



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 97

От заседание на Постоянната Комисия по транспорт

и пътна безопасност

проведено на 12 декември 2022 г.

Днес, 12 декември 2022 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 проект за дневен ред, който съдържа шест точки и две допълнителни точки.

Колеги, по дневния ред има ли бележки, предложения? Не виждам.

Преминаваме към гласуване на дневния ред.

Моля, който подкрепя дневният ред, да гласува.

„За“ – 7.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

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

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Комисията приема предложения дневен ред.

Приема се единодушно.

Пристъпваме към точка 1 от дневния ред.

По т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ТД26-5957/3/07.12.2022 г. относно увеличаване на капитала на ЦГМ ЕАД чрез непарична вноски

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

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Стойнев, заповядайте.

НИКОЛАЙ СТОЙНЕВ: Благодаря, става въпрос за паркинга, който се намира в „Младост“ до Бизнес парка. Има решение на Общинския съвет от 2017 година, ако не се лъжа. Впоследствие се оказва, че тъй като паркингът е изграден с европейски средства пет години не трябва да се променя собствеността и тези пет години вече са изтекли и за това предлагаме на Общинския съвет да вземе решение за непарична вноски в капитала на ЦГМ на този паркинг, който така или иначе се оперира от дружеството. Това е първо предложение, следва да се направи оценка.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Има ли въпроси?

Господин Дилчев, заповядайте.

ДИЛЧЕВ: Съвсем накратко да допълня, че в опит да изпълним и старото решение на Общинския съвет се натъкваме на една пречка, която ни възпрепятства да прокараме процедурата докрай и това е, че в местни данъци и такси на този имот излизат задължения към днешна дата заедно с лихвите около 120 хиляди лева и съответно заради това ни се отказва данъчна оценка като без тези документи ние не можем да процедираме по-нататъшната процедура. Така, че този казус за изчистване на задълженията на имота стои и се опасявам, че докато не приключи каквото и решение да предложите ние не сме в състояние да го изпълним.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Дилчев, да разбирам че всъщност операторът в момента „Метрополитен“ не е изпълним задължени или?

ДИЛЧЕВ: Не бих обърнал по този начин нещата, да кажем, че има неяснота кой дължи тези пари. Аз не бих могъл да кажа.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: На практика в момента ще направим ревизия на „Метрополитен“ относно този имот и в хода на ревизията ще се установи, дали „Метрополитен“ или района е данъчно задълженото лице.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Това би препятствало едно евентуално вписване, но не и работата по изготвяне на оценката.

Други въпроси има ли? Не виждам.

Преминаваме към гласуване.

Който подкрепя доклада с предложения проект за решение, 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	-
5.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
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	-

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

Общо гласували:	10
в т.ч.:	
За	10
Против	няма
Въздържали се	няма

Докладът се приема единодушно.

Преминаваме към разглеждане на т. 2 от дневния ред.

По т. 2 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ВК66-14466/29.11.2022 г., относно Актуализация на бюджета на Столична община за 2022 г.

Вносител: Дончо Барбалов- зам. Кмет на Столична община.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Барбалов, заповядайте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря ви много господин председател, това което има на Вашето внимание е доклад, с който предлагаме и осигуряваме средства, с които може да се осигурят част от средствата по решението от последното заседание на Общинския съвет от 24 ноември 2022 година, което касае отпускане на заеми към „Електротранспорт“ и „Автотранспорт“, като сумата, която на този етап може да локираме, която предлагаме да бъде осигурена е в размер общо на 6 милиона лева, като предложението е по 3 милиона лева на всяко дружество, като там нямаме никакви специфични виждания защо по 3 милиона понеже сумите като задължения са близки на двете дружества, ако Комисията или Общинския съвет реши друго, нямаме никакви сериозни съображения в тази посока. Останалите 2 милиона 100 хиляди лева ще осигурят средствата, които са необходими за заплащане основно на улично осветление на тока. През последните две години три пъти нарасна сметката на

ток поради сменената цена на електрическата енергия и съответно е необходимо да се осигурят средства в тази посока.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли въпроси? Няма.

Преминаваме към гласуване.

Който подкрепя доклада, моля да гласува?

„За“ – 9.

„Против“ – няма.

„Въздържали се“ – 1.

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

Общо гласували:	10
в т.ч.:	
За	9
Против	няма
Въздържали се	1

Докладът се приема единодушно.

Преминаваме към точка 3 от дневния ред.

По т. 3 от дневния ред: Писмо с вх. СОА22-ТД26-16658/08.12.22г. относно изпълнение на решение №859 по протокол №65/10.11.2022 на СОС

Вносител: Димитър Дилчев- изп. Директор на ЦГМ ЕАД Иван Анто-
Председател на съвета на Директорите.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Писмото е свързано със спирковите навеси и елементите на спирките.

Господин Дилчев, или господин Антоу ще докладва.

