Чаушев, те са се включили.

Едното е, че Столична община не е събрала 450 милиона лева приходи, ето едно място, където могат да се намерят парите.

Другото, имаме и капиталова програма, която много добре знаете, че няма да се изпълни. Хайде да не се лъжем, всички сте наясно, че ще се вземат пари от капиталовата програма, за да се вкарат в градския транспорт. Ако трябва да сме честни, колко – вие правите сметките, че няма достатъчно пари, толкова. Капиталовата програма не върви, не беше приет закона за 15-те % индексация, съответно Джоргов няма да сключва договори, няма да индексира договори, и няма да се строи, така че отнякъде ще ги намерим тези пари, явно от капиталовата програма.

Моето лично мнение и ви го казвам съвсем честно, не да се заяждаме, че според мен трябва да помислим как да увеличим приходите на транспортните дружества.

Две неща съвсем прагматично ви казвам, а вие ако искате се вслушайте в тях. Сигурно за десети път ще го кажа, но алтернативните канали, доколкото знам Да продаваме през ЦГМ, за да увеличим броя на превозните документи, които продаваме било то през приложението на мобилните оператори или банките и т.н.

Другото нещо е да видим втория доклад, понеже на първите шест месеца тикет системата ни показва къде се движат хората, те минаха повече от шест месеца, доколкото си спомням се случи ноември месец, можем да погледнем пак данните, ако искате да ни ги предоставим, всъщност ние можем да ги поискаме и да ни ги дадете, ние да ги поискаме, да не го ангажираме Дилчев, ние да поискаме и съответно да преценим има ли нещо което можем да оптимизираме. В крайна сметка това, което ви каза Асен Василев е направете реформи. Това в едно просто изречение означава, намалете разходите, увеличете приходите и съответно аз продължавам да вярвам, че правителството няма да извади ей-така пари, ако нещо не се случи. Хайде да не влизаме в разговор дали ще има или няма правителство, защото говорим за недостиг от 150 милиона лева. Ако искате да

постигнем нещо смислено, не само да си говорим тук сега колко е дупката, някои от тези въпроси трябва да ги решим, според мен.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Има ли други реплики, за да дам възможност за отговор?

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Колеги, да съм си мечтал господин Бонев така високо да вдигне топката, то нямаше да се случи. Самия Ви е ясно и категорично казахте, че правителството, прозрачното правителство във Великобритания ясно и категорично е посочило конкретно какво иска да види като реформа в обществения транспорт на Лондон, за да отпусне пари. Огромната разлика между прозрачното правителство на Великобритания и обратното на него в България, е че освен клишето направете реформа и вдигнете цените на превозните документи, а гледайте и съкратете и още някоя линия, по възможност да не минава върху метрото, друго отстрана на това обратно на правителството на Великобритания не сме чули до този момент. Това ясно трябва да ви даде отговор каква огромна разлика всъщност току-що констатирахте с настоящото национално управление на държавата в лицето на управлението, което имаме и правителството, което имаме. Защото ако трябва да продължим и да сме докрай честни, всичко ще бе поискано то правителството, цялата информация, която можеше да се изиска и да бе предоставено, бе предоставена на нарочни работни срещи с експерти от страна на ресорното министерство, те бяха приети като данни, бяха констатирани съответните констатации и без съмнение е ясно, че зад клишетата или празнотумието направете реформи, няма как каквато и реформа да се направи, която да доведе, отново ще повтора, до компенсирането на недофинансирането вследствие на световни кризи. И отново за разлика в немоцта си управленска, така да се каже на правителството, единствените, отново ще ги повтора, защото е много сладко и хубаво да се чуе, единственото, което чухме от страна на правителството са две неща – съкратете линии, увеличете цените на превозните документи. На практика друга индикация от страна на правителството няма. Даже ще зачета уважаемата Лена Бориславова,

която казва следното: оценка за социално поносимо, че би следвало да се извърши оценка за социално поносимо увеличаване на стойността на превозните документи. Точка. Това е реформата на правителството, вдигайте цените и се оправяйте. Благодаря.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря, господин Зарков.

