



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 № 30

от заседанието на Постоянната Комисия по транспорт и пътна  
безопасност

проведено на 9.11.2020 г.

Днес, 9.11.2020 г. от 14:30 часа, онлайн, чрез платформата CISCO Webex Meeting и излъчвано във фейсбук страницата на СОС се проведе 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 присъстват 11 общински съветници, поради което заседанието може да бъде проведено. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

Гласуване на дневния ред:

Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	-
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	-
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за

8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	за
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

**Приема дневния ред за заседанието на комисията.**

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	11
<b>За</b>	10
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	1

Приетият дневен ред е приложен към протокола – Приложение № 2.

Към заседанието се присъедини г-н Христиан Петров.

**По т. 1 от дневния ред:**

**Относно:** Доклад вх.№ СОА20-ВК66-9263/04.11.2020 г. относно предоставяне на концесия за Управление и поддържане на система за отдаване под наем на велосипеди и рекламни елементи, разположени върху части от улици, булеварди и площади на град София, представляващи имоти-публична общинска собственост с вносител Йорданка Фандъкова-кмет на СО

Г-н Цветан Стоевски докладва точката.

Г-н Бонев- много точно дефиниция беше дадена на цялата тази концесия „дълго време престоя този доклад и тази концесия“ и точно това е големият проблем, тъй като от 2012 досега твърде много неща са

се променили в София. Моето лично убеждение е, че ако ние се съгласим да пристъпим към осъществяването на тази концесия в момента в този вид, ние на практика обричаме възможността в София да има адекватна, работеща, използвана система за велосипеди под наем, а това е особено видно поради факта, че всъщност са при повнимателен прочит на въпросните документи в концесията става ясно, че това не е концесия или това не е опит за велосипеди под наем. Това е всъщност концесия за реклама и велосипедите са един бонус евентуално към нея и вадя тези изводи по много причини, но най-основната е, че никъде в концесионния проектодоговор не са записани изисквания и не са зададени количествени измерители за успеха на тази система. Няма изисквания за брой пътувания, няма изисквания, няма изисквания за качество на услугата има единствено изисквания и то многостранни за брой велосипеди на всяка една Стоянка и абсурдни ограничителни условия За разширение на тези стоянки ако има нужда от такива. Всъщност няма нито дума за насърчаване на използването на велосипеди и за насърчаване и развитие на велосипедната инфраструктура. Ще си позволя с тъга да коментирам факта, че в приложената схема на документацията за развитие на велосипедната мрежа на база на която са разположени 33-те велостоянки е написано, че велоалеята например по булевард „Патриарх Евтимий“ е заложна със срок за реализация до 2012 година, а съвсем скоро ще станем 2022 година и все още няма велоалея по него. Също местата, където са разположени тези стоянки са остарели и не отговарят на действителността, тъй като за последно схемата осъвременявана през 2015 година. Най-много велосипеди се предвиждат за булевард „Витоша“, който е булевард забранен за движение и за велосипеди. Също така стоянката, която се предвижда на кръстовището на Солунска и Витоша за да може да бъде използвана ще трябва човек да слиза от велосипеда да върви 20- 30 метра и тогава да си остави велосипеда на стоянката, което е абсолютно недомислица. Липсват също така информация за дизайна и технологията на въпросите велостоянки и как те се вписват в градската среда. Много по-лошото е системата за наемане на велосипеди под наем не е по никакъв начин обвързана с бъдещата система за таксуване в градския транспорт. Още преди 10 години например в град като Париж с картата за градски транспорт може да се зареждат и пътувания със системата за велосипедния транспорт, тук това нещо не е предвидено. Концесионната такса е също така в много скромнен размер. Огромни печалби ще бъдат генерирани за концесионера. Не става ясно по какъв начин тези 150 места за разполагане на рекламни елементи са обвързани с изискванията и рестрикциите на централните градски части за поставяне на рекламни елементи .Означава ли това, че ще се премахват съществуващи за да се сложат тези на концесионера или към съществуващите ще се добавят нови 150, което аз лично намирам за изключително безотговорно към естетиката на градската среда решение. Последно

казвам, че би трябвало тук в комисията да има присъстващи и представители на сдружение „велоеволюция“, призовавам господин Контрера да им даде думата след като се изкажат всички съветници и експерти.

