



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 99

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт  
и пътна безопасност  
проведено на 23 януари 2023 г.

Днес, 23 януари 2023 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:** Откривам заседанието на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност.

Имаме проект за дневен ред, който съдържа четири точки и една допълнителна точка.

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

Преминаваме към гласуване на дневния ред.

Моля, който подкрепя дневният ред, да гласува.

„За“ – 7.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

Приема се единодушно.

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	-
12.	АЛЪОША ДАКОВ	-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

<b>Общо гласували:</b>	7
в т.ч.:	
<b>За</b>	7
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

**Комисията приема предложения дневен ред.**

Пристъпваме към точка 1 от дневния ред, която е отложена от миналото заседание.

**По т. 1 от дневния ред:** Информация за извършените подобрения на системите за пътническа информация в ППС на обществения транспорт през 2022 г.

Вносител: Марио Евстатиев, външен експерт към ПКТПБ.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Евстатиев, вие обобщихте данните, моля за съвсем кратко и сбито изложение, заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Уважаеми господа общински съветници, уважаеми гости, през 2022 година основния ни фокус беше върху осигуряването на независимо гласово оповестяване, като под „независимо“ визирам такова, което не е в пряка зависимост с други системи или подсистеми на транспорта, и по същество работи безотказно и не манипулируемо, нещо което беше във фокуса на много дискусии и с хора от организациите на хора със специални сетивни потребности и т.н.

Също така на база решение на Комисията предприехме стъпки за подобряване на визуалната комуникация чрез адаптиране на вече приетите съгласно стандартите за визуална информация шрифтове, там където все още не бяха адаптирани. Започнати са дискусии със „Столичен електротранспорт“ относно шрифта на трамваите „ПЕСА“, като там имаме уверението на господин Ганчев, че ще бъде потърсена помощ от поляците.

И другата част, която касаше допълнителните табели за хора със слабо зрение, там въпроса предстои да бъде изчистен напълно в рамките на тази седмица като отново са препратени мострите на образците, които трябва да се използват съгласно взетите тук решения и съгласно постъпилото в Центъра за градска мобилност писмо от председателя на комисията.

Бих искал да внеса в изложението няколко проблема, за един от които се сезирахме предишното заседание на комисията и това е допълнителната

информация свързана с използването на новите превозни документи. Ще дам отчетност по въпроса. Записите са направени. Съгласувани са с Центъра за градска мобилност и предстои от утре да тръгнат към транспортните оператори, като това са набор от общо три съобщения, едно от които обяснява на пътниците начина на използване и валидността на билетите 30 + и 60 +.

Другото съобщение е свързано с възможността за използване на услугата „Паркирай и пътувай“.

Третото съобщение е свързано с възможността да се закупи годишна карта на разсрочено плащане, нещо което беше невъзможно до преди известно време.

Започваме от утре с автобусен транспорт „Малашевци“ и поетапно с тролейбусния транспорт, където системите са независими. С депата ще бъде създадена организация тези съобщения до края на седмицата да бъдат качени и да бъдат възпроизвеждани по два пъти в посока на всяка линия.

Поставен беше въпрос, който с господин Контрера сме дискутирали многократно и става дума за спирковите табла на Центъра за градска мобилност, където хората продължават да се оплакват от бягащите текстове и от неадекватното програмиране на шрифтовете. Ето защо, използвам възможността да приканя комисията да се окаже на Центъра за градска мобилност да се сформира някаква комуникация, някакъв комуникационен канал, в рамките на който да се постигне решение за адаптирането на тези шрифтове.

Също така акостична информация. Все пак знаете, че имаме над 300 превозни средства, които все още не са с независимо гласово оповестяване, при които се осигурява от „Аве ел“ таблетите, тоест тези таблетки на системата „Инфо системс“. Там получихме сигнали и становища, че има таблетки със стара аудио база данни, която не е актуална към момента. Също така, че зоната на събитията пристигане на спирка и следваща спирка е много малка, което води до некоректно съобщаване и съответно до заблуда на пътниците. Също така нещо, което ми беше изнесено от сутринта като информация, беше качено като съобщение на нашата страница на екипа и моля да бъде разгласено и тук, това е проблем с изместени спирки във връзка с новата организация на движението по

„Константин Величков“, която не е нова, а вече е от три години, ако не се лъжа. Спирките в системата на „Инфо системс“ продължават да се съобщават на старите несъществуващи места. Тоест става дума за спирките „Константин Величков“, „Парк св. Петър и Павел“, както и за спирката ул. „Цар Симеон“.

В заключение ще обобщя, че с господин Контрера и с господин Барбалов в средата на миналата седмица представихме едно техническо решение, което всички видяха, че е много полезно. Става дума за адаптирана система са шестдесетте автобуса „БМС“, която между другото противно на всеобщите очаквания, че ще има голям хейт – не, радва се на голяма популярност и получихме надявам се и колегите на своите страници да са получили одобрителни съобщения. Ние на нашата страница получихме десетина и коментари и съобщения, че внедреното е изключително полезно и хората се надяват да стане част от градската среда в бъдеще естествено при намиране на подходящото финансиране, все пак говорим, че понякога всичко стига до финансиране.

Ще завърша, за миналото заседание на господата общински съветници представихме и писмен отчет, в който сме дали в резюме изпълненото през миналата година. През тази година работим по изключително много активности и една от които искам в аванс да спомена тук, отново по линия на хората с увредено зрение, нещо за което бяхме сезирани и искам да благодаря лично на господин Емил Шиваров.

