

There are no translations available.

в-к "Монитор"

22.10.2014 г., стр. 14-15

Любомир Христов, заместник-кмет по транспорта на София:

Слагаме още 400 електронни табла по спирките

Въвеждаме и уикенд карта за градския транспорт

Г-н Христов, миналата седмица се случиха два инцидента с маршрутки. Първо шофьор заплаши с пистолет пешеходец, а после друг катастрофира с трамвай. Кой е виновен за инцидентите?

По информация от Центъра за градска мобилност и Пътна полиция катастрофата е станала по вина на водача на маршрутката. Той е навлязъл по трамвайно трасе на бул. „Овча купел“, за да изпревари автомобилната колона. В другия случай фирмата няма сключен договор за превоз по линия №10. Те са спечелили конкурса, но договорът не е сключен, защото представените автобусчета не отговарят на минималните изисквания в конкурса. Простичко казано, пределната възраст за тях е 6 г., а са представени автобусчета на 8 г. Поради тази причина е даден срок на компанията, в който да представи автомобилите, с които е участвала по документи. В противен случай решението ще се анулира и вероятно ще се проведе нов конкурс за линията. А това, че някой е решил да извършва превоз - дали е въпросната фирма или не, ние нямаме информация. Много ми се иска да стане ясно, че различните институции в държавата имат свои задължения за един и същ тип дейност. Всеки един трябва да свърши своята работа, за да може резултатът да бъде такъв, какъвто очакват гражданите.

В тези случаи можете ли да наложите някаква санкция?

За съжаление ние не можем да налагаме санкции в такива случаи. Правомощията ни са да възлагаме линии след спечелен конкурс, при одобрени критерии, свързани с изисквания към фирмата изпълнител, като възраст на превозните средства, срок на договорите, маршрута и интервала им. Оттам нататък всички останали дейности се контролират от различни държавни институции. За спазването на изискванията на Закона за движение по пътищата следи Пътна полиция. По отношение на Закона за автомобилните превози това е Държавната автомобилна инспекция, която отговаря и за техническата изправност на превозните средства. За издаването на билети това е Националната агенция по приходите. Това, което правим, за да сме максимално сигурни, че фирмите спазват договорите си, е да изпращаме писма до ръководителите на двете ключови държавни институции – ДАИ и Пътна полиция, с искане да бъдат извършвани периодични проверки и съответно да бъдем информирани, ако бъдат констатирани нарушения.

Имаше идеи маршрутките да бъдат спрени, после да не минават през центъра и т.н. Ще намалее ли броят им?

Те намаляха значително. Преди 7 години бяха 49, а в момента са 20. Общинският съвет направи анализи, които показаха, че е необходимо да има подобна транспортна услуга в някои участъци на града. Тази дейност е икономически самоиздържаща се. Ако няма търсене от пътниците, фирмите няма да осъществяват тази услуга. В крайна сметка за

териториите, отдалечени от компактния град, един допълнителен транспорт никога не е излишен. Друг е въпросът, че компаниите трябва да засилят контрола върху своите служители.

Кога ще бъде ремонтиран подлезът на „Гешов” и „България”, където жена пострада и впоследствие почина?

Следствието ще установи причината за инцидента. Подлезът ще бъде ремонтиран заедно със строителството на естакадата над двата булеварда. Това ще бъде частично обновяване, защото вестибюлите ще бъдат ремонтирани с изграждането на станцията на метрото на третия лъч. Включително осветление, отводнение, тавани и стълбищни клетки. Ние правим подобрения в посока сигурност и безопасност, подтикнати и от този инцидент. Колегите извършват обследване на всички подлези в София, за да се намери техническо решение и конструкция, за да се монтират някакви допълнителни парапети или друг тип заграждения, които да възпрепятстват падане.

Кога ще е готова естакадата на Лъвов мост?

Естакадата се строи интензивно и строителите напредват. Вече се слагат декоративни настилки на площад „Лъвов мост”. Готови са двата тунела и предстои полагане на асфалт на кръговите конструкции на ниво бул. „Мария Луиза”. Остават тротоарите и оформянето на парковата зона, в която ще се експонират основите на стар римски мост. До голяма степен можем да кажем, че обектът е почти завършен. Много се надявам да е готов до края на месеца, но най-късно това ще стане до средата на ноември.

