



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 103

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт  
и пътна безопасност  
проведено на 20 февруари 2023 г.

Днес, 20 февруари 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 кворум за провеждане на заседание. Повече от половината от общинските съветници присъстват на заседанието, членове на комисията.

Имаме проект за дневен ред, който съдържа шестнадесет точки.

Моето предложение е да разместим точките с цел докладите, които не са свързани с изменения в наредби да бъдат разгледани в края, за да може по другите доклади вносителите и експертите да не чакат до края на нашето заседание, тоест да разгледаме точки от проекта за решение 9, 10, 11, 12, 13, 14 и 15 първоначално и след това да преминем към проектите за изменение и допълнение на наредбата.

Давам думата за мнения и становища по дневния ред.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Много накратко ще кажа, съгласен съм да направим подобно разместване. Исках обаче все пак да коментирам факта, че има седем доклада касаещи една и съща наредба.

Смятам, че това е обективен абсурд и смятам, че абсолютно всички политически сили в това число слагам и себе си, демонстрирахме най-лошото, което трябва да направи един политик в такава ситуация по абсолютно най-популисткия, най-безотговорния и безобразен начин всеки реши, като ще си играем по този начин хайде сега всеки по един доклад, някои и по два и по три доклада.

Това е абсолютно несериозно. Всеки един човек, който някога се е занимавал с нормотворчество знае, че това е много лошо пример за нормотворчество, когато една наредба, която би следвало да бъде сравнително стабилен акт, който да дава прогнозируемост на хора, на бизнес и на институции, се променят не само толкова често, но и по този начин, в който всеки пуска доклади.

Не случайно имаше т.нар. Комитет за наблюдение на Тикет системата, там има представители на всички политически сили, неговата цел беше именно това. Не всеки да прави за себе си нещо и да предлага, а да се опитаме да постигнем някакъв консенсус, да видим кои са нещата, за които имаме препокриване поне те да бъдат съвместно внесени, обсъдени и приети.

За съжаление обаче с този акт, в който всеки се предлага доклади и предложения, първо ние напълно обезсилихме смисъла на този Комитет за наблюдение, защото стана ясно, че все е едно там какво се обсъжда поради и вътрешнопартийни и публични причини. Явно няма никакво значение експертите какво казват и за какво се борят и какво предлагат. Единствената ми молба, лично аз ще се опитам да направя всичко възможно да се придържам към подобен тип работа е все пак, когато вземаме сега решение от тези седем доклада, кое ще се случи, кое няма да се случи, което аз не знам чисто процедурно как ще го направим наистина, все пак първо да се опитаеме да няма противоречия върху нещата, които се приемат. Второ, важно да мислим за това кое е добре за хората, но да мислим и за това, кое е добре за градския транспорт на София, защото ако вземаме решения, които ще доведат до неговия фалит след шест месеца така, че никой да не може да го ползва, независимо с каква карта да си е купил или да не си е купил, това е контра продуктивно така да кажа по най-дипломатичния и лесен начин. Това исках да кажа и го казвам като призив към всички нас.

Последният път, когато ще правим нещо подобно въпреки, че си давам сметка с предизборна кампания вече започнала и за местните избори е доста трудно да се въздържа човек. Хубаво е да се пробваме да го направим.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, не чух да има предложения за промени или обратно на моето предложение.

Други? Не виждам.

Преминаваме към гласуване на дневния ред заедно с предложното разместване на точките.

Моля, който подкрепя дневният ред, да гласува.

„За“ – 9.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

Приема се единодушно.

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

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

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

**Комисията приема предложения дневен ред.**

Пристъпваме към точка 9 от дневния ред, която е отложена от миналото заседание.

**По т. 9 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-1581/08.02.2023г. , относно даване на съгласие Столичен автотранспорт ЕАД да

склучи договор, по силата на който в полза на Електроразпределителни мрежи Запад ЕАД да бъдат учредени, възмездно и безсрочно, сервитутни права

Вносител: Николай Стойнев и Карлос Контрера- общински съветници и Дончо Барбалов- зам. Кмет на Столична община

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Уважаеми колеги, започваме съобразно решението, което взехме тук като точка първа настоящата точка 9 от дневния ред.

Заповядайте, да докладвате господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Зарков.

Съвсем накратко, това е стъпка за реализация на проекта за изграждане на зарядните станции, за които следва да учредим възможност на „Електроразпределителни мрежи Запад“, което е новото име, право на преминаване за трасе със средно напрежение, с което да бъдат захранен трафопоста, от който да черпят мощност за въпросните зарядни станции. Към момента мощността не е достатъчна, ако има технически въпроси, изпълнителния директор на дружеството е тук.

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Колеги, въпроси, мнения, становища относно доклада? Не виждам.

Преминаваме в режим на гласуване.

Моля, който подкрепя доклада да гласува „за“.

- „За“ – 9.
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ – няма.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	-
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	-

6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	за
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	-
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Преминаваме към следващата точка 10 от дневния ред.

**По т. 10 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-1890/16.02.2023г., относно даване на съгласие за закупуване на шест броя употребявани туристически автобуси за увеличаване капитала на "Столичен Автотранспорт" ЕАД.

Вносител: Карлос Контрера- Председател на ПК по транспорт и пътна безопасност и Зафир Зарков- общински съветник

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Моля, от вносителите да аргументират доклада, какви са тези шест броя употребявани автобуси.

Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин председателстващ.

Става въпрос за решение, с което осигуряваме финансиране за проведена процедура без осигурено финансиране за доставка на автобуси, които да обслужват т.нар. Витошки линии, основно линия 63 и линия 66.

След реформата, която направихме през 2020 и 2021 година увеличените курсове в празничните разписания, както и въведеното обслужване в делник наличните в „Столичен автотранспорт“ подобни машини не са достатъчни за изпълнение на транспортната задача.

На първо място, защото пътничкопотока се е увеличил особено линия 63 и линия 66 в уикенд и на второ място, тъй като за съжаление поради проблема, който съществува с липсата на финансиране за поддръжка се налага за да няма открити курсове някои от тях да се обслужват с ниско подови автобуси, което не е препоръчително за тези маршрути и в тази част на „Витоша“.

Нашето предложение е, Общинският съвет да даде съгласие „Столичен автотранспорт“ да финализира процедурата, като средствата за това да бъдат осигурени от Договора за заем, който ние взехме решение мисля, че в края на миналата година що се отнася до „Столичен автотранспорт“, и по който все още не са изплатени изцяло средствата към дружеството.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Уважаеми колеги, господин Контрера, добре изясни фактическата ситуация и необходимостта от закупуването на тези средства, но тук трябва да си дадем сметка, че всъщност тук имаме типичен пример на адекватна политика относно именно тези дълги години не добре транспортно обслужени райони, каквито са „Витоша“ и на база на нашите решения или усилия в тази посока с осигуряването на необходимите превозни средства, които да се справят и с тази по-трудна планинска среда на практика с едни транспортни средства, които ги закупуваме на много по-ниска цена отколкото, ако трябваше да закупим нови, това доведе до това, което всички всъщност желаем в тази комисия, а именно увеличаване на пътничкопотока и на ползването на тези линии съответно от гражданите. Това е и основната причина и всъщност ставаме

свидетели на това, което трябва да ни е основната задача, увеличения пътничкопоток, необходимостта от допълнителни транспортни средства, за да осигурим именно нарастването на ползването на тези линии. Не бива да се забравя, че всъщност тези автобуси особено през работните дни от седмицата изпълняват също много важна задача, тъй като основното натоварване към „Витоша“, както знаем е събота и неделя, а през седмицата те биват използвани за част от крайкрадските линии и обслужват много от населените места около София, което също е важна задача за обезпечаването с необходимите транспортни средства, особено в ситуация, която отново ще подчертая, дори и по този доклад, а по-късно и по други, в която имаме сериозни финансови затруднения като транспортен сектор, включително и към поддръжката на съществуващия автопарк на „Столичния автотранспорт“ в този случай.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Благодаря на вносителите.

Борис Бонев, има думата, след това господин Петров.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, много бърз въпрос, предвидени ли са закупуването и монтирането на ракове за велосипеди, ако не на всички тези поне на част от новозакупените автобуси.

ЗАФИР ЗАРКОВ: На всички.

БОРИС БОНЕВ: Добре, благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Имате думата господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Само едно допълнение, нека да бъде ясно, в процедурата това е предвидено и те имат възможност за монтиране на т.нар. ракове. Отделно от това при този модел е решен и въпросът с инвалидните места, нещо което ние нямахме в предходните процедури, така че и за това е помислено.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Благодаря, заповядайте.

НИКОЛОВ: Благодаря Ви, господин председател.

Моето изказване ще е повече като гражданин с искрени благодарности към вносителите на този доклад, както и на предходните, с които на практика показахме, че можем да направим в пъти увеличение на пътничкопотока в едно направление. Ако трябва да говорим с данни за периода от 2019 досега имаме



дванадесет пъти увеличен пътничкопоток в делнични дни. Припознават се тези направления, както от възрастни хора, така от ученици, така и от детски градини, които водят децата на планина, така че това има и социални, и икономически, и здравни ефекти в направлението в целия град, както господин Зарков каза, през седмицата работят и на две от линиите, които увеличихме с 50 % транспортното обслужване и за наша радост това е и второто направление, в което имаме най-голям ръст в пътуванията при 50 % увеличение на транспортната задача имаме абсолютно еднакво запълване на превозните средства, което показва, че хората ги припознават като удобни, бързи и комфортни превозни средства и се надяваме да бъдат внедрени и за други линии в бъдеще.

Благодаря много.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Имаме един въпрос към господин Контрера, тъй като каза, че не са осигурени пари за тези шест автобуса това поради причината, че нямаме още бюджет ли е или тук господин Барбалов ще поеме ангажимента да ги осигури?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Процедурата от самия възложител „Столичен автотранспорт“ е проведена без осигурено финансиране, тъй като беше очевидно, че няма да има държавен бюджет, респективно не може да има общински и съответно да приемем икономическа рамка, но в крайна сметка това не бива да бъде спирачка за дейността на дружеството.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Петров, имате думата.

ИВАН ПЕТРОВ: Имам две неща, които ми правят впечатление, като гражданин, първо е фразата, че са употребявани автобуси. Ние знаем и вие точно приехте едни мерки за една част в столицата да не влизат стари автомобили. Безспорно и тук сега стана ясно, че от време на време тези автобуси ще изпълняват и други маршрутни програми. Но въпроса е, че имаме едно нееднакво третиране като веднъж Общинският съвет приема решение за борба със замърсяването на атмосферния въздух, а в същото време се лансират стари автобуси да упражняват този маршрутен пробив в Столична община.

Това е нещото, което ми прави лошо впечатление, като не еднаквото третиране. Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Още един въпрос има, заповядайте.

ВЕСЕЛИН КРЪСТЕВ: Коментарът тук донякъде беше правилен и аз имах такова намерение за въпрос, който е колко са употребявани тези автобуси като години пробег, но по-важния въпрос, който имам е пак по отношение на планината „Витоша“ автобусна линия № 59 е изключително амортизирана като превозни средства и това до голяма степен, а и не ангажираността с южния склон на „Витоша“ до голяма степен предполага и западането на тази част. Така, че транспортната свързаност на селата Владая и Марчаево, и връзката Владая – „Златни мостове“, като туристически маршрут също е изключително важен. Това поставям на Вашето внимание, не е предмет на срещата днес най-вероятно.

Благодаря ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Но все пак е важно, защото „Манастирски ливади“ го изградихме, а няма обслужване на квартала.

Господин Зарков, след това господин Контрера.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Паргов.

Имаме притеснения относно екологичността на превозните средства, трябва да се съобразяваме с цялостната картина. На първо място, разбира се ние сме поставили изискване да е с най-високия екологичен клас Евро-6, разбира се ние няма да допуснем в особено в „Природен парк Витоша“ транспортни средства, които най-малко не са дори нито за града, нито за парка, нито за където и да било.

На следващо място, е важно, че те са необходими в спешен порядък, дотолкова доколкото беше заявено и от колегите, рязко нарасналият пътникопоток по тези маршрути, което ако трябва да се произведат нови сроковете биха били много по-дълги, и на следващо място, от дискусията преди малко стана ясно, че както се казва няма пари и за тези, камо ли да мислим за нови, ако трябва да сме откровени, а така и трябва да бъде.

По повод вторият въпрос, който беше поставен всъщност с тези автобуси ако се доставят колегите тук и сега на момента дори допълниха с по-голяма коректност близо една трета от автобусите именно по тази линия ще могат и те да бъдат обслужвани с тези превозни средства.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Паргов.

Отново ще подчертая, става въпрос за коли, които са стандарт Евро-6, в крайна сметка нашият автопарк в момента се обслужва от автобуси по натоварени градски линии, които са над 20 годишни и са много далеч от този стандарт, но реалностите от 2020 година и започването на първо кризата с Коронавируса, след това икономическите последици от войната са ясни на всички, тоест ние имаме избор дали да дадем решение и да финансираме това предложение или да не направим нищо.

Ако разсъждаваме в посока доставка на изцяло нови автобуси, както каза и господин Зарков, най-вероятно срока ще бъде не една, а повече от една година, не просто заради провеждането на процедура, а защото за доставка на нови превозни средства без значение дали говорим за пътнически автобус, туристически или тежкотоварен камион се чака по една година и повече по данни на европейските производители.

Що се отнася до обслужване на линиите, да ние приоритетно предлагаме и тези автобуси, които вероятно ще придобием след решението на СОС да обслужват Витошките линии, но в оперативен порядък час от тези коли ще бъдат пускани за да изпълняват и транспортната задача, например по линия № 59, която след реорганизацията свързана с пускането на трети метродиаметър стана освен крайградска и довозваща линия и по нея пътничкопотока се увеличи. Разбира се, част от тези автобуси ще ги видите и по някои от линиите в Банкя, където имаме по-голяма деневиляция към част от кварталите, защото е по-сигурно там транспортната задача да се изпълнява с такъв тип автобуси особено в зимните условия. Мисля, че с това отговорих и на двата въпроса.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Има ли други коментари? Не виждам.

Който, подкрепя настоящият доклад, моля да гласува.

- „За“ – 10.

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

Докладът се приема.

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

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	10
<b>За</b>	10
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Преминаваме към следващата точка от дневния ред.

**По т. 11 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-1891/16.02.2023г., относно разширяване и увеличаване на маршрутните линии по проект "Автобуси до училища на територията на Столична община"

Вносител: Карлос Контрера- Председател на ПК по транспорт и пътна безопасност и Зафир Зарков- общински съветник

ЗАМ.-ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Съвсем накратко колеги, тъй като с оглед на днешния дневен ред знаете, че миналата година извън линиите, които и към този момент обслужваха някои училища се пуснаха две експериментални и мисля, че на базата на този опит и с оглед постигането на ефекта за едни такива училищни автобуси каквито са намаляването на пътния трафик на всички деца, на които иначе родителите им ги карат с автомобили до съответните училища, като се включи и екологичния аспект на това начинание е подготвен един проект на няколко автобусни линии обслужващи училищата именно във връзка с подобряване на достъпа на училищата по този начин и съответно включените в този доклад учебни заведения.

Мисля, че малко повече информация е добре да бъде предоставена и от колегите, които всъщност подготвиха в цялост и доста време посветиха в работа относно именно тези маршрути, защото наистина има неща, които поне аз считам, че много по-добре са организирани от предния път, когато гласувахме предните две линии в центъра на града с тяхното обслужване. Така, че бих помолил и те да вземат отношение и съответно след това да минем към въпроси по доклада, ако има.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря Ви.