Бутоните за заявки. Особени при трамвайна линия № 22, които се намират отвън на вратите, за тях имахме предложение, което разисквах и с производителя на самите бутони и оттам получихме уверение, че могат да се използват бутони със звукова идентификация, тоест когато пътника натисне бутона за заявка, ако заявката е активна се чува един кратък звук от самия бутон и по този начин незрящия пътник знае, че бутонът е реагирал и вратата ще се отвори.

Получихме уверението, абсолютно на добра воля казвам, тук не става дума за никакви финанси, абсолютно на добра воля ще ни бъдат изпратени три такива бутона, които съвместно с господин Ганчев ще видим на кой трамвай да

се монтира и да поканим хората имащи отношение към проблема на незрящите да се запознаят с функциите и да преценят до каква степен това нещо в България намира приложение.

Консултирах се с колегите от Виена, във Виена използват същите бутони и там са такива със звукова идентификация, тоест същия модел бутон като нашите, но със светлинна и звукова идентификация и казаха, че там има сериозен положителен ефект. Надявам се, че и тук заедно с колегите от комисията ще успеем да направим средата за гражданите по-достъпна.

Очаквам бутоните и след като пристигнат пак казвам с господин Ганчев и с колегите ще направим демонстрация и да видим доколко ще помогнем на хората с това.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Евстатиев, действително особено в последните месеци на 2022 година, и тук в откритите заседания разглеждахме въпросите за пътническата информация.

Колеги, имате ли въпроси, предложения? Не виждам.

Благодаря за изготвения отчет.

Преминаваме към точка 2 от дневния ред.

**По т. 2 от дневния ред:** Постъпила поща в комисията, във връзка с Решение №539, по Протокол № 60 от 21.07.22г. на Столичен общински съвет.

Писмо с вх. № СОА23-КЦ01-2489; Писмо с вх. № СОА23-КЦ01-2490; Писмо с вх. № СОА23-КЦ01-2558; Писмо с вх. № СОА23-КЦ01-2559; Писмо с вх. № СОА23-КЦ01-1361; Писмо с вх. № СОА23-КЦ01-2401; Писмо с вх. № СОА23-КЦ01-1602; Писмо с вх. № СОА23-ГР94-71 и Писма с вх. № СОА22-ДИ03-138 и СОА23-ДИ03-2.

Вносител: Диана Ковачева- Омбудсман на Република България

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Постъпили са до съставянето на дневния ред девет писма от граждани и организации. Писмо с вносител омбудсмана на Република България. На пощата на Комисията са изпратени

предложния от граждани – Благовеста Кенарова, Дилян Мушмулов. Предложния от „Изправи се БГ“.

Предлагам, тъй като вече има, ако не ме лъже паметта три доклада за изменение на наредбата. Предлагам тези постъпили предложения да ги насочим към Комитета за наблюдение за сведение и когато обсъждаме текстовете на проектите за изменение на наредбата да ги приобщим към преписката. Предполагам, че в следващите дни ще продължат да постъпват становища и предложения, но със становището на нашата комисия да ги приобщим към докладите, които така или иначе ще трябва да се гледат, след като изтече срока по Закона за нормативните актове.

Има ли други становища по тази точка?

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, моето становище по-скоро ще е обърнато към предложенията на госпожа Ковачева, защото сами виждаме особено в последните дни, както има една стара българска поговорка: „Много хубаво не е на хубаво“.

В смисъл, знаете че разработването на тарифната политика беше свързано и с конкретен финансов модел, който имаше за цел да гарантира постъпването на допълнителни жизненоважни и необходими вече може да се каже за оцеляването на градския транспорт средства. Виждаме и тук правилно отбеляза и господин Контрера, че имаме вече внесени от политически партии доклади за връщането на документи, като някои от тях стигат до крайности или иначе казано да се върнат абсолютно всички превозни документи при действащите преди 1 януари период цени.

В този ред на мисли, като представители на Транспортна комисия и орган в Столичния общински съвет, който освен разбира се добруването на всички или на групи граждани от София все пак има сериозна отговорност и към добруването на тяхната система за градски транспорт, а именно нейното финансово обезпечаване в рамките на тази година.

Фактът е един, в момента виждате, че от този ден виждаме заявки вече за нещо, което беше анонсирано от страна на синдикатите, че ще се настоява за сериозно увеличаване на трудовите възнаграждения в сектора.

Така, че написаното от госпожа Ковачева, ако трябва да го перифразирам по някакъв начин малко прилича на социален работник, който е в бедно семейство, но иска да си храни детето с най-качествената храна и винаги навреме, но за съжаление семейството няма необходимите финанси, за да изпълни изискванията на социалния работник. Това е ситуацията и в транспорта. И тук трябва да се каже, че писмото от госпожа Дияна Ковачева ако бъде прието в същия обем, разбирам че тя като омбудсман няма никакъв ангажимент дали ще има транспорт в София или няма да има, но ако се приеме градският транспорт със сигурност няма да има финансов ресурс за нормалното му функциониране до края на тази година. Това, че държавата миналата година безпрецедентно даже благодарение на актуализация на бюджета даде сериозни средства и транспорта оцеля миналата година ние като членове на тази комисия и като членове на Общинския съвет в никакъв случай не сме се справили със задачата, градският транспорт на София и на софиянци да бъде осигурен финансово и да го има, такъв какъвто очакват всички до края на тази година.

По повод писмото на Ковачева исках да направя това изявление. Иначе в другата част съм съгласен разбиране в Комитета трябва да се разгледат всички предложения.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Надявам се, че всички съветници имат достъп до тези предложения, предполагам, че са насочени към членовете на комисията.