Къде още продължават ремонтите?

Ремонтът на „Ботевградско шосе” на практика е приключил, остава да се положи маркировката на велоалеята и пътните платна. Еластичните огради са подменени, асфалтът е положен, осветлението е ремонтирано. Ремонтират се и подлезите по „Ботевградско шосе”. Продължава реконструкцията и на улиците „Кумата” и „Нарцис”. Надяваме се те да са готови до края на ноември, но това зависи и от времето. С това голямата строителна програма ще бъде завършена.

Какви транспортни проекти ще реализирате догодина?

През следващата година планираме да довършим „Цариградско шосе” между „Алея Яворов” и моста на 4-ти км и от „Младост” до Околовръстния път. Следва бул. „Витоша” от бул. „Патриарх Евтимий” до Южния парк, заедно с моста над бул. „България”.

Евентуално ще ремонтираме и бул. „Джейм Баучер”, казвам евентуално, защото там съфинансирането е от страна на Столичната община, а бюджетът за 2015 г. все още не е готов. Ще се реконструира и ул. „Алабин” и ще се подмени релсовият път. Булевард „Дондуков” е една много ключова артерия, ремонтът на която планираме за следващата година. Остава разширението на бул. „Тодор Каблешков” между булевардите „Цар Борис III” и „Братя Бъкстон”, както и бул. „Овча купел” от бул. „Цар Борис III” до Минералната баня. Продължаваме с мостовата програма, като по нея вече са обновени 60 съоръжения, както и изграждането на 10 - 12 малки улички. Поетапно е планиран ремонт и на още 40 малки улички, както и нови тротоари. Надявам се да успеем да приключим успешно „сагата” по обжалването на заповедта на главния архитект Петър Диков на подробния устройствен план, свързан с изграждането на кръстовището на бул. „Гешов” и „България”. Ако Върховният административен съд потвърди заповедта на арх. Диков, може още тази зима да започнем строителството на това кръстовище. Ще има ли нов трамвай до Семинарията след протестите на гражданите?

Има обжалване на решението на подробния устройствен план на трасето, паралелно с

това тече процедура по избор на изпълнител. Работим и с управляващия орган по оперативна програма „Регионално развитие“, защото в известна степен проектът се превръща в рисков заради крайния срок на изпълнението му. Все още е рано да кажа какъв ще бъде крайният резултат, защото обжалванията на решенията на общинския съвет се проточват във времето. Може да се стигне до ситуация дори да не бъде реализиран в този програмен период или в това финансиране.

Ще въведете ли нови документи за превоз, за да се привлекат повече пътници?

Имахме много сериозни обсъждания с колегите от Столичния общински съвет, които поискаха още финансови анализи. Центърът за градска мобилност има някои предложения, свързани с въвеждането на нови документи за пътуване, които ще бъдат атрактивни за различни категории пътници. Ще се въведат и допълнителни карти - уикенд карта, тридневна, петдневна. Обсъжда се да бъде намалена цената и на годишната карта и тя да се плаща разсрочено. В крайна сметка общественият транспорт струва определена сума въпреки инвестициите, които съумяваме да правим като безвъзмездна помощ. Това не са единствените разходи, които се правят, за да може да функционира транспортът. Увеличаването на цената на електроенергията вероятно в един момент също ще се отрази на тази система. Движението на цените на горивата и всички други съпътстващи разходи - материални активи, резервни части, заплати и пр. Всичко това са разходи, които трябва да бъдат обезпечени или чрез прякото плащане като цена на билета, или през нашите данъци, няма трети вариант. Тъй като в крайна сметка, за да не бъде вдигана цената на пътуването, трябва всички, които пътуват, да го заплащат редовно.

Какви суми са събрани от съдебни изпълнители, които погнаха гратисчиите в транспорта?

