



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 98

от заседание на Постоянната Комисия по транспорт
и пътна безопасност
проведено на 9 януари 2023 г.

Днес, 9 януари 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 е налице кворум, повече от членовете на комисията присъстват, така че можем да започнем своята работа. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Здравейте колеги, първо заседание на Комисията по транспорт и пътна безопасност след Коледните и Новогодишните празници.

Откривам заседанието на Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност.

Имате проект за дневен ред, който съдържа четири точки, като предлагам допълнителната точка с вносител заместник-кмет Дончо Барбалов да се разгледа в началото на заседанието, за да може да имаме време след това за може би по-интересната за обществото точка свързана с новите превозни документи.

Има ли предложения и становища по дневния ред? Не виждам.

Преминаваме към гласуване на дневния ред.

Моля, който подкрепя дневният ред, да гласува.

„За“ – 7.

„Против“ – Няма.

„Въздържали се“ - Няма.

Приема се единодушно.

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

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

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Комисията приема предложения дневен ред.

Пристъпваме към доп. точка 1 от дневния ред.

По доп. т. 1 от дневния ред: Доклад с вх. № СОА23-ВК66-152/06.01.2223 г. относно даване на съгласие за заемообразно отпускане на средства от бюджета на Столична община за разплащане на разходи, свързани с изпълнението на проект „Иновативен градски транспорт” по Покана 5 с приоритет Подобряване качеството на въздуха по Програма „Новаторски дейности в областта на устойчивото градско развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“.

Вносител: Дончо Барбалов – зам.-кмет на Столична община

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Барбалов, заповядайте.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря Ви, господин председател.

Уважаеми съветници, на Вашето внимание е доклад, с който предлагам да се осигурят заемообразно средства от бюджета на Столична община за проекта „Иновативен градски транспорт“.

С мен е господин Николов, който е директор на дирекция „Транспорт“ и може да ви запознае с малко повече подробности за този проект, за който знаете, че от известно време общината изпълнява.

НИКОЛОВ: Благодаря, господин председател.

Уважаеми общински съветници, става дума в допълнение за осигуряване на безлихвен заем за последната вноска, която ние трябва да получим след приключване на проекта, което ще стане в средата на тази година.

Средствата са 656 хиляди лева, както и допълнително съфинансиране от 67 хиляди лева. Самият проект вече е във финална фаза, като около 90 % от дейности вече по проекта са извършени и остават съвсем малко дейности, които трябва да бъдат представени. Много от тези дейности са били обект на разглеждане на комисията, както аналитичната система, Бялата книга за ниско емисионната зона, както и други, които са дейности на партньорите по проекта, тъй като по проекта мисля, че бяха около девет партньора, както академичната среда, така и Центъра за градска мобилност и една частна компания, която

разработва и приложението по най-важната дейност, автобусите на поискване, реално ондиманд транспорта.

В момента все още сме в обществено обсъждане с гражданите на „Манастирски ливади“, както и „Борово“ и „Красно село“. Обсъждаме варианта, в който да бъде пусната самата услуга, за да бъде максимално удобна за тях. Надявам се до края на месеца вече да имаме изцяло изчистената услуга, която да тръгне, за да може да се покаже и нейното действие с разработеното приложение.

По самите средства, както казах средствата за заемообразни за последната вноска, която ние трябва да получим, както и едно допълнително съфинансиране във връзка с това, че имаше дейности, които бяха прехвърлени от Центъра за градска мобилност към Столична община.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, на господин Барбалов и господин Николов.

Има ли въпроси?

Господин Бонев, за изказване заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, имам един въпрос, тъй като в началото на месец декември беше направено представяне в „Манастирски ливади“ именно на тази услуга и там бяха представени маршрути, беше разписано, че ще има приложение, с което ще се ползва този транспорт при поискване. Може ли да уточните какви точно детайли допълнително обсъждате с гражданите в района и кога всъщност се очаква да стартира услугата?

НИКОЛОВ: Благодаря, да през месец декември имаше обществено обсъждане. Показахме маршрутите на жителите, опитахме се да разберем тяхната позиция как биха използвали това приложение и както дали за всички това би било удобно използването на приложението. В крайна сметка след доста разговори постигнахме едно съгласие, че е необходимо да се направи хибриден вариант, тоест да не бъде само ондиманд, а трябва да има и маршрути, по които да могат да бъдат използвани тези маршрути от всички въпреки това, че нямат приложението.

Последно това, което вече разработваме и с фирмата, която разработва приложението е да имаме варианти на хибридно движение на това автобусче, тоест не изцяло да бъде ондиманд, а за определени пикови часове. Много подробно мога да обясня, ако искате следващата седмица възнамеряваме да направим следващото обществено обсъждане в района, за да можем да представим и цялата концепция.

Въпросът е, кога би тръгнало? Трябва до края на месеца вече да имаме действащо приложение.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Колеги, имате ли други въпроси?

Да, след малко ще ви дам думата.

Господин Барбалов, господин Николов, във връзка с останалите дейности по проекта ще помоля, след като бъде завършен материалите да бъдат изпратени на вниманието на Комисията по транспорт, тоест обследването, анализа на ползването на обществен транспорт. Анализът касаещ ниско емисионните зони, тема с която се занимавахме миналият месец и разбира се анализът свързан с подобряването на обществения транспорт, за да може в момента, в който документите са готови разбира се публично да ги разгледаме и да се запознаят и членовете на Комисията, но и да ги разгледаме.

Няколко уточняващи въпроса във връзка с изпълнението на превозната услуга. Тя ще бъде осъществявана от „Столичен електротранспорт“ или?

В този смисъл задавам въпросът, не е ли редно, когато има готовност разбира се тъй като очевидно автобусите вече са доставени на самата услуга, като маршрут и изпълнение да бъде регламентирана с решение на Общинския съвет.

Това са уточняващите въпроси, за да получим разбира се цялата информация.

НИКОЛОВ: Ще отговоря, да „Столичен електротранспорт“ ще бъде операторът, като самите зарядни станции са разположени в „Трам кар“, тъй като е най-близо до самия район на обслужване, за да има максимално малък празен пробег.

Да, ще бъдат разгледани маршрутите, както казах след последното обсъждане вече с живущите ще бъдат представени и със сигурност трябва да бъдат абсолютно, както всяка една друга линия минава и по същия начин трябва и тук маршрутите да бъдат обсъдени, както и да бъдат приети от Столичния общински съвет като отново казвам, надявам се до края на месеца да можем да го пуснем за съгласуване.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, тоест това не е последният доклад, който гледаме по тази тема.

Първо, господин Чаушев беше заявил, ако няма други съветници разбира се? Не виждам.

Заповядайте.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Здравейте, експерт съм към Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност.

Имам две питання, едното е свързано с това как съобразно нормативната база са организирани тези линии, като допълнителни линии и като линии, които са част от маршрутната мрежа. Ще има ли възможност за тях да се получават субсидии и компенсации по смисъла на наредбата? Това е първо.

Второто, тъй като това е някакъв проект и вероятно той е защитен, с него със сигурност има някакви индикатори, които са заложили във връзка с отчитане дали проекта е успешен или не е?

Вероятно един такъв индикатор е брой превозени пътници предполагам на годишна база или за някакъв период от време, например в пик, извън пик, вечерно време, периоди на обслужване също това е интересно да ни споделите дали ще е от 4,30 сутринта до 24 часа, както е стандартно за обществения транспорт.

Има ли такива индикатори и ако има такива индикатори да ги съобщите в момента, ако нямате готовност за да знаем и ние да можем да си направим наблюдения относно ефективността и обслужването по тези нови линии?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господи Николов, нека и господин Зографски да се изкаже, предполагам че има връзка.