Заповядайте, за изказване господин Барбалов.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря, моето изказване е малко по-техническо. Тъй като прочетох предложенията от хората, които днес са в дневния ред, това което бих предложил и да се изпратят и до „Центъра за градска мобилност“, защото според мен някои от тях показват, че все още има едно



недобро познаване на различни тарифни документи и мисля, че това не трябва да е кампанийно, а трябва непрекъснато да работим и да уведомяваме хората и да ги информираме за това какво има като варианти и начини за придвижване в града. Конкретно за придвижването с банкова карта, където могат да се чекират хората има някои неща в използването на билети 30 + и 60 +, които мисля, че също могат по-добре да се обяснят, и като разполага Центърът за градска мобилност с тези забележки от хората ще могат по-добре да настройват и своята информационна кампания.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Барбалов.

Колеги, други предложения?

Господин Паргов, заповядайте за реплика на господин Барбалов.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Барбалов, разбирам, че трябва да решаваме финансови проблеми и вземам повод от това, което и господин Зарков се опита да ни внуши тук, че виждате ли, трябва да вдигаме цените за да се оправим с работещите в градския транспорт. Поредният опит на ГЕРБ да насъскат една група срещу друга група, което вие го владеете перфектно вече 12, 13 години ви наблюдаваме от Вашите управления, национални и местни.

Не можем да се извиняваме с това, господин Зарков и господин Барбалов, защото все пак вие сте заместник-кмет по финанси, че са ни виновни работниците, които искат индексации на заплатите и виждате ли за това да се оправдаваме с нашата тарифна и каквато и да е политика. Това е първото нещо.

Второ, не съм адвокат на госпожа Ковачева, но госпожа Ковачева отразява жалбите, които са постъпили. Доколкото те са меродавни на територията на София и какви групи обхващат това вече и самата Ковачева не може да каже, защото тя действа по сигнали и това е ролята на омбудсмана, като някой я сезира тя поставя въпроса. Доколкото той е меродавен това е друга тема.

Може и от „Спаси София“ партията, ПП – „Спаси София“.

Трето, ние се разбрахме в Комитета за наблюдение на тикет системата казвам в широк формат за присъстващите тук, тъй като се води и запис с камера, че тази система подлежи постоянно на промени свързани с промени във факти и

обстоятелства, обективни и субективни предпочитания на пътниците и гражданите ползващи градския транспорт, тъй като тази система е на софийнци, тя не е на общината с оглед да се решават финансовите проблеми в транспорта, тъй като транспорта има и социален елемент в него. Това не е просто бизнес взел Кольо, дал Кольо, търсейки основно и само печалба.

Не знам кога ще гледаме икономически рамки тази година, бизнес планове на дружествата, тъй като със сигурност динамиката там последните две години е постоянна и постоянно се променят параметрите. За съжаление в посока нагоре като изисквания, не в посока надолу.

Завърших.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря ви.

Господин Барбалов, искате ли дуплика?

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Не разбрах точно на господин Паргов какво не му хареса в моето изказване, но просто ще се опитам да си го изясня.

Благодаря ви.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Защото бяха направени внушения, господин Контрера, а трябва да се отговаря на такива неща.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков, имаме процедури и ако продължим да се занимаваме по този начин

ЗАФИР ЗАРКОВ: Ето затова си заслужава да се отговаря на такива въпроси.

Колеги, господин Паргов, некоректно е на първо място, да коментирате, че изобщо съм казал, че заради синдикатите трябвало да се прави нещо. Казах, че има недостиг във финансите на градския транспорт, а към тях вече сме свидетели, че има искания и от страна на синдикатите, което допълнително усложнява ситуацията.

На следващо място твърдението ми, че тарифата, не е за решаване на финансовите въпроси в градския транспорт е дълбоко невярна и само показва как Българска социалистическа партия може да се опитва чисто популистки да манипулира обществено мнение. Защото не знам дали сте наясно като

дългогодишен заместник-председател на Комисията, че транспорта на софиянци се организира от три приходоизточника.

Единият е от бюджета на софиянци. Другият от бюджета на всички българи – държавния бюджет. Третият е от продажбата на превозни документи и когато този бюджет не е достатъчен, за да осигури финансирането на градския транспорт, това е проблем, който трябва да се реши по един от трите възможни приходоизточника.

Един от тях е тарифната политика и безспорно тя трябва да има своето участие в генерирането на средствата за устойчив градски транспорт на софиянци.

Другото е див популизъм, какъвто БСП демонстрира с техния доклад.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Зарков, това не беше нужно, не може дуплика на дупликата.

Интересно ми е какво общо има това с постъпилите писма, но след като държите да я водите тази дискусия, може да продължите в другата точка.

Преди да ви дам думата има ли някой „против“ предложението на господин Барбалов, да бъде добавен и Центъра за градска мобилност?

„Против“ – Няма.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Първо, искам да внеса малко яснота, никога промяната на тарифния модел в София не е била в посока повишаване на приходите, била е в посока повишаване на хората, които ползват градския транспорт, т.е. подобряване на неговата атрактивност.

Данните, които бяха изнесени от Центъра на градска мобилност в петък, ако не се лъжа, говорят, че всъщност системата си функционира даже по-добре, отколкото очаквахме. Има 17 хиляди продадени годишни карти за тези няколко първите две-три седмици от годината, което е около 1000 годишни карти на ден, или десетки пъти повече, отколкото миналите години. Точно тези годишни карти са устойчивите пътуващи, които няма да напуснат градския транспорт. Тези са лоялните клиенти, с което ние не решаваме финансов

проблем. Решаваме проблеми като задръстването, на мръсния въздух, на липсата на паркоместа и така нататък. Ползите са косвени.

Тук искам да вдигна флага, не картони, а флага към господин Дилчев, защото ми се струва, че никаква кампания не продължи, след така първите няколко дни на новата тикет система. Няма обяснение как се купуват различните билетчета, т.е. за еднократно пътуване. Няма кампания към кои превозни документи да се преориентират хората, няма кампания за валидацията.