Това, което не става ясно от доклада е всъщност какъв точно е бил обхватът на анализа, който е бил направен, за да се изработят новите маршрутни линии, тъй като независимо, че особено що се отнася до средните училища там вече всеки може да кандидатства и съответно да учи където пожелае. Що се отнася до началните класове все още има макар и в доста ограничена форма районност, тоест предвид, че този тип услуга предимно се ползва от по-малките ученици за мен лично е малко странно да се предвиждат маршрути, които от „Люлин“ до центъра по този начин превозват ученици. Направен ли е анализ, тъй като 18-то училище мисля, че е най-голямото училище в София, със сигурност може би над 1500 деца, би трябвало самото училище да има доста ясна статистика тези деца точно къде живеят. След което всички тези 1500 точки да се сложат на една карта и да се види в крайна сметка не един родител какво казва кога му е удобно и къде му е удобно, а къде живеят тези деца, за да може маршрутите на линиите така да бъдат съобразени, че всъщност те наистина да вършат работа на най-много деца. Защото при цялото ми уважение, но 30 – 35 и в пиковите дни превозени ученици, при положение, че отново говорим за най-голямото училище в София това е доста слаб резултат. Той може да се дължи както на не добре планираните маршрути, така разбира се и на това, че общината може би по една или друга причина не е успяла да убеди родителите, че това е безопасен и удобен начин техните деца да стигат до училището. Когато се знае къде живеят тези деца, когато се знае каква е тяхната близост до спирките на градския транспорт или до новоразкритите спирки на тези училищни линии, ще може Столична община да предприеме действия за обезопасяване на маршрутите до спирките, защото може и да има автобус, който да е удобен и да закарва детето от най-близката спирка до училището, но ако за да стигне това дете до тази спирка трябва да пресече огромен булевард, където има изтрита пешеходна пътека или няма светофар, или се паркира хаотично и прескача от един автомобил в друг, това няма да накара родителя да се чувства по-спокоен така, че да пусне детето си да ходи с училищния автобус на училище.

Конкретният ми въпрос е, на каква база и какъв е бил анализът според, който това са новите маршрутни линии?

Второ, изказвам съмнение и притеснение относно специално маршрута в „Люлин“ не за друго, а защото сте прокарали по бул. „Райко Даскалов“, което е периферно на квартала и там 97-мо училище се хваща, но повечето са в други части на „Люлин“ и ако ще има някаква линия, която така или иначе ще бъде удължена и очевидно, след като няма да обслужва само 18-то училище би било логично по-внимателно да се обследват маршрутите вътрешно в „Люлин“, така че тя да бъде ползвана активно от децата и учениците учещи в квартал „Люлин“ и в училищата в „Люлин“.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Заповядайте.

НИКОЛОВ: Благодаря, господин председателстващ.

Уважаеми общински съветници, по въпросите, които зададе господин Бонев, както и малко да уточним, спрямо анализа, който беше направен и при първото пускане през 2021 година на автобусчетата беше направено с анкети в самите училища и бяха запитани точно родителите за адресите на децата, откъде могат да се качат в автобусчетата. Имаме анкети, които са както за първото пускане, така в момента имаме анкети и за второто пускане на автобусчетата, тоест като предложение откъде минават, къде можем да ги вземем и т.н.

При първото пускане маршрутите бяха доста по-къси и реално се препокриваха в по-голямата си част. В момента маршрутите обхващат много по-голяма територия, като обхващат 13 квартала. Пак казвам, че в тези квартали и спирките, които сме събрали са от това къде живеят самите деца, нанесени са на карта и даже колегата от „Зелена София“, с която участваме в самия проект направиха специална карта, на която нанесохме всички адреси на децата и по-точно на тези, които учат в съответните училища, за да можем да направим така маршрутите и да бъдат удобни да децата.

По това, което допълнително може да каже и колегата, тъй като обходите на маршрутите, мисля че поне осем или девет пъти правихме обходите за да видим възможността откъде, как и най-удобно да минават тези автобуси, също е много важна и спецификата на автобусите. Преди малко мина доклад за

закупуването на шест броя автобуси, които са с доста по-голям брой седящи места и същите ще бъдат използвани за ученическите автобуси.

Това, което казвате за „Люлин“ за обслужването на „Люлин“ на училищата там, ако говорим само за училищата в „Люлин“ е също предмет на същия анализ, но това е в последващ етап и ще работим в „Люлин“ да пуснем подобен вид услуга, но да бъде само за квартала, тъй като „Люлин“ е най-големият квартал и вътре има не мога да кажа точна бройка, но бяха повече от 12 учебни заведения, които могат да бъдат обслужвани с такава линия.

Така, че това е предмет на следващо пускане, тоест на допълнително пускане към самата услуга. Също са разглеждани и варианти в центъра в други училища, правили сме обходи, но към момента все още не можем да ги предложим, тъй като не са обследвани изцяло. Това са двата маршрута, които са обследвани и към тях има анализ.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Нямам против да запишем в проекта за решение това, което господин Бонев предложи стига да го формулира, какво точно да обследваме и да предложи някакъв разумен срок – два, три месеца, иначе логично е това са експериментални линии, колкото повече варианти изследваме, толкова по-добре.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Господин Бонев, имате думата.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Първо, да се коригирам 2400 са учениците само в 18-то училище не са 1500, което всъщност прави в пиковото натоварване 30 – 35 деца на ден, още по-не припозната тази услуга от родителите на тези ученици. След като сте направили изследване на всички тези 2400 ученици къде живеят и сте ги поставили на карта, моля не разбира се като точки конкретни, защото това не би било коректно, на като хийт мап, това да бъде предоставено като информация, защото искам да се запозная с това къде живеят тези ученици като райони, за да може...въздържайте се.



ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Моля без епитети и квалификации.

БОРИС БОНЕВ: Трябва да се знае в кои райони живеят тези ученици, това се прави пред хийт мап, който Вие със сигурност можете да генерирате след като имате вече точково кой къде живее, защото бих искал лично аз да погледна дали отговаря в крайна сметка този хийт мап на това, което е предложено, тъй като в момента вярвам просто на думи, а има един предложен маршрут без поне за мен да има зад него да стоят някакви конкретни данни, с които този маршрут е изработен и понеже в доклада се споменава, че се обсъждат вариантите за подобен тип училищни линии обслужващи 6-то, 7-мо и 133-то училище, това означава ли, че планирате по „Шишман“ да пуснете автобус и това би било наистина интересно и също така какви са критериите, това беше въпрос, който попитах и при предишния първи доклад, който беше разглеждан за подобен тип училищни автобуси, какви са критериите всъщност, по които се избира за кои училища да има подобен тип услуга и за кои да няма. Вярно, че в момента сме в тестови период, но не е ли по-логично всъщност подобен тип услуга да бъде предоставена за довозване до училища на хора, които живеят по отдалечено от съществуващ градски транспорт, ученици от квартали, които са с не добра свързаност с центъра, защото при цялото ми уважение, но около 133-то, 6-то и 7-мо училище преминават три трамвайни линии, шест тролейни линии, седем тролейни линии, метро, няколко метростанции и аз наистина не мога да си представя колко по-добро трябва да бъде обслужването с градски транспорт в този район, за да може той да бъде предпочитаната форма за довеждане на децата до училището, дори не с училищен автобус, а родителя да ги доведе с удобния градски транспорт.

Има ли такива критерии, по които да се избира всъщност къде да минат тези маршрути и кои да са училищата, които да бъдат обслужени с тази услуга?

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Това беше дублика.

Има ли други колеги, които да вземат думата.

Заповядайте, госпожо Стефанова.

ГРЕТИ СТЕФАНОВА: Благодаря Ви.

Колеги, искам да обърна внимание, че в София има 18 училища, които се помещават по две училища в една сграда и това са девет сгради, които биха направили малко по-сложно районирането и маршрутите, още повече, че натовареността трябва да бъде освен в сутрешните часове и в ранния следобед и бих препоръчала да се вземе предвид това, защото действително бройката на децата не е никак малка и тази услуга е възможна особено не в централни райони да бъде действително от полза и качествено.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Има ли реплика?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Както казах и на господин Бонев, ако имате някакви конкретни предложения нямам нищо против да ги запишем в проекта за решение с цел обследване. Иначе аз съм съгласен с Вас, че трябва да се работи по линия училищен транспорт в по-крайните райони, но както виждате, тук са включени квартали като „Люлин“, „Илинден“, Зоната, която е около ТЕЦ „Земляне“ и т.н., тоест донякъде отговаряме на тези идеи, които сме си казвали и миналата година в зала. Ако госпожа Стефанова има конкретни предложения за тези девет училища разбира се можем да ги включим в една нова точка за обследване на маршрути.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Дуплика.

ГРЕТИ СТЕФАНОВА: Благодаря, конкретното ми предложение е, да се вземат от отдел „Образование“ на Столична община адресите на тези девет сгради и да се обърне по-специално внимание защото категорично там бройката ученици е по-голяма от други сгради въпреки, че пак не би трябвало да е много голяма разликата. Няма да навреди в никакъв случай това.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Добре, заповядайте от дирекция „Транспорт“.

НИКОЛОВ: Отново по въпроса, ще отговоря на въпросите на господин Бонев, пак казвам, че критерият е и учениците са да две хиляди колкото казахте, но реално анкетата е направена и самият транспорт когато е ориентиран е за малките деца от първи до четвърти клас, които са 600.

Реално анкетата обхваща почти 50 % от тези деца, когато е направена. Пак казвам, че на база на анкетата и това къде живеят – да има така хийт мап, който е нанесен и това е само за тези деца. Така, че може да бъде предоставен и мисля, че в предишния доклад, ще кажат и колегите от „Зелена София“ точно как може да бъде предоставен този хийт мап на адресите на децата, тоест където само са показани.

Допълнително за това, което беше казано за курсове на обяд, предвидени са такива курсове, реално тук в момента с тези училищни автобуси при пускането им ще има сутрешен курс в пиковите, както и след обяд по един курс. Очакваме, че следобедни курсове ще бъдат доста по-малко търсени, тъй като много голяма част от децата остават на занимални, но все пак искаме да обследваме и тази част от деня и да видим как ще има движение, за да може след това да разширим услугата.

Относно другите училища, които са в централната част, ще пуснем автобусите по възможни места и ще годем една пешеходна достъпност за училищата, тоест на пешеходно разстояние, това което казахте за „Шишман“ търсим възможността дали може да мине по „Гурко“, как може да мине по „Гурко“ и как да направим пешеходната свързаност с 133-то, 6-то и 7-мо училища.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Заповядайте.

ПРЕДСТВИТЕЛ НА ЗЕЛЕНА СОФИЯ: Благодаря В и, господин председател.

На първо място искам да кажа, че това са обхождани маршрути на базата на статистика, която е събрана от „Зелена София“, към настоящия момент това е просто един старт в една политика, която би следвало ние да водим последователно и активно, тъй като всички знаем, че когато малките ученици са във ваканция трафика драстично намалява. Към настоящия момент с броя превозни средства и броя водачи, с които разполагаме на практика с тези две линии ние няма да ангажираме нито повече водачи, нито повече автобуси. И просто ще лансираме поэтапно съответно критерия е бил най-големите училища,

които генерират най-голям трафик и транспортни задръжки, което естествено може да разшири обхвата си с подобни карти и това драстично да намали трафика в целия ни град, което съответно има икономически и екологични ефекти.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Зарков, искате да допълните ли?

ЗАФИР ЗАРКОВ: Да, съвсем накратко, за един от аргументите, който беше изложен защото не смятам, че докрай е меродавен макар и да има известно основание в това. Безспорно наличието на обществен градски транспорт и добрата негова наситеност не води автоматично до решението на родителите да пуснат своите особено малки деца в градския транспорт като цяло, все пак това са малки деца и знаем някои притеснения и проблема е, че тогава се случва това, което всъщност тази мярка цели да преодолее, а именно намаляването на транспортиране на децата с леките автомобили и с личните автомобили на техните родители.

Именно в тази връзка и за това правя това уточнение, аргумента, който колегата Бонев спомена, е че и добрата наситеност това не означава, че не трябва да се мисли в посока на такива автобусни линии, които да могат да гарантират именно индивидуалност на този превоз особено когато говорим пак казвам за малки деца.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Заповядайте, господин Бонев за реплика.

БОРИС БОНЕВ: Господин Зарков, точно за това казах дали е обследвано не просто къде да бъдат спирките на този транспорт, но и какъв е достъпът до тези спирки, защото той може да бъде и най-безопасният и удобен транспорт за родителите на децата и на децата, но ако родителя го е страх да си пусне детето защото стигайки за спирката на този транспорт трябва да пресече необезопасена пешеходна пътека, тогава смисъла се губи.

И това важи всъщност не само за тези специални линии да деца и ученици, а важи и за целия градски транспорт. Не случайно все повече

европейски градове тези поне с добро качество на живот се говори за безопасни маршрути до училищата, знаете в Париж в град, който по принцип страна от доста тежък трафик не се посвениха в името на безопасността на децата над 100 улици да бъдат изцяло затворени с цел осигуряване на пътна безопасност. Това тук не беше направено дори на „Шишман“ където всички експерти дори казват, че там трябва да бъде пешеходно плюс и статистиката ясно показва, че по-голямата част над 80 % от преминаващите оттам именно са пешеходци. Пътна безопасност и безопасност за децата не се прави тогава, когато на метри от входа и изхода от училището преминават автомобили и се слагат огради със свински опашки с цел децата да не изскачат на улицата. И ще ви дам още един пример, Софийската математическа гимназия преди три години в Комитета по пътна безопасност към заместник-кмета по транспорт беше направено предложение от Съюза на урбанистите в България от „Спаси София“ и от „Вело еволюция“ за обезопасяване на тротоара така, че излизайки от сградата на училището да нямате буквално широчина от две плочки разстояние и да падате на пътното платно, за целта обаче трябваше просто две паркоместа да бъдат премахнати с цел да има място да се разшири тротоара, дори това общината не пожела да направи, защото явно безопасността на всички ученици и деца в СМГ е по-маловажна от двете или трите паркоместа, които трябваше да бъдат премахнати за да се разшири тротоара.

Така, че инициативата е хубава, аз лично я подкрепям и смятам, че трябва да има много повече училищни автобуси и те ще вършат работа, но това трябва да върви паралелно с подобряване на пътната безопасност въобще около училищата и маршрутите до тези училища именно от спирките на градския транспорт.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Ще отговаряте ли на господин Бонев? Не.

Господин Петров, имате думата.

ИВАН ПЕТРОВ: Благодаря.

Имам едно предложение, и се радвам, че намерихте сили в себе си и да откритите или да отделите децата, учениците в една такава графа „Училищни автобуси“.

Безспорно е, че и нашите задокеански господари са го възприели, но и ние виждаме по различни поводи и от тук изказалите се почти всички по един или друг начин изваждат и по един безспорен начин се доказва, че това е едно много важно начинание, което само никой не отбеляза, че това в бъдеще дори смятам, че ще промени някои от т.нар. документи, превозни документи или родителите на тези деца ще могат вече в много по-далечно време след като знаят, че има училищни вече официални автобуси да могат да правят своите планирания там където е възможно за маршрутите на подрастващите или по-точно на учениците.

Моето предложение е, в този спектър, тези автобуси да бъдат така брандирани, че да имат разпознаваемост между автобусите за обществения транспорт, който е въведен в столицата и тъй като както казаха и от дирекцията това е новост, като гражданин я толерирам, но считам, че тя не бива да се размива в общата формулировка на автобуси от обществения градски транспорт, тоест това трябва да бъде извадено като контекст, ученическите автобуси макар и два сега на брой дано и да се увеличат, но думата ми е, че те трябва да бъдат лесно разпознаваеми и тези правила, които сега присъстваха повече като въпроси да намерят едно място в едни общи правила, които да бъдат дадени на съответните районни администрации както каза и госпожата в дирекция „Образование“ за да могат и районните администрации и родителите да знаят какви са намеренията и вижданията на общината в тази насока и оттам да може да има едно последващо планиране, ако мога да използвам тази дума, макар, че вече е чуждица. Да има облекчение на родителите.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Мисля, че няма нужда да отговаряме.

Предлагам да преминем към гласуване, ако не възразявате, който подкрепя настоящия доклад, моля да гласува.

- „За“ – 9.
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ – няма.

Докладът се приема.

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	-
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	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Преминаваме към следващата точка от дневния ред.

**По т. 12 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-1902/16.02.2023г., относно въвеждане на Иновативен градски транспорт в изпълнение на проект ИНДЕКС: U1A05-202, АКРОНИМ: INNAIR, ИМЕ: "Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда" (Innovative demand respmsive green public trensportation for cleaner air in urban environment) на Европейската комисия.

