



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 104

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт

и пътна безопасност

проведено на 27 февруари 2023 г.

Днес, 27 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: 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 две точки.

По дневния ред има ли бележки и предложения?

Който подкрепя дневния ред, моля да гласува.

„За“ – 7.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

Приема се единодушно.

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

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Комисията приема предложения дневен ред.

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. №СОА23-ВК66-771/19.01.23г., 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.

Писмо с вх. № СОА23-ВК66-771/2.16.02.23г., относно оценка на въздействие по горесцитирания доклад.

Вносител: Общински съветници от ПГ "БСП за България"

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги, точката е отложена от миналото заседание.

От вносителите кой ще представи доклада?

Само в допълнение, към доклада има внесена с писмо оценка за въздействие от 16 февруари 2023 година.

Господин Паргов, вие ли ще докладвате?

КАЛЮЯН ПАРГОВ: В общи линии този доклад на БСП е в следствие на работата в Тикет системата и дебатите, тъй като миналото лято стигнахме до някъде в този комитет. Пуснахме, за да видим какво ще е отношението на хората и се разбрахме, че след 1 януари, лавината много скоро ни застигна от протести, възмущения, предложения, и в отговор на това БСП внесе този доклад, като той се припокрива в една част, само в една, с доклада на председателя Георгиев, който се разгледа миналата седмица, и който единствено беше гласуван по чисто политически причини.

Не се прие нашето предложение да ги гледаме всички и да ги категоризираме, за да видим по кои от тях можем да съберем консенсус, допълвайки само това обещание за връщането на картата за една линия, което беше предложение на БСП в Комитета за Тикет система, и което ние отстъпихме временно, за да видим реакцията и я видяхме, тя не закъсня.

От там нататък, не е само билетът за една линия, т.е. не е само картата за една линия, има и още предложения, които сме ги предложили на Вашето

внимание, свързано със студенти, ученици, пенсионери, т.е., тези категории в месечното разпределение.

Надявам се, че сте ги видели, ако не, да ви ги зачета.

Персонализираната и неперсонализираната е едно към едно с доклада на господин Георгиев, говоря чисто ценово, както и за метрото – персонализирана и неперсонализирана, чисто ценово е в това съотношение, но към това имаме няколко категории ученици, студенти и пенсионери, които да имат право на месечни карти за една линия и месечна карта за метро.

Отделно от това, сме предложили и нещо друго, което е свързано с наблюденията по използването на Тикет системата и най-вече с тези краткосрочни времеви билети 30+ и 60+, които се закупуват с дебитна или кредитна карта.

Господин Дилчев, това е към Вас, предполагам, че този казус вече е наличен при Вас, тъй като знаете, че все пак трафика е един от проблемите на столицата, и че трафикът създава времеви проблем в преодоляване на пространството, така наречените задръствания. Ако ти си закупил 30+ билет и в рамките на 30 минути не можеш да се прикачиш на следващо превозно средство, очевидно трафик, задръстване, по някаква невъзможност, тъй като в статистиката имаме 60+ доста по-малко от очакваното като предпочитание на пътниците, да можеш срещу 60 стотинки, да си удължиш за 60+, като опция, тоест една гъвкава опция, в която тези, които заплащат времево пътуване 30+ и 60+ от 30+ да се прехвърлиш на 60+, в противен случай трябва да платиш още 1.60 лв., т.е. да ти вземат от банковата карта.

Това го предлагаме и мисля, че лесно може да се моделира в системата от IT, които поддържат Тикет системата като удобство.

Отделно от това, връщам се на горното, освен картата за една линия, към нея, това което сме предложили и във връзка с много запитвания и предпочитания, това са тези билети, които са талони за пътуване, които ги имахме, но доста се пита от хората тази опция ще съществува ли отново, тъй като им се сторила по-удобна. Казвам по-удобна от гледна точка на финанси, удобно е за джоба. Това е основното. По-удобно от гледна точка, на..., карта с талони за

10 еднократни пътувания за един пътник, така наречената. Да бъде по-точен в изказа си. В общи линии това са основните неща.

Колеги, ако нещо пропускам, Ставрев и Даков, да добавите.