Искам да подам един сигнал към Комисията. Наистина има тежък проблем с валидирането, т.е. отчитането на QR кода от билетчетата, продадени от водачите. Това съм го пробвал вече лично няколко пъти на различни линии, различни валидатори. Огромна част от тях не работят и това е проблем вече на самата тикет система, а не на тарифната политика.

Така, че моят призив е да се продължи комуникационната кампания. Нищо не е загубено, напротив, данните показват, че сме на правилния път.

Второто е, да се обърне внимание на възможността да се валидира пътник с билет, закупен от водача.

Бих дал и още идея, например в Студентски град, където са ни концентрирани огромна част от младежите, които са таргет за младежките карти, трябва особено много да се атакува с позитивна рекламна кампания. Ние когато събирахме подписи за нощния транспорт, имаше залепени плакати, буквално на входа на всяко едно студентско общежитие, на всяка сграда. Това е най-малкото, което може да се направи. Ако Центърът за градска мобилност е съгласен, ние можем даже да направим дизайна, който да е в унисон с останалата част на кампанията, просто да се организира разпечатването и разлепването на тази кампания в Студентски град и по автобуси № 94 и № 280, защото данните показват, че младежите продължават да купуват месечни карти, вместо по-изгодните и за тях годишни карти.

Това според мен е породено от липсата на информация.

Благодаря.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви.

Господин Евстатиев и Вие искахте думата.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Искам само да обърна внимание по отношение отново на информационната кампания.

За линии № 94 и № 280, главно за № 280 там ще наблегнем на съобщението за годишната карта.

Също така, в постъпилите предложения, има предложение на колегата Делян Маснов, свързано с възможността за извеждане на опции за агрегация при таксуване с банкова карта, което също трябва да се разгледа. В Прага го има това нещо като опция – т.е. от валидатора пътникът да избере какъв вид превозен документ да закупи чрез картата си, и респективно, когато достигне определен брой валидации, в каква агрегация да се превърне неговото пътуване, т.е дали да се превърне в агрегация до дневна карта за 4 лева, или да се превърне до 24 часова карта за 6 лева.

Мисля, че това е едно от най-целесъобразните предложения, което е постъпвало тук. С оглед на възможностите на новата тикет система, и с оглед на това, че ние трябва да бъдем гъвкави към пътниците и да направим системата приятелски ориентирана.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Петров.

ИВАН ПЕТРОВ: Благодаря.

За комисията – Иван Петров – представител на обществеността.

Обръщам се към комисията по повод на изказването на господин Зарков, като вие самите знаете, че аз не принадлежа към нито една политическа партия, така че въпросът ми към него и към вас е:

По повод сутрешния блок на Радио „Фокус“, в който беше изнесена информация от представители на Синдиката „Транспорт“ в Република България и представител на транспорта от „Автотранспорта“. Единият, мисля че се казваше Ковачев, но няма значение. И там по Радио „Фокус“ стана ясно, че проблемът на транспортните фирми на Столична община, без да ги назоваваме поотделно е от това, че им липсват водачи, а и после беше споделено и някои други длъжностни лица, които са обвързани с организацията и работата на тези

транспортни фирми. Там, никой не сподели, че има проблем във финансово отношение на Столична община.

Тази моя констатация и днешните реплики между двамата общински съветници, и начина, по който господин Зарков изнася нещата, без да бъдат обявени от Столична община по един наподобяващ начин – какъв е проблемът и всъщност, кой го представя. Защото в случая виждаме един поглед от тези синдикати, които имат една визия за проблема и от вас за друга визия на проблема.

Уточнете нещата и потърсете отговора, защото ако приемем, че е вярно проблема на синдикатите за длъжностни лица водачи и други организатори на движението, трябва да намерите...лошо е, че аз не съм чул тук никога от ръководителите на тези транспортни оператори да изнасят подобна информация. Както и господин Зарков изнася информация, че има проблеми с финансирането, така мисля, че трябва и от ръководителите на транспортните дружества, да изнасят тази информация. Вие тогава, да търсите решение, защото не е трудно в тези времена да се намерят работници, дори ако трябва и от друго място, друга държава имам предвид.

Благодаря, изчерпваме дискусиата и ви предлагам със становище да насочим преписките към Комитета за наблюдение и Центъра за градска мобилност, има ли „против“?

- „За“ -
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ –

Със становище на Комисията ще изпратим постъпилите материали.

Преминаваме към точка 3 от дневния ред.

**По т. 3 от дневния ред:** Изслушване на транспортните дружества, относно транспортната задача за 2023 г.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Поканили сме ръководителите на транспортните дружества за представяне на първоначалната, проектната информация касаеща транспортните задачи за 2023 година.

Още миналата година имаше предложения да ги поканим за едно подобно изслушване, предполагам, че няма да е последно.

Господин Дилчев, да започнем от Центъра за градска мобилност, що се касае транспортна задача, разчетите за 2023 година. Това, което имате като предвиждане.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Добър ден, съвсем накратко ще запозная с информацията, която беше изпратена до господин Зарков, планирани приходи започвам с 2022 година, планирани приходи от превозни документи – 131,5 милиона с ДДС. Реализирани приходи – 135,2 милиона с ДДС.

Планирани приходи от компенсации и субсидии 180 милиона с ДДС за 2022 година. Реализирани приходи от компенсации и субсидии 283,7 милиона с ДДС в това число 163 милиона от бюджета на Столична община и 120,2 милиона от държавния бюджет. При това положение по оперативни данни непокритата загуба на транспортните оператори към 31 декември 2022 година е в размер на 35 милиона лева.