ДИЛЧЕВ: Ще започнем с действията, които сме предприели по назначаване на комисия за изготвяне на документация за провеждане на обществената поръчка и определяне на съответната пазарна стойност съгласно изискванията на закона. Възложен е анализ на локациите включени в решението, така защото поетапно да започнем изпълнение на тези спирки, които ще получим най-добър синергичен ефект. Анализът се прави на база следните критерии: Брой пътници които ще се възползват от съответния спирконавес, брой жалби за съответната локация и не на последно място предвид и процедурите, на подходящи локации с оглед бързина за поставяне на тези спирконавеси. Така, че тези локации, които гласувахте ще бъдат приватизирани. Стартираме комуникация със съответните райони, когато е необходимо, за да бъдат придвижени по-бързо документите. Изготвен е и план включващ необходимите стъпки и административни процедури при поставяне на всяка една спирка, които не са никак малко, включително инвеститорски контрол, включително съгласувателни процедури и там където това е необходимо с експлоатационното дружество с писмо от по-рано този месец на комисията са предоставени и проекти за спирконавесите, които проекти към днешна дата са одобрени с писмо на арх. Здравков за корпоративен типов проект. Направена е и среща на място,

където е разгледана сглобена спирка на 1 декември и очакваме комисия от експерти за приемане на изработения прототип.

Добавям, че към днешна дата имаме изработени четири спирки с четири разрешения за поставяне издадени. Предстои и този монтаж да приключи в рамките на месец. Отново ще повторя, че процедурите за поставяне на спирконавеси наистина отнемат доста, както като съгласуване, така и одобрение. Необходимо е също така и удостоверение за въвеждане в експлоатация. Така, че ние вървим по тези стъпки. Има нужда за лека корекция на начините и документацията, защото разрешенията за поставяне в този вид и член на ЗУТ действат само за пет години, което означава, че след петата година този навес, ако трябва да спазим буквата на закона трябва да бъде премахнат и това са казуси, които дискутираме с главния архитект и се надяваме до привършване на процедурата преди започване на монтажите на тези спирки да имаме и по-ясни, точни и на мен ми се иска опростени критерии за разполагане на спирконавесите, както е написано в решението, на всеки три месеца комисията ще получава подробен доклад на какъв етап сме стигнали с процедурите.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Дилчев, къде ще бъдат поставени тези четири спиркови навеса, за които споменахте. Това е част от 100-те?

ДИЛЧЕВ: Да, в район „Младост“, на бул. „Цариградско шосе“, на ул. „Опълченска“ и на бул. „Цветан Лазаров“.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Тоест в различни точки на града.

ДИЛЧЕВ: Да.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря ви.

Колеги, имате ли въпроси?

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, тези типови проекти, които са приложени към писмото не са същите, които бяха в цялата документация за концесията на спирките преди няколко години. Смятам, че определено има напредък в някои чисто дизайнерски елементи, на това което има в момента. Въпросът ми е

спирковият навес, който беше направен на ГМ „Димитров“ с ясното съзнание, че той е малко по-специфичен доста напомня визуално на това, което тук се предлага. Ако е така обръщам внимание, че независимо, че това вече е одобрен проект, широчината на навеса всъщност, който мисля, че е в най-широкият си формат е 1,50 метра по обратна връзка от граждани не е достатъчен, за да ги пази от атмосферните условия. Смятам, че трябва да се помисли там където се позволява това нещо да има малко по-голяма възможност за осигуряване на защита от атмосферните влияния, защото ако тези навеси всъщност не защитават от слънце, от дъжд и от вятър и от сняг, по-добре да ги няма отколкото да плащаме пари за да ги има.

И в тази връзка имам своите леки колебания за ефективността им като навеси, чисто конструктивно изглеждат ОК, може би и дизайнерски винаги има място за подобрения особено сравнявайки с почти всички останали европейски градове и как изглеждат техните спиркови навеси, но пак не е ламарината, която беше предложена в първоначални варианти на концесията за спирките. Така, че моята молба е да се помисли все пак за възможност за по-големи навеси поне наистина на натоварените спирки първо. Второ, за повече модулност, така че не да се слагат един до друг няколко навеса от най-големия тертип, а да може един навес да се продължи ако трябва 15 метра, ако на „Орлов мост“ или на „Окръжна болница“ където е очевидно, че има доста повече хора, които чакат. Също така знам, че може да прозвучи на част от присъстващите или слушащите като научна фантастика, но е факт, че в много градове използват навесите като място, в което да се допринася с повече зеленина в градската среда чрез озеленяване на покрива на навеса. Не съм сигурен, че това, което имаме тук като проект би позволило подобен тип експерименти да го наречем, за да го тестваме. И също така това, което отново, ако гледаме спирковия навес на ГМ „Димитров“ както и новопоставените спиркови навеси по „Цар Борис III“, които също доста се доближават до това, ако не са и същите, обръщам внимание, че матираното стъкло, което трябва да е отгоре не е достатъчно явно матирано, защото всъщност не пази от слънцето и е хубаво отново да се помисли за варианти, в които всъщност да има реален ефект от тези навеси. И с това завършвам

последно това трябва да бъде проект, който да бъде част от Наредбата за градска среда на Столична община, тоест да не бъде ЦГМ го измисляте, правите, главния архитект по някаква негова схема го одобрява, а това трябва да бъде част от общия стандарт на града за уличната мебелировка.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев.

ДИЛЧЕВ: Искам само да добавя някои уточнения.