Вносителите: Карлос Контрера- Председател на ПК по транспорт и пътна безопасност и Зафир Зарков- общински съветник и Дончо Барбалов- зам. Кмет на Столична община

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Предполагам, че това е проектен доклад.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Продължение на доклада от преди две заседания.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Имате думата за обосновка, господин Контрера, господин Барбалов, господин Зарков.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря много, това е един важен доклад и за първи път се пуска такъв вид транспорт в нашия град мисля, че дори в цялата страна. Включвам се на малко по-късен етап, защото колегите от години работят по това и се включвах малко и в началото, така че аз съм в началото и в края на този проект, но бих предложил да дадете думата на господин Николов, който е най-запознат с темата и най-добре може да обясни това, което се предлага.

Благодаря Ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря, господин Барбалов.

Заповядайте, господин Николов.

НИКОЛОВ: Като мащаб не е голям самият проект и като финансиране, но като неща, които получихме от този проект мога да кажа, че са изключително много и много важни. Една от дейностите, е точно този транспорт по заявка. Специално за него бяха поръчани електрически превозни средства, защото



Европейската комисия разглеждаше възможността за нещо иновативно само свързано с нулеви емисии. И за това бяха избрани тези електрически превозни средства.

Кварталът, който беше избран за тестването на тази иновативна услуга беше квартал „Манастирски ливади“ – Изток, Запад, така ние прибавихме и кв. „Бъкстон“ почти до „Красно село“. През самия период на проекта имахме доста работа, както с експертно, така и с гражданите за това даже и днес сме поканили господин, който е от Гражданския комитет, тоест от граждани, с който правихме няколко обществени обсъждания, с който вече направихме няколко срещи – защо? Защото искаме да пуснем една иновативна услуга и за да може тази иновативна услуга да бъде припозната и за да може да бъде ползвана от хората трябваше те да я възприемат, както и да дадат своите предложения. Това стана още на първата среща, която имахме в края на миналата година, преди две седмици, тоест преди седмица направихме окончателната среща в квартала, като вече представихме и самата услуга в своята завършеност.

Може би видяхте и доклада доста подробно сме изписали, тъй като самата услуга и това, че тя досега не е ползвана и на Балканите няма такава услуга, прочели сме много за опита, и в самата среда досега не е използвана, тоест в самата градска среда не е използвана такава услуга по заявка, ползвана е почти изцяло на места където има много тоест откъснати места от града, използва се за слабо населени места. Тук ние пускаме този транспорт на място, което е изключително гъсто населено с не добра инфраструктура. Тоест тесни са самите улици и не е възможно градският транспорт, тоест конвенционалните обикновените превозни средства 12 метровите автобуси, с които разполагаме да влязат в тези улици.

Така беше избран и самия район, в който да пуснем услугата, защото „Манастирски ливади – Изток“ в една основна част, която в момента изключително бързо се разраства нямаме никакъв градски транспорт наблизо и имаме места, в които нямаме на близо от 500 метра удобна спирка на градския транспорт и линиите, които минават оттам да кажем едната линия минава всеки

ден, докато едната е само делничните дни, а празничните дни няма линия, която да минава.

Каква е идеята? Идеята е, услугата да започва своето начало, тоест превоза да започва своето начало в „Манастирски ливади – Изток“ на обръщателното колело на „Каблешков“, като минава буквално през сърцето на кв. „Манастирски ливади – Изток“, преминава през „Манастирски ливади – Запад“ влиза в кв. „Гърдова глава“ и оттам излиза на бул. „Цар Борис“ и прави връзка с трамвайна линия № 5 и № 4 в момента, тъй като поради това, че в момента има течащ ремонт на трамвайното трасе в момента трамвайна линия № 4 и № 5 са с последна станция трамвайно ухото „Бъкстон“.

Така, че правим довеждаща функция до него. Също така правим и довозващата функция до трамвай № 7 и № 27, който в единия случай правим връзка една на „Каблешков“, а другата е на последната станция, която е в „Манастирски ливади – Запад“.

Пак казвам, тъй като това е различна услуга сме предложили и различен начин на обслужването й като още преди две седмици, когато се разглеждаше отново доклад за допълнителното финансиране за мостовото финансиране се коментира точно това, че те приличат на маршрутките. Да, използваме начина на работа на т.нар. допълнителни маршрутни линии, тоест основните градски линии, тоест градските линии са разделени по закон на – основни и допълнителни. Използваме допълнителните, защото в допълнителните законът ни позволява много по-гъвкава възможност за слизване и качване на потребителите, тоест това може да става на много повече места, които са разрешени. Разрешените места в Закона за движение по пътищата ясно е казано там където не пречат на движението, има ясно определение.

Какво правим с услугата?

При движението, тази довеждаща услуга в кварталите самите автобусчета ще имат много малък брой основни спирки, които ще бъдат основни спирки за друг вид градски транспорт, където могат да стават прекачвания. Всички други спирки ще бъдат на малки разстояния между 90 до 150 метра и те ще бъдат единствено и само по желание, тоест ще има и два начина за ползване

от потребителите. Единият начин на ползване от потребителите ще бъде чрез мобилното приложение, което беше разработено специално за проекта, приложението бусинг, което може да бъде изтеглено, както в андроид така и за айпъл и може да бъде изтеглено. Там всеки потребител може да даде своята заявка и да получи приблизително време кога ще пристигне автобусчето и от коя точка точно ще го вземе, за да бъде най-удобно за него.

Другият начин, който ще може потребителите да използват самата услуга е това те да имат възможност на точки определени от нас, които ще бъдат сигнализираны по определен начин, тоест ще бъдат сигнализираны с пътна табела. В самия доклад може да видите една пътна табела, която е предложена само като дизайн това не е дизайнът, който ще остане. Тя ще има доста корекции, където ще бъдат отбелязаны тези места и хората ще могат да слизат и качват на тези места. Специално няколко пъти сме обхождали, няколко пъти даже смешно казано няколко пъти, сигурно двадесет пъти сме обхождали маршрута, имаме още работа и по самия маршрут, както с районите, за да може на някои места да обезопасим тоест да осигурим движението на автобусчетата безпрепятствено, тъй като имаме доста неправилно паркиране на някои от местата, за това сме искали и по-голям срок за въвеждането до края на месец март.

Друго много важно нещо, което исках да кажа е самият начин на ползване освен това как ще могат да използват услугата чрез мобилното приложение както и могат да го ползват на всички спирки и на всички места за слизване и качване, така е много важно нещо, което в момента е предложено с промяната на тарифната политика, с всички възможни краткосрочни и дългосрочни документи да може да бъде използвана същата тази услуга, тоест всички тези предложения особено за местата за слизване и качване, това за тарифната политика беше обсъдено с гражданите и беше по тяхна инициатива, защото по този начин те казват, че биха използвали този транспорт.

Ако ми позволят съветниците може и няколко думи да каже господин Кръстев.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Николов, благодаря за изчерпателното запознаване, но не чух с две думи, чухме обстойно какви точки

ще избирате, къде, какво и как, но въпроса е какъв е очакваният резултат от този проект, като принос към намаляване на емисиите в нашия град нали за зелен транспорт говорим, тоест има ли някакви индикатори, които сте заложили, които са съгласувани с Европейската комисия, които ние да следим и да ви кажем – браво след една, две или три години от проекта?

НИКОЛОВ: Да разбира се в самия доклад те са описани. Имаме индикатори, които трябва да постигнем, преди две седмици както казах на комисия беше обсъждано това да бъдат дадени индикаторите. Индикаторите сме ги описали на една от страниците като ние имаме индикатор е основният колко човека ползват самата услуга. На база на това са пресметнати колко емисии трябва да бъдат спестени, ако искате подробно мога и подробно да го изчета, но пак казвам, че индикаторът е колко пътници ние ще превозим. Това е индикаторът, който трябва да постигнем по съответната дейност.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, когато обсъждаме доклада да имаме предвид, че ние реално нямаме база за сравнение и това ще бъде набирането на данните на терен още повече, че за първи път въвеждаме възможност за транспорт при поискване нещо, което ние не познаваме като технология. Вероятно има много въпроси, на които не може да се отговори, но в месеците след въвеждане в експлоатация от март ще можем да проследим всъщност тази услуга ориентирана ли е, припознаваме ли се от живущите и работещите там или не?

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Господин Ставрев, заповядайте.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Имам една забележка към отдел „Транспорт“, недостатъка, който виждам в това, което казвате е, че говорим за специализирано приложение, което трябва да си инсталирате на телефона, за да го ползвате. Ако аз съм гражданин на София и искам да ползвам каквито и да е услуги на Столична община по-скоро най-удобно би било да има едно общо приложение за всички услуги на Столична община и за дирекциите, което да се използва за

това, включително например разписанията в реално време на господин Дилчев, би било страхотно поне на едно място могат да се виждат и двете официални разписания.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Вие вместо господин Николов, ли?

КАРЛОС КОНТРЕРА: Ако си спомняте, когато обсъждахме и темата за мостовото финансиране на този проект създаването на подобно приложение е част от проекта, което разбира се господин Ставрев не отменя възможността да бъде интегрирано в някаква по-голяма система, но така или иначе ние трябва да изследваме и това е един от мотивите за финансирането, дали подобна услуга по заявка чрез приложение би била интересна за гражданите и това ще натрупа информация, която след това чисто аналитично може да се използва и за други подобни дейности или доклади и нови линии и т.н.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря.

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Към господин Николов имам следният въпрос, който всъщност беше провокиран от неговото изказване. Споделихте, че сте правили изключително внимателен анализ на подобен тип услуги в Европа и това би било първият случай подобен тип услуга да се реализира на Балканите. Споменахте, че повечето от тези услуги се използват в слабо населени места където няма добро обслужване с градски транспорт. Както се казва не ви ли прави впечатление, ако всички останали ги използват в слабо населени места, че може би има причина за това или този път или искате да бъдете пионери в това нещо въпреки, че в градове с далеч по-развит градски транспорт, които са имали достатъчно време да експериментират с какво ли не са се спрели на вариант подобен тип услуга да се използва в слабо населени области. Също така няма как да не обърна внимание, че Столична община има изключително не добрата практика да създава програмни и стратегически документи, да прави планове за действие и след това въобще да не реагира по тях. Ще ви обърна внимание, че преди няколко години Общинското предприятие „София план“ изработи специален анализ именно на транспортната обезпеченост на „Манастирски ливади – Запад“,

квартала, който днес се таргетира като място, чиито проблеми ще бъдат решени с пускането на тази много иновативна система. В този анализ от 69 страници е обърнато внимание и на пешеходната инфраструктура и на уличната инфраструктура, но най-важното направен е анализ на транспортното обслужване с градски транспорт и са дадени конкретни предложения как това транспортно обслужване да бъде подобро, включително кои линии да се удължат да премиват през квартала, през кои улици да преминават, така че да няма проблем чисто логистичен, когато едни по-големи автобуси преминават по иначе тесните улици на „Манастирски ливади“ по някаква причина абсолютно нищо от предложенията, които са направени от Общинското предприятие не се вземат предвид за сметка на това се усвояват пари, по мое лично мнение с едни доста спорни проекти какъвто е целият този проект и транспорт он димент. Факт е, че за да отговоря на господин Ставрев, пише в доклада, че може да се използва мобилно приложение за да извикате този транспорт на повикване, но също така е записано, че може просто да му помахате на шофьора и той ще спре. Така, че очевидно сме минали през всички възможни варианти на пълна дигитализация до най-не дигиталното. Общо взето тази иновативност изключително много напомня на маршрутите, които бяха в София и които бяха премахнати преди десетина години. Защо се връщаме назад по този начин вместо просто да направим нормален градски транспорт в квартала спрямо предложенията, които са дадени, вие си знаете?

Прави ми също така впечатление, че в проекта за решение за разлика от абсолютно всички други проекти за решение тогава когато се въвежда нова линия, в която вие изрично поставяте експериментален срок на действие на новата линия обикновено шест месеца или една година тук изведнъж такъв няма, тоест ние го пускаме, да на третия месец ЦГМ са длъжни да направят анализ и да кажат как върви, но нищо не следва от това.

В тази връзка, ако има други предложения и желания за изказвания, ще се опитам набързо да формулирам предложение за изменение на проекта за решение, но смятам, че не е подходящо ако за всички други линии много държите

и слагате конкретен срок за експерименталното провеждане на занятието само тук изведнъж такъв да няма.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Благодаря, господин Бонев.

Заповядайте, господин Николов.

НИКОЛОВ: За приложението господин Ставрев, това което се каза, ние можем да интегрираме самата услуга, тоест да се вижда самото движение ще се вижда и в разписанието на Центъра за градска мобилност, това ще бъде направено.

Анализът за услугата и това, за което се говореше защо тази услуга се различава от това, което има в момента като опит и защо опита на повечето в тези слабо населени райони и точно за това ние адаптирахме тази услуга. Услугата, която се предлага там е по-скоро услуга като такси, тоест по заявка, минава и взема само определени хора, които са извършили самата заявка, да кажем шест, седем човека от различни райони, но отново казвам, че тя действа повече като такси. Такава услуга е с диспечер, който ние няма как да си позволим да имаме и диспечер за такъв тип услуга, и давам пример с Манчестър, в Манчестър работи такава услуга от много време като, тъй като Манчестър е районен град, тоест има в околностите още около седем или осем градчета там съществува тази услуга, но тя работи на принципа на таксито, тоест събира споделено пътуване по-точно, на принципа на такси, че само със заявка може да се ползват. Тук в момента точно това, което казахме за да може тази услуга да бъде използвана от гражданите направихме услугата да може да се използва, както с приложението, така да може и на съответни места за слизване и качване. Да, ще може да се помахва на тези места, но те ще бъдат определени и ще може всеки един да използва услугата, като качвайки се пак с натискането на стоп бутон да заяви и да индикира на самия водач къде иска да слезе по маршрута.

Друго допълнително, извинявайте, нещо което не допълних по самия проект. За да може при използването на мобилното приложение да се използва и да дадем най-близка точка на качване в моментите, когато има по-слабо натоварване, тоест самото автобусче не е натрупало закъснение по своя маршрут

ще може между две точки, които са предвидени за слизане и качване и сигнализиран като такива то да излезе от основния си маршрут. Ако сте видели картата вътре има такива полигони, от които ще може да излезе това превозно средство и да даде на определен човек доста по-близка точка за неговото качване или за неговото слизане. Това са полигони и съответстващо цвета тези полигони показват в червено при едно движение, синьо както и жълто в двете посоки.

Това е за срока за експерименталното въвеждане и за това сме записали на всеки три месеца мисля, че в решението, ако не се бъркам ще се дава информация, но за да можем ние да въведем тази услуга ние трябва да имаме устойчивост, тъй като и по проект се иска устойчивост и тази устойчивост е пет години. За това на всеки три месеца ние можем да вкарваме доклад и да дадем колко са превозените пътници и ако е необходимо, както говорихме изграждането така и тук ние ще правим промени по самото обслужване.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Кратка дуплика, в половин изречение, ако може.

БОРИС БОНЕВ: За изпълнение на индикаторите за устойчивост на проекта означава ли, че този транспорт по поискване ще трябва в следващите пет години да работи, защото в противен случай проекта ще се счита за неуспешен и ако е така това е доста притеснително.

Благодаря.

НИКОЛОВ: Може ли да отговоря тъй като това е съществен въпрос, който зададе господин Бонев и е хубаво да го уточним, извинявайте господин председателстващ.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Господин Николов, господин Бонев говори през човек. Нито съм му дал думата да ви го казва, въпроса е, че просто това е процедурата.

Имате думата.

Благодаря, имам едно питане погледнах проекта на договор, по-скоро е вид анекс може би към договора със „Столичен електротранспорт“, не видях вътре да има никаква финансова рамка, а има само едни километри. Много добре съм запознат с цената на километър пробег на този тип превозни средства, тъй



като той се експлоатира в други градове в страната. И е много притеснително, че няма нищо записано конкретно, защото тази финансова рамка значително се различава и в пъти се различава от цената на километър пробег, което е в момента за дванадесет метров електробус.

Моля да разясните колко ще се плаща на километър пробег, от транспортния оператор за тази услуга?

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Ето господи Николов, това е съществен въпрос. Можете и в рамките на отговора да вплетете и отговора към господин Бонев.