Има заявка от господин Дилчев – директор на ЦГМ, след което ще дам думата на господин Зографски – експерта също пожелал изказване.

Заповядайте, господин Дилчев.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Съвсем накратко искам да маркирам това, което господин Зарков каза. Доста детайлна информация беше разменена с Министерство на транспорта от страна на Столична община и в лицето на господин заместник-кмет като наша страна, от страна на операторите, подробни числа, прогнози, разходи, всичко това в едни таблици беше предоставено, разгледано, поставени бяха въпроси, на нарочна среща бяха поставени и съответните отговори кой къде отива и защо отива и аз бях останал с впечатление, че се стигна до една разумна картина за реалния недостиг и възможности от страна на държавата да помогне на транспорта в столицата. За съжаление след това се оказа, че цялата тази работа е отишла в кош.

Аз мога да потвърдя в рамките на тази среща, че цялата оптимизация и реформи, защото реформи се случват, колкото и да са невидими за някои хора, бяха подробно отразени в тези доклади. Но ми се струва цинично да искаш реформи и в същото време да предлагаш като актуализация държавен бюджет с огромен дефицит, без в самия бюджет да се съдържа нито една реформа. Да предлагаш актуализация, когато не съдържа никаква реформа и никаква оптимизация и в същото време фалшиво да се иска от София реформа, която вече се извършва, за мен меко казано е политическо наказание. Така че това, което ще се случи в градския транспорт в София съвсем отговорно може да тежи на съвестта на сегашното управление на държавата. Благодаря.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря, господин Дилчев.

Господин Зографски искахте думата преди известно време?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Съжалявам, че вместо конкретни решения как да подобрим градския транспорт, нуждата от подобряване на градския транспорт не е свързана само с финансовото изражение на нещата и не е от вчера и не е от годините на пандемията. Тя е много преди това. Вие много добре го знаете, имате и план за устойчива градска мобилност, приет от това управляващо мнозинство, има редица други стратегически документи, които касаят транспорта и които казват, които вие сте си гласували и сте се ангажирали да ги реализират в рамките на управленските си мандати, които са доста на брой досега и не бих могъл да споделя ентузиазма на господин Дилчев, че ще тежи на управляващите от 6 месеца, а не на управляващите от 16 години този град. Но, когато казвате, че лошото правителството или някой друг който и да е ентитет не ви е казвал какво да направите. Нима друг трябва да ви казва какво да направите, друго ниво на държавно управление да ви казва какво трябва да направите на национално ниво. Напротив в Лондон са дадени посоки – увеличете дела на пътувания с велосипед, увеличете зоната за ниски емисии, намалете разходите, увеличете приходите, индексирате с инфлацията. Това са посоки на действие, а след това вече на локалното ниво на управление решава какво да направи. Но, когато казвате – много неща са направени, под много неща орязване на градския транспорт, това е дългогодишен тренд за съжаление в управлението на ГЕРБ. Няма един оперативен план за действие трета пандемична година започва, независимо кой е на власт, няма оперативен план за действие, да знае и обществото, разработен от администрацията, одобрен от общинските съветници, обществото запознато с него какво следва – това го правим след него, друга мярка след него, трета мярка и т., нищо няма, което говори за тотална управленска немощ. Когато казвате всичко е направено. Господин Зарков в лични разговори говори колко много трябва да се въведе червена зона, също така и Вие, господин Дилчев, включително и говорите, че имате готов още от Вашето време на Студентски град готов, но не вкаран доклад за зелена зона в Студентски град. Това са едни изпуснати приходи в системата на градския транспорт като цяло, защото твърдите, че зоните финансирате градския транспорт. Оставихте като управляващо мнозинство всеки отделен кмет да се занимава да се бори на