Първо, работи се по този съществуващ проект за вариант за спирка с озеленяване. Второ, по този съществуващ проект, както знаете освен триметров има навес и 4.50 метра. В момента при работата на комисията, която ще одобри прототипа ще има предложение за изграждане на варианти за спирките, както с една, така и с две, така и без нито една страница в зависимост от това каква е локацията.

Успоредно с това са разработи и вариант на спирката с по-къс навес, специално за местата, където тротоарите са тесни и дългия навес означава автобуса да си остави огледалото някъде. Така, че върху тези неща работим. Друга е темата за големината на навесите определено, това което в Европа се вижда предпочитат поставянето на три, триметрови навеси с разстояние колкото да минат двама души между тях, като така самата пропускателна способност на навеса навътре и навън е доста по-успешна. Навесът на „Онкологията“ е изключение, защото той беше поставен и до една голяма стена, където не би следвало да има преминаване на граждани, така че работим по тези различни варианти в зависимост от това на какво място ще е необходимо поставянето по този начин и именно за това търсим и такава модулност, различните варианти със страници с големина отгоре на козирката и не на последно място, да наистина се надявам този прототип да залегне в Наредбата за градската среда.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Съвсем накратко колеги, мисля че въпросите, които бяха повдигнати от колегата Бонев многократно сме ги коментирали, а именно проектите, които се изготвиха през 2017 и 2018 година за спирконавесите и

именно тези технически параметри – 3 метра, 4,5 метра с ясната идея винаги е било да може да се комбинират в съответно необходимия параметър за конкретното място извън ограничените публични пространства, когато няма възможност да се постави стъкло, което да предпазва от страничен вятър, включително и до обема на спирката може да бъде 2 по 3, 3 плюс 4,5 и безспорно е факт и това, което каза господин Дилчев, че при по-дълги навеси е необходимо да има и прекъсване, за да може по-нормално да става придвижването на хората, които изчакват на съответното място.

Така, че това според мен по-скоро е съобразено с някои от тези бележки, които направихте, и ЦГМ добре го обясниха.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Има ли други съветници, които искат думата? Няма.

Господин Зографски, заповядайте.

ЗОГРАФСКИ: Благодаря.

Това е N проект, който се дискутира в последните години, очевидно се плащат някакви пари и има свързани надежди с това. Вкарваме ги в стандарта, след това не го следваме. Това е признак за абсолютен хаос в управлението. Освен това изказванията дотук са все едно коментираме космически кораб и неговия дизайн, а не отдавна познати параметри на добри спирки, които ги има абсолютно навсякъде. Категорично не е вярно между другото това, което вие казвате, че тенденцията в Европа е била за прекъснати навеси, точно обратното, вижте всички големи системи, които се изграждат в момента и трамвайни линии и автобусни коридори имат между 20 – 30 метрови непрекъснати спирки, така че возилото на градския транспорт дали е трамвай, дали е автобус не е важно, плътно да застане до спирката и всъщност пътниците да нямат почти никакво празно пространство в покрива, така че разочароващо е, че това е проектът и е разочароващо, че се дискутират с такъв план все едно е космически кораб.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Заповядайте.

ПЕТЪР ПОПОВ: Нали знаете старите спирки, в които можеш да се скриеш да не те вали. Сега се качват на пейката, за да не ги вали, това е чудо на чудесата. Пейките да не са на високо, за да може и по-малък човек да седне, например аз съм ги измерил 40 – 45 см, максимум 50 см., за да може човек като мен да седне, а не само да се допре. Иначе старите спирки са най-подходящи, иначе две педи отгоре и отстрани вее и духа, все едно нищо не сме направили. Това е, благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, не сте първият, който изказва възражения срещу този дизайн.

Преминаваме към точка 4 от дневния ред.

По т. 4 от дневния ред: Писмо с вх. СОА22-КЦ01-55288/13.11.22г., относно промени в Наредбата за управление на отпадъците и поддържане и опазване на чистотата на територията на Столична община

Вносител: Владимир Христовски

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Колеги постъпило е едно предложение, което касае нашата тема с паркирането и паркоместата, което е свързано с един проблем, който вероятно всички сме забелязали, а именно изоставянето на каравани, фургони и различен тип контейнери не само по улиците, но и в част от зелените площи. За съжаление според вносителя на предложението съществува пропуск или по-точно твърдо детайлизиране в нашата наредба, което не позволява тези ППС-та, най-вече караваните и фургоните в случай, че не отговарят на изискванията да бъдат стикирани и след това принудително преместени. Видели сте предложението и иска ли някой да изрази становище по него?