НИКОЛОВ: Към този въпрос пак в доклада е записано, като е записано и защо цената е 5,34 лева на километър, като тази цена е съобразена с това, че самите превозни средства. Нека да го доуточним. Цената е 5,34 лева като е пресметната от „Столичен електротранспорт“, тъй като най-важното нещо за цената на километър и за техните разходи са километрите, които ще изминава самото превозно средство. Предвид това, че тези превозни средства ще бъдат в такава интензивност застроена среда, тоест скоростта ще бъде изключително ниска няма да генерират толкова много километри. Принципно 12 метров автобус по съответна линия, ако дадем линия като 109 и 110 нещо пряко доста скоро, което сме въвели, разликата е почти с 40 до 50 % в пробег.

Другото нещо, което е много важно, е че тук в това предложение са залегнали увеличенията в заплатите на водачите. Да не забравяме, че заплатите на водачите са между 54 и шестдесет и няколко процента от разходите на километър пробег.

И към господин Бонев, това което исках да кажа, да в следващите пет години има устойчивост на проекта. Но тъй като самата програма финансира иновативни решения, самата програма знае, че не всяко от тях е успешно, мога да ви кажа, че в Европа точно съответния кол има доста неуспешни проекти, които минаха както, даже мисля, че във Франция имаше два неуспешни, гърците все още не могат да изкарат техният проект. Нашият проект е един от тези, които са в най-напреднала фаза, да се влизам в доуточнения, но искам да кажа това, че не ние не връщаме пари, ако проекта реално не е успешен. Искат да видят от нас

това, че ние въвеждаме тази иновативна услуга и тези пет години устойчивост са за да можем да докажем нейното надграждане за бъдещ период, защото това се изисква от проекта – какво сме научили и какво можем да предадем на другите членове. Общината плаща пробег.

БОРИС БОНЕВ: Говори без включен микрофон, няма чуваемост за протокола.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Чакайте, не съм ви дал думата.

Дуплика ще има ли?

Само ще кажа, че в Добрич същите електробуси минаващи през централната градска част цената на километър пробег излиза на около 1.30 лева, само това ще ви кажа.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Имате думата, заповядайте.

ВЕСЕЛИН КРЪСТЕВ: Искам да похваля Столична община, че за малкото случаи и този път са се допитали до гражданите и гражданите активно участват в проучването и възможността това нещо да се случи.

Господин Бонев, аз съм запознат, работя всеки ден със колегите от „София план“ по-скоро екипа на София и съм напълно наясно с проучването на „София план“, което ние поръчахме тогава. Улици в „Манастирски ливади – Запад“, за да има нормален градски транспорт няма да има – никога с това сте наясно всички тук. Вероятността този транспорт да се случи ясни са индикациите са големи, тоест това да бъде едно иновативно и случило се нещо, което хората са припознали. Защо са го припознали? Защото са участвали в неговото случване. Маршрутите са избрани така, че на хората да им е удобно, не чак толкова, колкото ни се иска заради някакви най-различни други случаи. Искане се от други квартали да достигнат до метрото до „Красно село“, „Борово“, „Горна баня“, така че мисля, че този път има добри шансове нещото на Столична община иновативно да се случи. Неща, които не са се случили, са без участието на гражданите и това са иновативни идеи като трамваи по „Монтевидео“, велоалея по „Пушкин“ това са неща, които няма да се случат, защото гражданите няма да участват там и няма да ги подкрепят. Тук имаме добри сигнали от гражданите.

Не съм тук в качеството си да коментирам цената, кой колко плаща, и т.н., това не е мое качество. Съгласен съм, че колкото по-евтино и колкото по-хубаво толкова по-добре, но нека да помислим, тогава за инфраструктурата в „Манастирски ливади – Запад“ и тук Комисията по транспорт, няма тротоари, няма знаци и искаме зона 30, някакви такива неща за безопасността на движението. Бусчето се справя, защото аз съм се возил в тези проучващи маршрути и бусчето се справя добре и все пак правилата за движение по пътищата не се спазват в квартала. Не знам дали това е предмет на Вашия разговор, но отново казвам, благодарим на Столична община, че започна да се вслушва в думата на гражданите.

Надявам се това в някакъв момент да е модел. Благодаря ви.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, само една реплика си позволявам да взема, тъй като беше споменато как цитирам „Бусчето се справя добре“, обръщам ви внимание, че в германския град Майнинген същия модел „Карсан“ в момента се разпродава, защото общината е установила ,че има изключително сериозни проблеми с производството, с качеството на електробусите и съответно ще си искат обратно парите от фирмата производител. Искан да обърна внимание на това. Надявам се разбира се, че „Карсан“-ите в София ще бъдат с коренно по-различно качество от тези за Германия, които са били произведени, нямам никакво съмнение, че това ще е така.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛЮЯН ПАРГОВ: Заповядайте.

ВЕСЕЛИН КРЪСТЕВ: Надявам се, че тези бусчета са добър и удачен избор, нямам въобще представя какво се случва в Майнинген, няма да отида там, това очевидно е лош пример оттам, но се надявам, че тези бусчета ще се случат добре. Ако ги спрем сега и кажем, че това нещо не е изгодно, не е удобно, не е припознато, да ги спрем сега тези бусчета въобще да не съществуват, какво ще се случи квартал „Манастирски ливади – Запад“, кв. „Манастирски ливади – Изток“ едни огромни територии няма да бъдат включени транспортно и хората, които би трябвало да бъдат доведени до училищата 5-то, 2-ро и 73-то училище

няма да бъдат доведени, защото живеят някъде в блатата и ливадите, защото някъде в Столична община не се е случило някакво благоустройство такова, че да се случат улици, за да има нормален градски транспорт.

Очевидно вие не сте виновен за това, но аз апелирам проекта да се случи, да видим какво ще се случи наистина, и надявам се, че цената няма да е 7 милиона.

Благодаря.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Колко време ви трябва за обобщение, защото имаме 12 точки, които са ключови и не подценявам темата, но другите са по-конкретни точки, които касаят непосредствено прилагане на правила и норми.

.....: Благодаря ви, господин председател.

Съвсем накратко искам за изведа малко разговора от това фиксиране в темата, само да кажем, че в момента нашата малка транспортна комисия има най-голям брой проблеми със задръжки на ключови линии като тролейбус № 2, тролейбус № 9 и електробус № 73 свързани точно с това придвижване с колите масово в този квартал. И ако съотнесем това, че това би със сигурност помогнало за общия трафик, което се вижда когато няма училище и родителите не водят децата си на училище дори само до училището да стигат тези електробуси още поне пет основни ключови рингови линии, които превозват милиони хора ще бъдат в график.

Така, че моля всички да имат предвид това, че голямата картина в този район гъсто населен, гъсто застроен с концентрация на линии, които и по докладите на Тикет системата са с най-голям потенциал за развитие като тролейбус № 2 това ще спомогне и за тяхното нормално функциониране, което се разпростира и в целия град в крайна сметка от „Хаджи Димитър“ до „Овча купел“ и до „Света Анна“.

Благодаря за думата.

ЗАМ.-ПРЕДС. КАЛОЯН ПАРГОВ: Приключваме, дебатите и влизаме в режим на гласуване.

Който подкрепя настоящия доклад, моля да гласува.

- „За“ – 6.
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ – 4.

Докладът се приема.

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

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	10
<b>За</b>	6
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	4

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Преминаваме към следващата точка от дневния ред.

Господин Контрера, връщам воденето на комисията.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви, господин Паргов.

**По т. 13 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-1849/15.01.23г. относно прилагане на Закона за прилагане на разпоредби на Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г., Закона за бюджета на държавното обществено осигуряване за 2022 г. и Закона за бюджета на Националната здравноосигурителна каса за 2022 г от 30.12.2022г., ПМС №7/19.01.2023г. за уреждане на бюджетните взаимоотношения през 2023 година, ФО-1/20.01.2023г. и ФО-2/20.01.2023г. на Министерство на финансите.

Вносител: Йорданка Фандъкова- кмет на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Барбалов, заповядайте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ – зам.-кмет на СО: Благодаря Ви, господин председател.

На Вашето внимание госпожи и господа съветници е доклад внесен от кмета на Столична община във връзка с изпълнение на преходния закон, който всъщност урежда продължаване действието на Закона за бюджет 2022 година през 2023 година. Тази година е втора, но за сметка на това доста безпрецедентна, доста дълги месеци се очертава да нямаме държавен, респективно общински бюджет.

Това, което е на Вашето внимание е съобразено с изискването на закона, който казва, че през 2023 година ние можем да работим по обекти в капиталовата програма от 2022 година, които от една страна са били в списъка за 2022 година, и за които има сключени договори. Също с изискване от Министерството на финансите капиталовата субсидия за 2023 година, която е равна на тази за 2022 година трябва да бъде обезпечена с конкретни обекти, които трябва да бъдат одобрени от Общинския съвет.

Така, че на Вашето внимание е доклад, в който предлагаме разпределение на капиталовата субсидия за 2023 година и също сме включили Списък на обекти, които не отговарят на горните два критерия за 2022 година, но които са в напреднала степен на готовност, или които вече могат да се изпълняват, за да може да не чакаме лятото, когато живот и здраве ще имаме общински бюджет, а да можем отсега да работят районите, колегите и ресорните дирекции.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Барбалов, при мен липсва приложението, предполагам че не е окомплектовано в материалите за комисията.

Изказвания?

Господин Даков, заповядайте.

АЛЪОША ДАКОВ: Благодаря, господин Барбалов, може ли да ни дадете информация за изпълнението макар да няма проект на бюджет за 2023 година на капиталовата програма за 2022 година предварително, ако имате такова и конкретно за посочените обекти в трите приложения, доколкото разбрах от изложението Ви, не за всички има сключени договори за изпълнение. Има ли обекти, за които има сключени договори от капиталовата програма, които не са включени в предложението на кмета?

Благодаря.

ДОНЧО БАРБАЛОВ – зам.-кмет на СО: Благодаря Ви, ще отговоря по първия въпрос, по втория госпожа Велкова ще може да каже от гледна точка на договорите, тя е по-запозната и е от нашата дирекция „Финанси“.

Що се отнася до изпълнението на капиталовата програма за 2022 година да погледнем по източници и реално усвоените средства. В целеви субсидии имаме 98,2 милиона лева разплатени от 101,5 милиона, това е 89 % разплатени от целевите субсидии.

Преходен остатък от субсидии, трансфери от държавата имаме разплатени 44,8 от 59 или 76 %. Собствените средства на общината, включително и преходния остатък от 2021 година имаме разплатени 99,5 от 113,6 милиона или

88 %, от заеми имаме по-нисък процент на разплащане и това е 15,1 милиона от 65,6 милиона лева планирани за плащане през 2022 година.

При европейски средства разплащането е 180,6 милиона от 288,6 милиона лева. Или за цялата година разплатените са 438,2 милиона лева и естествено знаете през януари тази година сме разплащали за неща, които са били извършени, но са фактурирани през настоящата година.

Благодаря, ако е удобно госпожа Велкова ва да допълни за договорите.

АЛЪОША ДАКОВ: Има ли обекти, за които има сключени договори и които не са включени в програмата?

ВЕЛКОВА: Това е частичен списък, специално приложение № 3 на обекти, които трябва да се изпълняват в момента, и които не са преходни за 2023 година, тоест закона ни позволява, ако обекта е преходен и под някаква форма е гласуван от Столичния общински съвет, и има сключен договор или е в процедура по сключване на договор, той може да се разплаща с изрично решение на Столичния общински съвет. Просто ги третираме като преходни обекти.

Обектите, които са преходни и за тях има сключени договори или са в процедура по сключване на договор, не е необходимо да бъдат гласувани изрично от Столичния общински съвет. Идеята е, че те вече са минали под някаква форма на гласуване в Столичния общински съвет. Обекти, които са в приложение № 3 за някои от тях няма договори, но предстои сключването на такива и именно за това трябва да бъдат гласувани като обекти, например първи от обектите, който е за надграждане на системата за промяна на адресна регистрация, „Диджитал София“ там има сключен договор, който обаче е без осигурено финансиране и съответно не е бил включен в 2022 година, а реално трябва да го стартираме и за това е необходимо да бъде утвърден като обект. Ако трябва нещо по-подробно.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Преминаваме в режим на гласуване.

Който подкрепя доклада, моля да гласува.

- „За“ – 8.

- „Против“ – няма.



- „Въздържали се“ – 1.

-

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

-

-

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	9
<b>За</b>	8
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	1

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Преминаваме към точка 14.

**По т. 14 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-1859/15.02.23г. относно подписване на споразумение за сътрудничество между Столична община, "Столичен автотранспорт" ЕАД, "Столичен електротранспорт" ЕАД, "Метрополитен" ЕАД, "Център за градска мобилност" ЕАД и социални партньори

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Барбалов.

ДОНЧО БАРБАЛОВ – зам.-кмет на СО: Благодаря Ви, господин Контрера, както знаете и от доклада още от октомври миналата година се водят разговори със социалните партньори относно равнищата на заплатите, инфлацията и увеличаващия се недостиг на определени категории работещи в някои от нашите транспортни дружества. Разговорите продължиха тази година, достигнахме до разбиране със синдикалните партньори от гледна точка на увеличаване на заплатите в транспортните дружества от 1 март с 150 лева на основните заплати и още веднъж от 1 септември с допълнителни 150 лева на основите заплати, като тук предложеното увеличение не е процент от заплатата, а е на практика равно за всички работещи.

Другото, което трябва да се има предвид, в доклада е посочена, очакваната сума 32 милиона лева за тази година и допълнително 32 милиона лева за следващата година, които ще трябва да бъдат осигурени.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Въпроси?

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, проблема с ниските заплати в градския транспорт е отдавна. Коментирали сме го многократно и смятам обаче, че трябва по-сериозно внимание да бъде обърнато разбира се и върху условията за труд най-вече в депата и гаражите, които не са били ремонтирани повече от 35 години когато последното депо в „Искър“ е пуснато в експлоатация. Още преди години призовавах кмета Фандъкова да подготви проекти за финансиране по европейските фондове именно за изграждане или реконструкция на депа, но за съжаление тогава ми беше отговорено, че това не е достатъчно „секси“ за пред

публиката, тъй като избирателите не са в депата, но това е изключително важно за хората, които работят в градския транспорт. Иначе моето лично мнение е, тук мисля, че съм го споделял и на господин Зарков, е че това увеличение не е достатъчно и би могло да се увеличи и да се помисли за по-високо увеличение предвид високата инфлация. Сигурен съм, че можем да помислим и за нещо повече като разходи, които да бъдат направени. Молбата ми е разбира се към господин Барбалов, като заместник-кмет по финансите да ми кажете, това увеличение откъде ще бъде всъщност взето, как ще се финансира това увеличение тъй като имам спомен разбира се може и да бъркам, ще помоля тук има достатъчно много специалисти, настоящи и бивши директори на ЦГМ и на транспортните дружества, но все ми се струва, че финансовото състояние на градския транспорт е доста затруднено. Самите вие няколко пъти през миналата особено и по-миналата коментирахте как градския транспорт е пред фалит, как няма пари, как няма пари, а сега е постигнато съгласие за увеличаване на заплатите, което аз напълно подкрепям, но все пак откъде биха били се взели тези пари за сметка на какво биха били те, на строителство на детски градини може би или нещо друго за инфраструктура? Въобще как бихте покрили тези допълнителни милиони, които ще направите, и които аз разбира се подкрепям да направите.

Много благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, първа реплика Зафир Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Бонев, държа да припомня, че заплатите в градския транспорт през последните три години са увеличени много над инфлационните процеси не благодарение на Вас, разбира се, а благодарение на споразумението, което беше подписано между кмета на София, госпожа Йорданка Фандъкова и социалните партньори, като това в последните три години се изразява малко над 60 % увеличение на трудовите възнаграждения.

За съжаление, както знаем тук, през изминалите три години се натрупаха сериозни дефицити в тази система. И макар, че усещам леко ироничния изказ в това увеличение, тук ще ви изненадам, че подкрепям вашите

притеснения с оглед осигуряването на тези финанси, защото транспорта публично известно е и ще го припомня и в следващите доклади на колегите, които предлагат много блага за пътниците в София, но смея да твърдя, че те финансово не са обезпечени и не са осигурени.

По тази тема знаете, че публично известно е от едно от предходните заседания на Транспортна комисия, Центъра за градска мобилност докладва на всички нас, че липсват около 32 милиона за нормалното функциониране на градския транспорт до края на тази година.

