



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 95

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

Днес, 21 ноември 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 общински съветници, така че е налице кворум. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добър ден на всички. Откривам Заседанието на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност.

Налице е кворум, 7 общински съветници присъстват.

Имате проект за дневен ред .

Колеги, по дневния ред има ли бележки, предложения?

В точка „Разни“, добре господин Бонев..

Режим на гласуване по дневния ред.

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

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Комисията приема предложения дневен ред.

По точка 1 господин Зарков, тъй като съм вносител, да водите и междуременно да докладвате постъпилото становище от господин Барбалов и предложението.

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ТД26-11086/1/20.10.2022 г. относно отпускане на паричен заем от Столична община на „Столичен автотранспорт“ ЕАД за погасяване на просрочени задължения.

Становище по горесцитирания доклад с вх. № СФИ22-ВК66-456/08.11.22г. с вносител Дончо Барбалов- зам. кмет на СО

Вносител: Карлос Контрера- Председател на ПК по Транспорт и пътна безопасност

Христиан Петров- общински съветник

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Уважаеми колеги, започваме с точка 1 и това е нещо, което коментирахме вече един-два пъти в комисията. Включително знаете, че поискахме тук и в Комисия по финанси становище от страна на господин Дончо Барбалов – заместник-кмет в съответното направление. Такова становище е постъпило и ще го зачета, за да може и колегите да са наясно.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Предложението на Барбалов, самото становище го има в системата.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Предложението е следното от страна на направление „Финанси“ по т. 1 от проекта за решение да добие следната редакция:

Столична община да предостави заемообразно сума в размер на 15 974 151 лева на Столичен автотранспорт при осигуряване на бюджетни средства за целта със срок на погасяване до 60 месеца от датата на сключване на договора за паричен заем при едногодишен гратисен период .

И в Приложение 1, т. 4 от проекта за решение проект на договор към чл. 2, ал. 1 да се добави да се добави изречението „Средствата се превеждат в рамката на осигурения бюджет за целта.

Това е на практика промяната, която е предложена. Заповядайте, ако някой има да вземе отношение по точка 1 от дневния ред.

Господин Бонев.

БОРИС БЛОНЕВ: Благодаря.

Аз имам въпрос, може би към господин Монов, надявам се, че ще може да ми отговори. Това е пореден доклад, с който се иска Столична община да отпусне заемна „Столичен автотранспорт“. Бихте ли ми казали към текущия момент какъв е общият размер на дължимите суми от страна на „Столичен автотранспорт“ към Столична община?

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря господин Бонев.

Господин Монов, имате ли готовност?

МОНОВ: Досега сме получили два заема от Столична община, единият е за 5, а другият за 6 милиона лева, като с тях сме си погасили по решение на комисията и на СОС най-вече за горива, електричество, лизинги и резервни части.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Барбалов, ако искате и вие да вземете отношение.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря, господин председателстващ.

Реално сме изразили становища, не знам дали гледате двата доклада заедно, но то касае и за двата доклада нашия принципен подход и после и за втория бих могъл да говоря също, това, което направихме относно доклада за Автотранспорта, поискахме и получихме от Автотранспорта много подробна информация от гледна точка на просрочията, задълженията на дружеството и тази информация е обобщена и предоставена в нашето становище. Също поискахме от колегите, които ръководят различните направления Столична община информация от гледна точка на това да разберем има ли свободни бюджетни кредити, които биха могли да се насочат към финансирането на един такъв заем. От това, което получихме от колегите не показва сериозни резерви според тях във финансовата капиталова програма на общината за тази година. Естествено както всички знаете от опит, истината обикновено се знае януари месец. От тази гледна точка в петък пуснах становища, които са почти идентични към двата доклада, където предлагаме, ако вие сметете, че е необходимо да гласувате такива заеми, но там да сложим текстове, от които да става ясно, че средствата ще се отпускат съобразно възможностите на бюджета към даден момент. Каква ми е мисълта? Мисълта е, че идват два момента, едното е в началото на декември ще имаме доста пълна информация за изпълнението на приходната част на бюджета за тази година и би могло, ако имаме добра тенденция, естествено пак с решение на Общинския съвет да увеличим и разходната част и по едни такива заеми, които вие бихте одобрили още на тази сесия да може да се предостави част от средствата към транспортните оператори. Другият важен момент е в началото на януари, по-скоро средата на януари, когато ние вече ще имаме пълната и точна информация за преходния остатък за 2022 г., откъдето също биха могли да се намерят средства за финансиране на тези договори. Естествено не мога да кажа какъв би бил размера, защото това наистина ние го научаваме след края на годината. Тази година януари месец точно така постъпихме, както вие бяхме гласували заем към автотранспорта, януари месец имахме информация за преходния остатък и съответно средства бяха осигурени. Благодаря ви.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Барбалов.

Господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Становището на направление „Финанси“ всъщност е да приемем решение под условие. Аз като вносител нямам против, то ще бъде изпълнено при първата фактическа и правна разбира се възможност, тъй като, както се вижда от становището

на зам.-кмета Барбалов към настоящия момент няма такава възможност. Най-оптимистичния срок е декември, а реалистичният е януари, но за мен е добре ние да вземем тези решения, защото както добре знаете първо тримесечие е изключително тежко за общините, тъй като тогава собствените приходи са малки, тоест събираме по-малко, от друга страна за транспортните оператори обикновено това е периода, в който имаме по-високи разходи, най-малко заради атмосферните условия. Така че що се отнася и до този и до другия доклад аз мисля, че предложената конструкция от зам.-кмета е добра и можем да вземем такова решение под условие. Благодаря.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

В допълнение трябва да кажем, че все пак януари от гледна точка дори и на държавен бюджет също е тежък период, защото тогава няма средства, които да постъпват от страна на ангажимент на държавния бюджет към обществените транспорти.

Колеги, ако няма други мнения и становища, ще подложа доклада на гласуване. Не виждам.

В режим на гласуване с така направеното и изчетено от мен становище към доклада.

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

Общо гласували: в т.ч.:	9
За	8
Против	няма
Въздържали се	1

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

1. Комисията подкрепя доклада с приложения проект за решение, като на основание становище вх. № СОА22-ТД26-11086/4/18.11.22 г. от Д. Барбалов – зам. кмет на СО, предлага следните изменения:

т. 1 от проекта за решение да добие следната редакция:

„Столична община да предостави заемообразно сума в размер на 15 974 151 (петнадесет милиона деветстотин седемдесет и четири сто петдесет и един) лева на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, ЕИК 121683408, при осигуряване на бюджетни средства за целта със срок на погасяване до шестдесет месеца от датата на сключване на договора за паричен заем, при едногодишен гратисен период“

В Приложение № 1 към т. 4 от проекта за решение - Проект за договор, към чл.2, ал.1 да се добави изречението:

„Средствата се превеждат в рамките на осигурения бюджет за целта“.

Преминаваме към разглеждане на т. 2 от дневния ред, само ще помоля господин Паргов да води заседанието.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Преминаваме към точка 2, която е идентична с точка 1, само че става въпрос за „Столичния електротранспорт“.

По т. 2 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ВК66-13491/09.11.22 относно отпускане на паричен заем от Столична община на „Столичен електротранспорт“ ЕАД за погасяване на просрочени задължения.

Вносител: Карлос Контрера- Председател на ПК по Транспорт и пътна безопасност

Зафир Зарков- зам. Председател на ПК по Транспорт и пътна безопасност

Христиан Петров- общински съветник

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Точка 2 е идентична с точка 1 с оглед недостига на средства в „Електротранспорта“, недостатъчното финансиране, което получи Столична община.

Доклада на колегите предлага разрешение относно отпускане вътрешен на паричен заем от средства на общината към сметките на Столичен електротранспорт за погасяване на просрочени задължения.

Има изменение към проекта за решение, което е от зам.-кмета по финанси на Столична община господин Барбалов, като предложението за промяна е следното:

„Столична община да предостави заемообразно сума в размер на 11 240 хиляди лева на „Столичен електротранспорт“ ЕАД със съответния булстат ЕИК при осигуряване на бюджетни средства за целта със срок на погасяване до 120 месеца от датата на сключване на договор за паричен заем при едногодишен гратисен период.

Приложение 1 към т. 4 от проекта за Решение, проект за договор към чл. 2, ал. 1 да се добави изречението „Средствата се превеждат в рамките на осигурения бюджет за целта.“

Това е предложението, мисля, че формулировката е напълно ясно защо я прави.

Откривам дискусията.

Господин Зарков, има ли нужда като вносител да се обосновават или да дадем думата също и на изпълнителния директор?

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Имате думата.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Паргов. Тъй като може би технически пропуск, но в първото решение колегите правилно забелязаха тук, че срокът, който е даден като срок за погасяване в размер на 60 месеца, предлагам за да бъдат еднакво третиран двете дружества и по двете дружества да приемем същия срок за погасяване, за да бъдат еднакви условията, така че точка 2 да бъде също 60 месеца.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Съгласен съм.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: И природен газ, тоест имаме разлика. Нека все пак да дадем думата и на двамата директори, да се обосноват, но тези 60 месеца в бизнес плана означават че този заем за 60 месеца оттук нататък, което в общи линии прави 5 години, ще може да..., и предвид различното състояние на тези две дружества. От тази презумпция се изхожда. Разбирам, че искате да бъдете по-социалист от мен, но в случая трябва да бъдем и прагматични.

ЗАФИР ЗАРКОВ: За да не съм социалист оттеглям предложението.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря Ви, господин Зарков.

Други въпроси? Ако няма ще подложа на гласуване настоящия доклад с направеното предложение за промяна в проекта на решение от господин Дончо Барбалов, което го изяснихме току-що.

Преминаваме към гласуване на доклада с приложения проект за решение.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за

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

Общо гласували: в т.ч.:	9
За	8
Против	няма
Въздържали се	1

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

1.Комисията подкрепя доклада с приложения проект за решение, като на основание становище вх. № СОА22-ВК66-13491/1/18.11.22 г. от Д. Барбалов – зам. кмет на СО, предлага следните изменения:

т. 1 от проекта за решение да добие следната редакция:

„Столична община да предостави заемообразно сума в размер на 11 240 000 (единадесет милиона двеста и четиридесет хиляди) лева на „Столичен електротранспорт“ ЕАД, ЕИК 121683785, при осигуряване на бюджетни средства за целта със срок на погасяване до сто и двадесет месеца от датата на сключване на договора за паричен заем, при едногодишен гратисен период“

В Приложение № 1 към т. 4 от проекта за решение - Проект за договор, към чл.2, ал.1 да се добави изречението:

„Средствата се превеждат в рамките на осигурения бюджет за целта“.

По т. 3 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ВК66-13354/07.11.22 относно промяна на маршрута на автобусна линия А79.

Вносител: Карлос Контрера- Председател на ПК по Транспорт и пътна безопасност

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Контрера, кое налага промяна на маршрута?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Паргов.