Г-н Панев – тази концесия едно много повече за отдаване на места под наем за реклами, отколкото за развитие на велосипедната инфраструктура. То си личи и от офертите- малко инвестиции във велосипеди, много повече концесионно възнаграждение. Доколкото имам информация пък и от публикации в медиите от преди няколко години основна тежест в консорциумите имат рекламните агенция, а не фирми, които разбират от велосипеди и ще развиват тази дейност. Днес и обстановката е по-различна отколкото тази през 2017, когато се е гледала тази концесия, има бум на тротинетки и то от частни компании, като те изместват ролята, която се е очаквало тогава да играят велосипедите. С други думи общината се намесва в бързо развиващ се пазар, като тази концесия може да убие и конкуренцията в него.

Г-н Паргов - ще се ограничи до това да кажа една прословута фраза, която се роди когато обсъждахме тази концесия, че всъщност велосипедите са един смокинов лист, който е прикритие на други желани интереси и други намерения, които не са противозаконни или противоконституционни, но не това е начина да се осигури алтернативен транспорт в широкия център на града. Става въпрос за рекламните елементи, а когато правим разпределение на пазар за рекламиране, трябва да го правим ънблок заедно, тъй като ако погледнем договорите рекламни елементи те изтичат поетапно в следващите години, говорим за големи билбордове, за малки постаменти и тук вече се намесва и нов тип реклама. Самият факт, че от 2012 до сега вече близо 8 години това нещо не може да се реализира, означава, че това, което се опитваме да направим е мъртвородено отроче, което така или иначе няма да проработи така както ни се иска. Наред с всички аргументи, както и да ги въртим и да ги слушаме, говоря в конкурсната документация, това което трябва да кажем е, че забавянето на този конкурс заради обжалвания и съдебни процедури е главно заради фирми, които са на рекламния пазар, а не фирми, които искат да развиват велосипедния транспорт. Поради тази причина мнението и позицията на групата на БСП остава непроменено за последните осем години, а той е този тип концесия, която се опитваме да направим, няма резон и не виждам смисъл по начина, по който сме тръгнали отново да го правим.

Г-н Стоевски – ще отговоря на поставените въпроси. По отношение на това, че няма текстове за насърчаване на велоконцесията- още при изготвяне на конкурсната документация се позовахме на доста европейски опит. В крайна сметка ние видяхме, че единственият сериозен и истински стимул за ползването на тези велосипеди е безплатно използване, затова неслучайно ние заложихме безплатни минути в началото на ползването, първите 30 минути, след което ограничихме възможността за злоупотреба от страна на концесионера с

едни високи цени на ползването- обвързахме цената за ползването на час с цената на едно пътуване в градския транспорт. Също така нееднократно беше споменато, че велоконцесията няма как да се издържа само от цената, която ползвателя ще заплаща за след първите 30 минути. Направени са необходимите разчети затова, необходими са допълнителни приходи, които ще идват от тази реклама. Относно остарелите схеми и това, че на едни места има необходимост да се слагат велостоянки, а на други не, предвидена е възможност за замяна на тези схеми. Моделите сме ги направили динамични, така че винаги може да се сменя локацията, с оглед промяна на транспортна схема, с оглед промяна на спирки, с оглед временни ремонти или с оглед на това, че се появява нов метродиаметър. Разполагането на схемите, то е съгласувано и с НАГ и със санкцията на СОС. Относно годишното концесионно плащане и това, че няма да се печели от него, а от реклама, в проекта за решение са посочени сумите за всяка една година, които никак не са малки, но да не забравяме, че всяко едно повишаване на концесионното плащане ще доведе до повишаване на цената на услугата, на това е обърнато внимание и затова за всяка година плащането е различно. На изказването на г-н Панев, че участниците са рекламни агенции, а не велокомпаниии, такива са и европейските и световни практики.