Планиран пробег за 2022 година 63,1 милиона километра, изпълнен пробег 62,3 милиона километра. И за 2023 година планираното до момента, отварям една скоба поради липсата на държава, на общински бюджет, работим с числата, с които сме работили 2022 година. Прогнозните ни приходи за тази година повтарям при сега действащата тарифна политика – 146,1 милиона лева. Планирани приходи от компенсации и субсидии – 290 милиона лева с ДДС, в това число 170 милиона лева от бюджета на Столична община.

Очакваният недостиг прогнозен при настоящата тарифна политика е около 32 милиона лева и при подчертавам пробег прогнозен за 2023 година – 65,7 милиона километра или близо 3,5 милиона повече от изпълнения за 2022 година.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, с уточнението, че все още нямаме бюджет за 2023 година и не е ясно кога ще влезем и в бюджетната процедура за Столична община.

Един въпрос към господин Дилчев, в този прогнозен пробег за 2023 година присъстват ли довозващите линии, които бяха по разчет за 2022 година?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Да.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да, тоест са предвидени. Това, което е било по разчет е залегнало и в прогнозата за 2023 година.

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, имам два въпроса.

Първият е, дали нощният транспорт е включен в увеличения пробег за 2023 година?

Вторият въпрос е, ако бъде удовлетворено искането на синдикатите за увеличаване на заплатите с 30 %, Центъра за градска мобилност направил ли е разчети и по какъв начин това ще се отрази финансово на дружеството и съответно откъде планирате да набавите тези допълнителни средства?

Благодаря.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Опасявам се, че нощният транспорт не е включен в тези 65,7 милиона километра. Що се отнася до заплатите за 12 месеца заплатите в цялата система са 250 милиона лева, 30 % увеличение на заплатите може да го пресметнете означава 75 милиона допълнително към вече очертаващият се недостиг от 32 милиона лева.

БОРИС БОНЕВ: И 110 милиона недостиг се очаква?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: 32 плюс 75.

БОРИС БОНЕВ: По сега действащата тарифна политика?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Да.

БОРИС БОНЕВ: Без връщането на картите?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Да, точно така.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Да поканим и ръководителите на дружествата да дадат първоначална информация, след това ще ви дам думата за въпроси.

Господин Братоев, да започнем с вас.

СТОЯН БРАТОВЕВ: Добър ден, в изпълнението на миналата година имаме около 10 милиона минус, но с допълнителни средства, които се осигуриха през последните две тримесечия се стопи този минус на около 3,5 милиона, което при 125 милиона общо взето е едно добро постижение, сравнително казвам. За съжаление разчета, който дадохме октомври месец, а той беше същият и



септември, той не е съобразен с известното намаление на собствените приходи, да се надяваме, че в системата това ще се отрази като увеличение на общите приходи, защото ако ние миналата година преди да се внедрят първо банковите карти на ден имахме около 65 – 70 хиляди билета собствени приходи те с внедряването на банковите карти постепенно намаляха на около 45 – 46 хиляди, а сега в момента след въвеждането на новата система от месец януари имаме около 35 – 36 хиляди дневно, разберайте само метро, тоест собствените приходи намаляват. Ако това се прелее обратно в системата е добре, но това е факт.

Предвижданите средства за тази година, приходи от обичайната дейност възлизат на това, което сме дали като октомври месец като разчет – 134 милиона, а в момента по последни разчети те са около 140 милиона годишно, като тук влизат и амортизациите, които се начисляват по закон, както и приходите от финансиране, които закриват амортизации, но те са приблизително еднакви и ако има увеличение на амортизациите съответно увеличаваме приходите на финансиране или това е чистата нетна сума, която ще бъде необходима за да може да функционира системата. Тук не искам да коментирам отделните пера, но искам да кажа, че за съжаление знаете, че токът порасна независимо от компенсациите, които се дават. 2021 година ние имахме за ток около 950 хиляди, а в края на 2021 година вече пораснаха на 3,5 милиона – 4 милиона, а миналата година пораснаха до 5 милиона, като компенсациите долу горе компенсираха около 2 милиона – 2,200 или вместо 900 хиляди станаха 900 – 950, разходи за ток са 2 милиона 800 хиляди месечно.

Разходите за газ, тъй като двете депа са на газ и там за да се осигурява нормален процес за поддръжка на влаковете вечерно време като се приберат влаковете цяла нощ нашите екипи ги преглеждат, и този който е за ремонт го отделят, този при който всичко е нормално се оформят протоколи и на другия ден може да тръгне на работа. И за това има нормални условия за работа в халетата. Така, че независимо, че намалихме малко температурата на халетата, но въпреки всичко върви и газта, ако беше преди 180 хиляди, сега е около 400 – 420 хиляди месечно газта, което също се увеличи.