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря ви, както знаете преди година и половина променихме общинската Наредба за управление на отпадъците, вследствие на промяната, която беше извършена по инициатива на „Спаси София“ с промяна на националната наредба във връзка с изоставените автомобили. Обръщам

внимание, че дефиницията на излязло от употреба МПС е по смисъла на § 1, т. 17 от Допълнителните разпоредби на Закона за управление на отпадъците. Тоест ние не бихме могли в нашата общинска наредба да даваме допълнителни дефиниции, които ги няма в закона. Факт е, аз имам ясен спомен, че когато обсъждахме промените в общинската наредба това възникна като казус какво правим с караваните и други подобен тип отпадъци. Обръщам внимание, че всеки би трябвало след като има регистрационен номер каравана, кемпер или друг подобен тип превозно средство може да се процедира с него по общия ред за премахване на изоставено моторно превозно средство. Ако нямат номер трябва просто да бъдат изхвърлени като обикновен боклук, който е оставен на улицата, какъвто в крайна сметка те са, тоест просто трябва общината да си свърши работата, когато има нещо, което няма регистрационен номер очевидно е, че е просто отпадък, независимо дали има вид на автомобил, на контейнер или на него друго и съответно трябва да бъде изхвърлено и също така има в т. 17, не мога да цитирам параграфа но от ЗДВП има дефиниция на ремарке и това е пътно превозно средство предназначено да бъде теглено от моторно превозно средство, към ремаркетата се приравняват и полуремаркетата, това го казва ЗДВП и мисля, че в нашите наредби имаше асоциации и има насочване именно и към тази дефиниция в ЗДВП, така че за мен лично, ако има някакъв проблем той е по-скоро липсата на необходимата техника на този етап за да бъдат репатрирани камиони, каравани и друг тип по-едри от автомобил изоставени превозни средства и доколкото ми е известно за година и половина откакто промените в наредбата са факт, нито един, нито една община, тоест Столичният инспекторат не е сключил договор с фирма, която да има и такава техника, която да може да премахва по-едро габаритни изоставени превозни средства и може би това трябва да се направи и едва след това да се мисли за промени първо в Закона за управление на отпадъците, след това в националната наредба и след това в общинската наредба, просто защото йерархично това е начинът, по който следват едно зад друго.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, тъй като сме сезирани с това предложение, предлагам да го насочим за становище към госпожа Билева на направлението по околна среда и към правно-нормативна уредба, за да бъде изяснено докрай как процедираме с подобни ППС, част от които за съжаление категорично изоставени от собствениците си.

По тази точка има ли други становища?

Заповядайте.

ЗОГРАФСКИ: Отново казвам, основният проблем е липсата на капацитет заложен в договорите с фирми, които репатрират. Там трябва да се насочат усилията. Липсва и капацитет и за нормалните лекотоварни пътни превозни средства, защото аз съм говорил с десетина районни кмета и те стикират многократно повече отколкото вдигат изоставени коли, там е гърловината, там е липсата на капацитет и трябва да се помисли дали с анекс, дали с новите договори, предполагам в даден момент изтичат сегашните, да се заложи изрично такава техника, която може всякакви пътни превозни средства да репатрира.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря за уточнението господин Зографски.

Преминаваме към точка 5 от дневния ред.

По т. 5 от дневния ред: Информация от ЦГМ ЕАД за въвеждането на нови превозни документи.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще помоля акцентът да бъде върху въвеждането на билета за време от 1 януари 2023 година и да започнем оттам дискусията.

Господин Дилчев, заповядайте.

ДИЛЧЕВ: Ще ми позволите, тъй като все пак голяма част от тарифната политика вече е факт от 1 септември, съвсем кратки данни за продажбите на новите превозни документи от началото на септември досега.

За годишната персонализирана карта са платени 3422 първи вноски, 855 втори вноски, 69 броя трета вноски.

Годишна карта за ученици от 1 септември до момента са продадени по 5000, но за да бъдем точни 4927 броя годишни ученически карти, 2147 броя студентски годишни карти и 1481 броя годишни младежки карти, като освен това към тези месеци имаме продадени близо 20 хиляди месечни младежки карти. На родителите в отпуск на дете до 2 години към днешна дата са продадени 3700 карти, което е сериозен ръст на продажбите на годишни превозни документи.

Що се отнася до готовността за новите образци смея да кажа, че доста по-огромна на обем е дейността към днешна дата, защото успоредно с това трябваше да вървят процедури по подготовка на документация на новия тип превозни документи, които трябва да излезнат и възлагане съответно за новите образци, които ще бъдат както в наземния транспорт, така и в „Метрополитен“. И към днешна дата считаме буквално днес първите нови образци на билета за метро съгласно наредбата, вече са предадени на „Метрополитен“. Разпечатани са и новите образци за билет продаван от водача, за зелен билет, както и за необходимите глоби, които се налагат от Центъра за градска мобилност.

Подготвени са и са доставени първият пакет ултра лайт карти, които следва да бъдат заредени в метрото, защото както знаете билета навреме ще се продава на сегашната пластика на „София сити карт“ или на новите ултра лайт пластики. Към днешна дата са разположени и регистрирани всички каси на територията на „Метрополитен“ и до края на седмицата те ще бъдат и активирани. До края на седмицата предстои завършване на актуализацията на решението за билетите за време, така че смятам, че в следващата седмица, в който ден е удобно, може да се направи една пълна демонстрация за покупка, зареждане и пътуване с билети за време.

Към момента се провежда и в края на седмицата трябва да приключи обучението на касиерките на „Метрополитен“ за работа с касите. Ако е необходимо биха се провели допълнителни обучения към края на годината, но за момента имаме уверение, че всичко е наред.