Г-н Бонев- от вашият отговор разбирам, че съм бил напълно прав, когато казах, че Столичната община прави единствено и само една концесия за реклама, не за развитие на велосипеден транспорт в София. За мен лично е абсурд да се твърди, че при проучването на опит в други държави вие сте установили, че безплатното използване било основната причина да се ползват тези системи. Ами не, точно както и при градския транспорт, основната причина е да се използва една система за придвижване тогава когато тя е с достатъчна гъстота на мрежата и мрежата е обвързана, тоест тогава когато качвайки се на велосипед можете по-бързо и лесно да достигнете до дестинацията, която целите. Да се твърди, че вие не можете да заложите критерии за използваемост на системата за велосипеди към концесионера също аз намирам за проява на крайна безотговорност. Почти няма друга система за концесия в европейските градове, в която да няма подобен тип критерии, защото тук не става въпрос дали хората искат или не да използват велосипеди. Тук става въпрос за това Столичната община, която позволява случването на тази концесия си е поставила за цел да развива велосипедния транспорт, поставила си за цел да осигури алтернатива на предвижването с личен автомобил и затова прави такива условия на тази концесия, поставя такива изисквания, че когато тя се осъществи да постигнете предварително заложените цели. Относно това, че има велостоянки, където е необходимо, например велоалеята по Тодор Александров, която може да ви отведе до Люлин, там например не са предвидени велостоянките. Относно това, което казахте за локациите, че могат да бъдат променени, самия вие казахте

че от много време този доклад е на разположение на общинските съветници и че по всяко време може да се промени схемата, ако не удовлетворява нуждите на общинския съвет и на столичната община , Моят въпрос е на какво основание вие в момента очаквате общинските съветници да одобряват този доклад, в който е включена схема, която към момента на одобряването на общинския съвет не е неактуална .

Г-н Зарков- за съжаление дискусиата върви в една посока, която може да доведе само до това да няма обществени велосипеди още дълго време в София. За съжаление не мога да се съглася с констатациите например, че тази система не би допринесла за развитието на велосипедния транспорт, защото в същия ред на мисли мога да попитам в момента какво стимулира велосипедния транспорт без наличието на обществени велосипеди. Ако вървим по в посока, в която търсим невъзможността да се реализира една такава система, то винаги могат да се намерят аргументи , но ще кажа следното- на финала сме на една изключително дълга процедура, която отне много време и към момента няма заявен интерес от когото и да е да изгражда велосипедна система, базирана на личен финансов модел, по примера ,който г-н Панев даде за тротинетките. От друга страна с тези 400 велосипеда, дали са много или малко, може би може повече, но не случайно в самата концесионна процедура е заложено да може тази велосипедна мрежа да се разширява в определен обем. Не без значение е , че на практика с тези велосипеди и рекламна концепция се предоставя възможност на практика обществените велосипеди в София да са безплатни и много ясно каза господин Стоевски,30 минути безплатно време за ползване при каквато и да е издаване на някаква карта си е 30 минути безплатно ползване на велосипеди в града. Естествено, че това трябва да се издържа по някакъв начин и механизмът, по който е намерен и който е базиран все пак на Световна практика е именно обвързването му с рекламни елементи, които да гарантират устойчивост на един такъв модел. От друга страна на концесионната процедура имаше състезание и за размера на концесионното плащане което достига до 150 хил.евро на година. Неприемливо е да си правите „бакалски сметки“ от типа 150 рекламни елементи по 400 евро на година и т.н.- къде е инвестицията за изграждане, къде са средствата за заплати , възнаграждения на всички, които обслужват това и къде е всъщност е процента, който Всички знаем, че рекламния бизнес не е на 100% зает, а още повече в тази ситуация.

Г-н Паргов изрази мнение, че Център за градска мобилност може да развие този проект, като той самия преотдава рекламни площи и печели от това за да поддържа услугата.

Г-н Бонев- моля, на два много конкретни въпроса да ми бъде отговорено с да или не , първият е тези 150 рекламни елементи в допълнение ли са към вече съществуващите или ще бъдат премахвани съществуващи за да бъдат сложени тези и вторият ми конкретен въпрос е ще бъде ли

интегрирана системата за взимане на велосипеди под наем с новата система за таксуване в масовия градски транспорт.