Впоследствие на това споразумение, ако са ни правилни сметките, тази сума само с това гласуване ще нарастне на 63 милиона. Да, разбира се с оглед на не дотам достатъчните мерки от страна на Министерския съвет предстои да гледаме един мой доклад и на господин Барбалов, за известни компенсации, които до някаква степен ще генерират допълнителни приходи в системата, но са далеч от тези шестдесет и няколко милиона, които са необходими, за да може в София да има нормален градски транспорт до края на годината. Отново подчертавам и за това всъщност трябва много отговорно да гледаме на всяко едно решение, което вземаме от днес, а да не забравяме, че това малко е като въпрос с пенсиите, да много е хубаво да се казва, че е добре да се увеличават доходите и е необходимо да се увеличават доходите, но всички ние, които сме тук трябва да мислим и как да вдигаме приходите, за да можем да увеличаваме доходите, нещо което ми се струва, че за съжаление ни убягва в определени моменти и в този ред на мисли, репликата ми беше в посока на това, че не се е случвало нещо особено – не, увеличавани са доходите многократно през последните години, но притеснението, което трябва да ни вълнува е това, че всъщност средства в системата достатъчно няма и ако може да има отговор откъде ще бъдат, би било много добре?

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Втора реплика на господин Барбалов.

ДОНЧО БАРБАЛОВ – зам.-кмет на СО: Не бих искал да кажа реплика, бих искал да отговоря на въпросите на уважаемия съветник Бонев.

Общо взето мисля, че трябва само да се радваме за това, че едни от основните точки днес освен Споразумението с профсъюзите е също и точката за тарифните политики и многобройните предложения, които има от различни съветници и групи, защото хубаво е да гледаме в цялост, че приходите и разходите в крайна сметка трябва да се балансират и всяко политическо решение има своята икономическа цена.

Що се отнася конкретно до средствата не случайно това, което се предлага на Вашето внимание е разделено на две части. Едното от месец март, а другото от месец септември, защото все пак се надяваме лятото да имаме приет и общински бюджет, като да можем да увеличим част от средствата, които общината предоставя за подпомагане на градския транспорт.

Другото, което господин Зарков също спомена, това е свързано и с политиката на държавата в транспортния сектор, където бих казал, че по време на служебното правителство наблюдаваме значителни положителни промени, което също ще ни даде възможност да осигурим допълнително средства за осигуряване на по-добри възнаграждения.

И не на последно място, една тема, която някак си очаквах да бъде повдигната, а засега никой не я повдига, това е свързано с качеството на услугата където мисля, че ние също трябва да работим всички заедно, заедно и с нашите социални партньори за подобряване на услугата за крайния клиент, които са хората на София, които било чрез своите данъци, било чрез транспортни документи плащат за услугата наречена „Градски транспорт“.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Дуплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, поправете ме ако греша, това би било изключително притеснително за стабилността на управлението на Столична община, но правилно ли разбрах господин Зарков, че казвате, че направените предложения, които ще разгледаме малко по-късно са финансово необосновани, дори тези направени и съвносител, но които е многоуважаваният от всички нас председател на Общинския съвет, господин Георги Георгиев?

Не съм очаквал честно казано подобен тип разминаване на позициите във Вашата иначе много монолитна група. Също така господин Барбалов спомена, че всяко политическо решение има и своята икономическа цена. Да, така е, само че това, което виждам е, че сега ще се гласува доклад за повишаване заплатите на служителите в градския транспорт, който по думите на господин Зарков, ще доведе до 60 милиона лева недостиг в системата на градския транспорт, и същевременно гледаме едни осем доклада или седем доклада за тарифната политика, които всъщност всеки един от тях заедно или поотделно независимо кой в каква форма ще бъде гласуван ще доведе до по-малко приходи за градския транспорт, тоест с истинска активната работа на много от присъстващите тук изпаднахме в ситуация, в която разходите стават все повече и за сметка на това приходите все по-малко. Това е чудесна финансова дисциплина особено се радвам, че това идва от една толкова дясна консервативна партия като ГЕРБ, наистина се справяте изключително добре в запазването на финансовата стабилност на общината и обръщам внимание за тримата човека, които ни слушат онлайн, ако въобще има и толкова, че всъщност само недостига в градския транспорт тези въпросни 60 милиона е горе долу колкото целият бюджет за здравеопазване на Столична община, или повече отколкото е бюджетът, който се дава за изграждане и поддържане на кварталната улица и пътната поддръжка. Съвсем малко по-малко отколкото е целият бюджет за социални дейности и многократно по-голям отколкото е бюджетът за култура. Това е само тази дупка в градския транспорт.

Ще си позволя само да кажа, очевидно е какво се цели, и че някой друг ще трябва да се оправя с всички бакии, които сега са направени в бюджета на Столична община, така че давайте, предлагайте да се харчи, все пак е предизборна година, нали така?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.-

БОРИС БОНЕВ: Поздравявам всички 25 гледаци ни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Преминаваме към гласуване на доклада.

Моля, който подкрепя доклада да гласува.

- „За“ – 9.
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ – няма.

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

-

-

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Преминаваме към точка 15 от дневния ред.

**По т. 15 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-1877/16.02.23г., относно участие на Столична община като координиращ бенефициент в проектно предложение по Програма LIFE 2021-2027 на ЕС, покана 2022г. за Стратегически интегрирани проекти - действия по климата.

Вносител: Дончо Барбалов - зам.-кмет на СО.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли въпроси? Няма.

Преминаваме към гласуване.

- „За“ – 8.
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ – 1.

-

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

-

-



<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	9
<b>За</b>	8
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	1

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Преминаваме към точка 1 от дневния ред.

**По т. 1 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-10032/20/20.01.23г., относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община

Вносител: Георги Георгиев-Председател на Столичния общински съвет, Грети Стефанова-общински съветник

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Колеги, предвид естеството на част от докладите, ви предлагам все пак първо да дискутираме въпроса с тези чиито срок все още не е изтекъл. Например, доклада по точка 6, аз съм го включил, но разбира се не държа да се гледа преди да му изтече срока.

Заповядайте, господин Паргов.

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Предлагам докладите от точка 1 до точка 9 можем да ги разделим на две групи, точка 8 и точка 9, по едната наредба, а от точка 1 до точка 7 по другата наредба.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Имате предвид точка 7 и точка 8.

**КАЛОЯН ПАРГОВ:** Да, точка 7 и точка 8, са от господин Симеон Ставрев и от господин Зарков и групата, които касаят организация на движението на територията на Столична община и промените там, съответно всеки в частта, в която го е предложила и ви предлагам първо с тези две точки да се заемем, защото мисля, че те са по-безспорни и ще имаме по-малко

разминавания, тъй като доклада на господин Зарков, касае електромобилите и тяхното картотекиране и регистриране, а доклада на господин Ставрев, касае чисто документално като съображения свързани с паркирането в централна градска част, основно са свързани с живущите там, които са по постоянен и настоящ адрес в различни ситуации, в които са изпадали, говоря като казуси.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли обратно предложение на господин Паргов? Няма.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Останалите шест точки има ли някой, който може да обобщи тези шест като промени?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Предлагам преди да пристъпим към обобщението да свършим безспорната част.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Най-много предложения има от групата на БСП, ако не се лъжа. Това, което се предлага от господин Георгиев.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Може ли да разделим Вашето изказване, нека да разгледаме докладите.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Предложението ми е да разгледаме заедно всички доклади, а вече по самото гласуване процедурно.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Добре.

Господин Паргов, предлага първо да разгледаме двата проекта за Наредба за организация на движението, след което да преминем към обща дискусия по докладите от точка 1 до точка 6.

Има ли обратни предложения? Няма.

Преминаваме към точка 7 от дневния ред.

**По т. 7 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-10032/16/04.01.23г., относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община.

Вносител: Зафир Зарков, Христиан Петров, Радослав Влахов –  
общински съветници

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, имате ли въпроси? Няма.

Който подкрепя доклада, моля да гласуване.

- „За“ - 10.
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ – Няма.
- 

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

-

-

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	10
<b>За</b>	10
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Преминаваме към точка 8 от дневния ред.

**По т. 8 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА23-ВК66-1007/25.01.23г. относно Промяна в „НАРЕДБА за организация на движението на територията на Столична община“-Промяна в „НАРЕДБА за организация на движението на територията на Столична община“ към условието за издаване на винетен стикер за локално паркиране свидетелство за регистрация на ППС, в което адресът, посочен в сектор С 2.3, да е идентичен с постоянния адрес на собственика на същото ППС

Вносител: Симеон Ставрев- общински съветник

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, имате ли въпроси? Няма.

Моля, който подкрепя доклада да гласува.

- „За“ – 8.
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ – 1.
- 

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

12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	10
<b>За</b>	9
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	1

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Преминаваме към точка 1 от дневния ред.

**По т. 1 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-10032/20/20.01.23г., относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община

Вносител: Георги Георгиев-Председател на Столичния общински съвет, Грети Стефанова-общински съветник

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, разглеждайки този доклад, ви предлагам разбира се и да включим и останалите в дискусията, ще се получи по естествен път, но действително господин Паргов при гласуването трябва всеки поотделно да го подложим на гласуване. Ако има изменения не знам как ще процедираме точно, но заповядайте господин Георгиев.

ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ – председател на СОС: Благодаря ви господин Контрера.

Уважаеми колеги, по същество молбата ми е да се обединят дискусиите и да се раздели спорното от безспорното, като без съмнение след като направихме предложение публично в деня на заседанието преди месец, последваха на практика идентични с някои разлики, които бяха междуременно санирани някои пропуски, които бяха санирани и предложения по същество.

На първо място, да се върне картата за една линия във всички разновидности за всички категории пътници, за които тя беше налична и за които отпадна с измененията, които сме гласували при приемане на тарифната политика.

По този въпрос струва ми се, отвъд емоциите, взаимните обвинения и нападки, постигнахме консенсус и молбата ми е по този въпрос да видим дали има, тръгнах да казвам компромис първо, а после консенсус, компромис с Вас членовете на Комитета за наблюдение. Знаете, че неведнъж сме водили тези спорове. За това молбата ми е, на първо място в рамките на дискусиите надявам се те да не са твърде дълги да имаме становище по въпроса за връщането на картата за една линия. Ако по този въпрос ние сме единни в какъвто смисъл е имало дотук заявления, ние с госпожа Стефанова сме подготвили промяна към проекта за наредба, който входирах с цел отстраняване на някои непълноти.

Междувременно колегите от БСП, които внесоха първи по време доклад, който обаче е непълен и не отговаря на закона, макар и в края на двадесет и няколко дневният срок са внесли допълнителни мотиви и оценка на въздействие, за което им благодаря и в тази му част имаме на практика пълно съвпадение на волята изразена от представителите на групата и на ГЕРБ и на „ДБ“ и на БСП именно за връщане на картата за една линия.

С господин Чаушев сме водили спорове на Комитета за наблюдение, но ние като хора избрани от гражданите носим отговорност за решенията на Общинския съвет и молбата ми тук е ако сме на едно мнение да не се скараме поне по този въпрос.

На второ място, остават предложения, които са направени. За съжаление за тях не е спазен 30-дневния срок от господата Божков, Бонев и от госпожа Грети Стефанова, поради което считам, че е налице пречка да разгледате

и да гласувате наведнъж тази наредба, тъй като 14-дневния срок, ако беше приложим ние щяхме да го приложим още за картата за една линия. Нямаше да се налага да изчакаме 30-дневния срок.

На следващо място, тоест предложението ми е да отпадне разглеждането на този доклад, понастоящем с оглед процесуална икономия и да се върви към разглеждането на тези доклади, за които е изтекъл срокът.

В тази категория на неизтеклите законови срокове за обществено обсъждане, които не са просто досадна формалност е и доклада внесен от господин Контрера, така че включително предложенията, които сме направили и ние и колегите от БСП по отношение на новата функционалност за таксуване са въпроси, които не са от спешен порядък. Спешен порядък има и спешност има по отношение на картата за една линия. Молбата ми е да гласуваме в тази връзка.

На второ място, в който смисъл всъщност са докладите ни с госпожа Стефанова, и доклада на БСП.

Решението ще е общо на всички, като единна позиция, така и трябва според мен да звучим.

На следващо място, следва да бъде разгледан доклада, който касае отпадането на глобата за валидация, за който също е изтекъл срокът, той е от 12 януари и на практика е по отношение на същата материя.

На трето място, последен по време, но изключително важен е входящият на 31 януари доклад от заместник-кмета Барбалов и от зам.-председателя на Транспортна комисия господин Зарков, на които благодаря, за буквално реакцията на пожар и на експертите, които им помогнаха в подготовката на проекта за да могат господата Барбалов и Зарков да приведат вече гласуваните отстъпки на държавно ниво от Министерския съвет в съответствие на нашите общински такива. По отношение на тях с оглед на благоприятстващият ефект, който настъпва за гражданите и в изпълнение на Постановлението на Министерския съвет, срока от 14 дни е приложим, защото противното би означавало да лишим гражданите за по-дълъг период от тези отстъпки.

Това са въпроси, по които доколкото знам има единомислие. Това са трите основни крайгълни камъка, по които следва да има произнасяне, според мен. Оттам нататък вече разбира се доклада на БСП съдържа и други предложения, за които колегите имат изключително последователна и ясна позиция от самото начало. Без съмнение.

По отношение на картите и в частта за картата за една линия, аз съм ви го казвал не веднъж гласувах „Въздържал се“ именно по повод Вашето предложение в зала точно заради тези съмнения, както и връщането вече на други документи – 10 талона и прочие, талоните за 10 пътувания, по отношение, на които ние като група и Комитета доколкото ми е ясно няма формирано общо становище, за да не се компрометира изначално цялата тарифна политика.

Така, че молбата ми е, тъй като е каша юридическа много са докладите, различни са, позицията е ясна, да не вземем от много дървета да не видим гората, да се водят дебатите по тези предложения и съответно гласуванията.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заявки за изказвания?

Заповядайте, господин Даков.

АЛЪОША ДАКОВ: Благодаря.

Господин Георгиев, репликата ми е съвсем конкретна, свързана е с мотивите във Вашия доклад, оценявам това, че подкрепяте, присъединявате се към предложението, което още юли месец миналата година групата на БСП направи, а именно да се запази картата за една линия. Спомняме си всички дебат, който проведохме и последвалото гласуване в залата.

Благодаря Ви, за оценката, че имаме последователна позиция. А в мотивите, че твърдите, че имало консенсус при приемане на настоящата тарифна политика – не, консенсус нямаше, тъй като с гласовете на БСП не беше подкрепена предложената наредба, а именно защото такива полезни за гражданите елементи от тарифната политика, като персонализираната и не персонализираната карта за една линия бяха премахнати.

Благодаря Ви, че сте оценили тази липса и определено това е предложение, което мисля, че може да бъде подкрепено консенсусно.



Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Даков.

За съжаление няма как да стане за Ваше съжаление. Ако ще тръгнем дискусията така няма да имаме днес становища, дори по безспорните въпроси и докладите няма да могат да се гледат във водеща комисия и съответно на сесия, което означава, че или трябва да направим извънредно заседание вторник, сряда преди местното самоуправление или безспорните неща няма да бъдат въведени на 23 февруари, но това го оставям на плещите на всеки един от вносителите и изказващите се, както ви казах доклада, на който аз съм вносител не е с изтекъл срок, просто съм го включил за сведение, не държа да се говори по него и като му изтече срокът ще го гледаме.

Вариантът, който чух от господин Георгиев е да се отдели спорното от безспорното. Ако безспорното е отпадане на валидацията и връщане на карта за една линия във всички вариации – добре.

Ако нямаме съгласие за това ще го караме по дневния ред и накрая не е ясно какво ще приемем и всички ще бъдат еднакво виновни.

Има ли реплики към господин Даков?

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Първо, по отношение на доклада, на който и аз съм съвносител, вече са изтекли 19 дни обществено обсъждане при минимум 14 дни, които се изискват. Това, че не е изтекъл срок за обществено обсъждане не е спирало комисиите на Общинския съвет да разглеждат доклади и да дават становища по тях.