Изготвени са и са отпечатани ценоразписи, които са необходими за новите пунктове на Центъра за градска мобилност. Изготвена и отпечатана е извадка от наредбата, както е необходимо да бъде. Подготвени са и са изпратени уведомителни писма на всички контрагенти, които към днешна дата са продавали билети както и на корпоративните клиенти с оглед на отпадащите превозни документи. Подготвено е зареждане на транспортните оператори с билети за еднократно пътуване и съответните процедури по приемане на старите. Зареждане на „Метрополитен“ както казах с различните видове цени и образци, той е един вид, но са в две различни форми в зависимост от машините за продажба за билети. Изготвено е и Споразумение с „Метрополитен“ във връзка с продажбата на превозните документи от страна на ЦГМ, като единствен издател считано от 1 януари.

Най-общо казано имаме готовност тази процедура да стартира. Още веднъж информационна кампания водим по темата и успоредно с това водим и рекламна кампания за превозните документи, които считам за най-важни, а именно дългосрочните абонаментни карти.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Дилчев.

Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря ви, благодаря за изнесената информация, очевидно може би технически нещата ще се получат, моля да кажете все пак има ли нещо, което още не сте готови и ще трябва да го свършите или има нужда от допълнителна помощ от страна на Столична община, защото би било интересно, ако всичко е перфектно направено и в готовност и само чака да дойде 1 януари, кажете и обективно кои са нещата, които в момента не се случват. Със сигурност мога да посоча едно от тях, което е липсата на рекламна кампания. Да, факт е, в подземи на метрото, пунктове на ЦГМ за продажба и спиркови навеси има разлепена визуална информация за това, че има младежки, месечни и т.н. карти, но аз мога да ви гарантирам. Сигурно без да преувелича, че 96 % от хората ползващи градския транспорт в София нямат никаква представа, че от 1 януари ще има билети на време, а от тези хора, които имат представа, че ще има подобни

билети сигурно 95 % смятат, че на 31-та или на 61-та минута вече си нередовен пътник, с което не харесват тази промяна, защото мислят, че ще бъдат оцетени.

Изключително важно е комуникационно на хората в София да стане ясно, какви са промените, защото това е най-голямата промяна тарифната политика на Столична община повече от десетилетия. Тя е много дълго чакана, факт за да има билети на време с неограничен брой прекачвания в рамките на определеното време, но на този етап две седмици, три седмици преди всъщност те да влязат в сила, аз като човек, който първо пътувам всекидневно в градския транспорт, но второ се интересувам живо от тази тема, си давам ясна сметка, че необходимата информация не е достигнала до потребителите на тази услуга.

Тук разбира се това е призив и към всички общински съветници независимо от политическите им групи, в крайна сметка новата тарифна политика е приета. Тя ще влезе в сила, поне на работните групи, които проведохме останах с впечатлението, че представителите на всички политически групи в Общинския съвет подкрепят въвеждането на билети за време с неограничен брой прекачвания, тоест не би трябвало да има никакъв чисто политически аргумент, с който вие да не направите усилия да разпространите тази информация на максимално много хора, но основната отговорност това нещо да се случи е на ЦГМ и на Столична община и моят призив е в рамките на следващите три седмици видимо да има промяна в активността на комуникация точно на тези два елемента – билетите за време, защото наистина се притеснявам, че на 1, 2 и 3 януари, когато хората се върнат в градския транспорт след опиянението покрай Нова година, ще бъдат много, много изненадани и повечето от тях ще бъдат неприятно изненадани не защото предложенията са лоши за тях, а защото никой не обича, когато 15, 20 и 30 години е свикнал по един и същи начин да ползва градския транспорт и изведнъж да му се случи една радикална промяна в начина, по който го ползва.

В тази връзка обръщам внимание, че не популярната, но както се обединихме отново всички представители на политическите групи в работната група отпадане на картите за една линия също много хора въобще все още не си дават сметка, че тези карти отпадат и те също трябва да бъдат информирани не

просто, че им отпадат картите, но и това е работа на служителите на Центъра за градска мобилност да се опитат да ги убедят защо други опции са също толкова изгодни, какви нови възможности им се дават с другите карти и т.н., тоест не просто, а съжалявам от днес вече не може да си купувате карта за една линия. Имам ли опции? Каквото си изберете вие. Не е това начинът да се продава активно.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Предлагам да чуете целият кръг от въпроси и след това да ви дам думата да отговорите.

Що се отнася до промяната от 1 януари аз също за себе си искам да изясним нещо много важно, че издадените в момента билети, които се намират в гражданите могат да се ползват до края на месец февруари 2023 година.

Мисля, че това също чрез медиите трябва да бъде адресирано до обществото. Въпрос, който ми беше поставен с тези образци, които останат в операторите съответно в шофьорите. Каква ще бъде процедурата да бъдат изтеглени от употреба, защото уверявам ви и след 1-ви може да се окаже, кой е разбрал, кой не е разбрал, на места тези билети да останат за дистрибуция, което ще бъде проблем.

Така, че този въпрос също да бъде изяснен. Ще помоля представителите на Центъра за градска мобилност и тук донякъде се солидаризирам с изказаното от господин Бонев, че по отношение пътуването за време, очевидно трябва да разказваме доста повече на обществото по всички възможни канали, тъй като наистина в момента има дълбоко неразбиране за времето, в което всъщност важи този билет 30 + или 60 + и тук разбира се и ние като общински съветници членове на комисията част от нас вносители на доклада непрекъснато трябва да обясняваме за това време, което остава за да могат пътниците да бъдат абсолютно наясно какво представлява това като услуга, как могат да я ползват и най-вече до кой момент и в кой момент те са редовни пътници. Тези въпроси исках да поставя и разбира се прословутата тема за продажбата на билети от водача. Как

започваме на 1 януари, за да бъдат наясно и пътниците, тъй като припомням цената вече на превозния документ продаван от водача ще бъде различна.