обществени обсъждания с отделни групи граждани. Направихте го в Слатина, в Изгрев, в Триадица. Няма общоградска политика, диктувана от Общинския съвет, а има откъслечни опити без никаква синхронизация и затова нямаме приходи. Отхвърлихте нашата реформа за паркирането преди две години, сега се влачим с тарифната политика, която най-накрая се надявам да бъде приета. Така че изобщо не говорите за толкова много извършени реформи. Пропуснатите ползи са много и те отново казвам, трябваше да бъдат направени, независимо дали има две пандемии, осем правителства, кой е на власт и т.н., защото така София щеше да е по-финансово независима и финансова независима пред себе си, защото нямаше да има нужда от толкова много субсидии да дава за градския транспорт, а можеше да отидат тези приходи за капиталовата програма. Аз не съм съгласен, че капиталовата програма трябва да бъде орязвана за градския транспорт. Капиталовата програма е единственото нещо, което движи този град напред, проблемът е че със или без пандемия, реализацията на капиталовата програма всяка година традиционно е катастрофално. Тази година ще бъде най-катастрофално, но миналата година нямаше инфлация и пак беше катастрофално.

Искам да призова общинските съветници малко по-малко да политиканства, ако е възможно, и най-накрая да се вземе да се изработи един читав план, оперативен план за действие какво правим до края на годината, какво правим следващата година, независимо дали идват избори или не. И всички да се обединим и да убедим софиянци, че да, част от мерките ще бъдат болезнени, но те са неизбежни. Вместо всяка комисия да се молим за заповед на кмета, дали е подписана, дали не е подписана, месеци наред и т.н. Благодаря ви.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря. Ще се опитам отново да съм изключително кратък и то ще се изрази само в изброяването на някои от нещата, които бяха казани и които към настоящия момент са вече факт, включително имаме увеличаване на зоната в миналата година сериозно на синята, по-скъпа зона, която е мярка в тази посока и стимулира използването на градския транспорт.

На следващо място, това, което е изисквано дори от лондонското правителство, но нашето дори и не се и сеца за такива неща, имаме внесен доклад за създаване на ниско емисионни зони. Имаме внесена нова тарифна политика. Но не това е важното според мен, а по-важното в случая, няма как да бъде отразено, като повече от мерките в края на годината ще влязат. По-важно е друго, че тук ще продължи именно господин Зографски с твърдението, че трябва да се мисли за социално поносима цена увеличаване на превозните документи. Много ми е интересно това така наречено правителство какво вижда под социално поносима цена и с колко да се вдигнат. Какво иска да каже с тази социално поносима цена, при положение че към момента имаме към 15 % инфлация, а доходите в страната по статистиката са в порядък на 13 %, колко е социално поносимата цена, колко да вдигнем превозните документи?

И не на последно място това означава само едно, правителството просто казва бръкнете дълбоко в джоба на софиянци, нищо повече не предлага.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Колеги, предлагам ви да не превръщаме това в дебат и с експертите включително, ще бъде политически дебат в зала отново направен, така че и обществото ще се запознае с нашите позиции подробно.

Господин Петров, заповядайте.

ПЕТРОВ: (няма чуваемост)

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря.

Колеги, няма други заявки. Преминаваме към гласуване по точка 1.

Моля който подкрепя доклада и проекта за решение да гласува? – 7 гласа „За“.

Има ли против? – 3.

„Въздържали се“ няма.

Със 7 гласа „За“ и 3 гласа „Против“ докладът и проектът за решение са приети.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Общо гласували: в т.ч.:	10
За	7
Против	3
Въздържали се	няма

Комисията подкрепя доклада с приложения проект на решение.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря.

Преминаваме към точка 2.

По допълнителна т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ВК66-6485/17.06.2022 г. относно отмяна на Решение № 554 по Протокол № 45/29.07.2009 г. на Столичен общински съвет и безвъзмездно предоставяне на управлението на „Център за

градска мобилност“ ЕАД на недвижим имот – общинска собственост, представляващ I-во ниво от подземен паркинг на метростанция „Стадион Васил Левски“

Вносители: Карлос Контрера и Зафир Зарков – общински съветници

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Вносителите, ще вземете ли отношение?