ЗОГРАФСКИ: Добър ден, моят въпрос е сходен с това, ако както този доста скъп проект, няколко милиона евро струваше, за няколко малки автобусчета маршрутки, цялата му философия и цел беше да бъде ондиманд, а сега при тази опция ние не можем да предвидим нито маршрут, нито пробег, за да може да го гласуваме със съответните параметри тук в комисията и в залата.

Ако се отстъпва от този сценарий и от тази философия и се върви към постоянен фиксиран маршрут тогава няма нужда да разработваме приложение и да даваме пари за него, защото той ще има стандартизирани спирки, където се чака и разписания.

Комбинираният метод, със сигурност не разбирам, как може да се случи и от много баби бебето накрая да не стане хилаво, неизползваемо, объркващо и парите да са както ние от самото начало имаме съмнения, че ще отидат на вятъра тези 5 – 6 милиона евро, ако не ме лъже паметта.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, заповядайте.

НИКОЛОВ: Благодаря ви.

Ще започна от индикаторите, да има индикатори по проекта, доста са тези индикатори, в момента не съм подготвен да ги кажа всички. Има да брой превозени пътници, който е изчислено колко може да бъде максималният брой, който трябва да постигнем. Ще изпратя индикаторите, тъй като отново казвам, че са доста на брой самите индикатори, тъй като има и много дейности самия проект.

Относно аргументирането на превоза, да той ще бъде като допълнителна линия, но изцяло за регламента има и един анализ, който е направен от Центъра за градска мобилност, може би е хубаво и той когато го разглеждаме да се представи за самия регламент на движението на автобусчетата.

В маршрутното разписани, което казахте за точни километри, реално ние имаме посока на движение, тоест автобусчетата все пак ще имат една посока на движение и само няколко основни спирки. Говорим основни спирки, както навсякъде се обявява ще бъдат спирките, където може да се направи, тоест прекачване към друг тип превозно средство, тоест дали ще бъде ухото на

„Каблешков“, между тези спирки реално там ще се изпълнява дейността ондиманд и хората ще могат да бъдат най-близо до тях и да може да спре превозното средство, да ги качи и след това да ги закара до точката, която искат като крайна точка може да бъде метро, трамвай и т.н.

Така е направено движението, тоест движението от „Манастирски ливади – Изток“, от „Манастирски ливади – Запад“, „Павлово“ към „Красно село“ и след това обратно.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Мисля, че това трябва да го уточним след общественото обсъждане и разбира се в доклада, който така или иначе предстои да бъде разгледан, защото най-малко трябва да възложим на оператора да изпълнява тази дейност.

Ще помоля господин Николов да има предвид тези въпроси, когато изготвя доклада и те да бъдат отразени още при внасянето му.

Има ли други въпроси? Не виждам.

Преминаваме към гласуване.

Който подкрепя доклада, моля да гласува.

- „За“ – 6.
- „Против“ – Няма.
- „Въздържали се“ – 2.

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

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

Общо гласували:	8
в т.ч.:	
За	6
Против	няма
Въздържали се	2

Въз основа на гласуването комисията **реши**:

Комисията подкрепя доклада с приложения проект на решение.

Благодаря ви, господин Барбалов.

Преминаваме към следващата точка от дневния ред.

По т. 1 от дневния ред: Изслушване на "Център за градска мобилност" ЕАД за въвеждане на новите превозни документи.

Вносител: Димитър Дилчев - изп. директор на ЦГМ ЕАД

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Ще помоля представители на Центъра за градска мобилност да заповядат при нас. Това е второ изслушване, подобно направихме и на последното заседание на Комисията по транспорт миналият декември.

Бих желал откривайки точката да очертая кръга от темите, които да дискутираме, на първо място разбира се „Центъра за градска мобилност“ да предостави данни за ползването на новите по вид превозни документи. Напомням Ви, че дългосрочните влязоха в сила от 1 септември 2022 година и там има вече отчетна динамика при ползването на новите видове документи.

Оттам нататък свързано с въпроси, които възникнаха в хода на кампанията, която се проведе между Коледа и Нова година за въвеждането на билета за време, а именно темата с валидаторите и това, че една част от тях не работят, бих желал вероятно и вие да чуем становището на ЦГМ по тази тема. Становище по темата за премахването на картата за една линия, която като че ли най-много буну обществото и разбира се другият въпроси, които в хода на дискусиата, която тече в обществото са възникнали.

Ще ви поставя един технически въпрос. Тук се получи една жалба от гражданин, който въпреки, че има настоящ адрес е получил отказ да му се издаде документ преференциален, така че ще помоля ЦГМ да разясни отново правилата за преференциалните документи касаещи всички категории пътници – ученици, студенти, родители, пенсионери, инвалиди и т.н.

Господин Дилчев, заповядайте.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Добър ден, уважаеми господин председател, уважаеми съветници и гости.

Ще започна с кратка ретроспекция на работата на работната група и Столичния общински съвет във връзка с новата тарифна политика. Както знаете повече от година нарочна работна група обсъждаше предлаганите промени, нови превозни документи и корекции в Наредбата за тарифна политика.

След края на тази работна група бяха изготвени необходимите доклади и през месец юли 2022 година беше взето решение на Столичния общински съвет, с което бяха извършени промените в Наредбата за пътуване в градския транспорт.

Продължавам хронологично, отварям една скоба, че от приетите решения през месец юли 2022 година до момента няма изменение на тази наредба. Първите нови превозни документи се появиха през месец септември. Това бяха за пръв път възможността да закупите ученическа карта за цяла година, възможността да закупите студентска карта за цяла година и новия превозен документ за жителите на столицата до 26 години – младежката карта.

Накратко ще прочета и данните към днешна дата: От месец септември досега годишни персонализирани карти – първа вноска са заредени 9138, платена вече втора вноска – 1734, трета вноска – 152.

Студенти – годишни заредени карти 2478, ученици годишни заредени карти – 5835, младежки годишни заредени карти – 1797 и пропуснах важен документ за родители в отпуск на дете до 2 години имаме заредени – 4550 броя карти.

Към това добавям и близо 17 000 годишни карти, които са продадени от началото на месец септември досега. С това картината в градския транспорт търпи изменение в полза на годишната карта, като за пръв път през 2022 година, говоря в абсолютна стойност, имаме повече на брой активни карти дори от 2019 година, когато както знаете в дните преди пандемията пътниците бяха повече. Нека да говорим в проценти. Към валидните карти за месец декември най-големият брой са годишните карти – 41 % от хората, които са пътували в столицата пътуват с годишни карти срещу 37 % за 2021 година и 35 % за 2019 година, тоест имаме отчетлив ръст в ползването на годишните карти. Няма да скрия, че това беше една от целите на тарифната политика в Столична община.

От 1 януари 2023 година влезнаха и другите промени в тарифната политика, а именно: продажбата на новите превозни документи – 30 + с прекачване и съответно 60+ с прекачване, както и новата 24 часова и 72 часова карта.

Това даде възможност на хората в рамките на досегашната цена от 1,60 лева вече да пътуват повече на територията на Столична община с всички видове транспорт.

От началото на годината досега са заредени над 80 хиляди билета 30+, като това са данни към вчера, днес предполагам зарежданията са още повече, въпреки почивните дни и около 3500 билета 60+.

Отношението на двата типа билета ясно подсказва, че 30+ за софиянци близо 20 пъти повече са купувани са напълно достатъчни да свършат ежедневните си нужди на територията на Столична община, естествено ако

предпочитат този начин на пътуване. От 1 януари 2023 година стана задължителна и валидацията в градския транспорт. Един процес, който не е непознат за столичани, повече от 15 години това е начинът, по който ползваме метрото, било с абонаментна карта, било с код, ние трябва да го валидираме на бариерите за да ползваме „Метрополитен“.