Г-н Зографски – за мен като цяло такава затворена малка система е изключително голям проблем и това не е въпрос на лична интерпретация, а както каза и господин Бонев, това е въпрос на преценяване на критерии и параметри. 33 стоянки с около 400 велосипеда плюс ограничения за максимално още пет нови в рамките на следващите осем години е изключително затворена система, която няма да отговори на транспортните нужди и награда сами виждате, че понеже концесията от 2012 година като постулати или точно затова именно господин Контрера не бива да се изненадвате, че аргументите срещу концесията са същите, Ами то концесията е същата и същите аргументи са валидни. Една остаряла концепция, която абсолютно не отчита наличието на тротинетки и останали превозни средства под наем, които обаче не са обвързани с инфраструктура в града, нито пък с рекламни площи в града. Първо самата схема е малка 33 са недостатъчни и то само в центъра на София и второ тя е непълна като потребности, като възможности във физическото пространство. Местата са и проблемни. Освен това на от гледна точка на рекламата също е много интересна. От съществено значение е дали тези 150 елемента ще бъдат нови допълнителни рекламни елементи, защото има сериозни ограничения особено в зона първа в центъра на София или ще заменят част от съществуващите рекламни елементи, но във всеки случай ще се получи визуално замърсяване на града. Само по булевард Витоша има предвидени 37 рекламни пана, мисля, че са нови допълнителни от тези които съществуват в момента, по Солунска 30, по Васил Левски почти 60 нови рекламни елементи при положение, че средната цена към днешна дата е 460 евро на месец, това гарантира на концесионера около 800 хиляди евро или милион и шестстотин хиляди лв на година печалба. Тоест приходи, като изключим концесионната такса, която върви между 50 и 150 хиляди евро на година в зависимост от годината означава че печалбата е доста голяма в концесионера. В това няма нищо лошо, повечето европейски системи комбинират транспортна политика, задоволяване на транспортни нужди с реклама. Проблемът е, че няма абсолютно никакви критерии затова транспортната услуга да бъде използвана, да се развива и концесионерът да има мотив да предостави тази услуга на максимален брой граждани. Защото в момента да 99,9 процента от пътуванията ще бъдат в рамките на тези безплатни 30 минути и концесионерът ще има мотив изобщо да не предоставя тази услуга, колкото по-малко използваеми е тя толкова по-малко грижи ще има той, същевременно рекламата ще върви. Според мен за дългосрочното развитие на София тази концесия трябва да бъде прекратена, да се оформи нова, която е актуализирана, която може експлозивно бързо да се разшири в кварталите за да може да има някакво транспортно решение освен рекламна печалба.

Радостина Петрова - Представител на „Велоеволюция“-нашето мнение и констатации за концесията остават също непроменени от 2015 до сега и дори ще си позволя тук в чата да ви пусна становището на „Велоеволюция“ тогава за да може колегите общински съветници, които не са се запознали да си го припомнят. Използваемостта на системата е основния въпрос, който ние искаме да поставим на първо място бих ви предложила да не се бърза толкова с този доклад към момента, Да си дадем малко време да се направят минимални корекции, така че да се гарантира използваемостта и гъвкавостта на системата като транспортна услуга обвързана със системата на градския транспорт. тъй като ние имаме конкретни предложения ,кои неща в концесионния договор да се допълнят като изисквания, Ще помоля по-късно да ми отговорите дали е възможно да се случи такава среща включително с представител на ЦГМ или също и юрисконсулти дали са е правно издържани промените. Без промени на индикаторите и изискванията за постигане на определени цели от оператора на системата , това усилие ще бъде според нас безполезно, дори повече. Без използваемост на системата центъра на София ще се сдобия с едни бих казала „33 паметника на глупостта „ тъй като доста трудно ще бъде в някакъв момент, ако концесията не работи във велосипедната й част тези стоянки да се премахнат след като вече веднъж са сложени в градското пространство. Ще си позволя да изчета няколко неща, които сме включили в становището за да добиете представа какво имаме предвид - Данните за потреблението на системата, които би трябвало да са в ежегодни публични доклади на концесионера, което ние не виждаме заложено като условия в договора. Тези доклади трябва да са публични и така, както са докладите на други подобни оператори в цяла Европа. Редно е концесионерът да дава данни на общината за това какво е качеството на осигурената услуга, кога, какви и колко аварии са настъпили ,някакви дефекти дали има, каква е средната наличност на велосипеди за всяка станция, брой курсове на велосипеди и така нататък. Редно е оператора да провежда и анкети проучвания. Разбира се самия договор с оператора да включва изисквания за минимални стандарти за приемливо действие като минимално ниво на потребление, максимално време на налични дефекти, минимална наличност на велосипеди на дадени станции, минимален брой на велосипеди в системата , тъй като все пак тези велосипеди ще аварират, те ще изискват поддръжка. Евентуално и някакъв минимален брой на центрове за клиенти, като например уеб сайт, горещ телефон, места за продажба на карти и така нататък. Всичко това са неща, които в момента ги няма заложна. Бих искала наистина да разбере дали е възможно да направим една среща в работен порядък, тъй като без тези условия и без възможност звено на Столична община да анализира работата на системата своевременно тя наистина няма да работи. Г-н Св.Алексиев-искам да попитам господата общински съветници, какво ви попречи да реализирате всички тези проекти, които ги приехте в една