Заповядайте, господин Контрера.

ХРИСТИАН ПЕТРОВ: Преди това да заявя, че няма да участвам в гласуването.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, касае се за казуса с ползването на едно ниво от буферния паркинг на стадион Васил Левски, което е било учредено н Българско национално радио в далечната 2009 г. и за което е издадена заповед от тогавашния временно изпълняващ длъжността кмет господин Минко Герджиков.

Общинският съвет е сезиран от Центъра за градска мобилност, че съществува колизия между това решение от 2009 г. и решението на общинския съвет от 2016 г., като се установява, че през 2009 г. като условие за ползването отстрана на БНР на този паркинг радиото е следвало да поема разходите по довършителните мероприятия за въвеждане в експлоатация на тези 57 броя паркоместа, мисля че на ниво 1. Такива към 2016 г. не са установени, Общинският свет с второ решение възлага на ЦГМ да довърши този буферен паркинг, тъй като съгласно тълкуванията и на ДНСК обектът може да бъде въведен само в цялост, а не етаж по етаж. Тази ситуация води до заключението, че решението от 2009 г. на Общинския съвет съответно заповедта не са били изпълнени от страна правоимащия Българско национално радио и затова с колегата Зарков предлагаме с оглед окончателното уреждане на отношенията решението от 2009 г. да отменено, задължаваме кмета на Столична община да отмени издадената въз основа на него заповед, с което да приключим правоотношенията между Българско национално радио, Столична община и Центъра за градска мобилност по този казус. Благодаря.

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря ви господин Контрера.

Колеги ,има ли въпроси към вносителите, изказвания от съветниците?

Няма.

Господин Петров, заповядайте като гражданин.

ПЕТРОВ: (няма звук)

ПРЕДС. ПРОШКО ПРОШКОВ: Благодаря ви.

Колеги, преминаваме към гласуване.

Който подкрепя доклада и проекта за решение по допълнителна точка 1, моля да гласува? – 9 гласа „За“.

С което доклада и проекта на решение са приети..

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

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Приема дневния ред за заседанието на комисията.

Общо гласували: в т.ч.:	9
За	9
Против	няма
Въздържали се	няма

Комисията подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Господин председател, връщам ви воденето за точка „Разни“.

По т. 2 от дневния ред: Разни

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Господин Контрера, моя въпрос е дали случайно госпожа Фандъкова подписа заповедта за работната група?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Николов, имаме ли заповед?

ИВАН НИКОЛОВ: Не.

БОРИС БОНЕВ: Трети месец няма подпис от кмета.

ИВАН НИКОЛОВ: (не се чува ясно)

БОРИС БОНЕВ: Тоест правим работна група, която чакаме три месеца, но тя вече изтече.

Като говорихме за бързите мерки и реформите, работна група, която целта беше всички ние тук да даваме предложения и идеи за подобрения в градски транспорт, която три месеца не може един подпис от кмета да получи, а когато най-сетне го получава, срокът ѝ за действие на практика вече е изтекъл. Отлична работа.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Братоев, заповядайте, след Вас господин Дилчев.

СТОЯН БРАТОЕВ: Всички паркинги ,които са строени заедно с метрото, са строени с мои докладни, така че аз съм виновен за всичките, виновен съм и за цялото метро в голяма степен, че го има в този вид. Хубаво или лошо, аз смятам, че е хубаво, ходил съм много по света. Така че това, тогава когато беше незавършен паркинга и непрекъснато се говореше общината защо не се завършва и т.н., затова се породи идеята да се търси някой, който да го завърши. З какъв период, това е решено на Общински съвет, аз и не съм вносител. Има писмо до общината.

Второто, което, целта беше да се завърши този паркинг и нищо повече. Както има на гарата незавършен паркинг и трябва да му се намери някой да го завърши, и на Сливница също има и някой трябва да го завърши, защото метрото е направило 9 буферни паркинги и като правим защита на нови участъци, всички консултанти от ЕК първо гледат има ли накрая буферни паркинги. Така че, нищо лошо няма, че има един паркинг допълнително, още повече най-лесното беше да заринем и да няма паркинг там.