Благодаря за оценката.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви господин Паргов.

Уважаеми колеги, тъй като разглеждаме Вашия проект за решение, който е внесен, според мен, трябва да бъде преработен под формата на изказване. Изразявам своето становище, защо?

Първо, що се касае до оценката за въздействие, в нея липсват елементи, които коментират цялостното съдържание на Вашия проект за решение, което от правна гледна точка означава, че при евентуални възражения, най-вероятно може да се стигне до отмяна на решението.

Второ, това което сте дали в точки 4 и 5 от проекта за решение в настоящата ситуация, към днешна дата, означава увеличение на стойността на персонализираната карта за ученици и студенти за една наземна линия, предвид приетите от Общинския съвет решения на заседанието на 23 февруари 2023 година.

КАЛОЯН ПАРГОВ: Във връзка с ПМС-то, което се прие на заседанието на 23 февруари 2023 година.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Точно така.

Другият проблем, според мен, отстъплението, което предприемате от билета продаван от водача, защото в крайна сметка неговата цена беше предложена като увеличение с цел да стимулираме първо, гражданите да се качват в превозните средства, снабдени с превозни документи.

Второ, да разтоварим водачите от тази функция, тъй като би следвало основната работа на водача, независимо дали е на автобус, на тролейбус, на трамвай е да управлява превозното средство и да следи обстановката и трафика. Противното, знаете води до определен вид разсейвания.

В обосновката, внесена на 16 февруари 2023 година, не видях този въпрос да е коментиран в Оценката за въздействие.

Така, че в този вид, ако бъде приет проекта за решение, той създава тези проблеми. Това е моето становище.

Иска ли думата някой друг?

Заповядайте господин Паргов.

КАЛЮЯН ПАРГОВ: По повод оценката за въздействие.

Виждали сме много оценки за въздействие, които по закон трябва да имат нормативните актове, не само в Парламента, говоря и за Общинския съвет, които в рамките на тези оценки за въздействие след това, ако се върнем назад към дадени актове, които са създали проблеми, очевидно е, че тези актове се пишат просто хей така, в повечето случаи, за да ги има, тъй като са изискуеми документи.

Ние не правим отстъпление, приемете го от гледна точка на това да бъде един преходен период към електронизацията и дигитализацията на повечето българи на територията на София. Казвам „повечето“, защото ако погледнем социологията се оказва, че София не е един хомогенен град и не е едно хомогенно общество, в София живеят поне две категории. Казвам го като обосновка, все пак Вие изхождате от гледна точка на юрист, а аз изхождам от гледна точка на социология и типология на хората, тъй като често пъти с Вас защитаваме едни и същи целеви групи, грижейки се за това дали те ще могат да се ориентират, дали ще бъде поносимо за тях и т.н.

Очевидно ние вървим и то е ясно, че вървим към дигитализирана среда във всяко едно отношение, и че хората ще трябва да свикнат, но докато свикнат, може да го приемете това наше предложение, говоря за билета от водача, споделям и Вашите аргументи, като една временна мярка на първо време. Статистиката и системата ще покажат доколко тя се използва и доколко се възползват от нея хората и пътниците.

Тази статистика, която се набира от Тикет системата ни дава основание да взимаме решения в движение, както се казва и да променяме, да взимаме решения, за да управляваме ситуацията и тенденциите, които ни се предлагат от тази система.

Така, че Оценката за въздействие, винаги съм я приемал формално, понеже съм наясно как работи чисто административно този процес, тъй като, ако трябва да се прави наистина една задълбочена Оценка за въздействие, тя отнема първо доста време, второ липсва информация, за да може да бъдат обследвани взаимовръзките, за да може да се позоваваме на нея, да ли е пълна, дали е празна, дали липсва нещо и т.н., но ще спра до тук.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Други от съветниците? Не виждам.

Господин Петров, заповядайте.

ИВАН ПЕТРОВ: Благодаря.

Искам да се включа в така представения доклад, за който господин Паргов даваше разяснения.

В последния сегмент или по-точно казано, колко е важно и е необходимо да има превозен документ, който да е, дали ще бъде в комплекс с 10 пътувания, както беше възприето, а и икономически е доказано, че има такава опция, когато вземеш повече билети, те естествено ще бъдат и на по-ниска цена.