Разходите за издръжка на полицията, едно от перата, които най-тежи от 1 милион 100 хиляди, в момента са 1 милион 380 – 1 милион 400, и от август месец имат решение, заповед на министъра за увеличение с още 20 %, и ние още спорим с тях, не сме подписали споразумение, но ако подпишем ще трябва да го подпишем от август месец, ще стане около 1 милион 800, всеки месец се плаща. За полиция бяхме преди няколко дни с кмета на София при шефа на СДВР, обсъждахме това, което е натрупано като задължение в тази кризисна ситуация около 11 милиона имаме натрупани задължения, да се разсрочат, но те искат да ги разсрочат в тази година и това означава ,че всеки месец трябва да плащаме по две вноски, а не по една. Ние предложихме да се разсрочат за по-дълъг период и имаме нагласата да направят допълнителна среща в Министерството на финансите да видим как ще се реши този въпрос, но даже и да се реши този въпрос на месец 1 милион 800, 1 милион 100, правете сметка какво чудо и издръжката на полицията. Докато другите разходи са нормални стандартни разходи. Разходи за заплати, такива каквито са, на месец някъде около 5,5 милиона. Даже преди малко като идвах насам чух по радиото изказване на един от синдикалните лидери, че виждате ли имало намаление на кадрите в метрото, не е намаление, ние умишлено го намалихме. Всичко, каквото може така да се каже сме го оптимизирали и някъде близо 80 човека имаме намалена числеността, повече няма някъде. Когато може го направихме. Тук имахме дълги разговори и срещи, направихме го, но машинисти ние в момента нямаме потребност от машинисти, нямаме недостиг на машинисти дори нещо повече имаме предвидена една група от шест човека за обучение спряхме я, защото направихме разчет за часовете и се оказа, че с тези машинисти покриваме часовете и съвсем сме на ръба, но покриваме часовете и за това не ни е необходимо. Ние на шест месеца правим такъв разчет и ако е необходимо пускаме по една група да допълва когато се налага. Има напуснали, пенсионирани и т.н., но на този етап нямаме потребност. От касиерки нямаме потребност, защото там където имаме освободени касиерки сме минали на места на автомати и по този начин намаляваме бройките им без да правим съкращения.

Съкращение такова понятие не е направено, просто естествено, които са пенсионирани и напуснали.

Нивото на заплатите без увеличението, което искат синдикатите за тази година се запазва в разчета, същата каквато беше през миналата година. Предвидено увеличение имаме 10 %, но какво ще се постигне след разговорите със синдикатите вече е божа работа.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, проф. Братоев.

Господин Ганчев, Столичен електротранспорт.

ЕВГЕНИЙ ГАНЧЕВ: През 2022 година планираната загуба, на която трябваше да работи дружеството беше около 12 милиона по утвърден бизнес план. По оперативни данни в края на миналата година очакваме загубата да е около 3 милиона. Това е благодарение на компенсациите, които получаваме за сметка на увеличените количества за разходите на електроенергия.

Както и господин Братоев каза, при 110 лева на мегават накрая на годината разходите за ток се компенсират при над 250 лева, знаете всички, но първото тримесечие те бяха доста по-високи 300- 400.

Хубавото нещо за следващата година е, че поне енергията е фиксирана на около 200 лева и всичко нагоре се компенсира.

По предварителен разчет за 2023 година това, което е дадено като пробег от Центъра за градска мобилност има увеличение на пробега в трамвайния транспорт или в електробуси и съответно трябва да се отчете, че при различните ремонтни програми, които се извършват от Столична община и при ремонта на „Цар Борис“ впоследствие експлоатационния план се коригира и тези километри, които са предварително заложили едва ли ще бъдат изпълнени, иначе имаме готовност като състояние на подвижен състав и този пробег да бъде реализиран.

Очакваните приходи за дружеството, респективно разходи за общината и за Центъра за градска мобилност за 2023 година са 126 милиона, а разходите 125 и това е по съответния механизъм при Договора за обществен превоз за пътници, където е заложила необходимата минимална печалба, разбира

се Столичният общински съвет може да вземе всякакво решение, включително да работим на планирана загуба.

Няма проблем с водачите в трамвайните мотриси, дотолкова доколкото и в момента завършват два курса. Планирани са още два и пак казвам, че с ремонтните политики, които предстоят ватманите са повече от достатъчно. Има недостиг на водачи в тролейбусния и електробусния транспорт.

Всичко, което може да бъде освободено като персонал, като работни места, които могат да бъдат освободени е направено без съкращения, така че да се реализират съответните икономии. Съответно всички разходи, които могат да бъдат минимизирани от гледна точка на очакваните нови превозни средства и въвежданите в експлоатация също са отчетени, така че предстои прегрупиране на подвижния състав по различни дни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Ганчев.

Господин Монов, от Столичен автотранспорт, заповядайте.

СЛАВ МОНОВ: Столичен автотранспорт се справи с поставената транспортна задача.

През 2022 година, въпреки трудностите, които срещнахме най-вече с Covid кризата, успяхме да кандидатстваме по Програмите 60 на 40 и от там получихме над 10 милиона лева за компенсация. Така, че 2022 година приключихме, може да се каже успешно.

За 2023 година предвидения пробег е 35 милиона километра за автобусния транспорт, като приходите от дейността са очаквани на 175 милиона лева.

В тази част приходите от продажба на документи е 4 милиона лева. Знаете, че след въвеждането на тикет системата, нашите приходи от водачите, значително паднаха, тъй като хората предпочитат да таксуват с кредитните карти и дебитните карти в автобуса.

Също така, имаме други приходи – от финансиране, които са 10 милиона, за компенсация 33 милиона лева на обществен превоз на пътници. Разходите, които са предвидени са 166 милиона лева по договора, тристранният със Столична община и Центъра за градска мобилност.

Тук в тези 175 милиона лева са включени и петте процента разумна печалба. Също така амортизациите, които сме предвидили при нас са за заплащане на текущи три лизинга, с които изплащаме от 2018 година новозакупените 120 автобуса, тъй като те също са ни нужни, за да покриваме нашите разходи.

По отношение на водачите, след преминаване вече на Корона кризата, започна вече търсене на тези водачи с категория „Д“ и „Е“ в Западна Европа, и вече започваме да чувстваме лек недостиг на водачи в депата. Само за сравнение 1300 са щатните бройки, които са за водачи. Недостигът е около 90 човека засега, от 1390 човека. Засега се справяме, предполагам че ще се справим и с този недостиг.