Да не говорим, че общината е продала 3 паркинга покрай метрото, цената, на която са построени, защото са строени с метрото, е два пъти по-малка от цената, на която се продадоха чрез търг, впоследствие ,защото когато се строи в една конструкция с метрото излиза по-евтино, вместо да се засипе.

Второто, по отношение на околната среда, най-хубавото място в София като озеленяване е там, господин Иванов. Отидете и вижте каква красота е там около това, сме я направили, просто да ти е приятно да минаваш в тази зона. Аз не виждам така хубаво благоустроено място в София.

Това е. Ако искате по първата точка, която господин Бонев в началото повдигна за реформи и т.н., аз имам много статистика ,много информация за това как по света има варианти отделно, където са метрополитените и наземния транспорт, има и варианти, където са заедно. Но има критерии, по които се смята дали е ефективен един метрополитен, това е работници, брой персонал на километър. При нас е 41 на километър, Прага, която говорим, която е в структурите на един холдинг и директорът на Прага има 25 души персонал и всички останали структури, е 69 души на километър. Будапеща е 71, да не говори

Букурещ. Така че ефективността е постигната максимално, защото имаме неусвоен щат и се мъчим с този щат да действаме.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, професор Братоев.

Господин Дилчев.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Една кратка забележка и уточнение. Предполагам знаете поради необходимостта на обстоятелствата и естеството на нашата работа ЦГМ слага скоби в София, виждате, режат ни и с флексове, максимално се стараем да сме диалогични, и в случая съм длъжен да уточня, че пространството пред Ялта, където иска да ме води господин Петров, е частна собственост, той може да го прегледа, има кадастър, предполагам че е до там грамотен, доколкото го познавам, така че сме длъжни да направим тези уточнения, господин Петров.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Заповядайте.

.....(няма звук)

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Аз искам нещо конструктивно да предложа. Защо предлагам общинските съветници да поискат от всяка структура, която има отношение към градския транспорт, включително направление транспорт, четири общински предприятия на следващо заседание дали в работен порядък и т.н. да ни изпратят техните планове за действия, за да видим как може да се синхронизират тези неща и да бъде по-успешна тяхната реализация. Защото миналия път на това заседание чух как направление „Транспорт“ чакало съгласуване от районния кмет Станиславова в Красно село дали да има едно или друга организация на движение на обект публична инфраструктура бул. „Гоце Делчев“.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Точка „Разни“ е за поставяне на въпроси, включително и оперативни по дневния ред.

Ако имате желание да го превръщате в някаква форма на питания, с удоволствие, само че не по време на заседанието.

АНДРЕЙ ЗОГРФСКИ: Мотивирам се, защо смятам че трябва да се съберат всички ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тук стигнахме до кадастъра на Ялта, това е несериозно.

Заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Това предлагам, за да може действията да са синхронизирани и следващия път когато се отиде на така наречения диалог с правителството, вижте диалог е един пинг-понг, ще направите нещо – ще направим ние нещо отсрещната страна. За да има аргумент Столичната община, защото не мен ми е драг градския транспорт, не искам той да пропадне, независимо кой смятам, че е по-виновен за действието. За да има аргумент Столична община да отиде да преговаря, да защити тези пари и финансова помощ от държавата, трябва да си напише едно сериозно домашно, което пак казвам, според мен беше наложително и преди тези две пандемии, финансова криза, инфлация и т.н. нека в духа на конструктивно отношение каквото чакат софийнци от нас, да вземем, прегледаме и изработим един оперативен план за действие – какво се прави, защо се прави и какви импликации ще има това върху транспорта като цяло. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря

ПЕТРОВ: (няма звук)

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: С това приключихме. Мисля, че финала беше добър.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, имате проект за дневен ред.

Закривам заседанието на комисията. Благодаря ви.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15.25 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**

20.06.2022 г.

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