Колеги, има ли други въпроси за да ги натрупаме и да дадем възможност на господин Дилчев по-подробно да отговори.

Заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Кои типове превозни документи ще се продават на касите на метрото и ще се зареждат, всички или някаква част от тях?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

ДИЛЧЕВ: Надявам се, много съм далеч от мисълта господин Бонев, че сме свършени едва ли има такива между нас, но се надявам на 1 януари да сме изцяло в готовност, дори както казах доста по-рано и изцяло в готовност да започнем продажбата на тези и времеви билети, така както е гласувано в наредбата на Общинския съвет. Рекламните дейности не са започнали от вчера или от днес, както сам казахте където и както можем без пръскане на излишни средства ние рекламна кампания водим. Това естествено предстои още по-активно в следващите седмици до Нова година, както с материали в електронните медии, така и с интервюта, където може така и с флайери, които ще бъдат раздавани буквално навсякъде докато Центъра за градска мобилност и неговите служители имат достъп, включително и на касите на „Метрополитен“.

Една брошура, която ще обяснява за новите превозни документи, как да ви кажа, малко се разочаровам от това, че акцентът на цялата тази тарифна политика, която работихме толкова време заедно, а именно билета за време, мисля че както повторих има много други стойностни документи, към които си струва редовните пътници на градския транспорт да насочим, както и самия вие казахте пътувате редовно, но и пътувате с билет на време, надявам се да продължите да ползвате годишна карта, вие сте едно рекламno лице.

Към 1 януари на касите на „Метрополитен“ ще бъдат продавани 30 +, 60 +, карта за 24 часа и карта за 72 часа. В зависимост от това как вървят продажбите и какъв е интересът към тези превозни документи най-общо казано какво е натоварването на касите имаме готовност долу поетапно да започнат да се зареждат всякакви превозни документи. Пропускам за замяната на старите.

Това е процедура, която я има и ще бъдат дадени новите образци. Старите, както знаете са дадени на стойност, така че има процедура съгласно и БНБ за ценните образци, как тези неща се бракуват. Това е една вътрешна организация между нас и операторите с надеждата наистина всичко да стане в разумни срокове и от 1 януари да бъдат заредени с новия превозен образец.

Изпуснах да спомена накратко това, което в момента правим по линия 280 и линия 85 за около три седмици има регистрирани над 5000 продажби на документи. Бих искал наистина да помоля всеки от съветниците, ако има възможност, ако има начин да припомнят за тази реформа, която още веднъж ще кажа е гласувана с общи усилия на всички.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Зографски, заповядайте.

ЗОГРАФСКИ: Да, само една бележка, генерално съм доста доволен от това как протича засега процесът и мисля, че нямаме сериозни затруднения, но бих искал да опонирам на това, което казахте, че основният акцент на т.нар. реформа била билетът за време – не, но сега билета за време ключов етап в комуникационната кампания е точно билетът за време. Иначе ще ви припомня, че точно заради билетът за време, тоест системата, която поддържа билети на време, платихме над 80 милиона лева иначе за младежките карти или за картите за време и т.н. не ни беше необходима такава система, за млади родители. Социалната политика трябва да се разширява. Така, че нека да не подценяваме този документ, той не трябва да бъде приоритетен от гледна точка на това ние да обвързваме гражданите с награда за лоялни клиенти, както се казва, а да ги стимулираме за ползват градския транспорт. Ние винаги сме били за това, и за това предложихме тези младежки и студентски годишни карти, които преди това ги нямаше, но въпреки това трябва да си признаем и това е така във всеки по-голям град, има голяма нужда да ги покрием и улесним тези инцидентни т.нар. пътувания, те са много и самия казахте за 280 – 5000, така че нека да не подценяваме този компонент особено предвид факта, че след N минута ставаш или не ставаш валиден, нови правила за ползване на градския транспорт ще има след десет, двадесет дни, така че дайте си максимума от своите възможности и

всички ние разбира се, да го обясним това на гражданите за да има полза и да мине без никакви по-сериозни проблеми, както мина и първия етап.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Други? Няма.

Приемаме точката за изчерпана и благодаря на Центъра за градска мобилност за информацията. Разбира се, ако имате никакви идеи в следващите дни да засилим кампанията и смятам, че всеки един член на комисията ще участва в това начинания.

Господин Зарков, бихте ли водили по допълнителна точка 1 от дневния ред, тъй като съм вносител.

По доп. т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА22-ТД26-15392/3/09.12.2022 г. относно даване на съгласие за сключване на Договор за заем за потребление на парични средства в размер на 1 912 440 лв. /един милион деветстотин и дванадесет хиляди четиристотин и четиридесет/ между СО и "Столичен автотранспорт "ЕАД.