Така, че тази обосновка е изключително важна и като имате предвид другото обстоятелство, че българското общество, особено онова, което представлявам аз, като възрастова граница, искам да кажа, ние не сме подготвени, ние нямаме тези възможности да имаме тази електронизация, която вярвам, по-младите, а и Вие тук до известна степен, работите с тях, но прочитайки, че COVID-19 ви е създал сериозен проблем, си давам сметка, че и при Вас не е много добре развит този начин на общуване.

Така, че е хубаво Общинският съвет да вникне в тази част на обществото – по-възрастните граждани, че нямат тези възможности и няма как да ги вкарваме в едни неправилни разходи и изисквания, тъй като още не е въведено в цялата република тази електронизация, и поради тази причина местната власт, в лицето на Столичния общински съвет, макар и най-голямата община в Република България, тя трябва ясно да дефинира, че това е тенденция, която те ще я спазват.

Смешно е, например другото залитане, което е направил Общинският съвет като е формулирал, че младежи до 26 години ще ползват една карта, а

Центърът за градска мобилност така е перифразирал, представете си какви са умствените способности на тези хора, че са написали „младеж“, т.е. те са игнорирали момичетата и жените да кандидатстват за подобна карта, а на всичкото отгоре са им ограничили правата да се движат извън София, т.е. не могат да отидат до Банкя.

Това е по предложение на Центъра за градска мобилност.

Вие представяте ли си какво смешно нещо сте сътворили в опита за някаква делегирана мащабна модификация на електронизацията? Смешно е.

Така, че апелирам тези 10 билета в пакет да бъдат оставени и да могат гражданите да ги ползват.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Петров, чухме Ви, благодаря.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Има речник на БАН, което издание и електронно.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Петров, ако искате да викате, отвън на улицата.

Господин Петров, след малко ще Ви поканя да напуснете заседанието, ако продължите да викате в залата. Вие хубаво се намесвате, но господин Петров обича да вика, това е начинът му на комуникация в комисията.

Преминаваме в такъв случай към гласуване.

Който подкрепя доклада, моля да гласува.

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

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

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

Общо гласували: в т.ч.:	8
За	3
Против	3
Въздържали се	2

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Комисията не приема доклада с предложения проект на решение.

Докладът, с предложения от вносителите проект за решение, не се приема.

Благодаря на вносителите.

Преминаваме към точка „Разни“.

По т. 2 от дневния ред: Разни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: В точка „Разни“, заповядайте.

Инж. СТОЙЧЕВ: Най-напред да Ви се представя, председател съм на Гражданско сдружение с нестопанска цел „Професионална помощ по

проблемите на асансьорните уредби“, и тъй като във Вашата Наредба за обществен транспорт на пътници не е ясно дефинирано дали асансьорите и други подобни са включени в транспортната схема.

Това, което искам да задам към вас като въпрос, за да може...

Питам ви, тъй като така са го записали в наредбата, така са го записали „транспортна схема“ в наредбата, не съм познавам Вашите наредби.

Извинявам се, ако говоря неразбрано, но сега ще ви дам един конкретен пример във Вашата транспортна система, не асансьора като асансьор.

Във всички метростанции има асансьори и в повечето нови има ескалатори. Ако ескалаторите и асансьорите спрат, каква транспортна система ще имаме, включени ли са тези асансьори в транспортната схема?

На „Красно село“, понеже живея в този район, отивам да се кача на метрото и изведнъж чувам едно ужасно скрибуцане на ескалатора. Отивам при служителката, която продава билети, питам я, а тя ме изпраща при отговорника на станцията и той ми казва: „Ние не се занимават с тази работа“, интересно кой се занимава с тази работа.

Ето това са една част от въпросите, които ако се намери някой с когото мога да разговарям професионално в дълбочина, защото за мен в тази транспортна схема, асансьорите са от дома като начална транспортна схема или крайна транспортна система.

Ако пожелаете да продължим този разговор, не сега, да ми определите човек, с който мога да разговарям надълго и нашироко.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря Ви.

