



ГОДИШНИК НА СТУДЕНТИТЕ ПО СОЦИОЛОГИЯ
АСОЦИАЦИЯ НА СТУДЕНТИТЕ ПО СОЦИОЛОГИЯ В СУ
КАТЕДРА СОЦИОЛОГИЯ, ФИЛОСОФСКИ ФАКУЛТЕТ
СУ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“
Том 3, 2006-2007

**ПРОБЛЕМИ НА ГРАЖДАНСКИЯ КОНТРОЛ И
УЧАСТИЕ В РЕШЕНИЯТА НА МЕСТНАТА ВЛАСТ И
ЗАЩИТАТА НА ИНТЕРЕСИТЕ НА ОБЩЕСТВОТО**

*(върху казуса с увеличените цени на билетите за градския транспорт в
София през 2006г.)*

ЦВЕТЕЛИНА РАДОСЛАВОВА

Курсова работа по дисциплината "Теории за модернизацията"

Ръководител: гл. ас. д-р Венелин Стойчев

В основата на настоящата работа стои един казус от месец юли 2006 г. – увеличението на цените на билетите за масовия градски транспорт в София и обществената реакция на това решение на Столичния общински съвет. Прави впечатление фактът, че, въпреки неодобрението спрямо това увеличение, реакцията остана на ниво междуличностно обсъждане и несъобразяване с правилата за ползване на градския транспорт – т.е. пътуване без билет. Възниква въпросът защо нямаше гражданска реакция?

За да се намери отговор на този въпрос, се разглежда степента на развитие на гражданското общество и гражданското съзнание в България. Има ли и какви са пречките пред гражданското действие в конкретната ситуация, съществува ли друг вариант за действие и могат ли пазарните механизми да подействат в защита на обществения интерес и позиция.

Изводите, до които в крайна сметка води анализът на тези въпроси, са, че недостатъчно развитото гражданско съзнание на българското общество, допълнено в конкретната ситуация от целенасочени действия, затрудняващи неговата изява, както и проявяващи се дефекти в отношенията между местна власт и общество, са фактори за липсата на активно гражданско действие.

Пазарът, стоящ в основата на Модерността, в този случай се оказва монополистичен. Това поставя обществото, в ролята на потребителите, в подчинено положение спрямо властта.

Казусът, който ще бъде предмет на този анализ има нужда от някои допълнения и уточняване на някои детайли. От месец юли 2006г. беше въведено увеличение на цената на билетите за масовия градски транспорт в София, като цената на единичния билет се увеличи с 40% - от 50 на 70 ст., при предварително закупуване, и с 40% - на 80 ст., при закупуване от водача на превозното средство. Бяха премахнати билетите с 3 и 5 талона, и се въведоха нови – с 10 талона. Промяната в цените не засегна абонаментните карти с преференциални цени за пенсионери, инвалиди, студенти и ученици. За тази промяна в цените се говореше от месеци по-рано, като първоначално се очакваше тя да бъде въведена от 1 април 2006. В крайна сметка това се случи 3 месеца по-късно – на 1

юли. Решението за промяна в Наредбата за превоз на пътници и условия за пътуване с масовия градски транспорт на територията на Столична община е взето на заседание на Столичния общински съвет от месец юни 2006г., по предложение на кмета на София Бойко Борисов. Съветниците от ДСБ гласуват против решението, като мотивират позицията си с липса на обосновка за увеличението на цените и конкретния размер, както и с липса на анализ на състоянието на градския транспорт и липса на стратегия за развитието му (<http://www.dsb-vrabnica.info/bileti.htm>).

Това решение среща и масово неодобрение от страна на гражданите на София – увеличението е рязко, в същото време условията на пътуване не се променят, качеството на транспорта остава много лошо и мнозинството граждани на София преценяват новата цена като неоправдано висока. Това неодобрение обаче намира израз само в личните разговори между хората, както и в някои нередко срещани ситуации на спорове между нередовни пътници и контрольори. Често пътниците решават проблема като просто не купуват билет. В градския транспорт се появяват и призови, под формата на стикери, за пътуване без билет, от страна на анархистки организации.

Така обаче реакциите остават на индивидуално ниво. Няма общ израз на недоволството от взетото от властовите субекти решение, макар че несъгласието е общосподелено. Липсва активен, единен публичен израз на това недоволство, отстояване на интересите на жителите на общината, гледната точка и преценката, която го поражда. Реакцията на неподчинение на новите условия (чрез пътуване без билет/карта) освен това прави от гражданите нарушители и в този смисъл е нелегитимна.