От началото на 2023 година общо валидациите в наземния транспорт са над 1 милион 500 хиляди, срещу около 3 милиона за целия месец декември, тоест това е нещо, което хората постепенно свикват, както пътуват в „Метрополитен“, така да пътуват и в наземния транспорт. Становището, както за карта за една линия, така и за валидациите, макар и със съвещателен глас сме изразявали в Комисията, която разработваше политиката и дотук ще спра, защото не съм в позиция да коментирам решение на Столичния общински съвет.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Дилчев, по отношение на преференциалните карти и реда за закупуването. Ще го преведа, в случая за преференциална карта гражданин, който е с настоящ адрес може или не може да я ползва, защото за съжаление се получават и такива?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Искам да се запозная конкретно с жалбата на господина, да за можем да отговорим коректно с постоянен или с настоящ адрес.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: С настоящ адрес, ще ви препратя сигналите.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря много.

Ще направя моето изказване в две основни посоки. Първо, иска ми се да коментирам начинът, по който се случи комуникационно представянето на новата тарифна политика в Столична община и следващото нещо е като част от Комитета за наблюдение, който всъщност изработи новата тарифна политика ми се иска да дам малко аргументация, която за съжаление не беше достатъчно широко разпространена в последните няколко месеца за част от взетите решения и защо бяха взети и на какви документи, данни и анализи са били базирани.

Първо, благодаря за данните, които предоставяте. Ще започна с едно много кратко сравнение, тъй като смятах докато Вие ги цитирахте за четири

месеца има издадени 37 хиляди годишни карти срещу 41 хиляди за цялата 2019 година пред ковидна година, тоест хората които следят Комисията по транспорт и въобще случването на транспортната политика на Столична община трябва да са добре запознати, че от много, много години нещото, което се повтаря като мантра непрекъснато е, че ние трябва да направим всичко възможно повече хора да си закупят годишна карта за градския транспорт, с което да ги направим лоялен потребител на системата за градския транспорт.

От тази гледна точка по-скоро смятам, че засега нещата изглеждат сравнително успешни. Как обаче те можеха да бъдат доста по-успешни, ако Центъра за градска мобилност и разбира се Столична община, която в никакъв случай не изключвам от отговорността, бяха направили доста по-активна информационна кампания.

Давам само един пример, чрез основния ви канал за комуникация Вашият Фейсбук акаунт за последните четири месеца има едва 15 публикации свързани с новата тарифна политика, като за месец ноември например има нула публикации касаещи новата тарифна политика, а през месец декември те са едва 5, защо това е проблем? Защото независимо от всичко има доста новости, част от тях изискват техническо познание или по-скоро ориентиране как точно да се използват различните билети, различните карти, как да се валидират и т.н., за което много хора разбраха на 1 януари, когато изведнъж се сблъскаха директно с промените и с новата реалност и нямаше всъщност към кого да се обърнат за да им обясни, и това е проблем. Защото лично аз си спомням многократно по време на заседанията на Комитета за наблюдение, че сме изказвали своите притеснения за това колко е важно, за да бъде успешна тази тарифна политика и за да има смисъл от 100 милиона, които бяха вложени в билетната система хората да разберат какви са промените, да разберат какви са ползите за тях, за да може да избегнем всякакви възможности и рискове от драми, проблеми, включително опити за трупане на политически дивиденди за сметка на новата тарифна политика. За съжаление това не беше направено и е показателно, че все още например мнозинството от хората си мислят, че билет 30+ означава, че само тридесет минути си редовен в градския транспорт. Ето това е една концепция,

която е изцяло нова за София, да вярно е, че говорим за билет с прикачване повече от десет години, но в крайна сметка те вече бяха въведени и все още хората масово смятат, че 30 минути означава, че просто 30 минути си валиден, редовен пътни и на 31-вата вече си нередовен пътник. Бяха направени усилия и опити в гостувания в медии, но това очевидно не беше достатъчно.

Знаете, господин Дилчев коментирахме колко е важно „ЦГМ“ със свои щандове да бъде максимално много на терен. Да, факт е, че бяхте на няколко събития, един коледен базар, няколко други, но това просто не е достатъчно тогава, когато имаме най-голямата промяна на тарифната политика на София от повече от десетилетия. Това е по отношение на начина, по който се случи кампанията и за съжаление не достатъчно успешна, да не кажа много неуспешна.

По отношение на решенията, които бяха взети, държа да отбележа с пълно единодушие на Комитета за наблюдение, в който участваха представители на всички политически групи в Общинския съвет, има няколко неща, които ми се иска да коментирам.

Първо, задължителната валидация.

Припомням на всички, че валидацията е задължителна в градския транспорт на София от доста години, включително и преди е имало глоба за невалидиран валиден превозен документ в размер на 1 лев. Причината да се иска валидация не е защото някой много държи да тормози пътуващите пътници или да им вгорчава живота, а защото това е единственият начин да се получи достоверна статистическа информация за начина, по който пътуват пътниците.

В момента камерите, които са инсталирани в превозните средства дават информация за броя пътници в превозното средство, само че ние не знаем тези пътници как точно пътуват. И това е проблем, защото именно тази информация ще позволи ситуации, които често от хората се цитират, като причина да не използват градския транспорт, а именно: Аз се возя в автобус „Х“ трябва да се прекача на автобус „У“, но автобус „У“ е тръгнал една минута по-рано от спирката, на която трябва да се прекача от първия автобус и за това няма смисъл, защото не ми се чака на спирката.

Това нещо, за да се пресече, и за да има актуална информация точно кой и откъде се прехвърля, прекачва и с какъв тип превозен документ пътува трябва да има валидации. И понеже очевидно ми прави впечатление, че може би съм един от малкото хора в политическото ръководство на тази община, който пътува с градския транспорт и имам по над 60 валидации на месец в градския транспорт мога да ви гарантирам, че абсолютно за никого не е проблем да се валидира, нито има струпвания около валидаторите, нито има подобни проблеми или ако има те са напълно нормални и са част от един процес, в който нещо ново и нещо напълно различно в общата представа въпреки, че реално не е различно както вече се очерта се случва. Така, че това е процес, който ще отнеме известно време, но смятам, че е изключително важно ние да запазим тази задължителна валидация или по-скоро стимула хората да се валидират макар и чрез малка глоба от 3 лева.

Обръщам внимание, понеже също това беше много широко обяснено и коментирано, как няма другаде където да има задължително валидация, всъщност почти няма град в Европа, в който да няма задължителна валидация. Даже ще отида по-напред, като каза, че в държави, държави, а не градове, държави като Холандия си задължен да се валидираш не само на качване, но и на слизане, а в противен случай системата автоматично пресмята цена на пътуване до най-последната възможна спирка и за това много хора там понякога се случва да се окажат с доста по-скъпо пътуване отколкото са си мислили, че са. Също така обръщам внимание, че глобата от 3 лева е нещо напълно нормално и допустимо, в Париж същата тази глоба за невалидиран валиден документ, ако не бъде платена веднага достига 180 евро. Това е по отношение на поставянето ни в контекста какво се случва.

Обръщам внимание, че когато бяха вземани всички тези решения те не бяха взети на база на няколко общински съветници, които сме седнали около една маса и сме се чудили какво да измислим.

Искам да цитирам част от документите, които бяха взети предвид, за да се стигне до тази нова тарифна политика.

Първо, това е 150 страници доклад от световно известната консултантска компания „Делойт“, в който всъщност се дават предложения именно за нова тарифна политика и кои превозни документи да останат, кои да се премахнат и какви са причините това нещо да се случи.