Първо, понятието „транспортна схема“, което Вие използвате, всъщност касае трасетата и маршрутите, а не самите съоръжения. В случая имате предвид основно съоръженията на „Метрополитен“, които са част от активите на това дружество, което ги поддържа и експлоатира.

По въпроси, свързани с „Метрополитен“ и състоянието не само на само асансьорите, както посочихте, но и на ескалаторите, ако имате конкретни бележки и възражения, трябва да ги насочим към тях.

От друга страна, част от подлезите, които се стопанисват от кметовете на райони, също се обслужват с асансьори, за които съществува един дуализъм в експлоатацията, една част се поддържат от кметовете на райони, друга част се поддържат от Столична община чрез дирекция „Управление“ или „Анализ на трафика“.

Това е фактичката обстановка към момента.

Разбира се, тъй като основно, според мен, засягат оперативни въпроси, ако имате някакви конкретни предложения или сигнали за неработещи или неизправни съоръжения и т.н., или през Контактния център или писмено до комисията, защото разговор по принцип тук, без да имаме нещо пред себе си, не мисля, че ще бъде полезен.

Така, че ако имате предложения, просто ги изпратете, съответно по тях ние ще поканим хората, които се занимават с експлоатацията и могат да Ви отговорят точно и ясно. Самите ние също не сме експерти.

Инж. СТОЙЧЕВ: След като има асансьори, които не работят години наред, какво направихте? Прехвърляте отговорността.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ние никаква отговорност не прехвърляме, защото Общинският съвет не е органът, който се занимава с експлоатацията.

Дейността на „Метрополитен“, като дружество се контролира от Общинския съвет, но не очаквайте от нас да се занимаваме с въпроси на експлоатацията. За това Ви казах, ако имате конкретни възражения, както в случая с метростанция „Красно село“, те да бъдат описани, за да поканим „Метрополитен“ и да получите отговор от хора, които се занимават с тези въпроси в експлоатацията.

Инж. СТОЙЧЕВ: Познавам хората, които се занимават, не е необходимо вие да ми ги казвате.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тогава, защо сме ви ние.

Нямам предвид тези, които обслужват, а имам предвид хората, които с подписа си отговарят в търговското дружество „Метрополитен“ за състоянието на тези съоръжения.

Инж. СТОЙЧЕВ: Вие първо от мен чувате, че има асансьори, които не работят.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Напротив, аз също съм подавал сигнали за неработещи асансьори, дори Ви обясних за състоянието на някои, които са в подлезите и се извън „Метрополитен“.

Просто не мога да разбера с Вашата декларация, каква е целта? Да дадете предложение, да извикаме „Метрополитен“, какво да направим като следваща стъпка?

Инж. СТОЙЧЕВ: Най-напред, искам и смятам, че е разумно, към проблемите на транспорта, въобще на транспорта, да бъдат включени и асансьорите, независимо къде се намират.

Това е транспортна система, която е обществена, да бъдат включени, това е.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Как си го представяте да го направим? С доклад, малко като професор и студент.

Инж. СТОЙЧЕВ: Не, това е диалог.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: В случая не водим диалог, защото объркваме хората. Отново казвам, ако имате конкретни предложения, внесете ги, ще Ви поканим в комисията, за да знаем да поискаме от кмета да бъде създадена конкретна работна група с някаква задача, да внесем доклад в Общинския съвет. Ориентирайте ни, каква Ви е идеята в конкретика за следваща стъпка, иначе този разговор ще си остане тук.

Инж. СТОЙЧЕВ: Ще се постарая много подробно да го опиша всичко това, и което следва, ще Ви го представя.

Надявам се да го разгледате и ще дойда отново на заседанието. Това го намирам като първа стъпка в разговорите, които водим, разговора, който сме започнали. Начало на един разговор, в който ще разберете, че замисълът е твърде далечен и твърде полезен е и в много други отношения, в които в момента въобще не подозирате.

Ще го напиша в писмена форма, ще го депозирам и да продължим.

Благодаря Ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Очакваме писмено да постъпят материалите в комисията, след което ще Ви поканим за разглеждане на предложенията и вземане на отношение.

Поради изчерпване на дневния ред, закривам заседанието

Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15.00 часа.)

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