Въпросът, на който трябва да се намери обяснение е защо липсва тази обща реакция, ако жителите на София смятат, че интересите им са засегнати. Какви са общите положения, каква е ситуацията в България по принцип и какви специфики има в конкретната ситуация. Този въпрос отвежда към темата за гражданското общество – доколко е развито то у нас; за гражданското съзнание, за осъзнат граждански интерес и готовност за отстояването му; какви са отношенията между държавата като властови субект (в случая държавните власти на местно ниво) и гражданското общество (ако то съществува, ако е вече формирано); има ли специфични фактори в конкретната ситуация, които оказват влияние върху гражданската активност и които я възпрепятстват.

Гражданското общество се появява в модерността. То се разглежда като условие за демократичността на една държава. Протичащите процеси на модернизация и

демократизация в българската държава дават основание да се постави въпроса за гражданското общество – има ли развито такова? В каква степен?

Друг въпрос е какви са механизмите, чрез които биха могли жителите на София, ако смятат, че решенията на Столичния общински съвет засягат интересите им и са готови да ги отстояват, биха могли да използват. Приложими и ефективни ли са тези механизми; прибягва ли се до тях и защо (не)?

Гражданското общество – неговата поява, отношението му с държавата, с други форми на човешко съществуване, неговата същност, са предмет на анализ в едноименната книга на проф. Георги Фотев – „Гражданското общество” (София, 1992, Издателство на БАН).

Развитието на гражданското общество и отношенията му с държавата в България са предмет на анализ в книгата на Петя Кабакчиева „Гражданското общество срещу държавата. Българската ситуация” (София, 2001, изд. Лик)

Темите за работата на общинските съвети и взаимоотношенията им с обществото се засягат от Антоний Гълъбов в „Намаляване на корупцията и повишаване на прозрачността на работата на общинските съвети в България. Аналитичен обзор” (София, 2000) и „Намаляване на корупцията и повишаване на прозрачността в работата на общинските съвети в България. Наръчник за ефективно застъпничество” (София, 2000).

В разглежданата ситуация могат да бъдат обособени два субекта – от една страна местната власт, като властови субект, от друга страна жителите на София, ползващи услугите на градския транспорт, като субекта, към който се отнася взетото от властта решение и чиито интереси се оказват засегнати от него.

Отношенията между гражданското общество и държавата са обект на анализа на П. Кабакчиева. Тя ги разглежда като дихотомна двойка понятия, като тази дихотомия „гражданско общество – държава е продукт на западноевропейската модерност и изразява прехода [...] от традиционно господство към господство на закона” (Кабакчиева, П., 2001: 8)

Г. Фотев също свързва темата за гражданското общество и държавата с прехода към Модерността – „Тъкмо в зората на модерните общества социалната мисъл открива темите за гражданското общество и държавата и отношенията между тях.” (Г. Фотев: 13).

Държавата се свързва с общите интереси, а гражданското общество – с публично представените частни интереси. „Онтологическите основания за възникването и

съществуването на държавата са общите интереси, потребности, ценности и т.н. на общественото цяло” (Фотев, Г.,1992, стр.16) Сферата на частните интереси „и изобщо на живота на частите на обществото образуват гражданското общество” (Фотев, Г.,1992, стр. 16).

Обобщавайки различните гледни точки към гражданското общество и третия сектор, П. Кабакчиева дефинира сферата на гражданското по следния начин: тя включва „както всички форми на публично представяне на частен интерес, така и най-различни действия за защита на основните индивидуални и групови права, но също и различни структури на съвместно асоцииране, в които хората споделят разнообразните си потребности и радости като обикновени (или необикновени) всекидневни хора.” (Кабакчиева, П., 2001, стр. 32).

Отношението между гражданското общество и държавата са сложни. Според анализа на Г. Фотев „в недрата на гражданското общество кристализират представите за желаната държава, формират се общата воля на народа, всеобщите интереси, потребности, цели на обществото.”, „държавата е инструмент на гражданското общество” (Фотев, Г.,1992, стр.16). „В демократичното общество държавните институции и представителите на държавата служат на гражданите и гражданското общество.” (Фотев, Г.,1992, стр. 21).