Това е един стар проблем с тази автобусна линия, която общо взето обслужва направлението изток – запад. От доста време конкретно в кв. Христо Ботев имаме проблем с вандализма, тоест отговора на въпроса кое налага тази промяна, това са вандалските прояви, на които стават обект автобусите на Столичен автотранспорт и водачите на Столичен автотранспорт от Гараж „Малашевци“. Не знам на какво се дължи последния случай от края на месец октомври, какви са били точно подбудите и причините, на този етап има спекулации, но за буквално два часа ние инкасирахме четири повредени превозни средства, които са били замеряни с камъни и яйца. При един автобусите камъкът е ударил стъклото, където са местата за хората с увреждания и майките с деца, при другия от автобусите е изкъртено стъклото на предната врата. Всички сме наясно, че автобус, който е с повредени стъкла няма как да излезе на линия. Ако това нещо продължава по тази линия, реалността 79 да е във фактическа невъзможност да се обслужва поради липса на коли е много голяма. От друга страна ние разгледахме доклада по т. 1, касаещ необходимостта от средства за резервни части и поддръжка на подвижния състав, дружеството не може до безкрайно и конкретно Гараж „Малашевци“ да заменя автобуси на линия затова, защото някои наши съграждани са решили да ги чупят. Да, понеже имаше запитване и от граждани и от журналисти предложението е радикално и всъщност то дава вариант, в който автобусът да обслужва последна спирка сегашна ул. Бесарабия и с десен завой да се връща през ул. Витиня, но сегашния си маршрут, като няма да достига до кв. Христо Ботев. Това предложение съм го направил с ясното съзнание, че трябва да дадем ясен сигнал, че не може да продължават нещата по този начин и подобни действия да бъдат търпени. В момента тъй като няма почти никакво съдействие от СДВР, казвам го с болка, единственият вариант е просто досега до автобусите да бъде подалеч.

Аз ще се радвам да чуя аргументи в обратната посока, но ние най-малкото като Комисия по транспорт, трябва да вървим към някакво решение към този казус, защото там проблема е хроничен. Тук не се касае за един-два инцидента в рамките на август, септември и октомври мисля че имаме седем автобуса, които са пострадали, при положение че линията се обслужва от шест коли. Сами може да си направите сметка ако това продължава докъде ще стигне. Благодаря.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Господин Зарков, имате думата.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Макар и да намирам сериозно основание във внесения от господин Контрера доклад с оглед и ситуацията, включително и финансова, но най-вече и безопасността на пътниците, които използват линия 79, но тук трябва да зададем и друг въпрос – едно такова решение ще доведе ли до влошаване и намаляване на транспортното обслужване на граждани, които може би най-малкото не участват в тези прояви, а те никак няма да са малко според мен и затова бих искал все пак да чуя кратко становище какви територии ще засегне като цяло и ще влоши транспортното обслужване може би от Дирекция „Транспорт“ най-добре като някакво становище по този доклад експертно, за да може в крайна сметка да е маркирано това от господин Контрера, липсата на съдействие от страна на СМВР. Всъщност тук ставаме свидетели, че отново орган на държавната власт не си върши добре работата. Ние предприемаме някакви действия в посока, в която обаче наистина може да влошим транспортното обслужване на граждани, които нямат никакво отношение към така създалата се ситуация и затова бих помолил господин Иван Николов за някакво мнение или експертите от дирекцията. Благодаря.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Иван Николов, имате думата.

ИВАН НИКОЛОВ: Благодаря, господин председателстващ.

Уважаеми общински съветници, тъй като ние се запознахме с доклада още миналата седмица, това, което е много важно да се реши тук с вземането на вашето решение, това, че ще бъдат оставени не малка част от хората, които са живущи в квартала без транспорт и без каквато и да е алтернатива на транспорт. Реално с това решение завъртането на ул. Бесарабия няма да бъдат обслужени 7 спирки от градския транспорт съществуващи към момента. Мисля, че по-голям мотив към това, което казвам, няма друго, това ще тотално ще влошим обслужването на целия квартал с това решение.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Контрера, реплика.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Очевидно е, че предложението е тези територии да останат без обслужване, защото ние като местна власт и принципал не можем да обезпечим нормалната експлоатация на линията и безопасността на водачите. Това е очевидно.

Оттам нататък аз съм учуден, че районната администрация на „Слатина“ не намери за необходимо при положение, че казуса стана изключително и медиен, да вземе становище и да видим в каква посока ще решаваме там проблемите, които съществуват, защото там не се замерят само автобуси на градския транспорт, но се замерят всякакви превозни средства.

На този етап аз не виждам друго решение, защото ако отклоняваме погледа встрани и отказваме да видим, че имаме проблем, нещата ще се задълбочават, те няма да се решават.

По отношение на транспортното обслужване, то не е даденост за никого. Вие знаете колко трудно тук и след колко спорове сме променяли маршрути на линии или сме разкривали нови линии за казуси, които са били поставяни години наред. Мисля, че през тази година успяхме да решим поне три от тях, за които много дълго време е говорено, но нищо не е направено, говоря и за удължаването на автобусна до Северна промишлена зона, и допускането на трамвай № 27 и т.н., имахме много спорове, но в крайна сметка намерихме решение. От друга страна тези, които имат нещо и го приемат за даденост, на всичкото отгоре го чупят. Така че тук решението ще бъде лично на всеки един общински съветник как да гласува по тази точка с ясното съзнание разбира се че се засягат права на хора, които нямат никакви вина, но от друга страна, общината не може да остане безучастна до следващия подобен инцидент. Това е логиката на доклада. Иначе да, безспорно, вероятно може би десетки, ако не и стотици пътници ще бъдат с влошено обслужване и ще се наложи да ходят пеша до спирката на ул. Бесарабия, което е може би над половин, един километър. Благодаря.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Безспорно е изключително неприятен факта, че има посегателства върху автобусите и се радвам, тоест имаме щастието или късмета, че нямаме пострадали при тези нападения. Същевременно аз не мога да приема, че така лесно Столична община се отказва. Аз не чух да са предприети никакви съществени мерки, да са направени опити този проблем да бъде решен, при положение, че очевидно става въпрос за дечурлига от квартала, които мятат камъни по автобусите, нещо, което не се е случвало само в този квартал, но да кажем, че поради своето естество може би има малко по-висока вероятност да се случва.

Столична община използва ли медиаторите в квартала, за да поговори, обясни ли на хората в квартала, които използват този автобус ежедневно за да отидат до работа, независимо къде, че заради това рискуват да останат без градски транспорт? Столична община използва ли своите инструменти, за да накара Първо РПУ да си върши работата, защото аз не приемам такива аргументи като – ние се опитвахме, но те не съдействат? Чакайте малко, кметът на София е на практика третото най-важно политическо лице в държавата, не говоря по ранг, говоря като реална политическа власт след премиер и президент. Благодаря, че ме прекъсвате, господин председателстващ. В тази връзка кметът на Столична община направил ли е някакви опити, за да може подобен тип инциденти да не се случват, говорила ли е с министъра на вътрешните работи, говорила ли е с началника на Първо РПУ, след като всички тези инциденти се случват в тъмната част на денонощието, защо не са разпоредени повече полицейски автомобили точно по маршрута на автобусна в тъмната част на денонощието? Миналото ли е по училищата в кв. Христо Ботев, за да се обясни клас по клас – деца, не правете това. Какво е направено всъщност от Столична община, освен едно докладче да напише –

хайде спираме автобуса 7 спирки остават хората без транспорт, заради четири хвърлени камъка? Не смятам, че това е начина, не смятам, че така трябва да се прави. Първо трябва всички други възможности да бъдат изчерпани и тогава да се пристъпва към подобен тип доста крути мерки, защото по същата тази логика БДЖ може да си спре половината влакове в държавата, но не го прави, защото тук има в крайна сметка някакви по-важни неща, по-важни нужди, които трябва да бъдат обслужвани на населението.

Така че моя призив е този доклад в момента да не се приема, но да остане в готовност, така да се каже, а междувременно кметът на Столична община да си влезе в ролята на управляващ този град и да направи и да поиска съдействието от компетентните органи, така че да не се стига до подобен тип инциденти за в бъдеще. Благодаря.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Карлос Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Реплика.

Господин Бонев, да, предложението е за крути мерки, но преди да внесе доклада съм изпратил сигнал до СДВР с настояване да се предприемат за пореден път мерки, да се проведе специализирана полицейска операция, само че ние като местна власт не можем да нареждаме на МВР как да си върши работата. Да, можем да даваме оценки, но в крайна сметка ситуация като настоящата, негативите се търпят от общината и се върху нейното имущество и в случая върху нейния служител. Далеч съм от мисълта, че с медиация и други подобни неща този въпрос ще бъде разрешен, защото това не е преработило във времето. Сега споменахте за подвижните състави на БДЖ, които също са обект в други части на града, на подобни вандалски актове, само че мащаба на БДЖ е един, мащаба на поделението на Малшевци на Столичен автотранспорт е друг. И нали сме наясно, че линия, която се обслужва от 6 коли, ако 4 излязат извън строя, защото някой се е напил или надрусал и е решил да безчинства по софийските улици, не просто Христо Ботев ще остане без транспорт или с разредени курсове, а ще останат доста други квартали, защото този автобус обслужва и части от район Подуяне, преминава през район Оборище, през район Сердика и стига чак до Надежда. Така че заради действията на малцина ще страда едно огромно мълчаливо мнозинство, а сметката отново ще я плаща отново Столичен автотранспорт, за което разбира се той евентуално може да бъде компенсиран от застраховател евентуално. В доклада съм посочил какви са щетите.

Призивът Ви да бъде отложен доклада, защото аз така го разбирам, до кога ще има давност, докато следващият вандал счупи някъде там някой прозорец, тогава пак ще си говорим и ще се чудим.

Що се отнася до бележката за Столична община, аз съм внесъл доклада като общински съветник, без да се консултирам нито с кмет, нито с администрация, защото съм преценил, че в момента е важно да се реагира и то веднага. Другото е замитане на проблемите

и отказ да ги решаваме. Да, решението е неприятно, вероятно ще има брожение, но с оглед на това, което се случва по улиците, за мен е по-правилно. Благодаря.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Бонев, ако продължи и след това разговора, ще ви помоля в съседната зала да се изясните вече ,защото реплика – дуплика, мисля, че са ясни позициите. Имате думата.

БОРИС БОНЕВ: Не Ви разбирам коментара, почнали сме преди малко, водим си най-нормална комисия с реплики и дуплики, както винаги е било. Трябва да се изяснят позициите.