Също така сме се базирали на Доклад за финансов анализ и предложения за нови тарифни продукти за пътуване на градския транспорт изработени от катедра „Икономика на транспорта и енергетика“ на УНСС с ръководител проф. д-р Христина Николова – ръководител на катедрата. Базирали сме се на шестмесечните доклади и статистиката на Консорциума „Ей Си Джи“, както на Плана за устойчива градска мобилност, преброяване на пътниците и типовете пътувания изработени от Центъра за градска мобилност, както и сме направили анализ на системите за таксуване в шест български града, както и сравнение с най-добрите примери в Европа по отношение на качеството на градския транспорт - Прага, Варшава, Будапеща и Виена. Казвам всичко това наистина, защото държа да се спре с всякакви спекулации и твърдения, че тук едни хора просто сме седнали и сме измислили нещо. Всички решения, които са взети в рамките на Комитета за наблюдение на системата са били решения, които са били предложени от експерти в областта, базирайки се на данни и статистика, нещо което смятам, че всеки един човек би трябвало да цени, да уважава и да се съобразява с него. По отношение на таксуването и билетите 30+ и 60+ тъй като възникна въпроса – защо билетите са на време, а не на разстояние?

В доклада на УНСС няма да ви цитирам всичко, защото е доста дълго, ще кажа само, че според цитат: „Спецификите на пространствената структура и демографията на София и не развитите вторични градски центрове прави така, че всъщност система с разстояние ще бъде много по-трудна за имплементация, но най-важното драматично по-скъпа за използване от пътниците“. От „Люлин“ до „Младост“, както в момента отнема 1,60 лева, ако се използва билет или 1 лев на ден, ако човек си купува годишна карта, ще излезе в пъти повече, ако беше въведена система на разстояние вместо система на време, и двойна валидация,

защото за да е система на разстояние това означава валидация и на качване и на слизване, за да е ясно всъщност откъде до къде си пътувал.

Отново повтарям, по отношение на билетите, които в момента действат 30+ и 60+ тези минути са времето, в което всеки един пътник има неограничен брой безплатни прекачвания между едно, второ и т.н., превозни средства на 31-ата и 61-ата минута вие продължавате да бъдете редовен пътник.

Обръщам също така внимание, че няма ситуация, в която ако вие до този момент сте ползвал билет за 1,60 лева или билет за 1,20 лева от талон с 10 пътувания и сте се прекачвал с новата система да не ви излиза по-евтино от преди. Просто няма такава ситуация. Със сигурност с новата система ви излиза по-евтино, заради възможността за безплатно прекачване независимо дали ползвате билет 30+ или 60+.

И сега по темата, която най-много разбуни духовете, това е отпадането на картите за една линия.

Първо, отново обръщам внимание, че това е предложение, което беше подкрепено от всички политически сили на Комитета за наблюдение и това е лесно доказуемо включително и писмено, защото кореспонденцията е официална.

Разбирам колко неприятно е за хората тогава, когато се налага да плащат повече за пътуването си градския транспорт. Това, което мога да кажа е, че има обективни фактори за съжаление, които обусловиха необходимостта от един много труден избор. Дали цените на всички превозни документи да бъдат вдигнати включително билета за 1,60 лева, месечните карти за всички линии, годишните карти, или цените на най-използваните превозни документи и най-изгодните превозни документи да бъдат запазени за сметка на отпадането на някои от другите. Обръщам внимание, че във всички тези експертни документи, които ви цитирах изрично е написано, че картата за една линия е документ, който следва да отпадне по мнението на експерти, включително е направен анализ за това кои градове в Европа имат подобен тип документ, към 2010 година от

тринадесет изследвани столици на Европа само в три има карта за една линия, към 2023 година само в София беше останала такава карта за една линия, и причината е, че отпадането на подобен тип твърде специфични документи, които са финансово неизгодни за системата на градския транспорт, а той за да се развива този градски транспорт трябва да има и пари, които да дойдат от някъде, една от причините е, че винаги целта трябва да бъде хората да предпочитат градския транспорт във всички видове техни пътувания.

В момента, в който човек използва само карта за една линия, това горе долу предполага неговото пътуване само например от вкъщи до работа и обратно, но за всички останали пътувания градския транспорт няма да бъде предпочитаната опция, какъвто би бил случаят, ако човек разполага с карта за всички линии.

За това отново казвам не е случайно, че на практика няма град в Европа в момента европейска столица, в който да има подобен тип превозен документ. Ако ще сравняваме с българските градове – да, в част от тях от големите има подобни документи, които обръщам внимание, че за изключително по-ниското качество на услугата, които тези градове предоставят на пътниците са значително по-скъпи. Давам ви само един пример, в Русе доста по-беден град от София картата за една линия за един месец струва 66 лева спрямо 23 лева, които бяха цената в София преди това и 50 лева за цял месец за всички линии, с метро, с трамвай, с тролейбус и с автобуси.

Също така обръщам внимание, че картата за метро, която беше само за метро за месец на цена 35 лева, за хората които пътуват редовно с градския транспорт на годишна база прави обща стойност от 420 лева или по-скъпо отколкото годишната карта за всички линии, която благодарение на решенията на Комитета за наблюдение беше дадена възможност да се заплаща на три вноски, за да може тези хора, които за съжаление нямат възможност да извадят накуп 365 лева да могат да направят разсрочено плащане и по този начин накрая на календарната година или на годината им на пътуване да са платили по-малко отколкото иначе са плащали.

Обръщам също така внимание, че според статистиката картите за една линия са под 10 % от общия брой закупени абонаментни карти на градския транспорт.

И може би с това да приключа, което е молба и призив към Центъра за градска мобилност, както на господин Контрера са му сигнализирали за различни проблеми, така и на мен, че при зареждане на семейния пакет, който иначе е една изключително добра опция даваща възможност на родители, които са заредили месечна карта за всички линии само срещу 10 лева за закупят карта за всички линии на своите деца сигнализира ми се, че ако един родител е с две деца или три деца се отказва възможността да се купи за тези две или три деца.

Виждам, че махате с пръст, надявам се, че това просто е било някъде нещо да се е случило и някой да не е доразбрал, молбата ми е обаче още веднъж да припомните, да напомните на Вашите служители, които продават тези карти да имат предвид, че когато родител с месечна карта за всички линии иска да закупи на своите деца карта, за всяко едно от тях тази карта трябва да струва 10 лева, а не нещо друго.

В заключение искам да кажа, има своите проблеми безспорно, не е приятно, тогава когато средномесечно за хората ползвали една карта, една линия на месец ще трябва да заплащат 7 лева повече на месец, ако си закупят годишна карта, но обективните факти са, че градският транспорт е в изключително тежко финансово състояние. Обективните факти са, че имаше Ковид криза, която доведе в някои месеци до спад от 80 % на броя на пътниците. Обективни факти са, че цените на горивата и електроенергията, с които се движи градския транспорт се повишиха два, три пъти. Обективни факти са, че под натиск на синдикатите и заплахи от протест заплатите в сектора бяха вдигнати няколко пъти през последните десет години, а същевременно цените на картите не са пипани от повече от десет години. Само натрупаната инфлация в този период е 40 %.

Моят призив отново е вместо да се правят опити за трупане на политически дивиденди, да направим опит да обясняваме какви са аргументите

за взетите решения, да обясняваме какви са ползите на тази нова система, да видим кои са онези проблеми, които са наистина проблеми и те да бъдат отстранени в максимално кратки срокове, а не да се опитваме да саботираме тарифна политика измислена от експерти подкрепена политически, с инвестирани 100 милиона лева в билетна система, защото това би било изключително безотговорно политически и финансово.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Бонев, оставих ви пространно да се изкажете, тъй като темата със сигурност предполага една по-широка дискусия.

Кратка реплика ще направя.

Първо, по отношение на кампанията, многократно и тук в комисия сме призовавали да се води доста по-активна кампания, но е факт, че беше загубено ценно време час от превозните документи и новите услуги така и не бяха промотирани, например картата „Родител“. Имаше относително добра кампания за младежката карта, която видяхме и очевидно дава резултати.