Тези възгледи се отнасят за модерната държава и гражданското общество по принцип. Те следва обаче да бъдат разгледани в рамките на българската действителност.

Преди да бъде разгледано развитието на гражданското общество в България обаче, може би има нужда от уточняване защо този въпрос се свързва с разглежданата ситуация; защо се разглежда възможността за гражданска реакция и защо тя би била смислена в този случай.

Осигуряването на масовия градски транспорт е една от дейностите, извършвани от Столична община. Според Закона за местното самоуправление, на нея е предоставена грижата за благоустройството и комуналните услуги (към които следва да бъде причислен и масовият градски транспорт). Решенията, засягащи градския транспорт, неговото развиване, маршрутите и други, включително цените, се вземат от органите на местната власт, а именно Общинския съвет. Членовете на общинския съвет се избират от гражданите на съответната община и следва да защитават техните интереси – така е и според клетвата, която полагат при заемането на поста си: “Заклевам се в името на Република България да спазвам Конституцията и законите на

страната и във всичките си действия да се ръководя от интересите на гражданите от ... община и да работя за тяхното благоденствие.” (чл. 32 от Закона за местното самоуправление и местната администрация”).

Следователно в случая става въпрос за отношения между общество и държава (на едно по-ниско ниво – в лицето на местната власт). Взетото от местната власт решение среща неодобрение в обществото, следователно то има право и от него може да се очаква гражданска реакция, защото „В демократичното общество държавните институции и представителите на държавата служат на гражданите и гражданското общество” (Фотев, Г., 1992, стр. 21)

Петя Кабакчиева също обръща внимание на отношенията между „обикновените хора” и властта, на въпроса за „неформалната гражданска активност” (за разлика от формалната – дейността на неправителствените организации/организации с нестопанска цел). „Тук акцентът пада изключително върху възможностите и проявите на граждански контрол над държавните институции, върху гражданската активност като неотменна част от процеса на цялостно демократизиране на страната.” (Кабакчиева, П., 2001, стр. 175) Като форма на неинституционализирано гражданско участие в управлението на страната, изразяващо се в защита на определени права, се посочват спонтанните граждански протести. Има и специфични форми на граждански протест чрез институциите – подаване на жалби, подписки.

Защо в конкретната ситуация, въпреки масовото недоволство и несъгласие с решението, до граждански протести не се стигна? Защо изразяването на това недоволство остана на индивидуално равнище?

Първо трябва да се разгледа доколко всъщност е развито гражданското общество в България. П. Кабакчиева в своето изследване търси отговор на въпроса „Има ли гражданското общество шанс у нас?”. Тя отбелязва, че макар все още да не се е наложила „културата на публично сдружаване, вече сме свидетели на постоянни публични прояви на отстояване на частни интереси под формата на стачки и гражданско неподчинение.” (Кабакчиева, П., 2001, стр. 149) Търсейки отговор на въпроса „Означава ли това, че се формира нова гражданска култура, способна да превърне масите-поданици в критични и активни граждани?”, след анализ на спецификата на гражданските протести от 1990 и 1997г., тя стига до извода, че „като цяло няма масови нагласи към самоорганизираност и институционализиране на гражданското действие: от друга страна на някои групи не е чужда идеята за отстояване на гражданските права” (Кабакчиева, П., 2001, стр. 157)

Като една от тези групи тя посочва студентите. Споменавам точно тях, защото може да бъде направена препратка към една сходна на разглежданата ситуация. През април 2004г. беше увеличена цената на картите за градски транспорт на студенти, ученици пенсионери и инвалиди, както и цената на талоните с 3 и 5 билета. Това решение предизвика остро неодобрение и беше организиран студентски протест, който прераства в шествие по бул. Цариградско шосе. Това предизвика сериозни затруднения на движението в града. В случая имаме активна изява в защита на интересите на тази социална група. Има обаче някои особености, които са показателни, че въпреки това гражданското съзнание и нагласите към защита на гражданските интереси не са напълно развити. Първо, присъстващите на протеста са малка част от засегнатите от промяната. Освен това, според в-к Стандарт (27 март, 2004г.) планираният за следващият ден протест се проваля заради „лошото време“ – което не би могло да е основателна причина и след като тя все пак надделява над защитата на интересите, следователно нагласата за тяхното отстояване не е достатъчно стабилна. Председателят на Студентския съвет на СУ „Св. Климент Охридски“ пък заявява, отново в интервю за в-к Стандарт (27 март, 2004г.), че, въпреки че се движат в една посока, не възнамеряват да обединят протестите си с действия на Съюза на инвалидите и Съюза на пенсионерите, които също са засегнати от промените, но към тях общината е подходила различно. Така действията им остават откъснати.