Вносителите: Карлос Контрера и Христиан Петров - общински съветници

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Господин Контрера, заповядайте.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря ви господин Зарков, колеги става въпрос всъщност за доклад за мостово финансиране. Предвид доставката на електрическите превозни средства 7 и 9 метровите автобуси за довозващия транспорт, както знаете оперативните програми не покриват разходи свързани с данъци, такси и други подобни задължения. В същото време след извършване на доставката на превозните средства „Столичен автотранспорт“, следва да заплати на доставчика изцяло доставната сума с включеното ДДС.

В минали периоди това не е било проблем, дотолкова доколкото „Столичен автотранспорт“ е разполагал със собствени средства, с които е покривал тези задължения. Сегашната ситуация обаче е различна, и не случайно на миналото заседание гледахме доклади за заеми, а в настоящото заседание, като втора точка разгледахме и предложение от Столична община откъде да бъдат осигурени средствата.

От друга страна, ако желаем проекта да бъде завършен в цялост и да не ни бъдат наложени финансови корекции ние трябва да заплатим задължението към доставчика в срок и изцяло.

Така, че с колегата Христиан Петров на Вашето внимание представяме доклад за заемообразно отпускане на средства с цел изпълнението на този проект по Оперативна програма „Околна среда“, като заема е за срок 60 месеца, лихва 1,1 % така както е бил и в предишни периоди, като в чл. 4, ал. 2 ви обръщам внимание и това го правя и като предложение е допусната техническа грешка в изписването на банковата сметка.

В ал. 2 да коригираме номера на банковата сметка, така както е предоставена от направление „Финанси“ и сме получили становище във връзка с разглеждането на доклада отново от направление „Финанси“, което предлага като точка 4 от проекта за решение да бъде посочено и за това предлагаме завишаване на някои приходи, параграфи на база извършен анализ на приходната част на бюджета на Столична община към 30 ноември 2022 година и прогноза за изпълнението към 31 декември 2022 година, както следва:

Приходна част увеличение.

В § 13.01 данък „Недвижими имоти“ плюс 500 хиляди, § 27.05 „Такса за ползване на пазари, тържища и други“ плюс 600 хиляди, § 27.10 господин Паргов, продължавате да смущавате реда, такса за технически услуги плюс 500 хиляди лева, § 27.15 такса за откупуване на гробни места плюс 312.440 лева и всичко 1 1914.440 лева.

Това да бъде записано като точка 4 от нашия проект за решение за да бъде ясно откъде ще бъдат предоставени средствата, с което завърших представянето на доклада въпреки опитите да бъза разконцентриран.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Господин Петров, предполагам, че няма какво да добавите.

Макар, че господин Барбалов наистина беше добре да е тук по време особено на такава точка, когато се разисква. Следващият път ще го помолим да заделя достатъчно време на заседанията на Комисията по транспорт.

Към вносителите господин Контрера и господин Петров, имате ли нещо против така направеното предложение?

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Изключително накратко имам един въпрос към председателя на комисията и останалите вносителите, какво е текущото финансово състояние на „Столичен електротранспорт“ и „Столичен автотранспорт“, защото скоростта, с която се вземат заеми за разплащане буквално ежедневни разплащания показва, че финансовото им състояние очевидно е дотолкова степен влошено, че те не могат да покриват ежедневните си разходи. Това така ли е и може ли всъщност и го правя всъщност като предложение официално на следващото заседание на комисията да бъдат извикани изпълнителните директори на двете дружества и да дадат именно тази информация – какво е текущото финансово състояние на двете дружества?

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господи Бонев, ще ви помоля това да го вземем в точка „Разни“ като принципно решение и наистина, както тук до мен говори господин Контрера, трябва да се отнася до всички наши транспортни оператори най-малко.

Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Бонев, доклада в случая е за мостово финансиране, защото така или иначе този разход ние не сме го провизирали дори в икономическата рамка. Иначе състоянието на дружествата от гледна точка на финансите не е добро и не случайно на миналото заседание разглеждахме доклади за „Столичен автотранспорт“ и „Столичен електротранспорт“, като сме стигнали дотам да отпускаме средства за резерви части и гуми. Тук по-скоро въпросът е, да разсъждаме по линия на бюджета за 2023 година, защото сам знаете, това което е натрупано като загуба и не се покрие в текущата година, не се покрива и за следващата година и това остава като тежест на оператора в нашия случай неразплатени задължения към доставчици. Нямам против да ги поканим на следващото заседание за изслушване.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Колеги, както се уточнихме ще се разберем.

Други мнения, изказвания и въпроси?

Заповядайте.

.....: Искам да попитам понеже в предната точка направихме промяна в бюджета на общината, но тук го завишаваме с 1 милион 100 не трябва ли да влезе също като промяна, защото ние увеличаваме разходната част, но се казва и откъде ще дойдат парите и приходната част, тоест да се съчетаят двете точки, и това е към господин Барбалов.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Заповядайте, господин Контрера.

КАРЛОС КОНТРЕРА: Предложението за увеличаване на приходната част в този доклад и този проект за решение е направено от направление „Финанси“ и очевидно за тях е допустимо с оглед на разходи ад хок да се посочват и конкретните източници на финансиране. Не мисля, че за това и погледнах доклада по предходната точка, не мисля, че от формална юридическа гледна точка ще има проблем, тъй като доклада за актуализацията не засяга нито същите приходоизточници, нито отнасянето в случая на заема като разход по параграф, тоест ще се изпълнява и решението по предходната точка и решението за заема, иначе генерално сте прав, че би трябвало да вървят заедно, но докладите са внесени по различно време и с различни вносители.