По темата, най-щекотливата за картата за една линия. Това предложение дойде от Комитета за наблюдение. Очевидно неговото авторство вече ще се отрича от всички, но напомням ви, че имаше една камара предложения, които системно бяха отхвърляни и накрая беше представен един протокол, който завършваше с обобщение.

В резултат на този протокол, за който се твърдеше, че единната воля на всички политически групи и участници в Комитета за наблюдение се състави и доклада. Разбира се, в този доклад имаше и елементи, които със сигурност не са били консенсусни, извадил съм моите предложения от вече далечната дата 20 октомври 2021 година, и те се различават от това, което накрая беше обективизирано в доклада. Защо го казвам? Защото, за да се въведе тарифна политика все пак трябва някакъв базов консенсус, но това не означава, че някои от решенията не трябва да бъдат преосмислени и тук виждам по отношение на билета за време първоначалното мое предложение е било 45 минути именно,

защото преди това дойдоха експерти в комисията и обясниха, че средното пътуване в София е 40 минути, средното.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Средното пътуване в София е 27 минути.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Дилчев, ще може да отговори. Така или иначе в зависимост от нашите решения очевидно по някои от темите може би ще вървим към други предложения. Видях, че вече председателят на Общинския съвет е изразил мнение по отношение на глобата за валидиране, видях и че омбудсмана госпожа Ковачева ще ни сезира също, така че това едва ли е последното заседание по тази тема.

Дали тарифната политика е добра, това което към онзи момент можеше да бъде постигнато с консенсус беше постигнато, а сега на база на резултатите от „Центъра за градска мобилност“ и разбира се на реакциите на нашите съграждани, следва да мислим в посока как да подобрим това, което вече имаме и можем да ползваме най-сетне.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: По-скоро е допълнение към това, което казахте. Да, факт е, че в целият този процес, за да се получи консенсус трябваше различните политически групи да отстъпят от част от своите предложения. Хубавото отново казвам е, че по предложенията на различните политически групи са писмени и публични, тоест всеки може да види кой за какво се е борил, понеже ни слушат хората и има представители на гражданите в залата, за мен е важно да отбележа, за да няма излишно напрежение, че четирите неща, за които ние от „Спаси София“ и аз като общински съветник се борихме, а именно да има билети за време с неограничен брой прекачвания, да има годишни карти за ученици и студенти, да има младежка карта и да се запази цената на годишната карта, се случиха. Това е причината, поради която аз също съм съвносител на този доклад и подкрепих тази нова тарифна политика въпреки, че има вътре неща, които и на мен не ми харесват, но няма как в подобен тип сложна система и доста неща, които трябва да бъдат взети предвид всеки с всичко на 100 % да е съгласен.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков, заповядайте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря.

Колеги, тъй като дискусиата така или иначе придоби значително експертен характер, защото когато говорим по такива теми трябва да се говори експертно, по-скоро би било важно да се говори експертно, а не да преобладава популизъм в това, и ще наблегна на няколко факти.

Първо, всички предложения, които бяха направени към Комитета за наблюдение за нова тарифна политика са документирани и са част от документооборота в работата на комисията.

Повече от ясно е, че всяка от политическите сили е имала своите нюанси, когато е представяла този проект на нова тарифна политика, което е нещо, надявам се си даваме сметка изключително сложно, когато говорим за нова система на града, който град има и нова електронна система за купуване и контролиране на превозните документи.

Тук се пропуска много важен въпрос, че на базата, когато политиците се намесят знаем, че експертността винаги страда, и ще дам конкретният пример в работата на Комитета и на решенията, които бяха взети и те съответно бяха съобразени силно политически – защо? Макар и да беше загатнато от колегата Бонев надявам се, всички които дават предложения отсега нататък си дават сметка за това, че транспортът на града е в тежко финансово състояние, поради натрупани задължения от Ковид пандемията, спада на пътниците, а оттам и на превозните документи и приходите, но не намаляване на транспортния обем на градския транспорт на София, включително и по препоръка на здравните власти и на следващо място няколко стотното за някои видове енергоносители увеличение на цените на електроенергията. Увеличение на цените на газта. Увеличение на цените на резервните части в следствие на инфлационните процеси и на всичко, което касае транспортния сектор в нашия град. И не на последно място увеличение три последователни години на възнагражденията на работещите в градския транспорт.

Какво означава това?

Това означава колеги, че хора, които на тази маса като членове на Комисията имаме пряка отговорност и към финансовата стабилност на този сектор, към мобилността на всички софиянци, защото обективно той и за тази година с оглед на националната политическа ситуация и липсата на бюджет национален на практика не е гарантирано неговото функциониране до края на тази година. И всяка дискусия и всяко предложение трябва да започва първо с това – защото транспорта на града е в обем малко над 400 милиона, 450 милиона лева са необходими, за да се осигурят възнагражденията на 8000 хора, които са ангажирани в този сектор – шофьори, техници и всичко ангажирано с този сектор, а от друга страна имаме свръх субсидирането от страна на бюджета на софиянци с 170 милиона знаете, че достигнахме през 2021 година, с помощта или по-скоро с ангажимент от страна на държавата благодарение на актуализацията на бюджета миналата година, и тук е нещо много важно, което трябва да се чуе от всички, с актуализацията на държавния бюджет с допълнителни 74 милиона лева. И тук колеги ви казвам, че тази актуализация месец юни, ако я нямаше в размер на 74 милиона, софиянци в момента нямаше да имат градски транспорт, и когато се правят всякакви предложения трябва да се правят през тази призма и да се коментира и това, тъй като продължаваме в същия бюджет, ние дори не знаем на национално ниво дали ще се потвърди тази сума от 89 милиона, общо 15 януари месец са държавния бюджет и 74, които бяха гласувани допълнително.

Задавам въпрос, ако месец март или каквото и управление да дойде, ако реши, че 20 милиона на София са достатъчни, разбирате ли това означава, че всъщност транспорта в София приключва?

Много е хубаво да се говори колко добри сме към всички аспекти от услугите, които се представят в града, не бива да забравяме, че системата на столичния транспорт е предимно социално ориентирана, защото по-голямата част от превозните документи са преференциални. Иначе казано се субсидират от бюджета на българите и от бюджета на софиянци.

И в този ред на мисли, именно поради политическото естество правилно се каза, че взехме решение най-масовите документи, които са

месечната карта, годишната карта и билета за еднократно пътуване да не бъдат повишавани.

Ще завърша само с едно, с което трябва мисля, че всеки един от нас да е наясно. Ако при тези бюджетни показатели 170 милиона от бюджета на софиянци, 89 милиона от общия бюджет на държавата, трябва транспорта да се дофинансира от продажбата на превозни документи към настоящия момент, цените на превозните документи трябва да се увеличат от 60 % до 80 %, за да се осигури транспорта на града на 100 % до следващата Нова година.

Правенето на промени драстични от каквото и да е естество твърдя, че ще нарушат драстично финансовия модел, който е заложен в тази нова тарифна политика, и който има за цел забележете не да осигури напълно именно заради популизма, който цари при политическите решения, не да осигури напълно частта, приходите които са от продажба на превозни документи, а до някаква степен да подпомогне недостатъчните средства, за да се осигури нормалното функциониране на транспорта в града.

Иначе казано ние не очакваме 60 - 70 милиона виждате ли от новата тарифна политика, колкото би трябвало да има, за да може да функционира нормално, а очакваме около 15 милиона допълнителни приходи, които все пак са нещо на фона на драстичния ръст на цените, които касаят функционирането на градския транспорт. И ако се правят предложения много ми е интересно как ще отговори всеки един и на синдикатите, които отделно към днешна дата вече настояват за 30 % увеличение на възнагражденията. Знаете ли колеги какво означава това като допълнителен финансов натиск към системата, 30 на сто са още тридесет и няколко милиона, допълнително само Фонд „Работна заплата“, откъде ще ги намерим колеги?