Не съм съгласен с това, което каза господин Контрера, не за друго ,защото стана ясно от Вашият отговор, че всъщност Столична община не е положила абсолютно никакви усилия, за да реши този проблем, след като той е възникнал и Вие сте действал като общински съветник с най-крутите възможни мерки. Аз без да искам да подценявам ролята на общинския съветник, какъвто самият аз съм, трябва да си даваме ясна сметка, че съвсем различно е кметът на София да поиска нещо, съвсем различно е общински съветник, Общинският съвет да поиска нещо. Така че моя призив или по-скоро моя въпрос към, не към Вас, въпреки че Вие сте част от управляващата коалиция, а към представителите на партия ГЕРБ-СДС, от която квота е издигната госпожа Фандъкова за кмет, те да отговорят защо не са разговаряли с нея и тя не е поела ангажимент да съдейства, така че този казус да бъде решен. Защо не е проведена среща с директора на Първо РПУ, защо не е проведена среща с министъра на вътрешните работи? Ако всичко това беше направено, защо не са проведени срещи с директорите на училищата в района? Ако всичкото това беше направено и тогава дойдете тук и кажете – опитахме, говорихме, МВР отказа, Първо РПУ се скри, директорите на училища казаха, че ще говорят, ама няма да има никакъв ефект, тогава Ок, нека дискутираме закриването, тоест скъсяването на линията. Но преди най-базовите мерки да са предприети, директно да минаваме на кастрене на линии, аз лично не съм съгласен, защото противно може би на схващането в този квартал има достатъчно много работещи хора, които използват тази линия, за да отиват на работа, за да се връщат от работа, за да си изхранват прехраната. И вие в момента заради четири счупени стъкла за хиляда лева ще ги лишите от тази възможност. Благодаря.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Не ви давам думата, думата имам аз.

Един въпрос, господин Контрера с районния кмет господин Георги Илиев и с други районни кметове, кметът Тошко Кръстев на Сердика, Ева Митова на Подуяне, на Оборище господин Александров имат ли все пак отношение към този доклад? А Вие пратили ли сте го?

Нямам повече въпроси.

Господин Белалов е тук.

(Няма чуваемост)

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Експерта в комисията и след това до него гражданинът.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Уважаеми господа общински съветници, уважаеми колеги от транспортните оператори, аз живея в района, който е на две спирки от кв. Христо Ботев и съм един от нещастните ползватели на 79 автобусна линия. Освен, че ради един специфичен контингент и техните специфични действия ние сме лишени от правото си да имаме нормални превозни средства, които да имат съответния достъп, трудно подвижни лица, които лятото да са климатизирани, зимата да са отоплени, ние сме принудени да търпим безчинства и вътре в самите превозни средства, които ако се направят едни извадки от камерите на тикет системата, може да се направи една много богата видеоопалитра за поведението на една конкретна група хора, която виждам защита от страна на дадени общински съветници за тази група, ще остане без транспорт. Да, така е, орязва се линия, но аз имам и едно друго виждане по въпроса, а то е всъщност откъде започват проблемите. Проблемите се коренят в безразборното паркиране и престой на моторни превозни средства в района на кв. Христо Ботев и по точно по маршрута на 79 автобусна линия. Там ежедневно има колизии между водачи на МПС-та, които разбират, че престоя на пътното платно за тях е даденост и градския транспорт е длъжен да ги чака, и шофьори, които са принудени след това да карат като луди, за да влязат в разписанията си. Ежедневно има сигнали от шофьори към центъра за това, че има престояващи в района на левия завой към последната спирка ,което създава предпоставки за ПТП и в дадени случаи невъзможност автобусът да подходи към последната спирка.

Като експерт в Комисията аз бях натоварен от господин Контрера и проведох серия от пътувания с водач по 79 автобусна линия и господин Контрера получи като председател на комисията съответните фотоси на това, как се използва пътната инфраструктура и спирките в района, буквално безразборно навсякъде паркирали МПС-та.

За мен по-добрия вариант като експерт, е решението да бъде допълнено, тоест промяната на 79 автобусна линия да бъде временна, като с нея да се даде възможност на съответните дирекции и направления към Столична община да организират движението в квартала, да проверят състоянието на инфраструктурата или съответно да се направят необходимите постъпки за поставяне на антипаркинг съоръжения и респективно да се проведат тези разговори за които споменаха господата Зафир Зарков и Борис Бонев, със съответните квартални лидери, с училищните настоятелства, с районни кметове и с представители на силовото ведомство СДВР и МВР. Да, линия 79 обслужва много работещи хора, но има един сериозен проблем и той е това, че докато не се намери трайно и устойчиво решение по най-важното, първо да се премахне безразборното паркиране и спиране, няма да се подобри най-важното. И днес имаме 4 счупени стъкла, утре ще имаме 4 счупени глави, да не говоря за начина, по който дадена група пътници се държат с останалите пътници в автобуса, безпardonно отношение, скачане, викане, налитане на бой и т.н. Има хора, които са

се отказали да ползват този автобус в определени часови диапазони, точно защото вътре е всичко друго, но не и нормално превозно средство. Благодаря.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Имате думата Вие гражданинът.

ДИЛЯН МАШИМОВ: Искам да изкажа становище по отношение на вандалските актове на територията на Христо Ботев като чест посетител и наблюдател на нещата, които се случват там.

Първо, което е, полицейското присъствие в тъмните часове на денонощието за съжаление не е достатъчно. Преди известно време лично щях да пострадам при пътуването си в автобус 79 в района на крайната спирка, когато от 94 училище мисля че беше от оградата започнаха да летят камъни по автобуса, като един от тях буквално счупи едното стъкло и щеше да удари на сантиметър от главата на един от пътниците, единственото нещо, което можеше да ме спаси мен е, че бях в предната част на автобуса, а камъкът удари стъкло в ремаркетото. Тоест на този етап смятам, че ако н есе вземат наистина крути мерки за подобряване на сигурността на пътниците и на водачите по линията, не смятам, че е оправдано да се обслужва този район, понеже е опасен и смятам, че е криминогенен предвид контингента, който пътува, особено в тъмните часове на денонощието.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря Ви много.

Има ли други?

Вие господин Бонев, правите ли предложение за отлагане на доклада?

БОРИС БОНЕВ: Правя предложение за отлагане на доклада и искане на становище на районните кметове през чиято територия преминава линия №79.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Ще подложа на гласуване направеното предложение от господин Бонев.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	против
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	Въздържал се
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	Въздържал се
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	Въздържал се
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	Въздържал се
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	Въздържал се
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	Въздържал се
8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	Въздържал се
9.	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	-
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	-

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

Общо гласували:	11
В т.ч.:	
За	4
Против	1
Въздържали се	8

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Комисията не приема предложението за отлагане на доклада.

По същество, който приема настоящия доклад, моля да гласува?

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

Общо гласували: в т.ч.:	10
За	2
Против	няма
Въздържали се	8

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Комисията не подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Преминаваме към разглеждане на т. 5 от дневния ред.

По т. 5 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ВК66-13923/17.11.22 г. относно допускане на предварително изпълнение на Решение № 861 на Столичния общински съвет, по Протокол № 65, т. 24 от дневния ред, от 10.11.2022 г. за обявяване на публично оповестен конкурс за отдаване под наем за срок до 10 /десет/ години, до прилагането на ПУП, чрез реализирането на предвидените в него мероприятия, но не повече от 10 /десет/ години, на недвижим имот, представляващ поземлен имот с идентификатор 68134.4356.153 (шест осем едно три четири точка четири три пет шест точка едно пет три), с площ 2438 кв.м. (две хиляди четиристотин тридесет и осем) - по КККР одобрени със заповед № РД-18-14/06.03.2009 г. на Изпълнителния директор на АГКК, попадащ в УПИ Ш - "за озеленяване", кв.82Б - съгласно частичен регулационен план на м. "бул. Сливница", одобрен със заповед № РД-09-50-454/12.09.1996 г. на Гл. архитект на София, актуван с Акт за публична общинска собственост № 10079/20.02.2020 г.

Вносител: Карлос Контрера- Председател на ПК по Транспорт и пътна безопасност

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Контрера, заповядайте..

КАРЛОС КОНТРЕРА: Тъй като ние взехме решение за провеждане на процедурата на миналото заседание, но предвид пренията и обструкциите се опасяваме, че можем да бъдем въввлечени в съдебни спорове със или без основание, това не мога да кажа, но предлагаме да упражним правото си на предварително изпълнение с оглед на това възможно най-бързо да бъде проведен конкурса и да се намери стопанин на този имот, а не изкуствено чрез подаване на жалби в съда да бъде блокирано всъщност изпълнението на решението на Общинския съвет. Това е логиката.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Въпроси по доклада? Не виждам.

Преминаваме към гласуване на доклада..

Който подкрепя доклада, моля да гласува?

Отменям процедурата на гласуване. Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Само един кратък коментар по доклада, тъй като в него е описано, че има специфично конкурсно условие за обществен паркинг за предоставяне на услугата „Паркирай и пътувай“ и на предоставяне на паркоместа в режим на абонаментно платено паркиране, това надявам се, че е в унисон с приетото наше решение да има, задължително за изпълнение, единственият въпрос, който остана, даже коментирах и с ЦГМ с оглед на днешния доклад дали не е удачно да се запише някакъв минимален процент, който да бъде осигурен за пътуване с ...

КАРЛОС КОНТРЕРА: Това е за предварително изпълнение, ние ще го гледаме после

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, това отговаря на въпроса ми.

ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Преминаваме в процедура на гласуване.

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	за
9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	-
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	-
12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

Общо гласували:	10
в т.ч.:	
За	10
Против	няма

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Комисията подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Господин Контрера, връщам ви воденето на заседанието.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря господин Паргов.

Преминаваме към т. 4 от дневния ред.

По т. 4 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ВК66-12968/29.10.22 относно промяна на Решение № 606 / 21.07.2022 г. по Протокол № 60, т. 70 от 21.07.2022 г. от на Столичен общински съвет относно въвеждане на нови и промяна в съществуващи линии от мрежата на масовия градски транспорт

Вносител: Борис Бонев- общински съветник

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, като докладчик да представите доклада.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви.

С така представения доклад предлагам да бъде променена т. 8 от предишно приет доклад на Столичен общински съвет, в която нощните автобусни линии се закриваха за дълъг период от време и съответно те да останат закрити до 31 декември 2022 г., тоест до края на тази година и да започнат да функционират отново от 1 януари. Причините са основно три.

Първата е поредното повишаване на цените на таксиметровите услуги на територията на София отново от 1 януари с нови 15 %. Така след спирането на нощния градски транспорт преди вече две години и половина, може би станаха и три, таксиметровите услуги са поскъпнали мисля че с близо 60 % като обща стойност.

Втората причина е, че от 1 януари започват да важат и влизат в сила промени в Наредбата за превоз на пътници, които има специални карти за нощен транспорт 24-часови важащи карти, 72-часови важащи карти, влиза условието ,че със закупуването на годишна карта можеш да ползваш безплатно и нощния градски транспорт, тоест на мен лично ми се струва напълно абсурдно Столична община да твърди, че предоставя някаква услуга, да има тарифа за тази услуга, а същевременно да не може да бъде ползвана тази услуга, защото тя не функционира.