Иначе аз имам конкретно предложение, което искам да направя в проекта за решение на така предложения доклад, в § 4, точка 7, което е приложение № 1 придобива следната редакция, всъщност в самото приложение № 1, което е таблицата с всички видове превозни средства и техните цени, моето предложение е, което е продиктувано от искреното ми схващане, че комфортът и удобството на пътниците трябва да бъде на първо място, и част от начините да се осигури този комфорт и удобство на пътниците е ценообразуването и цените, на които се предлагат различните превозни документи да бъде максимално

удобно, когато си закупувате подобен тип документ да не ви връщат стотинки и въобще да бъде по-закръглено, поради тази причина предлагам с връщането на картата за една линия цената ѝ да бъде намалена от 23 лева на 20 лева, защото така е по-кръгло и по-хубаво, за персонализираната, а за неперсонализираната от 28 лева на 25 лева.

Смятам, че това е правилното решение с цел подобряване на т.нар. извинявам се за чуждицата, която ще използвам юзер експириънс на нашите съграждани.

И с абсолютно същия аргумент смятам, че месечната карта за метро, ето виждате персонализираната тя е на една хубава кръгла цена от 25 лева, лесно се връща, когато дадеш две двадесетолевки да ти върнат 5 лева, за сметка на това обаче не персонализираната е на изключително странната цена от 42 лева, поради което правя предложение тя да бъде намалена на 40 лева.

Така, че обобщавам, предлагам намаляване на персонализираната карта за една линия наземен транспорт от 23 лева на 20 лева, на неперсонализираната от 28 лева на 25 лева и на неперсонализираната карта за метро за месец от 42 лева на 40 лева, аз ще подкрепя доклада на колегите и смятам, че това е правилната отговорна позиция в полза на гражданите и най-важното в полза на финансовата стабилност на градския транспорт, така че поздравявам всички нас, които вземаме активно участие в целия този процес.

Благодаря ви.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Бонев.

Господин Паргов, заповядайте.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Къде е господин Контрера, като не даде думата господин Бонев, като това не беше реплика, а изказване и нарушавате въобще процедурата и правилника, като искате реплика репликата е към него. С тези евтини номера не на мен.

БОРИС БОНЕВ: Извинявам се.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Паргов.

КАЛОЯН ПАРГОВ: И сега понеже ме ядосахте правя контра предложение като реплика на господин Бонев, картата от 23 лева не на 20 лева,

а на 18 лева, картата от 28 лева не на 25 лева, а на 22 лева, защото 22 е хубаво число, тази от 42 лева на 38 лева, а тази от 35 лева на 33 лева защото е Христова възраст, за да покажа какво прави господин Бонев и го правя официално и да се подложи на гласуване, като ще го правим така.

Това, за което исках да взема думата господин Зарков, и господин Контрера, не знам къде е, е да кажа, да допълня като реплика господин Георгиев, защото той много добре тръгна в обобщението, което добре направи.

Първо, по отношение на доклада свързан с връщането на картата за една линия, който присъства в доклада на БСП, тоест това е първо съвпадение, другият му доклад, който е свързан с отмяната на билетчето за валидиране, което той обеща публично, когато стана цялата ваханлия. И третия доклад на Зафир Зарков и Дончо Барбалов, който за мен е на първо място, защото той касае Постановление на Министерския съвет, което се взе в дванадесет без пет и което принуди местното самоуправление и местните власти в най-бързия порядък да го разчитат и да вземат решение спазвайки и законови срокове минимум 14 дневни.

От тази гледна точка, господин Георгиев, за мен това е първият доклад, който трябва да приведем, тъй като сме задължени законово да го направим. А оттам нататък по отношение на другите доклади – семейният пакет, който предлагат „Демократична България“ с господин Бонев и той мисля, че се е добавил в този доклад мисля, че той има отношение също към направените промени и сега вече вие процедурно като юрист дали сега може и сега да го разгледаме, но ви предлагам в частта в доклада на БСП тъй като има и неща, които бихте приели и това го знаем, ето едно от съвпаденията, за които казах, но има и неща, които не бихте приели.

Предлагам всяко едно от тези неща, моето предложение процедурно, господин Контрера е да ги гласуваме поотделно. Ако търсите консенсус. Това е и към господин Георгиев все пак като пръв сред равни и съвносител на част от докладите, защото освен картата за една линия мисля, че има и още едно – две неща, които биха били разумни в тях, които мисля, че ще ги приемете.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, колеги жонглирайки с числата дали имате финансов анализ?

Господин Бонев, дали това ви звучи сериозно?

БОРИС БОНЕВ: Всичко ми звучи сериозно.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Какво казвате господин Паргов.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Направих предложение по същество за да повторя.

Първо, най-важен е докладът на Барбалов и Зарков свързан с изпълнение на Постановлението на Министерския съвет и привеждането му в действие, защото разбира се взето е в последния момент и сме закъснели, но не по наша вина, а чисто законово. В сила е от 1 февруари, но ние не сме закъснели по наша вина. Казвам чисто законово нямаше как да го приемем по-рано, но е важно, както каза господин Георгиев.

Второ, разглеждайки предложенията в предложенията на БСП част от тях мисля, че може да има и консенсус или подкрепа за част от тях, разбира се не за всички наясно сме, защото не всички споделят тази линия на мислене.

По този начин да ги разгледаме чисто процедурно и предложенията, които сме направили да ги гледаме едно по едно и да ги приемаме или да не ги приемаме.

За това ми е предложението процедурно използвам го в репликата да приемем доклада Зарков, Барбалов.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Заповядайте, господин Георгиев за дуплика.

ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ – председател на СОС: Уважаеми колеги, опасявам се, че Комисията е на път да даде доказателства, как не трябва да се работи в един колективен орган.

На първо място, очертах много ясно готовите доклади, за другите каквото и да говори господин Бонев, законовия срок е 30-дневен. Няма нужда да се сърдим или да се държим на въпреки, като не сте го написали навреме, още повече внасянето на един доклад, който не касае връщането на картата за една линия, а се отнася за съвършено различна промяна във въвеждането на нови превозни документи. По отношение на него спешност, няма как да се обосновем.

Молбата ми е следната: Очевидно тук се заражда някакъв реваншизъм, въпреки струва ми се, единомислието, което демонстрирахме за връщането на карта за една линия. Аргументи, господин Бонев, от рода на „по-кръгло и по-хубаво“ по отношение на намаляване на цената на превозни документи, са крайно несериозни. Така град не се управлява, така един вход от домоуправител не може да се управлява.

След като сте подписали доклада за отпадане на картата, сега наистина да правите на въпреки като сърдито дете, да искате от нас, по положение, че сме единни по въпроса да се върне картата, промени, каквито ви хрумнат, просто ей така – това е несериозно. Резултатът е, че ще продължите с няколко часови дебати в комисия.

Господин Контрера правилно обърна внимание, че предстои водеща комисия в сряда да разгледа доклада и няма да свършите нищо. Това не е резултата, който гражданите очакват от комисията по транспорт.

Молбата ми е следната, да се гласуват докладите по начина, по който предложих.

От една страна тези, за които са изтекли сроковете – те са си отделни доклади.

От друга страна тези, за които не са изтекли сроковете – нищо спешно няма в тях, разбира се, че вие може да си говорите много по темата, но те не следва по законосъобразност да бъдат разглеждани от Общинския съвет в четвъртък. Тоест, ако искате от сега да отметнете работа за след две седмици е добре, но все по-логично ми се струва да отметнете първо спешните задачи, сред които са очертаните вече.

Така, че наистина не се поддавайте на този див популизъм, а давайте да работим по същество. Няма смисъл иначе да си губим времето.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Има ли „против“?

Господин Паргов предложи да разгледаме доклада, касаещ Постановлението на Министерския съвет, като такъв, който е с най-голям елемент на спешност.

Има ли „против“ това предложение? Няма.

**По точка 4 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-10032/25/31.01.23г., относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

Вносител: Зафир Зарков – общински съветник и Дончо Барбалов – зам.-кмет на Столична община.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Докладът е от господата Зарков и Барбалов и касае приложението на прословутото Постановление № 10 от 25 януари на Министерския съвет. Срокът му за обсъждане е 14-дневен, тъй като спешността е обоснована, с оглед на това, че трябва да се приложи влязъл в сила и действащ вече акт на по-висш орган.

В доклада са отразени увеличението на отстъпката, която се предоставя, нейното увеличение, но той не засяга темата, която преди това беше дискутирана – картата за една линия. Засяга действащите в момента превозни документи, които и към настоящия момент се прилагат от Центъра за градска мобилност на база това Постановление № 10, но все пак, чисто нормативно ние трябва да го отразим.

Втората важна тема е начинът, по който ще се извършва така наречените анулирани или какво беше, връщане на средствата за превозни документи до разликата между цените на новите документи и старите.

Господин Зарков и господин Барбалов съвсем накратко, нищо, че тази тема е обсъждана трета поредна седмица.

Заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря господин Контраера.

Мисля, че темата е ясна за всички. Тя следва от постановлението на Министерския съвет за увеличаване на компенсациите при две групи хора – пенсионери от 20 % на 40 % и при учащите от 30 % на 70 %.

Това налага да бъде отразено и в нашата наредба, като нормативен акт от по-ниска степен, какъвто се явява нашата наредба спрямо постановлението на Министерския съвет и с оглед сроковете, които бяха отбелязани и от колеги, тук мисля, че господин Паргов правилно отбеляза, че самото постановление касаеше едва ли не след няколко дни да влезе в изпълнение. Нещо, което няма как да се случи по отношение на общинските наредби, които третираат именно тези въпроси.

Това, което се постаряхме с колегите, още паралелно със самото решение, да се подготви и доклада, който трябва да отрази именно тези изменения, а те са следните: Знаете с решението до края на тази година, държа да отбележа, и с осигурения, твърдението за осигурен бюджет от страна на правителството и от страна на държавния бюджет, децата до 10 години да пътуват безплатно, което ще получи компенсация, съответно общините и Столична община в частност.

Намаляване на картите на докторанти, ученици и студенти, съответно от 35 за докторанти, 20 лева за студенти на 15 лева, месечната карта за всички линии и в този случай, социалната политика по отношение на последната група от преференциалните документи за пенсионерите, всъщност не се отразява по една проста причина, тъй като предвидената минимална компенсация в постановлението, увеличаването на минималната компенсация от 20 % на 40 % всъщност от години Столична община има в по-голям обем социална компенсация, така да се каже, през общинския бюджет в допълнение, която съответно за пенсионерите до 68 години е в размер на 50 %, а за по-голямата група пенсионери над 68 години тя е в размер на 80 %, или много повече от това, което се предвижда в самото постановление. По този начин това само показва колко сериозна социална политика имаме относно тези групи и преференциалните документи, закупувани от тях.

В общи линии това е смисълът на този доклад и важно е да се отбележи, разбира се, че на практика от тези допълнителни компенсации очакванията са за приблизително от порядъка на 15 милиона, които ще бъдат допълнително генерирани и да влязат в бюджета на нашия транспорт.

Тук, обаче искам една голяма въпросителна да поставя, случвало се е и преди, а това е именно, че много от документите, които държавата нормативно залага като компенсации към общините в България, не винаги се изпълняват в пълен обем.

Така че, разбира се, ние при всички положения е добре, че ще бъдат към гражданите на първо място, се отразява в ползването от тях на превозни документи, но на второ място важно е да не се отрази в някой аспект към бюджета на общините или в случая на Столична община, ако не бъдат компенсирани документите в пълен размер.

Защо го казвам? Конкретните случаи са когато имаме компенсация, например Полиция, ДАНС и така нататък, бюджета на държавата да е в по-малък размер от този, който е трябвало да се даде за съответната община.

Важно е това, защото тази компенсация, и с това приключвам, е една глътка въздух по повод недостига, който регистрирахме на предходното заседание за транспорт на София от малко над 30 милиона, а знаете, че само преди минути гласувахме втори доклад в размер на над 31 милиона за социалните справедливи искания от страна на увеличаване на трудовите възнаграждения на заетите в транспортния сектор, но така или иначе тези суми към настоящия момент не са обезпечени и това ни поставя в ситуация, наистина внимателно да прецизираме всички възможни приходоизточници, заради създалата се в последните години ситуация, която няма смисъл да обяснявам, тук всички сме запознати.

Това е смисълът на доклада.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, само ви припомням, че ние възложихме на направлението на господин Барбалов да подготви и да внесе такъв доклад със становище.

Заповядайте господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Имам следният въпрос и правя и директно предложение.



В самия доклад е записано, че се спазва принципът, заложен при въвеждането на годишните абонаментни карти за ученици и студенти през месец септември, а именно цената на годишната карта да е равна на стойността на десет месечни абонаменти, но както и да го смятам, 15 лева на месец по десет, не е 180, а 150 лева.

Разбирам, че всъщност тези 180 лева е тази компенсация от 70 % спрямо редовната годишна тарифа, само че след като септември месец, ние сме приели този принцип на действие и сме били съгласни общината едва ли не да додаде допълнително отстъпка за тези, които си купуват годишна карта, смятам, че това трябва да бъде запазено и сега като принцип, поради което и правя конкретно предложение: в §12 от проекта за решение да се запише цена от 150 лева, което всъщност е именно десет месечни абонамента, а не както е в момента.

Реално в момента не се получава абсолютно никаква отстъпка, ако си купиш годишна карта, с тази цена. Тъй като 15 по 12, поправете ме, ако греша. Това са съвсем други коментари, така или иначе имаме направено предложение и смятам, че така е редно да бъде.

Един чисто процедурен въпрос. След като тук сега се приеме доклад, който и на заседанието на Общинския съвет фиксира нови цени на тези карти, същевременно се приема и един куп други доклади, където обаче фигурират в предложенията старите цени, това трябва ли сега като разглеждаме следващите доклади всеки път да запишем тези промени от този или на сесия това нещо ще се промени? Чисто технически питам, защото мисля, че до сега не сме гледали осем доклада по една и съща тема с доста предложения за цените. Благодаря.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Със сигурност, без значение дали ще се приеме този доклад или не, постановлението на Министерския съвет трябва да се прилага за всички видове превозни документи. Така, че проектите за решение трябва да бъдат съобразени с него, независимо от нашето решение по този доклад.

Ще дам думата на господин Дилчев да обясни за компенсирането на годишната карта, тъй като имаше дискусии по механизма и по начина, по който държавата всъщност компенсира тези отстъпки от 70 % и затова се получава

колизията със стойността от 180 лева за годишна карта, която се прилага в момента от вносителите. Заповядайте господин Дилчев.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Добър ден.

Ще започна накратко с малко разяснение по това, което каза господин Бонев.

Вие сте прав и не сте прав едновременно. Да, логиката за десетте месеца е такава, но много е важно да знаем на тази маса, че постановлението на Министерския съвет действа до 31 декември, т.е. от 1 януари цените на превозни документи трябва да бъдат, такива, каквито са били преди това, освен ако Столична община не реши да извади още пари, за да ги компенсират.

Това означава, че ако вие да речем, включите в действие новата годишна карта за 180 лева от 1 април, това означава, че вие вече влизате три месеца – януари, февруари и март, в следващата година, където месечната карта вече ще е 20 лева, т.е. колкото по нататък купите през годината, тази годишна карта, толкова повече има сметка от това нещо, а компенсации, припомням, за това нещо от следващата година няма да има. Т.е. при 150 лева, това означава, че догодина още по-големи загуби ще влязат за системата, защото от 1 януари тези високи компенсации, няма да са в сила. Затова и бяхме се спрели на сумата 180 лева, защото тя всякак е на сметка.

Второто важно нещо, това е едно предложение наше във връзка с това, което господин Зарков предложи. Това е механизъм за компенсиране на вече издадените годишни карти, преди влизане в сила на постановлението на Министерския съвет.

Съвсем накратко ще обясня, това е изключително важно за Столична община, за да може да отговори на условията на постановлението на Министерския съвет, и да можем компенсациите, които държавата дава срещу тези по-ниски цени наистина да стигнат в Столична община.

Най-общо казано предложението се състои в три стъпки.

Първата и основната, компенсира се всеки, който е получил, който си е закупил годишна карта със зареждане на абонаментна карта, който осигурява

продължаване на валидността на закупената годишна карта с още един месец. Това е първото предложение.

Второто предложение е чисто процедурно. Трябва да има възможност да изпълним постановлението на Министерския съвет, като на всеки, който е закупил месечна карта или годишна карта на деца от 7 до 10 години, сумата му да бъде изплатена напълно.