Благодаря ви за вниманието.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Зарков, искаше думата за изказване.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, тази информация, която беше поднесена от колегите от три транспортни оператора, имаме, плюс ЦГМ, но в случая, тъй като те са разходо ориентираните наши дружества, извода е един. В условията на, може да се каже сравнително национално ниво, политическата нестабилност, която има, от една страна твърдим, че няма бюджет, от друга всъщност бюджета е ясен и ясно се казва в Закона за държавния бюджет, че когато няма приет, се изпълнява миналогодишният.

В този ред на мисли, на практика разходите, които обявиха транспортните оператори и приходите, които транспортната система на града ще генерира, са в размер на 170 милиона лева от страна на Столична община, толкова, колкото е било и миналата година.

Около 120 милиона лева от страна на държавата, включително и новите компенсации, които миналата година значително се завишиха – факт, и допълнителното финансиране в средата на годината – миналата година с актуализацията на бюджета, и заявените от Центъра за градска мобилност 146 милиона лева приходи. Ето това са приходите, които трябва да гарантират транспорта на града.

Само, че тук имаме разминаване между това, което ще влезе в транспортната задача и по-високите разходи, които обявиха операторите, че са им нужни, за да може транспорта да функционира нормално. Това са всъщност тези над 30 милиона лева, които ги няма в тази задача, в смисъл няма ги за самата система на транспорта на нашия град.

От тук насетне, само може да добавяме и това се вече постъпилите заявки от страна на синдикатите, не се знае в какъв размер и до къде. И впоследствие и въпроса, защото не бива да забравяме, че тези две сериозни кризи, които удариха този сектор, в света и у нас съвсем обективно Covid и драстичния ръст на енергоносителите, оставиха един отпечатък, и този отпечатък се нарича „задължения текущи“ от страна на транспортните оператори, които висят с допълнителна сила върху това, изобщо градския транспорт да работи нормално в града.

В този ред на мисли, искам да попитам директорите, какви са текущите задължения, с които сте влезли в 2023 година, или това са тези средства, които ги дължите, но нямате средства да удовлетворите вашите доставчици.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

В същност, да отговорите, като аз бих разширил въпроса.

Освен текущите и просрочените задължения.

ЕВГЕНИЙ ГАНЧЕВ: Ще започна аз, защото съм готов с таблицата.

Към 31 декември 2022 година, Столичен автотранспорт има текущи задължения 8 милиона лева, просрочени 16,5 милиона лева, общо 24 895 милиона лева.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Останалите оператори?

ЕВГЕНИЙ ГАНЧЕВ: Към вчерашна дата, задълженията са 17 милиона лева, от които просрочени 8 милиона лева на Столичен автотранспорт.

СТОЯН БРАТОЕВ: Метрото към днешна дата, казах преди малко, най-голямото задължение е към полицията – около 11 милиона лева. Имаме за ток 1 милион и 600 хиляди лева дължим, на който падежа му вече изтича. Имаме

резервни части около 600 хиляди лева, или общо около 13 милиона лева са задълженията.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колко са просрочените?

ЕВГЕНИЙ ГАНЧЕВ: Просрочените задължения са 11 милиона към полицията.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Други въпроси? От съветниците не виждам.

Заповядайте господин Зографски.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Да, и аз тъкмо това щях да кажа.

Всички тези числа, които бяха изнесени преди това, бяха в същност за тази година. За текущата година, без да се отчита, че дружествата влизат в нея с натрупани дългове. Стана ясно, че те са сериозни. Това трябва всички да го имаме предвид, когато така, с много лека ръка градския транспорт се бутва буквално до ръба на своето оцеляване и всъщност един двумилионен град да остане перманентно по продължително време без градски транспорт, е нещо, което аз поне в предишните няколко десетилетия не съм чул никой европейски град да остане.

Искам да обърна внимание на две неща.

Първото от тях са исканията на синдикатите. Винаги и за това основната вина е в Столична община и нейните управляващи, се говори за огромни пари, които да се изсипват в заплати, а не се говори за условия на труд, които са огромен проблем също, така за работещите в системата, особено хората, които са на терен, т.е. ни карат всеки ден, което много по-пряко се отразява върху тяхното качество на живот в модерният град.

Това се отразява в огромният стрес, заради непредвидимата ситуация с движението в нашия град, заради факта, че Общината системно, от повече от десетилетие, не изпълнява коридорите за автономно движение на превозните средства, които самата си залага в редица стратегически документи, и които освен по-бърз, достъпен за гражданите, а с това и финансово устойчив, ще направят всъщност и работата на служителите много по-комфортна, много по-предвидима.

Второто нещо, са условията за труд в самите депа и гаражи, които надявам се, че всички съветници са били в тях, за да видят какви са мизерни условията за труд в огромната част от депата и гаражите.

Третото нещо, което също така го говорихме 2019 година, са условията за работа на терен. Фактът, че няма добри места за почивка, че няма достатъчно тоалетни с течаща вода, оборудвани със средства за лична хигиена и т.н., всички знаем приказките за бутилките от 2019 година, те са все още валидни.

И тези проблеми могат да се решат с много по-малко от 30 милиона лева. И могат да се решат, те се решават еднократно, и просто условията за труд ще се подобрят.

Връщам се обратно на втората тема към господин Дилчев. Ако транспортната задача през 2022 година беше 65 милиона лева, 62 милиона лева е изпълнението, а план е 65 милиона лева, 63,1.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Надявам се, че говорите за километри.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Да, за километри, 63 милиона километра стартова планирана транспортна задача.

Притеснява ме, да не би да има поредна „резачка“, директно го казвам, върху транспортната задача.