Допълнителните мерки, които предприехме през тази година, са принудителното събиране на санкции с помощта на частни съдебни изпълнители. Към този момент имаме събрани около 25 000 лв. от около общо 100 000 лв. за четири месеца и половина. Твърдо сме решени да съберем всички наложени до момента санкции. Включително на хора с от 7 до 10 професионални гратисчии, които в един момент са открили слабост на системата и да не заплащат на място малката глоба от 20 лв. и са оценили, че най-вероятно тя никога няма да им бъде събрана, но това няма да стане. Тази категория пътници ощетява всички и пряко, и косвено. Смятам, че хората, които имат съвест и плащат тази услуга, не трябва да финансират тази категория хора. Въвеждането на постоянен градски транспорт в крайградските линии също дава сериозен резултат.

Започна подмяната на старите автобуси в София. Кога ще пристигнат всички нови транспортни средства?

Освен проекта, който реализираме по оперативна програма „Околна среда“ за доставката на 126 автобуса, с решение на общинския съвет водим разговори с ЕИБ за нов заем. Той ще е насочен към продължаване на модернизацията на градския транспорт. Проектът включва доставка на 5 или 6 нови трамвая и на още около 100 нови автобуса. Със заема ще изпълним и още един компонент - система за управление на трафика. В момента по проекта по ОП „Регионално развитие“ изпълняваме подобна система, но тя е пряко и единствено насочена към градския транспорт. Затова ние работим с ЕИБ за изграждане на система, която да бъде насочена към цялостно управление на трафика. Със свои средства извършваме ремонт и на Центъра за

управление на трафика, където да бъде направено сървърно помещение, в което да се управляват над 50% от кръстовищата в града. С модерната система ще се управляват 150 - 170 кръстовища. Тя ще брои трафика, което ще дава възможност за техническа информация. Ще се измерва и теглото на автомобилите, които влизат в различните зони, а връзването на системите ще дава информация дали са платени такси за достъп до центъра. В момента тестваме няколко системи, които да ни позволят да даваме приоритет на автомобили на Бърза помощ, пожарната и специалните служби. В рамките на следващата една година нещата ще се случат.

Столичани се оплакват, че новите табла по спирките или не работят, или не показват точно кога ще дойде превозното средство. Защо е така?

Тези табла са част от проекта за интелигентно управление на трафика по ОП „Регионално развитие“. До този момент всичките му компоненти се реализират доста успешно и хората усещат ползите - 50 нови тролея, трамвайното трасе по бул. „България“, включително тези информационни табла. Важно е да уточним две неща – първо, те работят, второ - таблата визуализират информация, която се подава към тях. Таблата са с максимално модерна технология, образно казано, с цифровизирани компоненти, а тази, която се подава от ЦГМ, е на базата на аналогов сигнал. Понякога се случва превозното средство, което се движи, да попадне в радиосянка и информацията не се визуализира на таблото, защото няма предаване. В момента колегите от ЦГМ синхронизират действащия си софтуер с този на таблата и работят по процедура за цифровизация на системата си. Разработваме и допълнителен софтуер, който ще увеличава звуковия сигнал автоматично през деня и ще го намалява вечер. Планираме продължаването на тази компонент - обявяваме още една обществена поръчка със средства, спестени от проекта за интегриран градски транспорт. Очакваме окончателното съгласие от управляващия орган да ги използваме, за да го надградим с още 400 табла. Така значителна част от натоварените спирки в София ще бъдат изцяло покрити с елтабла. Това е много добър проект, който дава европейски облик на града. Ще ремонтирате ли старите табла по спирките, част от които също не работят, или ще ги подмените и кога?

Това са 108 табла, които са собственост на ЦГМ. Ние сме водили разговори с тях и те имат ангажимент в рамките на следващите месеци да ги подменят и да ги приведат в добър вид.

Визитка

Роден е на 30 ноември 1975 г. в София

Завършил е УНСС през 1999 г. Работил е в Министерството на отбраната, бил е старши експерт в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, после е работил като консултант по продажбите в автомобилна компания

Бил е зам.-шеф на „Автомобилна администрация“

От края на 2008 г. е заместник-кмет на София с ресор транспорт.