Изборът, както се казва и политическите решения трябва да са консенсусни. Надявам се, просто разума да надделее.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Първо, господин Ставрев, след това госпожа Грети Стефанова.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Здравейте, първо искам да кажа, че пътувам с всички видове градски транспорт и общо взето мисля, че познавам системата като редовен ползвател.

С доста хора разговарях през последните седмици, които ми даваха различна обратна връзка. Има много недоволни хора и има хора, които общо взето са се примирили с новата тарифна политика.

Първо, искам да кажа, че тази тарифна политика в крайна сметка влезе в сила, след като Общинския съвет се произнесе. Това кой кога е подкрепил тази тарифна политика е много важно, а не председателя на Общинския съвет да се появява в медиите и да обяснява, че всички сме подкрепили – не, не е така.

Докладът не беше подкрепен от голяма част от групата на „Демократична България“, от БСП колеги не виждам в момента, но и голяма част от групата на БСП също не го подкрепи.

Понеже казвате, че тарифната политика е била на базата на Комитета, който беше сформиран преди това да, така е, но аз също така не съм подписал протокола, за който беше казано преди малко, че е бил подкрепен от всички политически групи – не е така, защото аз не съм подписвал този протокол.

Оттук нататък понеже коментирахте, че е много важно да се увеличи броят на хората с годишни карти в градския транспорт, мога да кажа, че от моя гледна точка е по-важно да качим колкото се може повече хора в градския транспорт и да го направим достъпен за тях, а не самоцелно да направим колкото се може повече годишни карти, за да могат да влезнат постъпления в „Центъра за градска мобилност“ и според мен, пречупването на проблема трябва да започне оттам.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Безплатен ...

СИМЕОН СТАВРЕВ: Не съм казал безплатен, не ми слагайте думи в устата. Казах, че е грешно според мен да се мисли това, че трябва да се вкарват колкото се може повече годишни карти отколкото да мислим върху това да вкараме повече хора в градския транспорт, защото по мои изчисления ако вкараме повече хора в градския транспорт, а те могат да докарат приходи от

други превозни документи, а не само в годишни карти, според мен господин Зарков.

Започвам с годишните карти, че много хора коментират, че не могат да си позволят да извадят 365 лева – факт. Много хора не могат да си позволят и разсрочено, говорих с не малко хора, които казаха, че и за тях е трудно да извадят първо 150 лева, после 120 лева и после 100 лева. ОК те ще помислят за тази година да си разграфят бюджета така, че да могат да си позволят първо да извадят 150 лева, но е факт, че има хора, които имат затруднение дори да си плащат годишната карта на изплащане. Това е така.

Другата обратна връзка, която казват, защото разбират, че това е най-изгодният начин да пътуват в момента, поне хората които пътуват по-редовно, за тях отпадането на картата за метрото, едномесечната и картата за една линия също е странно наше решение на Общинския съвет и много хора се изказват за това, че според тях трябва да се върне това, което омбудсмана днес ни е сезирала, месечната карта за метро и за една линия.

Голямо объркване в хората според моето проучване поражда и това, че има два билета за 30 и 60 минути. Хората практически не могат да преценят кой от двата билета да си купят, защото ако ще го правят на пластика, трябва да си купят или едните или другите билети понеже на пластика не може да има и двата вида билети.

С банкова карта нещата за тях са още по-объркани, и конкретно ще задам два въпроса към господин Дилчев, ако може да разясни защото е хубаво хората да знаят.

Първо, понеже банковата карта стана един от най-популярните превозни документи и е наистина изключително удобно, когато влезе например в тролея валидирам се и след 35 минути влезна в автобуса и се валидирам отново, колко пари ще ми бъдат изтеглени, дали влизаме в режим на дневна карта или всъщност влизаме в режим на 60 минутен билет, защото по принцип в тарифната политика доколкото си спомням е разписано, че за 60 минути таксата е 2,20 лева.

Това е хубаво да го знаят хората, защото всъщност те се чудят дали ще платят 2,20 лева като 60 минутен билет или 3,20 лева като два билета. Съответно, ако се плаща 3,20 лева предполагам, че се влиза в режим дневна карта.

Второто объркване от хората според мен е свързано с билетите, които се продават от водача.

Мисля, че всички са съгласни и разбират смисъла на това да се купува по-скъп превозен документ от водача, за да може той да не бъде тормозен, да може да управлява превозното средство, но валидацията на този превозен документ се оказва сложна за различен брой хора. Това, че те дават ценен образец, на който е принтиран QR код ги кара да отидат на валидатора и да подадат този билет под специфичен ъгъл, доколкото разбирам на валидатора. Може ли да кажете има ли проблем с тези билети, които се продават от водача? Има ли нещо специфично, което хората трябва да правят на валидатора, за да могат да го валидират, защото ако те не го валидират са нередовни пътници – ОК сега има гратисен период, но след два месеца най-вероятно няма да има и няколко човека лично ми казаха за това нещо, че не са могли да валидират, включително контролери са се опитвали заедно с тях да си валидират QR кода от билета продаван от водача и не са могли да го направят, било е неуспешно.

Това не е удобно, защото има много спирки на които просто човек няма възможност да си купи от никъде превозен документ и има хора, които явно не искат да си купуват с банкова карта и не носят в себе си банкова карта, не знам поради каква причина, така че за тях единствения вариант е да си купят от водача.

Третият въпрос, който много хора ме попитаха е, могат ли да си закупят всички превозни документи от метростанции?

Доколкото знам касите на „ЦГМ“ са влезли в метростанциите, съответно хардуера и софтуера на новата тикет система. Мога ли хората да си купят всички превозни документи в метростанциите или всъщност част от тях не могат и трябва да ходят в „Центровете за градска мобилност“?

Ще си позволя да направя едно странично изказване извън трите въпроса, които задавам, към другите колеги.

Ковид пандемията беше 2020 година, а сега сме 2023 година. Градският транспорт получи 75 милиона допълнително, което въобще не са малко пари засега. Добре, 74 милиона да се надяваме, че ако градският транспорт в София продължава да е в толкова тежко финансово положение, както вие казвате, в бюджета на държавата ще могат да бъдат заделени още пари, но ще видим тепърва зависи от правителството.

Това, което ми прави лошо впечатление е, че понеже постоянно говорите, че няма пари в градския транспорт, ще ви попитам следното – защо постоянно в Общинския съвет от групата на ГЕРБ и от групата на ВМРО на „Патриоти за София“ влизат доклади за отпускане на нови и нови заеми на „Автотранспорт“ и на „Електротранспорт“.

Критиката ми към това не е случайна, защото в тези доклади, господин Зарков това, което се пише в една страничка А-4 с пет булета пишете за „Авточасти“ – половин милион, за „Гориво“ еди колко си, обаче никога не се представят никакви фактури. Никога не се казва от шефовете на тези общински предприятия, които освен „ЦГМ“ другите не ги виждам, никой не може да обоснове тези суми. Например, ако трябва да извърша една услуга на някакъв човек той ще ме накара подробно да му опиша за какво са тези пари. Аз откъде да знам, че тези пари наистина отиват по тези пера.

Така, че като започнете да говорите, че няма пари според мен, първо погледнете докладите, които пишете защото според мен те са крайно недобре обосновани и постоянните пари, които наливаме като заеми засега в градския транспорт по-скоро в двете общински предприятия „Авто“ и „Електротранспорт“ не са защитими. Това е.

И отделно много хора коментират колко висока е стойността на новата тикет система – 97 милиона лева са задени, а после казвате, че няма пари за градския транспорт.