Третата причина е искреното ми убеждение е, че всеки един град, който има претенциите да бъде добро място за живот, за бизнес, каквото управляващите в София така упорито се опитват да ни промотират през последните години, следва да предоставят достъпна, евтина безопасна услуга 24 часа в денонощието, а не само през светлата част на

деня, защото града не си ляга в 20 часа, а нощният транспорт, както беше доказано и от статистиката, не се ползва само от наркомани и пияници, както също се твърдеше в пропагандата срещу този вид транспорт. Напротив, той се ползва изключително много от хора, които работят със смени, които завършват късно през нощта или трябва да започнат рано сутринта. Няколко пъти вече сме коментирали, че след като вие си тръгнете от ресторанта, някой трябва да ви изчисти този ресторант и докато всичко това се случи градски транспорт вече няма. Като отидете на кино, като отидете на театър с късни прожекции или късни постановки отново целия този персонал, който обслужва вашето удоволствие, трябва да се прибере по някакъв начин, а в момента единствените два начина за прибиране, особено ако не ти е на близко е със скъпо такси или с личен автомобил, което води до повече трафик през нощта, съответно до повече шум, до повече риск от инциденти. Така че смятам, че отдавна е назряло времето нощният градски транспорт в София да се върне. Понеже съм сигурен, че отново ще бъде даден този аргумент за финансовото изражение на системата, само преди половин час гласувахме поредните заеми за Столичен авто и електротранспорт. Ако единственото нещо, което имаше значение беше финансовият резултат, когато говорим за публични услуги, то тогава половината услуги в този град трябваше да бъдат отдавна затворени и никога да не ги има, защото те са на огромна загуба.

В предишни дискусии аз съм питал каква е финансовата печалба от парковете на София или от тротоарите, или от детските градини или от училищата, пък и от болниците да попитам каква е финансовата изгода? Няма такава, но те вършат много повече и много по-важни други неща, които не могат да бъдат измервани само с това колко са приходите и колко са разходите. И също така дневният градски транспорт има огромна загуба, така че ако ще мерим с един аршин, тогава да мерим и дневния градски транспорт със същия този аршин и да закрием и него, ако отново това ще бъде единственият аргумент защо да няма отново нощен градски транспорт. Но, понеже надявам се, че сме се събрали хора с малко повече акъл, е редно да не използваме този тип аргументи и се надявам, че няма да бъдат използвани, а ще бъде подкрепено това предложение за промяна на старо наше решение, съответно нощният градски транспорт да тръгне от началото на следващата година.

И последно, имаше работна група за промени в нощния градски транспорт, тя направи конкретни предложения за промяна на линиите, за нови спирки, за оптимизация на системата, така че да бъдат намалени разходите и да се оптимизира възможността за повече приходи, правейки системата по-удобно, макар и все още оставаща с четири нощни линии, така че аз лично смятам, че бихме могли с тези промени, които бяха гласувани по спомен от всички политически групи, участващи в работната група да направим системата още по-удобна и още по-предпочитана. Благодаря..

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не виждам реплики.

В такъв случай аз ще си позволя под формата на изказване да изразя становище.

По отношение на финансовите мотиви, които при разглеждането на този и други подобни въпроси винаги изплуват. По груби спомени, преди да бъде преустановена експлоатацията на нощните линии, мисля, че отчетната генерирана загуба между направени разходи и продадени превозни документи тогава беше около милион и осемстотин – деветстотин хиляди лева на година. Този въпрос го дискутирахме, ако не ме лъже паметта, 2020 г. в началото във връзка с епидемията.

Действително и в преходни заседания и сега като предходна точка ние отпускаме заеми на Столичен автотранспорт, но ние не ги отпуска просто ей така, а всички решения са с конкретни задължения срещу предоставеното финансиране дружеството да разплати конкретни стари просрочени задължения към доставчици. Както виждате, инвестиционната ни програма фактически е спряна, като изключим проекта, който се реализира с европейски средства, автопарка основния от 18-метровите автобуси е в лошо състояние, като сме стигали до ситуации, в които по около 30 автобуса на гараж не могат да излязат на линия ,просто защото не са обслужени или чакат доставка на части ,възли, елементи, които да бъдат сменени. В тази ситуация пускането на нощен транспорт е доста рисково начинание с оглед на това дали реално ще можем да обслужваме и тези линии, но в същото време дали линиите да бъдат запазени така както бяха или да бъдат преработени не е спирала. Факт е, че единствената линия, която има някакъв смисъл от гледна точка на пътници, това е линията до Студентски град, всички други са изключителни или по-скоро бяха изключително слабо натоварени във времена, когато нямаше криза.

Когато вносителят споменава за предоставеното финансиране, аз искам да му напомня, че той редовно не подкрепя подобни стъпки, но иска да се ползва от тях, внасяйки подобен доклад. Така че според мен ако единствено валиден е аргумента с новите превозни документи, ние трябва да си даваме реална представа за състоянието на техниката на дружеството „Столичен автотранспорт“ и докде то може да отговори на задачите, които ние му поставяме. Факт е, че ако не вземем спешни мерки, включително и не се извършат разплащанията за части, редица доста натоварени линии, които през деня возят хиляди пътници, може да бъдат с влошено обслужване. Така че на този етап по-скоро моя призив е да помислим за в бъдеще за една или две линии, които да бъдат въведени в експлоатация с други маршрути и то разбира се, ако до тогава има кой да вози по тези линии, защото аз го казах и на миналата сесия, кризата с водачите вече започва да се усеща, и не само с тях, и със сервизен персонал и ако ние не постигнем някакъв базов консенсус и не вземем мерки, тези решения ще бъдат на хартия, интервалите на движение ще бъдат различни от тези, които сме гласували, ЦГМ разбира се ще санкционира нашия транспортен оператор, но какво от това, когато обслужването се влошава. Наистина ситуацията е изключително неприятна и аз мисля, че

внасянето в момента на подобни доклади при неяснотата, която ще имаме и с бюджета, има по-скоро постигане на друг ефект, а не на транспортно обслужване на гражданите

Благодаря.

Господин Бонев, за реплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Тук от Дирекция „Транспорт“ ме подсещат, че нощния градски транспорт беше обслужван от 10 броя автобуса. На фона на над 400. Ако Столичен автотранспорт не може да осигури 10 автобуса за нощния транспорт, значи ние имаме далеч по-сериозен проблем с градския транспорт, отколкото публично това се оповестява. И ако това е така, значи тук трябва много по-крути мерки да се взимат, защото ако 10 автобуса не могат да бъдат осигурени, наистина говорим за много, много сериозен проблем, който изисква друг тип мерки. Но тъй като не смятам, че става въпрос за 10 автобуса, а за съвсем друг тип влияния, ще си позволя да обърна внимание на това, че нощният градски транспорт не зависи от изключително големия брой необмислици, които имаше при пускането му и които не бяха коригирани в периода, в който той се движеше, все пак обслужваше и обслужи над 140 хиляди пътници. В момента с промените в Наредбата за превоз на пътници, с добавките, които вече има, с новите карти ,които дават възможност да бъде ползван нощния градски транспорт заплащайки се малко повече, това са все стимули, които биха накарали повече хора да използват нощния градски транспорт.

За да дам пример конкретно за необмислиците, ще обърна внимание че на едно от най-комуникативните през нощта места в София НДК по най-натоварената нощна линия М2 нямаше предвидена спирка. Имаше спирка на Попа и следващата спирка беше чак на Хилтън, преди това нямаше никъде другаде. И това е само един минимален пример от много, които бяха дискутирани по време на работната група за нощния градски транспорт, където всъщност бяха направени не малко много добри предложени от всички групи държа да отбележа, бяха променени маршрутите, беше променен с цел спестяване на пробег и финансов ресурс бяха променени разписанията, така че поправете ме ако греша през делничните дни да се движи нощния транспорт на един час, а не на 40 минути, както беше досега, а на 40 минути да бъде само петък и събота. Мисля, че върху това се съгласихме. Тоест допълнително са били направени отстъпки и мерки, за да може финансово нощният транспорт да не натоварва системата на градския транспорт.

Понеже си говорим с конкретни примери, само ще обърна внимание, че разделянето на една линия 21, 22, което се случи по ваше предложение, обслужваща в пъти по-малко пътници, отколкото нощния градски транспорт, на практика генерира много сходен финансов негатив за Столичен автотранспорт, но няма готовност така да се каже нито от ваша страна, нито от страна на вашите коалиционни партньори от ГЕРБ тази линия например също

модифицирана или предвид невъзможността на Столичен автотранспорт да осигури 10 автобуса, да временно закрити и тя за някакъв срок от време, нали така. Тоест отново ви призовавам за еднакъв аршин когато говорим за градския транспорт, а не когато ви е угодно да защитавате едни тези, а когато не ви е, изведнъж да се обръщате на 180 градуса, както сега го демонстрирахте. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Съвсем за кратка дуплика.

Цинично е да сравнявате обслужването на населено място, което няма друго обслужване и минава една автобусна линия с нощен транспорт, който реално да обслужи централна градска част и Студентски град, защото се доказва, че към другите дестинации нямаше интерес, но разбира се Вие не се интересувате децата как ходят на училище сутрин, че има автобуси ,които са почти на сто процента натоварени по тези крайградски линии и много други подобни въпроси.

По отношение на коментара за превозните документи, не случайно, когато ситуацията изглеждаше по друг начин, разсъждавахме, включително и с Вас, за идеята някои от нощните линии да бъдат пуснати. Но на фона на това, което се задава в транспорта сега през зимата, аз мисля, че трябва да се въздържим от това решение. Ситуацията се променя изключително динамично и аз пак ще подчертая, че в един момент ние ще срещнем сериозни трудности с обслужването на тежки линии през деня, камо ли да мислим за обслужването на нощни линии. Просто работим с това, което имаме към момента като възможност, независимо дали ни харесва и какви са нашите утопии. Благодаря.

За изказване господин Зарков, след това господин Кирилов от „Подкрепа“.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Господин Бонев ме предизвика с изказването, че сме имал и далеч по-сериозен проблем. Силно се надявам, господин Бонев, това да бе спекулация, а не наистина сега да разбирате в каква тежка ситуация е транспорта на нашия град не от вчера, не от преди месец вече близо година-година и половина, когато наистина нещата знаем какви са и най-малко членовете на тази комисия трябва да са напълно наясно със ситуацията такава ,каквата е, и най-вече за съжаление по сериозни причини, върху които трудно можем да влияем.