И все пак, след като в обществото се наблюдават прояви на граждански протест и защита на гражданските права, може да се постави въпроса защо в конкретната ситуация такива липсват? Още повече, че тя засяга една широка част от жителите на София. Всъщност това може да е обстоятелство, което затруднява формирането на обща реакция като затруднява организирането ѝ, съгласуването на действията.

Може да се разгледат и действията на властта при вземането на това решение и въвеждането му в действие от гледна точка на това дали има стратегия в действията им. От една страна – момента, в който беше извършена корекцията на цените. За промяна в цената а билетите се говореше месеци по-рано, като очакваната дата на въвеждане на новите цени беше 1 април 2006г. Това обаче се случи на 1 юли – средата на лятото, когато много от гражданите на София са извън града. Това означава, че вероятността да има някаква обществена реакция е значително по-малка.

Друга особеност при промяната на цените беше в това за кои документи за пътуване се отнасяше тя – тя не засегна цените на картите за пенсионери и студенти. Пенсионерите имат своя организация – Съюз на пенсионерите, която има потенциал да

организира някакви появи. Студентите от друга страна, както посочва П. Кабакчиева, са една от социалните групи, на които не е чужда идеята за отстояване на правата. Въпреки, че протестите от 2004г. не постигат желаните ефекти и показват, че гражданското съзнание е все още крехко, те все пак показват потенциал за проява на някаква гражданска активност. Следователно така се избягва вероятността тези социални групи, които има по-голяма вероятност да предприемат някакви действия, да го направят.

Вече беше спомената и друга форма на граждански протест, която минава през конкретната институция – подаване на жалби, организиране на подписки. В случая, доколкото ми е известно, такива действия не са предприети, или ако е имало такъв случай, то той не е получил публичност. Възможно обяснение се дава в анализа на П. Кабакчиева, която цитира изводите, получени от изследвания на Центъра за социални практики – „Изводът на авторите на изследванията е, че все още този тип форми на граждански протест нямат ефект върху органите на държавната власт, която строго и категорично отстоява пълномощията си.” (Кабакчиева, П., 2001, стр. 176)

В разглежданата ситуация, жителите на София имат възможност и да се обърнат директно към общинските съветници, които са взели решението за увеличение на цената на билетите.

Според Закона за местното самоуправление и местната администрация „Местното самоуправление се изразява в правото и реалната възможност на гражданите и избраните от тях органи да решават самостоятелно всички въпроси от местно значение, които законът е предоставил в тяхна компетентност в сферата на...). На гражданите е дадено правото да присъстват на заседанията на общинския съвет – по принцип те са отворени, по изключение Столичният общински съвет може да реши отделно заседание или разглеждането на отделни точки от дневния ред да се проведе при закрити врати. Освен това, те могат „да се изказват, да отправят питания, становища и предложения относно компетентността на общинския съвет, кмета или общинската администрация, представляващи обществен интерес, и да получават отговори по ред, начин и в срок, определени в правилника по чл. 21, ал. 3.” (Закон за местното самоуправление и местната администрация, чл. 28). Не може със сигурност да се твърди, че подобни реакции не е имало. В сайта си общински съвет не предлага информация за въпросите, по които гражданите са се обръщали към общинските съветници, но подобни действия най-малкото не са получили публичност. А и такива реакции сякаш не са обичайна практика при възниквали проблеми. В „Намаляване на

корупцията и повишаване на прозрачността в работата на общинските съвети в България. Наръчник за ефективно застъпничество” Антоний Гълъбов също отбелязва, че гражданите не се възползват активно от правото си да присъстват на заседанията на Общинския съвет: „Конкретният опит показва, че от това право се възползват сравнително малък брой граждани.”

От една страна обяснението на факта, че хората не се обръщат към своите общински представители може да е същото, както и за липсата на жалби и подписки – неефективност на тези практики. Това може да има още по-голямо значение в разглежданата ситуация, в която не става въпрос например за незаинтересованост или нежелание на общината да се ангажира с даден проблем, а за проблем, произтичащ от решение на самия Общински съвет. Може да се предположи, че обществото няма очакване, че ако се обърне към общинските съветници, това ще има някакъв положителен ефект. Тук отново може да се направи препратка към 2004 г., когато (по думите на Ангел Найденов, в-к Стандарт, 27 март, 2004г.) студентите са се обърнали към представители на общината с предложения за варианти за решение на проблема, но всички те са били отхвърлени, а опитите им за среща с областния управител са останали без резултат.