Още две неща се сещам, ние вкарахме ли повече хора в градския транспорт, за да кажем: „Ето ние направихме всичко възможно“, според мен не сме ги вкарали. Как сме ги вкарали, като толкова много хора казват, че се

отказват от градския транспорт, защото не могат да разберат как да си купят превозни документи.

Какво направихме с третите страни, господин Дилчев, ще продаваме ли през трети страни превозни документи?

През мобилните приложения на банките, мобилните оператори си говорихме още миналата година, че могат да се продават превозни документи и нищо не е направено, поне аз не знам. От моята банка не мога да си купя, не сте казали такова нещо. Няма ли изгода да продаваме по колкото се може повече различни канали, за да може да има възможно най-много приходи от всякъде. Тази достъпност за градския транспорт би била такава, да можеш да си купиш изключително бързо превозен документ, аз поне така разсъждавам. Ако мислите, че няма нужда да продаваме през трети страни кажете, да престана да коментирам тази тема.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Дискусията е по-либерална днес, защото мисля, че трябва да се чуят ясно позициите.

Има ли реплики?

МАЯ МАНОЛОВА: Експертите могат да се изказват заедно с ...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Госпожо Манолова, вие сте юрист. Експертите и след това ще дадем думата на граждани, представители на юридически лица, бизнеса и т.н., правилата са качени на страницата.

Заповядайте, господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Първо, господин Ставрев, тъй като не сте коректен, не съм толкова краен, като господин Контрера, това е протоколът, който приема новата тарифна политика и тук е записано Симеон Ставрев и има подпис. Това е протоколът, с който се приема новата тарифна политика с всички аспекти, но това го оставям настрана, защото мисля, че дори не е по същество и не е толкова важно.

Въпреки, че доста хаотично бяха нахвърлени много въпроси и теми, лично бих ви казал, че ако ги опишете конкретно в едно питане, на 100 % ще

бъдете опроверган във всичките твърдения, включително още с началото, с което започнахте.

На новите заеми ще се спра, защото те са точно в унисон и в подкрепа на това, което казах малко по-рано. Да, много средства са 74 милиона ни отпусна държавния бюджет допълнително с актуализацията на бюджета, и ако ги нямаше, нямаше да има градски транспорт в София. Само, че те не бяха достатъчно, защото продажбата на превозни документи и не трябва да спираме да го повтаряме през 2019 година приходите бяха достигнали 170 милиона. С оглед Ковид пандемията спаднаха на 110, нали разбирате, че тези 50 милиона за транспорта означава, че не е намалена, а всъщност е чиста загуба за транспорта на града и това се случи две последователни години. В последствие ръстът, когато проф. Братоев ви показваше сметка от 1,5 милиона за ток на столичното метро, а за същия месец или два месеца по-късно когато беше първият скок, същата сметка вече беше над 3 милиона, които трябва да се платят отнякъде.

Това са необходимите пари и там тези 74 милиона на практика не бяха напълно достатъчни за да осигурят на 100 % транспорта и те са недостатъчни и именно за това, защото в гаражите вече стоят по 30, по 40 автобуси за резервни части, защото няма средства за тях и за това е необходимо да се отпускат дори и заеми въпреки отново твърдя, че бюджетът на общината е на крайния си предел в дотирането на градския транспорт. Не искам и да си помислям за 170 милиона какво друго може да се направи. Да, важно е мобилността на гражданите е изключително важна и с цялата отговорност естествено подкрепящите тази политика и градския транспорт, защото той има и екологичен аспект, има и с трафика в града, има много аспекти и всички, които малко се занимават или мислят по темата са наясно, защо трябва да бъде подкрепян на максимума на възможностите на бюджета на софиянци – 170 милиона за миналата година, 170 милиона продължават в тази, но разходите са толкова големи, че не са достатъчни. За това със заеми и какъвто и да е друг начин важно е транспортът да оцелява.

Аргументите, член сте на комисията, която разглежда всички разходи на транспортните дружества, наричат се балансови комисии, където господин

Ставрев не си спомням да сте задал и един въпрос, а там може да ги „разкоствате“ дружествата с въпроси за необходимите разходи – къде, как и защо са ги извършили.

Надявам се, да разберете къде е мястото за тези въпроси.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Барбалов, заповядайте под формата на реплика за уточнение.

ДОНЧО БАРБАЛОВ: Благодаря много, понеже стана въпрос за заемите по поставен въпрос от господин Ставрев, изпратил съм писмо до двата оператора да дадат отчет за това за какво са използвани тези средства и съответно техният отговор ще предоставя на комисията, който желае да се запознае.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

По предходните заеми имаше ваше становище господин Барбалов, в което бяха описани до стотинка разходите, които са плащани.

Заповядайте, господин Дилчев.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Уважаеми господин Ставрев, дискутирахме и в комисията, няма да се повтарям сега и беше взето решение пътуващите с безконтактна карта да ползват услугата 30+, защото системата не би могла да разбере вашите намерения за пътуване и е лесно да дам и обратен пример, когато може да бъдете тарифирани с 2,20 лева и 1,60 лева вместо два пъти с по 1,60 лева, просто е и мога да го разпиша.

По отношение алтернативните канали, както знаете беше взето решение на Общинския съвет всеки един превозен документ, процент дали да се продава или не и с какъв процент отстъпка да бъде с решение на Съвета, ние имаме нашите предложения. Надявам се, в съвсем скоро време, може би тази седмица, следващата на комисия да можем да представим нашите виждания за това какви превозни документи, при какви отстъпки да бъдат пуснати на алтернативни канали.

И не на последно място, не ми се иска да обиждате по този начин софийнци, 53 хиляди билета продадени от водачи имаме валидирани от 1 януари тази година – 53 хиляди.

Имало е и същите затруднения и в началото на периода когато с баркод в метрото хората са пътували, но за месец, два те са отшумели, така че това е въпрос на навик.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Ставрев, заповядайте за дуплика.

СИМЕОН СТАВРЕВ: аз ви питам тук, защото всъщност не ми отговаряте на официални питання до вас, имам едно писмо от преди четири месеца, което впоследствие го написах отново и вашия контактен център не ми връща дори отговор – защо не ми отговарят?

Вторият път ги попитах, защо не ми отговарят? А те не ми върнаха пак отговор.

По принцип това е официалното място, на което можем да разговаряме и за това исках да разбера нещата, които ви питам дали може да ми отговорите. Може ли да кажете наистина защо за 2,20 лева хората не могат да бъдат тарифирани, а биват тарифирани за 3,20 лева?

Не искам да ми го разписвате, обяснете го на достъпен език, за да го разберат всички хора, защото това е един от основните въпроси, които се питат в момента?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: За безконтактно разплащане, което коментирате има над 1 милион ползвания за месец декември и 450 хиляди ползвания от началото на тази година. Тази услуга става все по-популярна, няма да е нескромно да заявим, че е една от наистина най-добрите услуги и аналог има в доста градове вече в Европа.

Отново ще повторя, че системата не би могла да знае вашите намерения за пътуването през днешния ден. За да ви обясня нагледно, представете си господин Ставрев, че имате пътуване в 5-та минута, 25-та минута,

55-та минута и 65-та минута. Как системата да разбере дали да отцепи първият един час и след това да започне нов 30+, или да ви маркира два пъти по 30+?

Тогава формулирайте конкретно въпроса.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Човекът пътува с два билета, качва се валидира се и на 35-та минута се качва втори път, взема ли му се 3,20 лева?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Да.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Защо?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Защото е 30+ билета.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Добре, билета е 60+?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Няма как да знае дали няма да се качите.

СИМЕОН СТАВРЕВ: Той влиза с банкова карта, как да задава началото?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: С банковата карта преценката беше, че пътуването ще бъде 30+.