и следваща програма за велосипедния транспорт. Как очакват хората да използват тази наистина малка явно неработеща концесия, как очакват тези хора да имат стимул да използват тези велосипеди, когато няма никаква абсолютно изградена велосипедна инфраструктура. Г-н Стоевски- към момента категорично не можем да променяме абсолютно нищо по условията на договора. Те са първоначално обявени и са били еднакви за всички заинтересовани лица, някои са участвали заради тези условия, други не. Единствено локациите на велостоянките. Относно въпроса на г-н Бонев тези 150 ситилайтове допълнителни ли са към онези които има в момента или не - те не са допълнителни, те ще бъдат част от тези, които са към момента и не добавяме допълнителни ситилайтове, нито допълнителна реклама. Относно дали системата за наемане на велосипеди е предвидено да бъде интегрирана със системата за таксуване в градския транспорт, това изрично не е упоменато, но е записано че могат да бъдат вкарани доработки. Ще добавя, че изключително детайлно е описано в договора разплащането, начина по който може да бъде доработвана и развивана системата. Относно нещата ,които г-жа Радостина Петрова изброи ,че ги няма в системата- точно тях ги има и са подробно едно по едно описани.

Г-н Контрера подложи на гласуване предложението на г-н Бонев за отлагане на точката.

Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	Въздържал се
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	против
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	Въздържал се
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	против
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	Въздържал се
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	против
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	Въздържал се
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	за
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за

12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	13
<b>За</b>	6
<b>Против</b>	3
<b>Въздържали се</b>	4

Не се приема.

Г-н Контрера подложи на гласуване доклада  
В резултат на проведените дискусии , комисията приема доклада с  
предложения проект за решение.

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	11
<b>За</b>	7
<b>Против</b>	5
<b>Въздържали се</b>	1

Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	против
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	За
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за

8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	против
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
11.	БОРИС БОНЕВ	против
12.	АЛЪОША ДАКОВ	против
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	против

**По т. 2 от дневния ред:**

**Относно:** Доклад вх.№ СОА20-ВК66-1600/4/16.09.2020 г. относно откриване на процедура за провеждане на публично оповестен конкурс, с цел отдаване под наем на помещения, в сграда с идентификатор 68134.202.1.2 – Акт за частна общинска собственост № 1821 от 27.01.2019 г. и идентификатор 68134.202.1.3 – Акт за частна общинска собственост № 1822 от 29.01.2019 г., намиращ се на ул. „Дамян Груев“ № 8а с вносител К.Кръстев- зам.кмет на СО

Г-н Кръстев докладва точката.

Г-н Зографски – теренът е общинска частна собственост с функции и предназначение –хангар, депо, гараж, в момента частично се ползва като гараж, автомивка и център за ГТП. Във всеки случай не мисля , че е удачно да се отдава под наем, тъй като се намира в центъра на София и такава функция не е свойствена- автомивки на толкова апетитно място така нито сградата използва ресурса, с който тази локация разполага. за мен въпреки че това отдаване и неминуемо сега правилният начин Е всъщност столичната община да го управлява и там да се изгради етажен паркинг. Моят призив е да се помисли и да започне работа в тази посока за изграждане на общински етажен гараж на това място, като много по-ефективно и от финансова и от пространствен гледна точка използване на това място.

В резултат на проведените дискусии , комисията приема доклада с предложения проект за решение.