Друго възможно обяснение се съдържа в публикацията на Антоний Гълъбов за Асоциация „Прозрачност без граници” „Намаляване на корупцията и повишаване на прозрачността на работата на общинските съвети в България. Аналитичен обзор”:

„Резултатите от досегашните проучвания показват, че все още отсъства ясно разбиране сред преобладаващата част от хората за:

- правомощията, ангажиментите и формите на контрол на отделните субекти на местната власт;
- начина за вземане на решения по конкретни проблеми, засягащи отделни групи или цялата местна общност (предложенията за подобни решения, мотивите на онези, които ги предлагат, оценката на ефективността на планираните въздействия, както и оценка на риска от неизпълнението им в посочените срокове и предлаганите форми и т.н.);
- възможностите за контрол от страна на обществеността и на групите, които пряко или косвено са засегнати от приетите решения и извършваните действия върху тяхното изпълнение;

- формите на регламентирано гражданско участие в процеса на вземане на решения от страна на местната власт.”

Ниската информираност на обществото относно възможностите за неговото участие при вземането на решения може да е част от обяснението за липсата на активност в тази посока.

Антоний Гълъбов (в „Намаляване на корупцията и повишаване на прозрачността на работата на общинските съвети в България. Аналитичен обзор”) изследва медийното представяне на работата на местните власти и стига до извода, че в медиите не се отделя достатъчно място на гражданските инициативи за внасяне на проекторешения в комисиите на общинския съвет. „По този начин, поне засега, в публичното пространство няма достатъчно ясно изграден образ на позитивни практики за практическо участие в процеса на изработването и приемането на решенията на общинския съвет.” В местните вестници, които той разглежда като основен източник на информация от подобен тип, „липсват и материали, представящи възможни форми на граждански контрол върху дейността на комисиите на общинския съвет, отделни общински съветници или дейността и решенията на Съвета като цяло”, за периода на изследването липсват и отразени процедури за внасяне, разглеждане и обжалване на решения на общинския съвет”.

Публичността на механизмите за участие на обществото или отделни негови членове в местното управление, на случаите, в които те се използват, тяхното протичане и резултат следователно се разглежда като необходима предпоставка за активното използване на тези механизми, за тяхното утвърждаване като форма на контрол на обществото над властта.

Може обаче да се потърси и друга причина свързана с отношенията между обществото и местната власт, поради която при възникнал проблем, жителите на общината не се обръщат към своите представители, които те са избрали, за да защитават техните интереси.

Изборът за кмет е мажоритарен, що се отнася до общинските съветници обаче, към които следва гражданите да се обръщат при необходимост, системата е пропорционална. Проблемът при тази система е, че се гласува по партийен признак, акцентът е върху партийната принадлежност, а не върху самите личности и качествата на отделните кандидати. Тези лица може дори да са непознати за обществото, губи се и усещането за тяхната лична отговорност.

Дотук бяха разгледани възможните обяснения за липсата на гражданска реакция под една или друга форма. Съществуват обаче и други механизми, които биха могли да действат в защита на интересите на обществото.

Една от основните институции в Модерността е пазарът. Описаната ситуация може да се разгледа именно от гледна точка на пазара. Тогава градският транспорт е услугата, която общината предлага на жителите (в ролята на потребители на услугата). В разглеждана ситуация има недоволство от новата цена, която се смята за твърде висока и освен това неотговаряща на качеството на предлаганата услуга.

Може ли да има реакция чрез механизмите на пазара? Могат ли потребителите да окажат натиск върху цените като намалят своето търсене за услугата „градски транспорт“ и по този начин да изразят своята позиция и да защитят своя интерес? Такова всъщност би било естественото следствие от увеличаването на цената на един конкурентен пазар.

В предлагането на тази услуга обаче СКГТ е монополист. Само няколко линии от градската мрежа са отдадени на концесия на частни фирми, което на практика не променя положението. Още повече, че цената на билетите се определя от общината и е еднаква за всички линии на градския транспорт, следователно конкуренция по отношение на цената не може да има. Освен това линиите на фирмите-концесионери не се дублират с тези на общинската компания, т.е. по един маршрут се движи само 1 линия на фиксирана от столична община цена, следователно отново потребителите нямат избор и няма конкуренция.