Кое обаче е причината да смятам, че трябва да се спази предишното решение на Общинския съвет на този етап, не че нощният транспорт не е необходим на града, но все пак трябва да имаме приоритети и на първо място този приоритет е да осигурим транспортното обслужване на гражданите на София в популярната светла част на денонощието не заради друго, а защото обективно сме наясно, че вече изпитваме затруднения от всякакво естество. Като се започне от резервните части и автобусите, които са по плацовете на съответните поделения и се продължи с един проблем, който наистина бе споменато ,че рефлектира и върху необходимия брой водачи, за да могат да се обслужват тези линии.

В този ред на мисли само ще допълня, тъй като и господин Контрера каза, това, което дълго време вече повтаряме и говорим за ситуацията и пак казвам, всички трябва да сме наясно със ситуацията такава, каквата е, но тук трябва да си даваме сметка в този състав именно, че всъщност изобщо не сме наясно какъв градски транспорт очаква София през 2023 г. И ако до края на тази година може да кажем, че транспорта поне в този обем може да бъде запазен или да бъде по някакъв начин осигурен, с оглед предстоящото обсъждане на бюджет или не обсъждане на бюджет, въпрос на Парламент, а всички виждаме как се развиват събитията там, аз лично изпитвам сериозни притеснения за това докога, доколко и в какъв обем ще функционира транспорта на нашия град. Факт е, че сумата не се е променила и ако Столична община можем максимума на възможностите достигна вече до 150, а за тази година дори 170 милиона са заемите, които раздаде, факта е един, че с оглед на приходите, които са едни и същи, общината няма как да покрие цялата нужда от финансови ресурси за да функционира градския транспорт на града, така че оставам изцяло в очакване на политическата воля на национално ниво какво ще се случи. Пак смея да твърдя, че имаме късмет тази година, включително всички ние и синдикатите, наистина късмет, защото така се развиха политическите събития, че имаше необходимото мнозинство да гласува още 74 милиона. Без тези 74 милиона отговорно заявявам, че в момента едва ли щяхме да имаме транспорт в нашия град и това трябва да си даваме сметка, когато имаме едни или други желания, още повече когато става въпрос за много обективни числа и обективни обстоятелства, върху които сме поставени и трябва да приемем възможно най-разумните решения в такава ситуация. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Реплика Борис Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря. При цялото ми уважение, господин Зарков, не изглежда управляващата коалиция в София като да е много заинтересована от ситуацията в градския транспорт или много притеснена от тази ситуация, защото в крайна сметка всеки един управляващ понякога се налага да взема и непопулярни мерки щом не му достигат пари и в София конкретно два са потенциалните източника на допълнително финансиране, които изцяло зависят от Столична община и затова моя въпрос към Вас е например обмислили ли сте увеличаване на цената на зоните за паркиране, които в момента са същите като стойност на зоните за платено паркиране в далеч по-бедни градове в България. Обмислили ли сте например увеличаване на някои данъци, например данък МПС, който в София е по-нисък отколкото мисля, че във всички останали 27 областни града в държавата, включително далеч по-бедния Видин например. Просто ви питам, не го предлагам разбира се, защото това е отговорност на управляващите. Но ако е толкова лошо финансовото положение на градския транспорт и нямате подкрепа от държавата, за да запълните дупките, ще трябва или отнякъде да режете и от други инвестиционни разходи или пък да търсите повече приходи, което

неминуемо ще мине през увеличаване на някой данък, такса или цената за паркиране в синя и зелена зона, така че много бих се радвал, ако управляващите кажат каква е тяхната стратегия за справяне с този проблем или просто оставаме както е ситуацията в момент и се молим на Господ да не ни се случи най-лошото. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Заповядайте господин Зарков за дуплика.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Разбира се, че трябва да разочаровам господин Бонев и той ако смята, че мисли единствен за градския транспорт и другите проблеми, които стоят като управляване процесите в Столична община, трябва да го разочаровам, че не е така и е видно от работата, която имаме в тази комисия. Само че имаме един съществен проблем и тук е диспропорцията на проблема спрямо възможностите, които може да предприеме Столична община. В този ред на мисли ще ви кажа, че дори всички политики в тази посока да се осъществят с увеличаване на зоните за платено паркиране и с увеличаване на данъците на автомобилите, ще генерират около една десета, даже по-малко от една десета от сумата, необходима за да се обезпечи градския транспорт на София. Сам разбирате, че това със сигурност не е достатъчно, за да бъде гарантиран той.

На следващо място, относно тарифната политика, също е възможно да разчитаме и с увеличение на превозните документи, пропуснахте може би да ги кажете или аз не дочух, но за да се обезпечи транспортната услуга в този обем, по изчисления които съм правил, трябва да увеличим всички цени с малко над сто процента. Аз силно се съмнявам, че с това ще направим привлекателен повече градския транспорт на София, даже да не кажа обратното, по този начин ще задръстим града с автомобили, защото знаем до какво ще доведе това. Да кажа тези мерки, ще призова отново, както в предходното си изказване, да вървим към разумните решения, защото ситуацията е достатъчно критична, за да експериментираме. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Не виждам други съветници. Господин Евстатиев, след което ще дам думата на господин Иван Кирилов. Заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: С цялото ми уважение към господин Борис Бонев, с който имаме може да се каже еднакво мислене по отношение на потребностите на пътниците в София, искам да обърна внимание, че като част от транспорта ежедневно посещавам поделенията и виждам за какво става дума именно кризата с подвижния състав. Както се спомена в изказванията на колегите общински съветници, плацовете са пълни с автобуси, които очакват резервни части, които не пристигат, защото няма финансиране. Наистина леко популистично е да се говори за нощен транспорт при условие, че ние сме на ръба да не можем да осигурим транспортната задача на дневния транспорт, което в София може да се похвалим,

че работи до доста късен час. Искам да вметна тук за всички колеги от комисията, че по линията на моя екип ние работим в различни градове с програмиране на информационни системи и мога да ви кажа, че например в един град Кърджали в 17.30 всички автобуси се в депо. При нас ще се случи това нещо, ако не бъде намерено финансиране и ако не бъдат доставени части за поделенията. И на този фон колегите водачи, които излизат всеки ден незнайки тези автобуси докъде ще ги изкарат, треперейки дали нещо няма да се случува и да застраши сигурността на хората, които возят отзад, смятам, че по-добрия вариант е наистина да изчакаме да мине зимата, да се направи анализ в съответните работни групи, например да има две линии, но да бъдат направени така, че да возят максимален брой пътници на съответната цена, отколкото да се пусне сега транспорта от януари и той да не бъде изпълняван, тъй като няма здрав подвижен състав в поделенията. Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Иван Кирилов от синдикална организация „Подкрепа“.

ИВАН КИРИЛОВ: Благодаря.

Уважаеми дами и господа, наслушахме ви се на споровете колко пари, колко превозни средства, колко са на плаца и колко са не знам си къде. Много малко от вас споменаха думата човека, работника, шофьора. Аз съм тук с трима шофьори, по един от всеки гараж, и съответно от тях съм получил справка, която държа да ви прочета:

В гараж Дружба са необходими 372 шофьори, в момента работят 348, минус 24.

Малашевци 470 трябва, 431 имаме налични, минус 39.

Земляне от 500 необходими, 455 са заетите места, минус 45.

Или общо със 108 шофьора по-малко в момента функционира градския транспорт или Столичен автотранспорт конкретно.

Към тях прибавяме и 55 трайно болни общо от трите гаража, 163 човека по-малко в момента имаме или по-скоро ги нямаме. Независимо от това градският транспорт, автотранспорта функционира, с висока задължнялост и жителите на София го ползват. Стана въпрос за някакъв заем, заема по първа точка. Да, но този заем трябва да се връща. Именно този заем първо не се дава хей така за нова дейност, за нов обем на работа, той се дава за покриване на разходи към контрагенти за предходни периоди. Безсмислено е да споменавам как се е стигнало до тук, за пандемия, за война, за инфлация и т.н., цена на енергоносителите, всички знаем. И за да продължа да говоря за човешкия фактор, имам още една много важна и показателна справка. Тя е свързана с неиздължения или неизползвания платен годишен отпуск на шофьорите. В Дружба за 2021 г. е в размер на 1668 дни, в Малашевци е 1640, в Земляне е 903, или за 2021 г. 4211 дни неизползван платен годишен отпуск. Крещящи са цифрите за тази година обаче, независимо че тя не е завършила, че остава малко повече от месец. През 2022 г. Дружба 9490 дни неизползван отпуск, Малашевци 7972 дни, Земляне 10355 дни или общо

27 817 дни неизползван платен годишен отпуск от шофьорите, говорим само за шофьорите. Сумарно за двете години размерът е 32 028 дни неизползван платен годишен отпуск от шофьорите.

Считаме за абсолютно безумие това от 1 януари да имаме нощен транспорт, не защото гражданите не го заслужават, не защото няма да се ползва или ще се ползва само от определена група хора, а защото няма да има кой да го упражнява този транспорт и тези хора няма да имат почивка. Те и сега генерират извънреден труд много от законоустановените в Кодекса на труда норми. Много повече. Това за нас е безумие, ние сме категорично не съгласни от 1 януари да има нощен транспорт.

Вместо да си говорим за нощен транспорт, да започнем да си говорим за вдигане на доходите на работещите в градския транспорт като цяло. Ние не сме спирали, аз затова си казах, че догодина ще е стачната година, със сигурност най-малкото ще минем през някакви протести, но ако така се продължава тези хора да бъдат неуважавани, неизвергнати, хората, които много добре всички знаем, че по време на пандемията не спряха да работят, ние съвместно с тях ще реагираме и този път ще бъдем крайни и няма да затваряме три кръстовища само, просто няма да има градски транспорт. И ще ви го докажем. Знам, че причините не само в общината, знам как се стекоха нещата тази година, политическата обстановка го позволи да се подхвърлят едни стотинки към общината и съответно към дружествата, очевидно отново недостатъчни, след като отпусκαме заеми, за догодина ако останем на настоящия държавен бюджет, както е до момента настроените и нагласите, това означава, че са само 15 милиона, нали така господин Зарков, защото през актуализацията ги направихме 74, което означава никакъв ръст на доходите, и означава спиране на работа. Така че още преди да са излезнали кандидатурите, преди да има предизборна кампания в София, защото предстои и това нещо, да си го заявим, да не ни признаете после, че сме от тези или от онези. От работниците сме и ще се борим за това те да имат увеличение на доходите и то не 10 %, защото инфлацията вече е 20. Това е нашето становище по въпроса с нощния транспорт, ние сме категорично против. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте господин Бонев за реплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Напълно разбирам това, което казвате по отношение на заплатите, по отношение на недостига на шофьори. Аз имам ясен спомен, когато пандемията удари и много шофьори се завърнаха от карането на ТИР-ове из Европа, ясно се подобри ситуацията с броя на шофьори. Тогава аз коментирах и с директора на Столичен автотранспорт и с директора на Столичен електротранспорт – какво правим, когато пандемията свърши и когато отново ходенето да караш ТИР в Европа за три и четири пъти по-висока заплата, отколкото в София е реалност, как задържахме тези служители, как им осигуряваме необходимите условия не само