ПРЕДС. ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, господин Контрера.

Тук може би в допълнение резонен е въпросът, който поставяте ,но според мен, ако се налага най-вероятно ще бъде направено такова, но това вече е въпрос на направление „Финанси“ трябва да има яснота чисто процедурно, как ще се случат нещата. Ако това е достатъчно още по-добре както се казва.

Благодаря.

Колеги, други въпроси и изказвания? Няма.

Преминаваме към гласуване, ако правилно съм разбрал вносителите съобразявайки се със становището, което е изразено от заместник-кмета от финанси, транспорт и здравеопазване, като точка 4 така прочетеното становище от господин Контрера, с което гласуваме доклада внесен от колегите.

Моля, който е „за“ да гласува.

„За“ – 10.

„Против“ – няма.

„Въздържали се“ – 1.

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

Общо гласували:	11
в т.ч.:	
За	10
Против	няма
Въздържали се	1

ПК по Транспорт и пътна безопасност подкрепя Доклада с приложения проект на решение и предлага следното изменение и допълнение в Приложение 1 от проекта за решение:

1. Чл. 4, ал. 2 от проекта на договор придобива следната редакция:

(2) Вноските по ал. 1 се превеждат по сметка на Столична община: BG27SOMB91303133008303 , BIC: SOMBBGSF при Столична община.

2. На основание Становище вх. № СОА22-ТД26-15392/4/12.12.22г., комисията предлага следното допълнение и изменение в проекта за решение:

Създава се нова точка 4 в проекта за решение със следния текст:

За осигуряване на средства от бюджета на Столична община за предоставяне на заема, да бъде завишена приходната част на бюджета, както следва:

§13 -01 Данък недвижими имоти	+ 500 000 лв.
§27-05 Такси за ползване на пазари, тържища и др.	+ 600 000 лв.
§27 -10 Такса за технически услуги	+ 500 000 лв.
§27 -15 Такса за откупуване на гробни места	+ 312 440 лв.
Всичко:	+1 912 440 лв.

По доп. т. 2 от дневния ред: Доклад с вх.№СОА22-ВК66-14624/02.12.2022г. относно отпускане на средства от бюджета на Столична община за изплащане на работни заплати на служители, работещи по проект "Интегриран столичен градски транспорт - фаза II", сключен между Столична община и Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ), Административен договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ №BG16RFOP001-1.041-0001-C01.

Вносител: Ангел Джоргов – зам.-кмет на СО.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Джоргов, заповядайте.

АНГЕЛ ДЖОРГОВ: Благодаря господин председател, уважаеми дами и господа общински съветници, става въпрос за средства необходими за заплатите на екипа за управление на въпросния проект „Интегриран столичен градски транспорт – фаза II“ и става въпрос за проект с няколко компонента. Накратко това са изграждането и ремонта на трамвайния релсов път по „Каменоделска“, разбира се проекта на трасето на Петицата, който към момента е в ход, доставка на нови 13 ниско подови превозни средства, както и надграждане на интелигентна система за управление на трафика на съществуващата система за информация на пътниците в реално време. С две

думи имаше средства до средата на миналата година, които са с европейско финансиране и с безвъзмездна финансова помощ, тъй като проекта на практика се реализира още от 2018 година тези средства се изчерпаха и частично за миналата година Столичният общински съвет взе такова решение и бяха предоставени средства за заплатите на въпросните служители, които бруто заедно с осигуровки и възнаграждения са от порядъка на 28 хиляди лева на месец и всъщност до приключване на проекта, което не означава само строителство, а става въпрос за работа с УО, проверки, верификации и т.н., средствата необходими до края на проекта, тоест до края на следващата година са на стойност 350 хиляди лева. Тук мисля, че го включихме в доклада, но е редно да споменем, че ако се стигне до индексация и до увеличаване на стойността на СМР всъщност средствата, които са били безвъзмездната помощ за възнаграждение и на екипа са процент от средствата за строителство, така че ако се стигне до някаква индексация на строителния договор ние ще имаме възможност да кандидатстваме частично за тези средства около 180 хиляди лева, ако не се лъжа да ни бъдат възстановени след това от ОП „Региони в растеж“.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Има ли въпроси? Не виждам.

Преминаваме към гласуване.

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	за
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	-
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

Общо гласували:	10
в т.ч.:	
За	10
Против	няма
Въздържали се	няма

Приема се.

Преминаваме към точка 6 от дневния ред.

По т. 6 от дневния ред: Разни.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Искате ли думата? Не виждам.

Остана само един въпрос свързан с едно именуване на спирки, но това ще го изясним технически.

Благодаря за участието.

Закривам заседанието.

(Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15.30 часа.)

Изготвил:

Йоанна Цанкова-
главен експерт П

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

Карлос Контрера П

**Зам.-Председател на
Постоянната комисия по
т и пътна безопасност**

Зафир Зарков П

**Зам.-Председател на
Постоянната комисия по
т и пътна безопасност**

Калоян Паргов П