ДИМИТР ДИЛЧЕВ: Шест, седем години резачка не е имало, винаги е нагоре.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Шест, седем не, но само не ме прекъсвайте, за да мога да си оформя мисълта и въпроса.

Защото се притеснявам, че ние сега ще пуснем едни, според мен, крайно необмислени линии, ако остане плана, който циркулираше и в публичното пространство, да обслужим още повече линии, на които и сега има проблеми – около „Филиповци“, около „Суходол“ и около „Факултета“.

Нека да пуснем хубавите, чисто нови електробуси, точно по улица „Суходолска“, там даже не говоря за състава на населението, чисто инфраструктурно тази улица не е за автобуси. Не случайно там се пуснаха, по 56-та линия, знаем какъв състав се движи. Трябва по-внимателно със самите маршрути, за да има полза от тях, защото ние многократно предупреждавахме,



че тези малки превозни средства, са добри само за квартали, където просто друго не може да мине, като „Витоша“, „Манастирски ливади“ и други, но те ангажират същите водачи, които са дефицит в автобусния транспорт – електробуси или автобуси. Същият брой водачи, същия пробег се плаща за тях на километър и т.н.

Така, че трябва изключително обмислено, да се направи тази инвестиция.

Предполагам, няма да е по-малко от милион километри на година, т.е. минимум 5 милиона лева на година ще ни струва този довозващ транспорт, дано да се случи, но трябва много внимателно и не за сметка на съществуващия, защото той и в момента е на ръба.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, никой нищо не е приел, това трябваше да кажете.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Да.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Имаме разчет за около 2 милиона километра за довозващи линии, но тепърва изтича срока на кметовете на райони, да си дадат предложенията по това, което ЦГМ изпрати като проект лятото на миналата година, след което ние подробно ще го обсъждаме.

Така, че малко е рано да вменияте в случая на Центъра за градска мобилност вина за някакви маршрути.

Правя това уточнение, защото разговора тепърва предстои.

Заповядайте господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Във връзка с казаното до момента, имам въпрос към господин Ганчев и господин Монов. Вие заявихте, че има недостиг на шофьори за електробуси и тролейбуси, както и 90 човека недостиг на шофьори за Столичен автотранспорт.

Предвид тази ситуация, как се очаква да бъдат покрити курсовете и съответно шофьорите на довеждащия транспорт, на тези 55, мисля че малки електробусчета, разпределени съответно в двете дружества, и ако няма как те да бъдат покрити със сегашния състав, как предвиждате да се направи

необходимата реорганизация, за сметка на кои линии съществуващи, или имате други планове, как да покриете?

Благодаря.

ЕВГЕНИЙ ГАНЧЕВ: Според мен, трябва господин Монов да Ви отговори, тъй като при мен довеждащите електробусчета са пет.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Монов.

СЛАВ МОНОВ: Здравейте, 52 са автобусите, 22 са девет метрови и 30 са седем метровите, доколкото знам, се предвиждат тези 30 автобуса да бъдат довеждащ транспорт.

Мисля, че когато са готови за експлоатация, ще пуснем обяви и ще търсим необходимия брой водачи. Мисля, че ще има кандидати, тъй като те са така, не са толкова тежки за управление и ще търсим водачи, с които ще се изпълнява транспортната задача.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Тъй като тези превозни средства вече са налични в гаражите...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: В експлоатационен план ...

БОРИС БОНЕВ: Точно така, идеална работа наистина, сложена е каруцата пред коня. Въпросът е, че така или иначе превозните средства са в гаражите.

Предполагам, че им текат срокове, застраховки, амортизации и какво ли не, т.е. хубаво е те да влязат в експлоатация, и всъщност да вършат работа за пътниците.

В тази връзка, кога предвиждате да започне процеса по наемане на нови шофьори и напълно добронамерено питам, ако не успеете да намерите необходимият ви брой шофьори, какъв ви е планът Б, В, Г и т.н., защото в крайна сметка, автобусите са тук. Те трябва да изпълняват някаква задача за осигуряване на довозващ транспорт или за возващ транспорт в града? Без шофьори как ще се случи това нещо и какви са плановете да компенсирате, отново питам, недостига на шофьори, защото вие сте напълно прав: с отпадане на казуса Covid доста

шофьори отново отидоха да карат ТИР-ове на значително по-високи заплати и се преместиха в други браншове, как смятате да компенсирате този недостиг?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Как да се отговори в дуплика сега ми кажете?

Оставаме открито полето за спекулации, господин Бонев, можете да се вихрите.

Преминаваме към последната точка от дневния ред.

**По доп. т. 1 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-778/19.01.23г. относно приемане на Оперативна програма на Столичния общински съвет за 2023 г. и приемане на отчет за изпълнението на Оперативната програма на Столичния общински съвет за 2022 г.

Вносител: Георги Георгиев- Председател на Столичен общински съвет

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли въпроси по Оперативната програма? Няма.

Към оперативната програма и отчет. Докладът започва с отчет.

Колеги, имате ли въпроси? Няма.

Преминаваме към гласуване.

Който подкрепя доклада с проекта за решение, моля да гласува?

„За“ – 8.

„Против“ – няма.

„Въздържали се“ – 2.

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

<b>Общо гласували:</b>	9
в т.ч.:	
<b>За</b>	7
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	2

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

**Комисията приема предложения дневен ред.**

Приема се доклада.

Благодаря ви.

Закривам заседанието.

(Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15.40 часа.)

<b>Изготвил:</b>	<b>ЙОАННА ЦАНКОВА - старши експерт II</b>
<b>Председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>КАРЛОС КОНТРЕРА II</b>
<b>Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>ЗАФИР ЗАРКОВ II</b>
<b>Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>КАЛОЯН ПАРГОВ II</b>