финансови, но и като условия на труд, за да се справим с потенциалния риск, тогава общо взето отговорът беше – като му дойде времето. Ето, явно времето му е дошло, след като 163 човка на практика вие сте под това, от което имате нужда, за да си осъществявате работата нормално. Само че, за мен е проблем, че обикновено от синдикатите слушаме само за повишаване на доходите и много рядко слушаме за условията за труда, и по-точно условията на труд в депата, които са покъртителни, защото и гаражите и депата са в ужасяващо състояние, и дори най-новите са строени преди повече от 30 години, но по отношение условията за труд за спокойното ежедневие на водачите в градския транспорт. Как се постига спокойно ежедневие? Тогава, когато градският транспорт е отделен от останалите форми на транспорт, максимално отделен, за да няма пречкащи му се автомобили, за да няма хаотично пресичащи наляво, надясно, за да може да се спазват разписанията, за да може в крайна сметка движението на водачите на градския транспорт да бъде прогнозируемо, те да могат да не се притесняват, че няма да могат са си свършат физическите нужди и т.н. Не съм чул за мое огромно съжаление, поправете ме ако греша, надявам се да греша, но не съм чул синдикатите да дойдат тук в комисията и да кажат – уважаеми общински съветници, уважаеми заместник-кмет по транспорт, от повече от 10 години има план за устойчива градска мобилност, който предвижда бус ленти да бъдат изградени по всички основни трасета на София, защо те не се случват, за да може водачите на градския транспорт да имат обособените си коридори и да се движат необезпокоявано и безопасно. Защо всички онези проекти, които касаят изграждането на

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, в режим на реплика сте. Мисля, че ви оставих двойно и тройно повече и Ви обръщам внимание, че това е реплика. До момента не сте казали абсолютно нищо в противоречие с това, което каза представителят на Подкрепа.

БОРИС БОНЕВ: /говори без включен микрофон и няма чуваемост за протокола/

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Как не е вярно, като тук седим 20 човека и Ви слушаме.

БОРИС БОНЕВ: .../говори без включен микрофон и няма чуваемост/

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това също не е вярно и в момента правите внушения.

Благодаря Ви за репликата, има заявена дуплика.

БОРИС БОНЕВ: /говори без включен микрофон и няма чуваемост/

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Самарджиев, реплика ли искате?

САМАРДЖИЕВ: Благодаря. Господин Бонев ме изпревари, че дефицита на водачите ще бъде плюс още 60 човека и не смятаме, че довозващите линии са нещо, което няма да привлича пътници. Напротив, точно тези натоварени отсечки в южните квартали, които нямат достъп до градски транспорт, ще имат реален достъп до транспорт и действително

ще има много сериозни трудности от гледна точка не на друга, а на набиране на водачи, предвид всички причини, които господин Кирилов изтъкна. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: И Вие ли господин Николов? В момента сме на реплики към господин Иван Кирилов.

Господин Кирилов, заповядайте.

ИВАН КИРИЛОВ: Господин Бонев, съвсем нямам намерение да влизам в политическа тематика на вашето изказване. По-скоро бих апелирал, че не е точно комисията място за такива неща. Ще ви дойде времето, догодина е предизборната кампания и тогава може да си я водите и два ни убеждавате. Или имате къса памет или по-скоро сте от скоро, защото първо ние имаме 30 годишни традиции и повече Подкрепа, а не веднъж и два пъти сме пледирали за по-добри условия на труда. Спомням си един от случаите, в които дори се свързахме с КАТ ли беше, за спирането на автомобили на спирките, на джобовете, имали сме какви ли не драми по този въпрос, със сигурност знаем какво е състоянието както на превозните средства, така и на гаражите, депата, халетата, правили сме и заснемане и сме предоставяли на работодатели с цел за да могат да се подобрят те.

По отношение на 52 малки автобуса със сигурност не сме за, и тук от Дирекция „Транспорт“ могат да го потвърдят, тъй като и този въпрос сме отнасяли до съвет аз асоциалното сътрудничество по транспорта те присъстваха със същия въпрос кой ще ги кара. Така че ако имаме еднакво мнение, то е само по този въпрос, но от Вашето изказване не чу нищо конкретно освен това, че искате доклада който съм прочел че искате да увеличите обема на работа на даденото предприятие, оттам и да натоварваме водачите да нямат почивки. Така че преди да отправяте критики към „Подкрепа“, бих Ви посъветвал да се поинтересувате в предисторически план участвали ли сме, не сме ли участвали, къде сме ходили, имаме ли становища, искали ли сме, не сме ли искали ,защото така малко смешно ми прозвуча вие някога искали ли сте.

БОРИС БОНЕВ: /реплика без включен микрофон и не може да се отрази/

ИВАН КИРИЛОВ: И Вие също не сте успешен, но не бива да се съпоставяме.

Другото нещо, направи ми впечатление, че с цел да си изкажете политическите приказки се обърнахте към мен, все едно съм работодател и аз ги решавам тези неща. Това съвсем не е така, но аз съм представител на група от хора в качеството си на синдикалист. Това е хубаво да ги делим тези неща. Благодаря.

Пропуснах нещо, би следвало да сте запознат, но все пак ви е я давам пирамидата на масоу, хей тук най-отгоре е нощния транспорт, преди това има едни други нещица по стълбичката ,които трябва да се изпълнят.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Паргов, моля да преподавате, когато не заседава комисията отвън в коридора частни уроци.

По отношение на това, което господин Кирилов каза, аз все пак ви предлагам с исканията, които са направени преди месец или два до Столична община да ги насочите към комисията и по отношение на възнагражденията и тези въпроси ,които повдигнахте ,защото темата си струва да бъде дискутирана и в комисия и в Общинския съвет.

Господин Николов, заповядайте и да вървим към гласуване след това на доклада.

ИВАН НИКОЛОВ: Благодаря Ви, господин председател.

По темата, тъй като се засегна кмета по транспорт, господин Кръстев го няма в момента, не можеше да присъства.

По отношение на темата за условията и какво се прави. Не са само бус лентите, които се правят, правят и с много други неща с разписанията. Последните две години се правят постоянно нови разписания. Тези разписания не са само свързани с това да повишим услугата към клиентите, към гражданите, а и това да направим тези разписания добри за самите водачи. Ако греша, нека ме поправят. Тук са и синдикатите, има и водачи, нека поправят ако това грешка, почивки на крайна станция, време да могат да отидат до тоалетна и съвсем различни неща. Също бих го казал това с довеждащия транспорт, те са 52 автобуса. Тези автобуси няма да бъдат пуснати изцяло като довеждащи и в самата програма е записано, че те ще бъдат и по съществуващи линии, с които ще се сменят дизелови автобуси, не знае вече какви автобуси ще бъдат сменени, но в крайна сметка там, където се пуска довеждащия транспорт е необходимо да се направи реорганизация на другия наземен транспорт, тоест не смятаме ,че пускането на 30 довеждащи автобуси ще остави другата система как да кажа непокътната, тоест трябва да има промени в нея. Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Преминаваме към гласуване на доклада.

УЧАСТНИК: Освен бус ленти имаме и организация на кръстовища, с които тук колегата, който е бригадир на 280 може да ме поправи ако бъркам, но там на практика елиминирахме закъсненията от център на 280 с нови бус ленти, които не са дълги километри, а са единствено там, където е необходимо и няма да направим транспортен хаос с корекции на кръстовища, с което отпушихме трафика и въобще линия по линия мога да отговоря на всеки дени човек, който иска да попита какво сме направили. И това, което друго искаме да обострим като внимание, че Столична община и ЦГМ не могат да налагат санкции за неправилно паркиране и за Закона за движение по пътищата. Господин Георгиев е подготвил такова предложение съвместно със Столична община и въпреки всичко ние правим съвместни акции с КАТ София ежеседмично в дъжд, студ, в пек и глобяваме нарушителите. Това е, което можем да направим към настоящия момент с тези налични закони и ресурси, с които разполагаме. Благодаря.

Да допълня, защото работим постоянно за това нещо и в момента имаме не малко предложения точно за реорганизацията на кръстовища, за не само обособяването, осигуряването бус лентите да се движат като бус ленти, които сме ги говорили точно с водачите, оттам идват всички предложения и се надявам, че до няколко седмици ще можем да дадем и няколко конкретни примера. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Преминаваме към гласуване на доклада с вносител господин Бонев.

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

Общо	
гласували:	10
в т.ч.:	
За	1
Против	2
Въздържали се	7

Въз основа на гласуването комисията **реша**:

Комисията не подкрепя доклада с приложения

Преминаваме към разглеждане на т. 6 от дневния ред.

По т. 6 от дневния ред: Искане от Борис Бонев- общински съветник, изслушване във връзка с проект за реконструкция на трамвайно трасе по бул. „Цар Борис“ III

Предоставяне на информация за ремонтните дейности и реконструкцията на бул. Ломско шосе“ и тунел към столичен район „Люлин“;

Вносител : инж. Ангел Джоргов- зам. кмет на СО

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, в миналото заседание господин Бонев повдигна темата и е внесъл искане за изслушване на заместник-кмета Джоргов относно ремонта на трамвайно трасе по бул. Цар Борис III, но тъй като това не е единственият проект, който касае ремонт на голяма инфраструктура, аз си позволих да изпратя писмо до него и да го съчетаем с коментар относно ремонта и реконструкцията на бул. Ломско шосе и тунела към столичния район Люлин, които вълнуват голяма част от хората в Западните райони.

Господин Джоргов, заповядайте за изложение.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Благодаря, господин председател. Уважаеми дами и господа общински съветници, по реда на обектите, които са записани за това изслушване, безспорно най-важния към момента и за софиянци проект е проекта за ремонта на трасето на трамвай № 5. Проектът започна миналата година април месец, срокът за основния ремонт е двугодишен, като трасето по тръжна документация и като разрешение за строеж е разделен основно на два участъка. По-малкият участък е до кръговото кръстовище на пл. Руски паметник, което условно е наречено част Б, след малко ще ви обясня защо се спирам на тази етапност , и от кръговото кръстовище на Руски паметник, което не е част от проекта, тъй като е ремонтирано сравнително наскоро, преди около 6 години от края на този ремонт до ухото Княжево, което в проекта е означено като част А. Тази по-дългата част А е разделена на много подетапи спрямо кръстовищата и организацията на движение, трамвайното движение най-вече, но тази част А е разделена на два подучастъка от Руски паметник до ухото Бъкстон и от ухото Бъкстон и бул. Овча купел до ухото Княжево, с идеята тези два участъка да се работят разделени във времето, така че все пак да се запази някакво трамвайно движение и с една идея по-малко да е затруднението за хората.