<b>Общо гласували:</b>	13
в т.ч.:	
<b>За</b>	13

<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

Поименно гласуване:

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

**По т. 3 от дневния ред:**

**Относно:** Доклад вх.№ СОА20-ВК66-9279/04.11.2020 г. относно утвърждаване на актуализиран устав и обявяване на публичен подбор за избор на членове на съвета на директорите на „Столичен електротранспорт“ ЕАД с вносител Н.Стойнев,Г.Георгиев, К.Контрера-общ.съветници

Комисията разгледа т.3,т.4 и т.5 в обща дискусия.

Г-н Бонев отправи въпрос каква е причината поради която той не е член на комисията по провеждане на конкурса?

Г-н Паргов е на мнение ,че той трябва да бъде част от тази комисия и предложи числеността ѝ от 11 души да стане на 13, като бъдат добавени г-н Бонев и г-н Даков.

Г-н Контрера пожела да обърне внимание на комисията ,че за пръв път този подбор ще бъде извършван по новия закон за публичните предприятия. Той поясни ,че има нова категория членове на съвета на директорите , а именно „зависими членове“. По отношение на въпроса на г-н Бонев, той обясни ,че членовете са избрани в резултат на консултации между политическите групи, в този смисъл ако той е имал желание е можел да го заяви. А относно предложението на г-н Паргов той е против да се раздува бройката до безкрай.

Г-н Бонев отговори на г-н Контрера ,че той представлява повече софиянци от тяхната политическа група. Той смята ,че трябва да присъства за да изрази волята на тези хора. Той предложи г-н Контрера да бъде изключен и той да бъде включен на негово място. Относно докладите по същество ,той обясни ,че в проекта за решение е записано, че кандидатите трябва да имат завършена образователно-квалификационна степен бакалавър или по висока , както и 5 годишен стаж. Той смята ,че това са занижени критерии, по-ниски дори от предишни конкурси. Дори не се изисква този стаж да е на ръководна позиция в областта. Няма законов проблем за поставянето на по-високи критерии.

Г-н Контрера е на мнение ,че г-н Бонев не е чел Закона и наредбата на СОС, в чл.21 от Закона е указано ,че лицата трябва да са с разнообразна квалификация и професионален опит. А в наредбата са регламентирани по-детайлно изискванията.

Г-н Паргов обясни, че не вижда към документите за кандидатстване да е поставено изискването за представяне на бизнес план. Как ще бъде тестван професионализма им, ако няма практическа част за да бъдат оценени подбавашо кандидатите?

Г-н Контрера обясни ,че в наредбата на СОС е регламентирано ,че втория етап от процедурата , в писмената част е предвидено изготвянето на бизнес програма ,кога се представя, как се оценява и т.н.

Г-н Зарков подложи на гласуване предложението на г-н Паргов за допълване на състава на комисията с г-н Бонев и г-н Даков.

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	13
<b>За</b>	6
<b>Против</b>	7
<b>Въздържали се</b>	няма

Поименно гласуване:

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

Не се приема.

Г-н Зарков подложи на гласуване предложението на г-н Бонев за изключване на г-н Контрера от комисията за подбора и включването на г-н Бонев на негово място.

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	13
<b>За</b>	6
<b>Против</b>	7
<b>Въздържали се</b>	няма

Поименно гласуване:

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

Не се приема.

Г-н Михаил Ставрев предложи в състава на комисията по подбор на мястото на г-жа Милка Христова да бъде избран г-н Даков.

Г-н Заргов подложи на гласуване предложението.

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	12
<b>За</b>	5
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	7

Поименно гласуване:

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

Не се приема.

Г-н Заргов подложи на гласуване доклада.

В резултат на проведените дискусии , комисията подкрепя доклада с предложението проект за решение , като предлага следното изменение :

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	13
<b>За</b>	9
<b>Против</b>	1
<b>Въздържали се</b>	3



## Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	Въздържал се
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	За
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	за
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	против
12.	АЛЪОША ДАКОВ	Въздържал се
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	Въздържал се

## По т. 4 от дневния ред:

**Относно:** Доклад вх.№ СОА20-ВК66-9280/04.11.2020 г. относно утвърждаване на актуализиран устав и обявяване на публичен подбор за избор на членове на съвета на директорите на „Център за градска мобилност“ ЕАД с вносителите Н.Стойнев, Г.Георгиев, К.Контрера-общ.съветници

В резултат на проведените дискусии, комисията подкрепя доклада с приложения проект за решение.