Третата, също така толкова важна точка. Допуска се всеки, дори закупил годишна карта, ако не желае такова удължаване, също на гише на Центъра за градска мобилност, да дойде, като му бъде върната разликата между старата цена на картата и това, което е определено от постановлението на Министерския съвет.

Това са три изключително важни точки и наистина мисля, че този доклад е важно да влезе в сесия на 23 февруари, за да може да сме сигурни, че Столична община ще отговори на условията и ще успее да получи тези средства, които за съжаление ще се окажат недостатъчни за попълване на липсите, които до момента коментирахме. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Дилчев, механизма, който посочихте, всъщност вие трябва да го разработите като процедура.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Ние работим със счетоводни системи, с интегрирана автоматизирана система за управление на търговската дейност. Длъжни сме да се съобразим както с Наредба № 18, така и с други счетоводни документи. Така, че този механизъм е ясен, той е наличен. Въпросът е да бъде облечен нормативно, за да може да започнем тези процедури.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Една добавка – компенсациите от държавата са на месечна база, колеги, а не на годишна.

Други по този доклад? Не виждам.

Господин Бонев, поддържате ли предложението си за промяна на §12?

Подлагам на гласуване предложението на господин Бонев за промяна в текста на §12 от проекта за решение, като сумата от 180 лева се замени със сумата 150 лева.

Който подкрепя това предложение, да гласува.

- „За“ - 2
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ – 7

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

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

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Не се приема.

Благодаря ви колеги.

Промяна на стойности без финансов анализ в съда е основание да бъде отменен акта.

Подлагам на гласуване доклада с предложения проект за решение.

Моля, който подкрепя доклада, да гласува.

- „За“ - 10
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ – няма.
- 
- 

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

13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-
-----	----------------	---

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	10
<b>За</b>	10
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

Въз основа на гласуването комисията **реша**:

Подкрепя доклада с приложения проект на решение.

След като тотално разбъркахме вече дневния ред, по темата с валидацията. Докладът по темата за валидацията. Тази тема е относително безспорна. Понеже объркахме дневния ред, докладът, който касае само и единствено отпадане на така наречената глоба за редовен невалидиран превозен документ е точка 2.

**По т. 2 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-10032/18/12.01.23г., относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община

Вносител: Георги Георгиев - Председател на Столичния общински съвет

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това ли е докладът за валидацията? Предполагаме вече, че е този.

Преминаваме към разглеждането на този доклад. Има ли изказвания? Заповядайте господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, по повод този доклад, трябва все пак да се спомене един съществен аспект, който е хубаво, когато се взема това решение, все пак, да сте информирани, особено като членове на транспортна комисия или като комисията всъщност има основно отношение към това транспорта на пътниците, използващи градския транспорт в София да става по-удобен.

Какво имам предвид. Безспорно мисля, че имаше достатъчно напрежение в гражданите и то беше продиктувано от може би от недобрата кампания, може би от недостатъчната информираност какво носи това. Но, бих казал какви бяха основанията за вземането на това решение и нека всеки да е наясно преди това и ще направя едно конкретно предложение.

На първо място в работата на изработването на тази тарифна политика имаме прекрасния пример защо липсата на глоба не води до достатъчно данни от валидирането на пътниците. Факт е, че преди няколко години премахнахме тази глоба и валидациите спаднаха драстично. Какво дават валидациите? Валидациите дават на първо място възможността системата на градския транспорт да се направи по-удобна за самите пътуващи. По-удобна в смисъл, че с тези валидации, системата ще разполага с необходимата информация, която не може да бъде дадена от преброяването на камерите в превозните средства, а именно от къде идваме, от кое транспортно средство слизаме и на кое транспортно средство се качваме. Нещо, което е една от основните така, функционалности на тази електронна система и това би могло да ни даде възможност на по-големите групи пътуващи не да виждат задницата на трамвая, а след като те се появят, например от метрото на трамвайната спирка, да видят трамвая как пристига. Това е смисъла именно на това нещо.

Не на последно място, не бива да подценяваме и факта, че огромната част, все пак от пътуващите и към момента се валидират. В смисъл такъв. Първо това са всички с еднократни превозни документи и към настоящия момент се валидират, са длъжни да се валидират. Всички пътници, ползващи метрото отново също се валидират, или в частност говорим за все пак не малка група от хората, които ползват месечна и годишна карта, без чието валидиране не би

могло да се постигне онази необходима информация за ползването на градския транспорт по възможно най-удобния начин за всички пътници в града.

По тази причина, мисля че би могло да се вложат значителни усилия от страна за Центъра за градска мобилност, а и от всички нас включително, да дадем отсрочка на така наречения билет за невалидиране и неговата санкционираща сила да влезе в сила от началото на следващата година, а през това време да се помъчат, всички да се помъчим да се ангажираме с този процес. Да разясним достатъчно добре на гражданите, че всъщност без тяхната валидация, освен всички останали причини със застрахователни и настъпване на застрахователни събития и т.н., без тяхната валидация, всъщност няма как да има възможно най-добрите разписания за обслужването им в нашия град.

Това е обективната действителност и дефекта си е в нас – не го обяснихме по най-добрия начин. Това е факт. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Зарков, понеже направихте предложението. Тук предмета на доклада е друг. Предметът на доклада е въобще да отпадне, а Вие предлагате действащия текст да бъде отложен във времето.

Това са две различни неща, обръщам Ви внимание.

Заповядайте господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Първоу ще обърна внимание, че въобще не е изключение София с решението, което беше взето, да има глоба за невалидиране на редовен превозен документ. Подобни случаи има на много места по света и аргументите винаги са едни и същи – два аргумента.

Първият, това е доказателство, което служи в случай на застрахователно събитие и вторият аргумент е, че това е единственият начин да се получи коректна достоверна информация за начина, по който пътуват пътниците, а това в последствие да бъде използвано за подобряване на градския транспорт.

Всъщност само преди три дни имах среща с доста представители на „Винер линиен“, който е общинският транспортен оператор на Виена. Градът,



който от 20 години е поставен на първо място като качество на градския транспорт, освен и като качество на живот.

Едно от нещата, които обсъждахме е именно тарифната политика и системата за таксуване. Споменах, тъй като там няма турникети на входовете на метрото, няма задължителна валидация, че при нас това е казус, който в момента се обсъжда. Всички реагираха с изключително така, шокиран вид в посока, това е страхотно, че го правите, къде да имахме и ние такава модерна хардуерна система, за да можем и ние да въведем задължителна валидация.

Не смесвайте търг, пари, които са платени, изпълнение с чисто хардуерните възможности на това, което има.

Въпросът е следният, и във Виена специалистите от най-добрия градски транспорт в света, казаха, че това е изключително ценна информация, която се събира – чрез валидацията на пътниците и това е единственият начин, всъщност, да могат всяка една линия да бъде адаптирана и променяна по начин, по който всъщност, пътуването на пътниците да стане много по-добро и много по-координирано.

В тази връзка, за мен лично, ако в темата с връщането на картите за една линия, макар и също популистка, да има някаква логика, тъй като тя все пак касае финансово и затруднява доста хора, честно казано смятам, че темата със задължителната валидация с нея вече се изписва легена, тъй като в крайна сметка това е нещо напълно стандартно, напълно нормално. Като човек, който за разлика, може би от 90 % от присъстващите, всъщност ползвам градски транспорт и се валидирам от повече от година, без да ми е казал някой, че е задължително, твърдя, че няма абсолютно никакви физически пречки това нещо да се случва. Единственото, което обаче коментирах и на предишните заседания, когато това се правеше и възникна като тема, смятам че по най-натоварените линии е редно, Центърът за градска мобилност да предостави и да постави повече валидатори в превозните средства. Тъй като е възможно там да се получи подобен проблем. Също така смятам, че текущото местоположение на повечето валидатори е крайно неудачно, защото се получава ситуация, в която човек се качва, валидатора му е веднага на дръжката на вратата, спира да се валидира,

получава се забавяне от хора, които се опитват да се качат и т.н. Затова и в повечето градове валидаторите не са разположени на вратата, а са разположени по-навътре и отсреща вратата, за да е напълно възможно пътниците да се качат и след като се качат, да имат на спокойствие възможността да се валидират.

Така, че всъщност, независимо от това какво решение ще се вземе, и независимо от това дали валидацията ще остане задължителна, дали ще има глоба, или няма да има глоба.

Моята лична молба е поне по най-натоварените линии, за което вие имате статистика в Центъра за градска мобилност, местата на валидаторите да бъдат променени, и те да не са на вратата, а срещу вратата или по-навътре в самото превозно средство, така че да се облекчи валидирането. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Моля ви колеги, господин Георгиев, господин Божков, господин Зарков и господин Ставрев, виждам че ви се заседава и утре по някое време или в сряда. Ние не обсъждаме дали да има или да няма валидация, а обсъждаме отпадането на така наречената глоба. Това обсъждаме.

Има предложение от господин Зарков – ще го помоля да го формулира. Вие, ако имате предложение, след което да разгледаме поне и тази точка. Ще дам думата на господин Дилчев. Заповядайте господин Георгиев.

ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ – председател на СОС: Благодаря.

Честно казано съм учуден с темпото, с което работи Транспортната комисия, като ви гледам натоварения дневен ред, се учудвам, че не продължават заседанията и повече.

Две много ясни от моя страна послания.

На първо място, господин Бонев, добре е да го разберете, може би. Време е вече, в четвъртък ще гласуваме. Връщането на картата за една линия не е популизъм. Връщането на картата е необходима мярка. Аз съм си записал много внимателно изказването.

Второ, по конкретния доклад чухме „тъпо“ ми каза господин Бонев току-що и още нещо си – за предложението за глобата.

Аз ви моля като възрастни, пълнолетни хора да вземете отношение по въпрос, който ясно е формулиран, за разлика от някои, сме се постарали да подготвим нормативен акт, да го внесем, да изчакаме общественото му обсъждане. Никога не сме спорили за нуждата от валидация, естествено, че тя е необходима.

Радваме се, че господин Бонев оцени високо работата на Центъра за градска мобилност по отношение на изграждане и опериране на системата. Това е признание за всички нас, особено за господин Зарков, който много ядове бра в тази посока, господин Прошков и останалите хора, които вместо да коментират във Фейсбук, са работили. Така са си изработили и заплатите.

Конкретно обаче, не разбирам, защо се намесва нуждата от валидация с глобата, както председателя на комисията току-що заяви.

Вие трябва да вземете много ясно решение по този въпрос.

Причината, уважаеми колеги, аз помолих и Центъра за градска мобилност, да се подготвят с тази тема, да си разработят възможности за допълнителни точки така, както се прави в частния сектор, да се трупат, да има стимули, преди да се налага санкция, за която очевидно нямаше достатъчно информация.

Когато Общинският съвет счете, че е налице достатъчна така разпознаваемост на задължението за валидация и неговите ползи, във всеки един момент може да върне глоба. Докато тази работа не бъде свършена, не виждам причина глобата да стои. Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, не е и глоба, както обърна внимание госпожа Милка Христова от БСП .

Думата от съветниците е поискал господин Иво Божков.

ИВО БОЖКОВ: Накратко, темата с валидацията – мнението ми съвпада изцяло на това, което беше изказал господин Зарков, защото ако искаме града да се управлява добре, ни трябва нещо, което се говори от много години насам.

Това са изходните данни на потреблението. Както на градския транспорт, така и на коли, така и на всички други база данни, които тепърва ще

трябва да бъдат изградени като така цялостен масив за информация за по-доброто управление на града.

В този смисъл, действително мисля, че е доста логично и така, компромисно да се върви към едно отлагане на един такъв тип санкциониране, но да не се премахва, защото е изключително важно с оглед по-доброто функциониране за всички жители на града, да се въведе такъв тип система, която да отчита реалното потребление с реалните придвижвания.

Никъде това не е проблем, освен проблем на свикване, на период от време, който беше кратък, по безобразен начин организиран от съответната институция, която трябва да го въведе. Но, ето една година, в която има време това да се случи и съответно, включително и ако искате политическата цена на това, да се плати от следващите управляващи, които няма да сте вие, така че това ми се струва абсолютно в рамките на така, подходящото за по-доброто структуриране на градския транспорт.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Да не се окажете, господин Божков, коалиционни партньори с господин Георгиев, в кръга на шегата, разбира се.

Госпожо Стефанова, заповядайте.

ГРЕТИ СТЕФАНОВА: Благодаря Ви. Колеги, слушам ви и освен, че вече много изнервени някои колеги от БСП, започнахме да говорим и смешни неща. Коалиционните ни партньори са гражданите на София. Те искат да се върне картата за едномесечна употреба и аз смятам, че ние сме им длъжни. Държа да подчертая, че на всички тук, всеки един от нас, коалиционния партньор е всеки един гражданин на София и не смятам за нормално да го коментираме повече и да използваме такива евтини тарикатлъци, но няма да си го позволя. Затова предлагам да минаваме към гласуване.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Госпожо Стефанова, само да уточним, че в момента не коментираме доклада за картите за една линия, а съвсем различен доклад за премахване на билета за невалидиран превозен документ. Да се гледа доклада за една линия, който, разбира се има известен политически консенсус да се заплати цената за възстановяването на този превозен документ.

Така, че в този ред на мисли, може би единственото правилно, което се така констатира е, че трябва да вървим към някакво решение на този въпрос, каквото и да е то – точно така. Все пак си мисля, чисто процедурно наистина, че от гледна точка на разума, би следвало да се положат необходимите усилия до края на годината и този механизъм за намиране на точния механизъм, по който да се събират тези данни, да се реализира по един правилен начин, не заради друго, а защото лично аз вярвам, че валидирането от всички пътници, то звучи непопулистки в момента, със сигурност хората с картата за един месец и годишната, казват: „Я го пък този“, само че това ще доведе до по-добър градски транспорт за всички. Затова и направиха предложението, което не кореспондира чисто юридически към момента.

Може би ще го направи по-късно друга комисия, господин Контрера.

А за отлагането на тази глоба, както свикнахме така да си я коментираме, поне да е в рамките на тази година, за да не се налага, и съответно следващата година да може да има възможност това да се случи.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Калоян Паргов, заповядайте.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Госпожо Стефанова, ако си имате работи за партийно събрание, недейте да прехвърляте на БСП, защото гледам, че пуфтите цял следобед в тази комисия.

Така е в тази комисия, работи се. Не е като в образованието, да разтягаме локуми. Тук се работи.

Второ, по отношение на предложението на господин Зарков, аз считам, че то е уместно и нека тази година, ако се налага да сложим един гратисен период. От гледна точка на това, което и господин Бонев каза в началото си по този повод. Все пак валидацията, и поне за мен е важна в още една посока, освен със застраховките, застраховането на пътника и в последствие, ако не дай си боже се случи, този документ служи като доказателство. Защото, в противен случай и аз мога да имам билет или карта, да претендирам, че съм бил в това превозно средство и да претендирам за застрахователна сума, която да ми се изплати. Тъй като тази система, която беше създадена и която Комитета за тикет

наблюдение последните две години работи по нея, без да кажа добре, перфектно или не, разбрахме се, че в движение ще я променяме и това ще кажат хората, както и се случва вече, което е нормално.

Ще ни служи тази валидация за емпиричните данни, които трябва и Центъра за градска мобилност, пък и ние като съветници да ползваме, за да вземаме бъдещи решения и не ние, пък и следващите поколения съветници в другите мандати.

Така, че господин Зарков, уместно е това предложение, тъй като виждам, че от данните, с това завършвам, в доклада на господин Георгиев, виждам нарастване на склонността към валидиране, т.е. една презумпция, която има в неговия доклад, че така или иначе хората свикват и го приемат за даденост. Но то е в резултат на дисциплиниращата глоба от три лева от контролор по нередовността най-вече, защото българина има така две водещи неща за него, - да не се мине и да не изстине. В случая с първото е свързана.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Дуплика – госпожа Грети Стефанова.

ГРЕТИ СТЕФАНОВА: Благодаря Ви господин председател.

Прав сте господин Зарков, аз стремейки се да съкратя времето и изказването, слагам под един знаменател и правото за едномесечна карта и невъзможността да ги наказваме с глоба. Действително, ако е необходимо за статистиката и за развитието на тази система, не би трябвало това да е начина. Наказвайки ги, ако действително се търси решение, може да се намери и по друг начин, а не със задължителна валидация. Това предстои да се обсъжда. Приемам, че не е сега момента и че не сме го представили, както трябва на гражданите при предлагането. За другото – не коментирам.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Давам думата и на господин Дилчев и преминаваме към гласуване.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Съвсем накратко по темата с малко данни.