Този първият участък, който част до кръговото кръстовище на Руски паметник е с отделен срок, с отделно разрешение за строеж и всъщност с отделни санкции за забава. Около една година беше срокът за изграждането на този участък, изпълнителят по ред причини, ще се спра на всяка една от тях при желание, закъсня с около 3 месеца, като в самия договор е заложена санкция, която мисля че беше 0.3 % на ден, но не повече от 10 %, като за това просрочие вече е съставен констативен протокол и всъщност от окончателното плащане, което ще бъде направено за тази част, което предстои да бъде направено по всяка вероятно до края на годината, на него ще му бъде наложена санкция в размер на 10 %, която е максимална по

договор. Десет милиона струва тази първата част, включая парка, така че 1 043 хиляди, това ще бъде наложено в края на годината.

Останалата част, която е част А, тя е с цял срок двугодишен и към момента още не е с изтекъл срок, така че ако тя приключи със забавяне Столична община разбира се ще наложи необходимите санкции тогава.

Чисто физически какво се случи до момента? В началото на лятото, даже още пролетта беше готова част Б въпреки забавата. Само да вмъкна, че трамвайното трасе по ул. Алабин заедно с контактната мрежа беше въведена в експлоатация февруари и трамваите от тогава вървят по ул. Алабин, така че чисто физически част Б е готова от пролетта, за което е съставен Акт 15, а пак чисто физически този етап до ухото Бъкстон и всъщност до бул. Овча купел е готов от началото на месец септември. Тъй като през месец септември, всъщност лятото август и септември времето не е подходящо за засаждане на живия плет, който по обособеното трасе, само да кажа, че четири-пет месеца има закъснение по график на тази част, която е до Бъкстон, този срок не е по тръжна документация, но е вътрешен срок, надявам се, че една част от този срок изпълнителят ще навакса, но в началото на месец септември имахме готовност за съставяне на приемателна комисия, но при незасаден жив плет и физическа невъзможност той да бъде засаден, внесохме едно искане до главния архитект да се извади озеленяването в обособеното трасе със заповед по 154, така че да можем да въведем въпросния участък в експлоатация. Появи се, както си е реда за всяка заповед, както и всяко едно разрешение за строеж се обявява от съответната районна администрация, появи се жалба на тази заповед по 154 в район Красно село, която от район Красно село дойде в НАГ, НАГ са длъжни колегите веднага изпратиха в Административен съд – София град и за около два месеца излезе решение, че всъщност жалбоподателят не е заинтересована страна, жалбата беше от адрес, на който няма сграда, но в крайна сметка такива са процедурите. Но докато се произнесе Административния съд, въпреки че сравнително бързо излезе решението, дойде 15 октомври, след която дата ние имахме възможност, всъщност строителят да извърши озеленяването и от миналата седмица документите заедно с озеленяването са внесени в Дирекция „Национален строителен контрол“ за издаване на заповед за приемателна комисия на трасето от ухото Съдебна палата до Ботев е въведено в експлоатация, но само трамвайния релсов път, та на цялото трасе с цялата съпътстваща инфраструктура от Съдебна палата до Овча купел, очакваме съвсем скоро заповед за приемателна комисия, след което да бъде въведен в експлоатация участъка.

Направена е необходимата организация, включително и като временна организация на движение и като организация на трамвайното движение след тази дата, така че изхождайки от това, че по ред причини сме стигнали вече до декември месец да се продължи строителството в обособеното трасе от ухото на околоръстното в посока Княжево само там,

където е обособено трасето и не се засягат пътните платна за месеците декември и януари, като в зависимост от това как тръгне строителството, след което ще се пристъпи към влизане да се работи в обособеното трасе под околоръстното, но на този първи етап ще може да се запази трамвайното движение до ухото на Околоръстното, което за гражданите на София е най-добрия вариант, а и не можем да си позволим да работим на пътните платна с оглед на това, че идва зима. Всъщност такава организация е направена при условие че нашият строител продължи да работи. Една скоба отварям, след около година дебати, дискусии на държавно ниво се стигна до методика, утвърдена с Постановление на Министерски съвет от 27 септември т.г. за така наречената индексация на цените в строителните договори.

След като излезе тази индексация двата управляващи органи, всъщност като излезе преди това промяната, мисля че август месец беше в закона за обществените поръчки последвано от постановлението на Министерски съвет за самата индексация, ясно беше че през тази една година всички строители, които работят по публични договори, било то с държавата, било то с общината, изпитват сериозни затруднения. Излезе въпросната индексация и управляващите органи на „Региони в растеж“, почти 100 % от трамвая се финансира по тази оперативна програма и на Оперативна програма „Околна среда“ горе-долу едновременно излязоха с позиция, с как да го наречем, методика на методиката, тълкуване и всъщност казаха че оперативните програми те участват до 15 % във въпросната индексация. Тоест там в самото постановление, в методиката има една формулка, предполагам, че по-голямата част от вас са запознати с въпросната формула, тя третира едни индекси на цени на материали, които излизат от статистиката на всяко тримесечие, в която сравняш в общи линии тримесечието в което с извършват строително монтажните работи или се приемат спрямо тримесечието в което е подадена офертата от страна от фирмата, която е спечелила и е сключила договора за съответното СМР, като за второто тримесечие на 2022 г., за третото тримесечие поне до петък още н ебеше излязъл индекса, очаква се всеки момент, но за второто тримесечие индексът, който излезе отнесем към индекси от преди година и половина – две, когато се оферирани повечето, по-стари договори не само в столична община, но и в други общини и на държавно ниво, показва по тази методика и по тази формула не знам дали това са най-удачните методика и формули, но показва необходимост от индексирание на цените в около 50 %.

Това го разказвам в общи линии да придобием представа всичките, че в крайна сметка има изпълнители, на които ако методиката е вярна и действително реалната инфлация в строителството е от този порядък ще има бъде по-изгодно да не работят и виновно да бъдат прекратени договорите, да платят съответните неустойки ще им излезе по-рентабилно, отколкото да продължат да работят. Водили сме разговори с конкретния изпълнител на петицията, че по всяка вероятно ние ще предложим като възможност за индексация това, което

казва държавата в лицето на „Региони в растеж“ и ОПОС и че трябва всъщност да работят при евентуална индексация с не повече от 15 %. Още го нямаме писмено, но имаме устната уговорка, а те имат договор, в крайна сметка ние си стъпваме на подписания договор, ще продължи строителството нагоре, с организация, която горе-долу ви разказах. Надяваме се, че буквално до седмица-две ще имаме въвеждане в експлоатация, след което да предложи да се работи нагоре. Част Б, който е с изтекъл срок, на който можем да наложим санкция, констатирано е това нещо с протокол, така както си е констативен протокол и от последното плащане ще бъде финансова санкция на изпълнителя. Разбира се, аз мога да се спра на всяка една от причините за забавянето, естествено че има забавяне и по вина на изпълнителя, разбира се тази година в публичното строителство е една от най-тежките за последните 15 години, цените много се увеличиха, доставките, за които си говореха колегите по предните точки за резервни части и т.н., за строителните материали, особено тези, които не са от България, е изключително трудно, но в крайна сметка нито един строител в България не може да представи документи, с които да обоснове на войната, на Ковид и т.н., Стопанската камара не издава по тези причини сертификати за форсмажор, съответно ние по документи колкото и да казваме - да, така е, да трудно е, по документи натискаме строителите да си спазват договорите и ако те не успеят, разбира се отива до санкции. Тук говорим за срока, а при необходимост такива се налага и за качество на всеки един от обектите. Около 3 месеца беше забавата на Част Б, казах ви, това нещо е констатирано. На част А забавянето е около 5 месеца, участък до Овча купел е по-тежкия участък с повече кръстовища, с повече съоръжения. Тоест очакваме вторият подетап на тази част А да е за по-кратки срокове, но с оглед на това, че идва и зима, ще видим в какви срокове ще се справи изпълнителя, да Боже да продължат да работят. За сега идеята е веднага щом се въведе този участък в експлоатация да продължи да се работи следващия.

Относно трамвай № 5 горе-долу е това. Който общински съветник прецени, съм готов да отговоря на въпроси.

Тунела за Люлин, там срокът е до февруари месец, като цяло строителството върви в срок. Имахме известно забавяне на изграждането на новия релсов път и контактна мрежа, който срок не е лимитиращ като цяло за целия обект. Един пример ви давам, ние си позволихме да започнем ремонта едва след като имаме уверение от страна на изпълнителя, че всички материали, които са необходими за релсовия път, тъй като по принцип това винаги е проблем, да не се окаже, че сме разкопали някъде и да спрем поради липса на материали. Имаше налични релси мисля че Австрия, 4 месеци пътуваха релсите от Австрия до България. Това не е критично за целия ремонт, а до десетина дни ще приключи изграждането на новия релсов път и контактната мрежа, всички материали са тук и почти приключва строителството му. Четири месеца действително пътуваха, като два месеца стояха във Фаренцварош на гарата да

чакат свободен коловоз, тъй като заради един ремонт, който се случва в сръбската държава, така поне официална информация, а всъщност не знам дали не е официална, тъй като ние през кой ли не проверихме защо не пътуват тези вагони, тъй като в железниците не знам дали колегите ще потвърдят има едно неписано право в железниците като се карат материали за релсов път, независимо той дали е трамваен, дали е НКЖИ и за който и да е, те се пропускат с приоритет, два месеца стояха там да чакат, тъй като в посока нагоре с транспортират материали, които са необходими за Украйна, в посока надолу въглища и тогава й дойде ред, с неустойки към транспортната фирма, между транспортната фирма и в случая нашия строител, но само ви го давам като пример релси от Европа, не коментираме Азия, Китай и т.н. Там строителството върви горе-долу в срок, очакваме около 10 декември да завъртим движението, но и при изграден релсов път, това е някъде около 70 % от работата и от средата на декември те да заработят пътното платно, което е всъщност северното, което е иначе в посока Люлин, а движението да бъде пуснато пак в една лента за движение във вече ремонтирания участък, който сега е затворен заради ремонта.

Булевард Ломско шосе. Там срокът за строителство е 120 дни, подчертавам 120 дни, а не 120 календарни месеца. Към момента на обекта не е могло да се работи, в справката ми нямам за месец октомври за дъждовните дни, защото като има дъжд, ако вали един ден, два или три дни след това не може да се работи, 51 дни е имало дни, в които не е могло да се работи на Ломско шосе. Една от причините е, че самото платно, което се изгражда в момента там като цяло на трафика не се пречи изобщо, тъй като движението е организирано в съществуващото платно, но тъй като е поле, много ниска точка, един дъждовен ден около три-четири дни се чакаше да се отцеди докато се излезе до ниво пътна основа. Очакваме този участък, който се работи към момента, да бъде асфалтиран, буквално днес техниката е там и ще дебнат времето да се асфалтира частта от Ломско шосе, която е новоизградената, след което движението ще бъде обърнато по новото пътното платно, а ще се работи по изграждане на южната част, която е от страната на блоковете. Обектът е доста голям и тежък, две платна по 10.50 с локал от страната на застрояването в кв. Обеля, като това е около 60 % от обекта, за останалите 40 все още нямаме разрешение за строеж, тъй като се появиха имоти. Надяваме се, че ще имаме разрешение за строеж, издадено в рамките на първата десетдневка на месец декември, тъй като се приключиха сега процедурите, внесли сме издаване на разрешение за строеж и за там.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Предполагам че ще има въпроси.

Господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря за изчерпателната информация относно трите обекта, най-вече за ремонта на трамвайното трасе по Цар Борис III.

Аз имам два въпроса, единият вие почти отговорихте, но все пак , имате ли вече фиксирана конкретна дата за пускане на движението до Овча купел, казали сте до седмица – две ще има въвеждане в експлоатация. Има ли конкретна дата или това предстои да се уточни?

Също така може би към Вас, да ви попитам предвиждат ли се някакви корекции към трамвайна линия № 5 предвид чувствителността да го наречем на трамвайни мотриси PESA и изключително лошото състояние на трамвайния път, който не е ремонтиран, дали ще бъдат направени някакви модификации на линиите, така че новите трамваи да не се разбиват по старото трасе? Това ми беше първия въпрос и към двама ви.

Още един конкретен въпрос към вас, до каква степен всички онези забележки касаещи неизпълнение на изискванията на Наредбата за достъпна градска среда при изпълнението на проекта са били отстранени и има ли становище на ДНСК в тази връзка. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Само за да обединим въпросите, отделно със СМР-тата на обособеното трасе на петицата на самия булевард се извършваше преподреждане на паветата . предполагам, че става въпрос за абонаментното поддържане, просто искам да обърна внимание, че там резултатите са отчайващи. Днес минах да видя, тъй като това е трасе на масов градски транспорт, 260 се движи оттам, заместващите автобуси за трамвай № 5 се движат оттам, мисля, че участъкът не е в добро състояние и използвам възможността да направя апел да се направи отново преглед и ако е необходимо отново и отново да се връщат за доработка, защото посока център в дясна лента положението е страшно.

Има ли други въпроси?

Господин Джоргов, заповядайте да отговорите на въпросите.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Благодаря.

Господин Бонев, не мога да кажа конкретна дата, тъй като още нямаме заповед, не им е изтекъл срокът за разглеждане на документите, буквало преди една седмица внесохме. Веднага щом имаме заповед за комисия, ще мога да кажа и конкретна дата, на която ще бъде приемателната комисия. Да, в сигнала, който вие подадохте и към нас и към ДНСК и МРРБ, извърши се проверка, забележките не само по пероните и трасето навсякъде са отстранени, така че надявам се, че въпросната приемателна комисия ще премине успешно и тези хайде да не са 50 хиляди, тъй като 50 хиляди души използват до Княжево, но една голяма част от софиянци, които ползват трасето, ще могат да го използват, надявам се най-късно началото на месеца, ако не и по-рано, дано да се случи.

За организация на движението, преди на господин Николов да му дадем думата, понеже заедно сме работили, мога да разкажа, ухото, което е на Околовръстното, по принцип не може да обслужва и трите линии – 5, 11 и 4. Тъй като по всяка вероятност след като започне да се работи след ухото, тъй като там са около 917 ако не се лъжа до там, където вече трамваят

влиза в споделеното трасе в посока Княжево, очакваме в рамките на месец-два, след като се извършат демонтажните работи, строителят да има възможност да влезе и в следващите участъци, казах ви по какви причини предвиждаме те да са в обособеното трасе. Тоест тази организация до ухото на Околовръстното шосе на Никола Петков ще бъде за не повече от два месеца, така че по всяка вероятност трамвайното движение на петицата ще бъде до ухото Бъкстон, а заместващият автобус ще бъде от Княжево до ухото Бъкстон, и за самите граждани ще бъде най-добре, а 4 и 11 ще ходят до Околовръстното, но за известен период, дай Боже по-кратък, защото в интерес и на Столична община да се извърши по-скоро въпросното строителство. Това е откъм организация.

Господин Контрера, ние Цар Борис III и Тотлебен в общи линии не спираме да го поддържаме. От май, включително и миналата седмица се подреждат павата и не само покроят въпросния бордюро, а на цяло, там около Кауфланд, около Гешов, постоянно има нужда от ремонти. Аз сега нямам справка колко кв. метра сме пренаредили, ще извадя такава справка, сигурно ще бъде плашещо числото, което се получава.

Позволете ми да използвам възможността и за този въпрос. Тотлебен и Цар Борис III са в окаяно състояние, ние нали пусто в празно пренареждаме и защото е с масов градски транспорт, и защото е основна пътна артерия на София, и тъй като то със сигурност няма да стане през следващата година, но през следващите години е изключителна приоритетна задача за Столична община да се извърши основен ремонт на въпросните два булеварда, които на практика е все едно един булевард. Тук има нещо много важно, да се вземе решение те с каква настилка ще бъдат. Ако наистина нищо дискусивно, тъй като самият Цар Борис III не е във въпросната заповед от 2016 г., в същото време знаем колко е интересна тема ако щете и чисто политически за паважните настилки в София, така че може би не е лошо по комисии да се изговори това нещо и ако решението е, въпреки че Цар Борис III не е в заповедта конкретно описан, знаем коя заповед от 2016, и паважната настилка ще остане, Столична община да пристъпи към едно работно проектиране на двата булеварда. За Тотлебен имаме геодезия и геология, което сме направили преди години, което е важна стъпка, но да се вземе решение да се отива към проектиране. Въпросният ремонт ще струва много пари и заради това, че трябва да се изградят канали по Пенчо Славейко и по Опълченска, които са свързани с отводняването на булеварда, но буквално през следващите няколко години ако не се извърши един такъв ремонт ще стане голям проблем за Столична община. Добре е може би да го коментираме по комисии и да се отсеке веднъж завинаги може би е прав господин Бонев, че не е дискусивно, просто да се вземе решение, а каква да бъде настилка и да се върви напред поне с проектирането, а средства за изграждането ще се получат след като е готов проекта.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Има ли въпроси? Няма.

Господин Николов за организацията на движение.

ИВАН НИКОЛОВ: За организацията на движение на превозните средства от градския транспорт да ви кажа направили сме от септември месец може би едно 10 срещи с двата оператора и ЦГМ, като всяка среща разглеждахме различни варианти къде би се работило, кога би се работило, затварянията. Към момент, това, което представи инженер Джоргов като временни организации ние имаме готовност с промените в градския транспорт и готови разписания. Накратко трамвай № 5 ще бъде до Бъкстон, № 4 и № 11 ще бъдат на ухото, което е над Никола Петков, промяна, която ще има по четворката, за да може тя да бъде изместена от трасето на Алабин, тъй като то става много претоварено, има проблем, че ако се вкара още един трамвай, както петицата ще бъде с 8 коли, това ще затрудни изключително преминаването по Алабин, затова предложението е четворката от пл. Македония да завива наляво по Христо Ботев и така до Орландовци. Трамвай № 11 се запазва със същия си маршрут, единствено че ще скъсяваме от Княжево на Никола Петков.

За да стигнем до това решение се направиха полеви тестове с по 3-4 трамвая както на Никола Петков, така и на ухото на Бъкстон се направиха текстове с четири трамвая да видим възможността къде колко трамвая могат да имат и колко може да има изчакване, тоест тъй като на петицата почивката трябва да е на тази станция, на четворката по същия начин, трябва също да има поне престой. На база на тези изпитания се направиха и така се взе решението за организацията на движението. Тъй като все пак четворката ще обслужва по трасето на трамвай № 5 в отсечката, която от Бъкстон до Никола Петков реално това ще бъдат две спирки, които ще се обслужват, които са натоварени спирки, сме засилили и обслужването по трамвай № 4, като цяло там от 15 минути разписанието трябва да е на 10 минути, а № 5 ще бъде на 5 минути, като разписанието на петицата е направено ускорения в двете посоки, надявам се, че това ускорение с пускането ще имаме облекчено разписание, тоест много скоро ще променим разписанието като го ускорим още. За ускорението мисля, че беше до 3 минути в посока, със сигурност ще стане повече. Благодаря.

Последно за автобусната линия, която е АТМ 5, тя ще се движи от Княжево до Бъкстон, десен на Бъкстон, десен след това на Каблешков, обратно с ляв по Борис и така до Княжево, това ще бъде обслужването

на заместващата трамвайна линия.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря господин Джоргов, благодаря господин Николов, мисля, че дадохме интересна информация на днешното изслушване.

Остана ни точка Разни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Аз искам да обърна внимание на три неща.

Първо, дали ще има и очаква ли се да има заседание на Работната група за подобряване в градския транспорт или изцяло се отказахме от тази работна група?

Второто ми желание е Шестмесечният доклад на Консорциума, който трябваше да бъде предоставен на общинските съветници, даже мисля, че даже два трябва да бъдат предоставени, а това не се беше случило. Също така аз изпратих миналата седмица един имейл, на който не получих отговор от председателя на въпросния комитет господин Зафир Зарков, стоящ в дясно от мен, но смятам, че е повече от наложително да бъде направено заседание на Комитета за наблюдение на тикет системата, тъй като от 1 януари ще влязат в сила буквално най-съществените промени на тарифната политика на София сигурно от повече от десетилетие, даже със сигурност с тези билети за време с неограничен брой прекачвания и искам да знам дали ЦГМ и транспортните оператори имат готовност всичките тези промени, които общинските съветници гласувахме да влязат в сила и да бъдат направени. Така че моля ви още в рамките на тази седмица да се проведе подобно заседание, на което ЦГМ да дадат отчет докъде са стигнали, защото може да се наложи отлагане, нови проекти за решения и всякакви други неприятни неща за нещо, което трябваше отдавна вече да е готово.

Това бяха трите неща – работната група за промените в градския транспорт, двата доклада вече или поне на Консорциума, и заседание на комитета.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Аз мога да взема отношение, да изискаме от ЦГМ докладите на Консорциума.

Що касае работната група, там си спомням, че имаше едни предложения, които трябваше да бъдат анализирани. Не знам дали имаме готовност за това, но така или иначе имаме постъпили и други, така че ако преценим всъщност от членовете не ги виждам, но петъчно след сесията можем да направим едно заседание преди обяд.

Имаме доста предложения за маршрути, за разписания, касаещи и спирки, така че имаме какво да разглеждаме, само трябва да проверим за Дружба кои линии, 304, дали ще имаме готовност да го разглеждаме.

В такъв случай в 10.30 в петък работната група може да работи.

Колеги, закривам заседанието поради изчерпване на дневния ред.

(Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 16.30 часа.)

Изготвил: Йоанна Цанкова-
експерт П

Председател на **Карлос Контрера**
ната Комисия по транспорт П
безопасност _____

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

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

21.11.2022 г.