<b>Общо гласували:</b>	13
в т.ч.:	
<b>За</b>	8
<b>Против</b>	1
<b>Въздържали се</b>	4

## Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	Въздържал се
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	За
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	за
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
11.	БОРИС БОНЕВ	против
12.	АЛЪОША ДАКОВ	Въздържал се
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	Въздържал се

**По т. 5 от дневния ред:**

**Относно:** Доклад вх.№ СОА20-ВК66-9282/04.11.2020 г. относно утвърждаване на актуализиран устав и обявяване на публичен подбор за избор на членове на съвета на директорите на „Столичен автотранспорт“ ЕАД с вносител Н.Стойнев,Г.Георгиев, К.Контрера-общ.съветници

В резултат на проведените дискусии, комисията подкрепя доклада с приложения проект за решение.

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	13
<b>За</b>	8
<b>Против</b>	1
<b>Въздържали се</b>	4

Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	Въздържал се
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	За
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	за
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	Въздържал се
11.	БОРИС БОНЕВ	против
12.	АЛЪОША ДАКОВ	Въздържал се
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	Въздържал се

**По т. 6 от дневния ред:**

**Относно:** Доклад вх.№ СОА20-ВК66-9187/02.11.2020 г. относно мерки за подпомагане на таксиметровия бранш във връзка със пандемията от новия коронавирус COVID 19 с вносител К.Контрера и З.Зарков – общ.съветници

Г-н Контрера докладва точката.

Г-н Кирил Ризов разясни позицията на таксиметровия бранш в подкрепа на доклада, който те са иницирали.

Г-н Паргов отправи въпрос към вносителите – относно т.4, какво се случва ако правителството не изплати на СО заявените суми за компенсация на разрешителните за 2020-2021г.?

Г-н Контрера- обясни, че предстои това да бъде разгледано в държавния бюджет и не смята ,че държавата няма да изпълни задължението си ,тъй като това ще фигурира и в закона за държавния бюджет.

Г-н Зарков също е на мнение ,че сегашното правителство ще спази този ангажимент.

В резултат на проведените дискусии , комисията приема доклада с предложения проект за решение.

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	13
<b>За</b>	13
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	за

10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

**По т. 7 от дневния ред:**

**Относно:** Доклад с рег. № СОА20-ВК66-4967/3/16.09.2020 г. относно приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения транспорт на територията на Столична община (приета с Решение № 178 по Протокол № 51 от 05.04.2018 г., в сила от деня на разгласяването ѝ чрез обявяване на сайта на СОС) с вносител В.Панев общ.съветник

Г-н Панев докладва точката.

Г-н Бонев заяви ,че напълно подкрепя доклада, тъй като е наложително в градския транспорт да бъде осигурено придвижването на велосипеди и тротинетки. Той е на мнение, че в метрото няма никакви пречки да бъде осигурено място, тъй като особено сега има намален брой пътници заради корона кризата.

Г-н Зарков изрази мнение, че също е за да бъде осигурена такава възможност , но по повод изказването на г-н Бонев смята ,че трябва да се търси гъвкаво решение , което да е ефективно и за след пандемията. Освен това ,той е на мнение, че по отношение на метрото трябва да се изиска становището на директора на Метрополитена- Г-н Братоев.

Г-н Бонев обясни ,че не се е изразил ясно, това не е основен аргумент, а просто е факт ,че в момента има достатъчно място.

Г-н Контрера също е на мнение, че трябва да се поиска становище от г-н Братоев. Все пак е свързано и с мерките за безопасност в метротовлаковете, а също ако имат данни за броя превозени до момента велосипеди да ги представят. Също смятам ,че и ЦГМ трябва да представят становище по отношение на контрола, как ще се извършва спазването на часовия диапазон. Той смята и че някои линии на градския транспорт може да се окажат проблемни, поради големия пътнически поток, като смята, че може да се помисли върху изключването на подобни линии. Относно тротинетките, те и в момента могат в сгънато състояние да се превозват като багаж.

Г-н Панев поясни ,че се предлага превозването на велосипедите само в крайградските линии и метрото, като няма против да се поискат становищата.

Г-н Контрера помоли външните експерти към комисията да депозират писмени становища по доклада в срок до 13.11.2021г.