Първо, е важно да уточним, че глобени за невалидиран превозен документ няма от началото на годината. Комуникирахме с един гратисен период от около три месеца, който давахме на гражданите. Така че това, което предлагате може би е продължение на тази стъпка.

И съвсем накратко, въпреки упражненията върху Центъра за градска мобилност с недобра кампания и т.н., показателни са резултатите от продажбите на годишни карти от септември, един път от началото на годината, втори път.

Важно е да се знае, че, изключвам метрото, където очевидно промяна няма, от началото на годината валидациите в наземния транспорт са се увеличили четири пъти. Така, че смятам, че това е показателно за ефекта, който заедно сме постигнали в тази посока. Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ – председател на СОС: Благодаря ви господин Контрера.

Господин Бонев, последният път, когато ви чух единното мнение беше да отпадне картата за една линия и видяхме до къде ни доведе това. Така, че не мисля, че това мнение, което впрочем не е единно. Госпожа Стефанова се изрази в моя подкрепа, първо.

Второ ,господин Дилчев, очевидна е общата оценка на Съвета, наред с всичко хубаво, което се свърши за прилагане на Тикет системата, че по указания за валидация достатъчно рано, достатъчно ясни и лесни за изпълнение, не да ходят с транспортер и да преценяват в каква близост, под какъв ъгъл и прочие да валидират документи, нямаше. Това е причината да ви припомня защо сме тук. Заради масовото недоволство. Заради сигнали от граждани, заради оплакванията как в 8 ч. сутринта в претъпкани автобуси е невъзможно да валидират документи си. Така, че когато едно решение колективно е недобро, господин Бонев, особено ако изхожда с експертиза, с която бе обоснована отпадането на картата за една линия, аз стоя на своето предложение.

Нещо повече, вие няма какво да гласувате в момента.

Не знам защо водите дебати. Имате моето предложение и нямате формулирано друго предложение, така както изисква правилника и закона.

Ако такова няма, следва единствено да се подложи на гласуване доклада. Това е ясно, съвсем от началото на мандата, струва ми се.

Така, че моля да се гласува отново наредбата. Има и водеща комисия, която ще се произнесе.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Ще бъде ли формулирано предложение за нов проект за решение в тази комисия?

БОРИС БОНЕВ: В тази комисия, няма как да формулирам такова предложение. Би могло по-скоро в следващо заседание да се формира такова предложение за отлагане.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не може да отпаднат, защото става безпредметно, господин Бонев. Има един единствен текст.

Съгласен съм господин Георгиев, не го обяснявайте на мен. Съгласен съм с Вас, не може да има доклад и проект за решение с един предмет, а вътре да пише друго. Това са базови неща. При запазен предмет.

Преминаваме към гласуване на проекта за решение така, както е внесено от вносителя.

Моля, който подкрепя доклада, да гласува.

„За“ – 3

„Против“ – няма.

„Въздържали се“ – 6

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	Въздържал се
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	-
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	Въздържал се
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	-
6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	Въздържал се
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	Въздържал се



8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	-
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
11.	БОРИС БОНЕВ	Въздържал се
12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	9
<b>За</b>	3
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	6

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Докладът не се приема.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Извънредно заседание или карта за една линия.

**По т. 1 от дневния ред:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-10032/20/20.01.23г., относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община

Вносител: Георги Георгиев-Председател на Столичния общински съвет, Грети Стефанова-общински съветник

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Преминаваме към разглеждане на доклада с вносителите: Георгиев и Стефанова.

Заповядайте един от двамата вносителите, моля да представи доклада. За едната линия, само за едната.

ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ – председател на СОС: Може ли думата?

Всички сте наясно със съдържанието на доклада, който ви е служебно известен, считано от 20 януари, от когато е на сайта на Столичния общински съвет. Депозирал съм от името на двама ни с госпожа Стефанова допълнение в него, във връзка с обсъждане на председателски съвет, за да бъде напълно идентична волята, така, както е заявена и от колегите от БСП, както казах. Изключително важно е по този въпрос общинските съветници да не успеят да се скарат. Връщане на картата, всички правоимащи лица, всички видове документи, които касаят картата за една линия при същата цена. Това е есенцията на доклада, който предлагаме в безпрецедентно обединение, на практика групите и на ГЕРБ и на ДБ и на БСП. Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Колеги има днес постъпило предложение за допълнение на проекта за решение под карта 28.

Нека да бъде изчетено от вносителя.

ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ: Колеги, измененията са и моля да се считат за такива точки от първа до трета.

В точка 1.2 от Приложение № 1 се създава нова точка 1.2.9 „еднодневна карта – бял билет“ – наясно сте с превозния документ. В точка втора се създава 3.1.4.1 „карта за метро за докторанти“ и съответно карта за една линия наземен транспорт за докторанти. И в точка 3.3 същата карта, която касае лицата, получаващи пенсия при условията на глава 6 от Кодекса за социално осигуряване, които са навършили възраст по чл. 68, ал. 1 до ал.3 от същия кодекс и карта за метро отново за същата категория лица. Имате го вътре в предложението, което ви е насочено в системата.

На практика, така както ви го представих с допълнението, всички карти за един месец на всички лица – докторанти, пенсионери и прочие, които касаят и една линия и метро съответно.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря.

Колеги, напомням ви, че докладът е внесен с оглед и на постъпилите становища от граждани и омбудсмана за връщане на картата за една линия като превозен документ. Тоест, ние възстановяваме старото положение.

Без корекцията в точка 4, чл. 11, ал. 7, тоест нея не я разглеждаме.

Имаме проект за решение с изменение в Приложение № 1 точка 1, 2. Създаване на точка 1.2.9 - едnodневна карта бял билет. В точка 3.1 се създават 3.1.4.1 - карта за една линия наземен транспорт за докторанти и точка 3.1.4.2 - карта за метро за докторанти. В точка 3.3 се създават нови точки 3.3.1.1 - карта за една линия за наземен транспорт на лица, получаващи пенсия при условията на Глава 6 от КСО, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 до ал. 3 от същия кодекс. И точка 3.3.1.2 - карта метро за лица, получаващи пенсия при условията на Глава 6 от КСО, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 до ал. 3 от същия кодекс.

Това е допълнение към проекта за решение.

Заповядайте.

**ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ:** Поемам ангажимента, живот и здраве да бъде гласувано в четвъртък от Общинския съвет, веднага да изведем решението, да го изпратим на областния управител, за да може да започне да тече 7-дневния срок за връщане то него. Доколкото сме предвидили – първи март, същия няма как да изтече. Молбата ми е след консултация с ръководството на Центъра за градска мобилност, срока да бъде фиксиран на 15 март, така че да има време да не гоним за един ден разлика, какъвто се получава в случая. Да има време и дружеството да се подготви, в случай че разбира се, няма връщане от областния управител на това решение.

Тоест, § 5 в текста „считано от 1 март“, колегите от БСП са го внесли от 1 април, консултирано е с представители от тяхната група, да стане при тях вместо 1 април, 1 март, а при нас да стане 15 март. Когато обективно е възможно да се случи това.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Предложение за изменение в § 5, срока от 1 март, да се промени на 15 март.

Има ли възражения по тези предложения?

В такъв случай, ще ги гласуваме в цялост.

Предложение от господин Борис Бонев за изменение на Приложение № 1, персонализирана карта от 23 лева, да се промени на 20 лева, неперсонализирана карта от 28 лева да се промени на 25 лева, неперсонализирана карта метро от 42 лева, да се промени на 40 лева.

Предложение на господин Бонев.

В крайна сметка гледаме Наредба за реда и условията за ползване на обществения транспорт, където има милиони пътувания. Става въпрос за приходи на Центъра за градска мобилност. Този подход не е нормален.

Заповядайте, господин Зарков за предложение.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Колеги, мисля че наистина залитаме безкрайно не в популизъм, а вече в глупост, защото директно може да кажа, че правя обратно предложение да се запазят цените. Защото, ако има политическо обединение и сме готови да платим цената, която се изразява с връщането на картите за една линия в размер на около 8 милиона лева, осигурявайки ги през бюджета на софиянци, тъй като е сметнато, че е необходимо и за гражданите да продължат да пътуват по този начин. Намаляването на цените вече говори за голяма доза безотговорност към транспорта на града, защото само на това заседание, колеги, до този момент сме гласували увеличение на недофинансирането в транспорта от 32 милиона, обявени на предходното с нови 31 милиона за увеличаване на възнагражденията в градския транспорт, които на годишна база са над 50 милиона и с връщането на картите, всъщност още 8 милиона.

Наистина призивът ми е да разгледаме по-рационално така създалата се ситуация и в този ред на мисли, да се съсредоточим наистина по-отговорно към съществуващите проблеми, които пак нас ни касаят, всеки един ден. Защото в момента, не бих го определил на нищо друго, освен на недостатъчно адекватно

поведение – всякакви предложения, които касаят намаляване на цените на превозни документи, когато в момент, когато ние увеличаваме разходите за системата с „п“ на брой милиони за една или друга необходимост. Да не говорим, че този сектор е под сериозен натиск, последно и с това ще завърша, защото смятам, че е важно. Под сериозен натиск чисто финансово от последните години, които пак казвам, ние всички си знаем какъв е тук.

Наистина се надявам това политическо единство по този въпрос, когато дойде време за бюджета на нашия град, същите политически сили, които подкрепят сега това, да не се получат приходи по едно или друго перо от прогнозните приходи от продажбата на превозни документи, това да бъде отразено и да бъде подкрепено от същите политически сили, тогава, когато се гледа бюджета и да се осигурят необходимите средства за градския транспорт на София, така че да не го поставяме в риск. Защото в крайна сметка по този начин поставяме транспорта на всички граждани на София.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Благодаря Ви господин Зарков.

Само да уточня колеги, че направените предложения не са съпътствани от никакъв финансов или друг анализ и съответно ставайки част от наредбата, има огромна опасност да повлекат нейната отмяна. Затова съм длъжен да Ви припомня какъв е реда за промяна на нормативни актове.

Господин Симеон Ставрев искаше думата. Отказва се.

Господин Иво Божков, заповядайте.

**ИВО БОЖКОВ:** Колеги, нека сме наясно, че всъщност с приемането на наредбата, която сега искаме да изменим, се направиха две крачки напред. За съжаление, и тук се присъединявам към думите на господин Георгиев.

Благодарение на страхотната кампания за комуникация на тази нова наредба, стигнахме до ситуация на недоволство на хората в началото на годината, което произвежда днес тези промени в докладите, тези доклади за промяна.

Само, че с тези промени, които правим сега, се връщаме една крачка назад. Въпреки, че по данни на Центъра за градска мобилност, потреблението се увеличава, приходите се увеличават, тоест всичко, което целеше тази наредба да

постигне, го постига с тези две крачки напред, които бяха взети и сега се връщаме една назад.

Каква е обосновката на това, всички я знаем, но мисля, че трябва да сме наясно, че когато се правят две крачки напред, за които имаше консенсус, а опитите сега да се върнем назад една крачка, с оглед на предстоящата година на избори не са в посока обслужване на софийнци. Хубаво е да го знаем.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: По реда на постъпванията, предложенията на господин Бонев, господин Паргов, след това, тъй като господин Георгиев е вносител, ще гласуваме неговите предложения последно, заедно с проекта за решения. Освен това, имаше обратно предложение от господин Зарков, спрямо постъпилите предложения от господата Бонев и Паргов.

Подлагам на гласуване първото, направено предложение на господин Борис Бонев, моля, който подкрепя предложението, да гласува.

- „За“ - 2
- „Против“ – 5
- „Въздържали се“ – 3

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

13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-
-----	----------------	---

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	10
<b>За</b>	2
<b>Против</b>	5
<b>Въздържали се</b>	2

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Предложението не се приема.

Подлагам на гласуване предложението на господин Калоян Паргов, който подкрепя, моля да гласува със „за“.

- „За“ - 1
- „Против“ – 5
- „Въздържали се“ – 4
- 

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	Въздържал се
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	против
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	против
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	-

6.	ПРОШКО ПРОШКОВ	против
7.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	против
8.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	против
9	БОРИСЛАВ ИГНАТОВ	-
10	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
11.	БОРИС БОНЕВ	Въздържал се
12.	АЛЪОША ДАКОВ	Въздържал се
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	-

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	10
<b>За</b>	1
<b>Против</b>	5
<b>Въздържали се</b>	4

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

Предложението не се приема.

Гласуваме проекта за решение на вносителите заедно с предложенията за изменения в три точки, постъпили по подкарта 28 към преписката, които изчетох.



Гласуваме и предложението за изменение на срока в §5. Подлагам на гласуване, проекта за решение, заедно с направените изменения в комисия, господин Георгиев е вносител. Който подкрепя, моля да гласува.

- „За“ - 10
- „Против“ – няма.
- „Въздържали се“ – няма.
- 
- 

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

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	10
<b>За</b>	10
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Подкрепя доклада с приложения проект на решение и предлага следните изменения и допълнения в проекта за решение:

1. В § 5 на проекта за решение, срокът да се измени от 01.03.23г. на 15.03.23г.
2. На основание писмо с вх. № СОА21-ВК66-10032/28/20.02.23г. предлага следните допълнения и изменения в проекта за решение:
  - В т. 1.2. от Приложение № 1 на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община се създава нова т. 1.2.9 „Еднодневна карта – „Бял билет“.
  - В т. 3.1. се създава 3.1.4.1 „Карта за една линия наземен транспорт за докторанти“ и т. 3.1.4.2 „Карта за метро за докторанти“.
  - В т. 3.3 се създава нови т. 3.3.1.1 „Карта за една линия наземен транспорт за лица, получаващи пенсия при условията на гл. VI от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл. 68, ал. 1-3 от същия кодекс“ и т. 3.3.1.2 „Карта за метро за лица, получаващи пенсия при условията на гл. VI от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл. 68, ал. 1-3 от същия кодекс“

Единодушно се приема доклада.

Благодаря Ви, господин Георгиев, благодаря и на госпожа Стефанова.

Ще разглеждаме ли следващите точки, защото очевидно по тях няма консенсус, така че остават за следващо заседание.

Заповядайте, госпожо Стефанова.

ГРЕТИ СТЕФАНОВА: Благодаря Ви, господин председател.

Искам да се обърна по повод няколко жалби на граждани, че информационните табла по спирките в София не работят навсякъде. Мога да дам,

да, използвам, че всички са тук все още. Който трябва дано да е тук и да чуе. Бих дала един пример със спирката на Военна болница. Има на още три-четири места, които са ми казали граждани. Не искам да ги казвам. Не за друго, а за да не ви улеснявам. Проверете всички, да. Дали работят, това им е функцията. Още повече на Трети март всички табла изписват „Честит Национален празник“.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Госпожо Стефанова, ще Ви помоля за конкретни предложения и конкретни табла, тъй като спирките с табла са над хиляда вече. Така, че едното е на Военна академия, не разбрах на коя.

**ИВО БОЖКОВ:** Господин Контрера, аз все пак искам да получа обосновка за отлагането на точка трета, мисля че беше, за следващо заседание.

**ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА:** Господин Божков, посочения от Вас срок не отговаря на изискванията за спешност, тъй като той въвежда съвсем нов и различен кръг промени от тези, които подлежат на спешно приемане, каквито причини бяха гласуването на доклада на Барбалов и Зарков за приложението на постановлението на Министерския съвет.

Наясно съм, че не Ви харесва да чакате един месец, но и на мен също ми се налага с подобен доклад да чакам един месец, и той ще бъде гледан, очевидно след доклада на колегите.

Това е причината – неизтекъл срок. Нека да изчакаме 30 дни, след което ще ги гледаме докладите, съвсем малко остана.

И няма да има извънредно заседание.

Благодаря на всички. Закривам заседанието.

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 17.30 часа.)

<b>Изготвил:</b>	<b>ЙОАННА ЦАНКОВА - главен експерт П</b>
------------------	--

<b>Председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>КАРЛОС КОНТРЕРА</b> П
<b>Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>ЗАФИР ЗАРКОВ</b> П
<b>Заместник-председател на Постоянната комисия по Транспорт и пътна безопасност</b>	<b>КАЛОЯН ПАРГОВ</b> П