Липсата на конкуренция поставя потребителите в позиция, в която предлагащите услугата градски транспорт могат да налагат своите условия, ако потребителите нямат алтернативен начин за придвижване в градски условия.

Тук следва да се разгледа именно наличието / липсата на алтернативи. Ако няма алтернативи в рамките на самия градски транспорт, има ли алтернативни *начини* за придвижване? Наличието на алтернативи би направило търсенето на услугата, предлагана от СКГТ по-еластично.

Теоретично, начини за придвижване са също ходенето пеша, карането на велосипед, използването на маршрутни таксите, таксите и лични автомобили. Това което е важно обаче е доколко те могат на практика да бъдат алтернатива на градския транспорт, дали могат в значима степен да заместят градския транспорт?

Съвсем очевидно е, че ходенето пеша и велосипедите не могат да бъдат активно и масово използвани като начин на придвижване. Личните автомобили също не биха

могли да са алтернатива и да поемат функцията на градския транспорт в някаква значима степен, защото са свързани с големи разходи, не всички имат шофьорска правоспособност, а и градът не е в състояние да поеме подобен трафик. Всъщност усилията са по-скоро към намаляване на трафика. Подобни са аргументите и относно такситата. Услугата, предлагана от маршрутните таксита най-много се доближава до градския транспорт. Капацитетът им обаче дори в момента е изчерпан. А те само допълват функциите на градския транспорт.

Казано накратко, неодобрението спрямо политиката на СКГТ не би могло да доведе до намаляване на търсене на предлаганата услуга и следователно не може по този начин да бъде оказан натиск върху общинската фирма от страна на потребителите по посока към приемливи за тях цени и качество.

Поставеният в началото въпрос беше защо въпреки недоволството в обществото от едно решение на местната власт, то не среща обща, гражданска съпротива или друг активен подход за отстояване на интересите. В Модерността има държава, която изразяват общите интереси, но от друга страна характерно за Модерността е и наличието на гражданско общество, което се идентифицира с обществено значимите частни интереси. Модернизационните процеси обаче протичат по специфичен начин в различните места. В България те срещат затруднения, в резултат на което все още няма напълно изградено гражданско общество и гражданско съзнание. Все пак прояви на гражданско действие се срещат. Затова в конкретната ситуация се търсят и други фактори, оказващи влияние и възпрепятстващи такива прояви или други реакции, чрез други механизми. От една страна може да се предположи целенасочена политика на местните власти. Що се отнася до възможността за обръщане към институцията чрез жалба, подписка или по сходен начин, влияние оказват миналия опит и впечатлението за тяхната неефективност. В проведени анализи се стига до извода, че въпреки че по закон гражданите имат право да участват във вземането на решения от местно значение, те не са информирани за механизмите на това участие. На тях не се дава достатъчна публичност, а това би могло да бъде осъществено чрез медиите.

След като пред гражданските действия в тази ситуация има някакви препятствия, има и други механизми, чрез които обществото да отстоява интересите си – чрез механизмите на пазара. Той обаче се оказва монополен, а предлаганата стока – без заместители. Така предлагащата услугата (местната власт) се оказва в привилегирована позиция, която и позволява да налага на потребителите своите условия.

Литература и източници:

1. Гълъбов, А. - „Намаляване на корупцията и повишаване на прозрачността на работата на общинските съвети в България. Аналитичен обзор”, София, 2000г.
(http://www.transparency-bg.org/publications_files/publication_3_1.pdf)
2. Гълъбов, А. - „Намаляване на корупцията и повишаване на прозрачността в работата на общинските съвети в България. Наръчник за ефективно застъпничество”, София, 2000г.
(http://transparency-bg.org/publications_files/publication_35_1.pdf)
3. Кабакчиева, П. - „Гражданското общество срещу държавата. Българската ситуация” (София, 2001, изд. Лик)
4. Фотев, Г. – „Гражданското общество” (София, 1992, Издателство на БАН).
5. Вестник Стандарт (27 март, 2004г.)
<http://standartnews.com/archive/2004/03/27/scandal/index.htm>
6. Закон за местното самоуправление и местната администрация
7. Демократи за силна България, район Връбница
<http://www.dsb-vrabnica.info/bileti.htm>