Г-жа Радостина Петрова –„ Велоеволюция „, обясни ,че подкрепя доклада.

Препоръката ѝ е да не се ограничава допускането на превозването на велосипеди само в крайградските линии, тъй като има линии, които са градски, но са до отдалечени райони на София. Относно организационните въпроси, ЦГМ би трябвало да помисли как точно да се използват стойките за велосипедите в превозните средства, дали ще могат да се запазват, а също как ще се справят жените и децата, тъй като те трябва да се повдигат. Трябва също да има информационна кампания.

Комисията отложи гласуването по точката до получаване на становищата на „ЦГМ“ЕАД и „Метрополитен“ЕАД.

### **По т. 8 от дневния ред:**

**Относно:** Информация относно движението и паркирането по ул.“Съборна“.

Г-н Контрера помоли г-н Кръстев за следващото заседание да предложи проект за косо паркиране по ул.“Съборна“.

Г-н Кръстев обясни, че е възложил на „Софияпроект“ да изготви проекта, когато бъде готов ще бъде представен на комисията.

Г-н Бонев изрази мнение, че всякакви проводници на нездрави идеи намират път към Столичен общински съвет, в опити да разрушат постигнатото. Той изчете становището на съюза на урбанистите, което е пък е в подкрепа на превръщане на ул.“Съборна“ в пешеходна зона, както и становището на съюза на архитектите, които също го подкрепят. Той обясни, че всички стратегии, визии, програми, които има Столична община казват, че ул.“Съборна“ трябва да е пешеходна, както и мнението на експертите, така че по негово мнение е абсолютно задължително решенията на общинските съветници да се позовават на тях. Неговият апел е да не се допуска връщането на старобното положение или увеличаване на брой на местата за автомобилите.

Г-н Паргов е на мнение, че е хубаво всичко да е пешеходно, стига да не пречи на никой. Обследвайки района, лятото пешеходците продължават да си използват тротоара, а не новообособената част. Затова не е лошо да се преразгледа това решение, иначе той е за да се направи пешеходен и целия център, стига да намерят решение и за останалото движение.

Арх. Здравков внесе яснота по темата, като обясни по общия устройствен какво е планирано.

Комисията ще вземе решение по точката след представянето на проекта от г-н Кръстев.

### **По изв.т.1 от дневния ред:**

**Относно:** Доклад с рег. № СОА20-ВК66-9411/09.11.2020г. Избор на одитни комитети на "Център за градска мобилност" ЕАД, "Столичен автотранспорт" ЕАД, "Столичен електротранспорт" ЕАД, "Метрополитен" ЕАД, "Топлофикация София" ЕАД с вносителите Н.Стойнев, Г.Георгиев, К.Контрера, К.Паргов-общ.съветници

Г-н Контрера докладва точката.

Г-н Ставрев пожела да се запознае с автобиографиите на лицата ,които се предлагат. Той попита и колко часа на ден ще работят за възнаграждението им от 2 минимални работни заплати.

Г-н Контрера обясни ,че тези хора не са на трудов договор и не са на нормиран работен ден. Той помоли да не се спекулира с тази тема.

Г-н Зарков попита какви са притесненията на г-н Ставрев за двете минимални работни заплати според него достатъчни ли да за работата им ,която се състои в това да следят за спазване на всички одитни процедури на дружества с над 5 млн. капитал.

В резултат на проведените дискусии , комисията приема доклада с предложениия проект за решение.

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	12
<b>За</b>	10
<b>Против</b>	1
<b>Въздържали се</b>	1

Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	за
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	за
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	-

10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	против
11.	БОРИС БОНЕВ	Въздържал се
12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

Поради изчерпване на дневния ред председателят закри заседанието в 16:30 ч.

**Изготвил:**

**Виолета  
Захаријева**  
Юрисконсулт П

---

**Председател на  
Постоянната Комисия по  
транспорт и пътна  
безопасност**

**Карлос Контрера П**

---

**Зам.Председател на  
Постоянната Комисия по  
транспорт и пътна  
безопасност**

**Зафир Зарков П**

---

**Зам.Председател на  
Постоянната Комисия по  
транспорт и пътна  
безопасност**

**Калоян Паргов П**

---

09.11.2020 г.