ГРЕТИ СТЕФАНОВ: Това е отговор.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Няма как да бъдат и двете. Системата е предвидила всичко, но не и вашите намерения да ги предсказва.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря за казуистиката и в продължени на разсъждението на господин Ставрев, билета важи и започва да тече всъщност от валидацията, нали така, защото първите дни имаше сигнали от граждани, че времето им тече от закупуването, което не мисля, че е съгласно наредбата, и това да изясним.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Банковата карта започва валидирането с докосването до валидатора и започва да тече 30+.

От приложението „Емпас“ валидирането започва да тече от момента на закупуване. Това е описано ясно в дисклеймъра, но имаме уверение, че до ден, два и това ще бъде коригирано.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Това е важно, защото по наредба е от валидацията.

Госпожо Стефанова, заповядайте.

ГРЕТИ СТЕФАНОВА: Благодаря ви.

Уважаеми колеги, от дискусията досега софиянци остават с впечатлението, че системата е внедрена по партизански метод, защото те не са запознати с всички „екстри“ на новата система. Единствено са видели неудобството от нейното въвеждане, което говори, че има много неща за доизкусуряване, и може би този период гратисен трябва да се увеличи.

Чухме, че експертността може да страда, от колеги, и аз смятам, че дотук единствено софиянци страдат и това е политика на управление на управляващите град София, политика на управление на транспортната схема на София.

Не смятам, че софиянци са виновни и че трябва да плащат при редовно закупена карта за градски транспорт глоба. Това много ми е интересно кой и как би го обяснил, досега не чух. Ако съм редовна към градския транспорт и съм си купила карта за месец, три, пет или за година, кой е този, който ще дойде да ме глоби? За това, че съм си закупила карта. Това на софиянци не се харесва.

В други градове на сраната не знам, но на софиянци това не се харесва и това трябва да отпадне категорично. Ако в едно превозно средство мога да кажа и предпочитани линии на някои граждани с по-мургав цвят на кожата, се качи инвалид или пенсионер как ние им гарантираме сигурността, един инвалид с патерица или с бастун, тръгвайки да си вади редовно закупена карта, която го прави редовен пътник за да я валидира и с каква цел трябва да я валидира, за да улесним нашите мургави събратя, да го оберат ли?

Смятам, че това категорично трябва да отпадне да се валидират карти на пенсионери и инвалиди. Ако изобщо целта ни не е да улесним и да направим градския транспорт за софиянци, а ако целта ни е просто да има градски транспорт в София, за който да плачем, че изнемогва.

Категорично съм убедена и като софиянка и като представител на част от софиянци, че градският транспорт съществува изключително и само за услуга на софиянци. За транспортна услуга на софиянци. В никакъв случай никой не може да ми обясни и да ме убеди, че градският транспорт съществува сам за себе

си, съществува за резервни части, резерви автобуси и за обслужване на някакви други нужди, за които дори не искам и да си помислям.

Градският транспорт бил в тежко състояние, страхотни цени, повишение – да, в следствие на какво?

Но всички софиянци са цъфнали с изключителна възможност да плащат по две, три билетчета за половин час, защото никой не им е обяснил, че не може с картата да си вземе билет за 60+, нали?

Това искахме да чуем от Вас, но вие не го казахте. Софиянци могат в градския транспорт да валидират само за 30+, това чухме. Да си вземат две, три карти, може би това искахте да кажете – кажете го на глас господа, с две, три карти можем да решим един проблем от две спирки например.

Узбекистан, Азърбайджан, Казахстан, Русия и България, това са държави, в които се използват съветски валидатори. Съветски валидатори, които дами и господа сигурно е въпрос, за метрото говоря в София, въпрос на време е да се намерят майстори, които минавайки покрай него не само да ти тегли по един, два билета, но и нещо много повече по усмотрение и нуждите на майсторите, за които коментираме.

Не смятате ли, че това е обидно за софиянци? Минавайки с чантата си покрай валидатора да те таксува пак или да те таксува независимо, че имаш карта. Какъв е отговорът на това, че градският транспорт е в затруднение? Това не е отговор. Градският транспорт е в услуга на софиянци и съм категорична, че пенсионери и инвалиди не трябва да се валидират, че никой не може и не трябва да глобява редовен пътник, който си е закупил карта и не можем да ползваме съветска техника, с която да убеждаваме софиянци, че всичко е точно, изчислено, законообразно и в тяхна услуга.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, госпожо Стефанова.

Господин Бонев, заповядайте за реплика.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, госпожо Стефанова, позволявам си да отговоря на няколко неща.

Първо, по време на Комитета за наблюдение ние предложихме стандартния избор при валидация с банкова карта на валидатора да бъде билет 30+, но с натискане на електронен бутон, така както се избира английски език да премине валидатора да има опцията да се избере билет 60+.

Това е абсолютно технически възможно. Отговорът тогава от представителите на мнозинството беше, че това ще предизвика затруднения и струпване на много хора, които докато си изберат искат ли 30+, 60+ и това щяло да възпрепятства валидацията и функционирането на градския транспорт. И още тогава изказах своите колебания и съмнения, че това ще е такъв проблем, но за съжаление не беше прието и така или иначе технически обаче със сигурност е възможно да може от валидаторите да се избира билет 30+ или 60+, когато се плаща с банкова карта.

По отношение на валидацията, се опитах в моето изказване в началото да коментирам защо е необходимо да има валидация?

Отново повтарям, защото е важно това нещо да се знае София, софиянци и българите не живеем в някакъв изолиран вакуум, в който да не се интересуваме какво се прави по света, няма на практика град, в който да няма задължителна валидация, и не защото на някой отново повтарям много му се иска да тормози хората, а защото валидацията дава две важни неща – първо, застраховка в случай на инцидент и аз вече разговарях със застрахователи, за които това е изключително важно. Защото казват, при нас идват хора, които ми казват: „Аз паднах в трамвая, защото спря рязко, счупих си крака изплатете ми застраховка“. Имате ли някакъв документ да докажете? Не, използвайте камерите на градския транспорт и всякакви други такива неща, ходи да докажеш, че това е човекът наистина, който се е водил в превозното средство.

Така, че първо това е, защото позволява хората, които се возят в градския транспорт след валидацията си да имат застрахова, но второто и много по-важно нещо, това е единственият начин да се получи статистическа информация достоверна и пълна за това как пътуват хората.

Ще дам отново примера, ако вие се прекачвате поради факта, че до този момент подобна информация не е имало, често разписанията не са добре синхронизирани. Например, идвате с някой крайградски автобус в северните части на София до колелото в „Илиянци“, където да се прекачите на трамвай. Да, обаче понеже ние не знаем колко хора от автобуса се прекачват на трамвая разписанието е направено така, че трамваят тръгва една минута преди автобуса да дойде и всички тези хора, които от автобуса са слезли трябва да чакат например двадесет минути до следващия трамвай. Ако ние знаем, чрез тази статистика при валидацията, че от този автобус половината после се прекачват на трамвая тогава системата дори автоматично ще може да изплюе, както се казва от компютъра нови разписания, при които трамвая ще тръгва три минути след като автобуса е дошъл за да има достатъчно време от автобуса да се прекачите на трамвая. Това е изключително ценна информация и статистика, която ще позволи градският транспорт да се оптимизира и всички онези критики, за които твърдя, че са най-вокален от всички присъстващи от много години за не добре синхронизиран, не добре работещ градски транспорт да могат една по една да се изчистват защото ще могат решенията да се вземат на база информация и статистика. И също така това, въпреки че съм съгласен с вашия аргумент откъде накъде при положение, че съм си платил вече валидната карта ще ме глобяват пак, ще повтори не само, че във всички градове по света в Европа специално валидацията е задължителна. Не само, че в почти всички от тези градове има глоби, някои от които достигат забележете до 180 евро в Париж, но и също така и в София до този момент валидацията беше задължителна. Тя никога не е била не задължителна, просто имаше един период от няколко години, в които нямаше официална глоба. Но ако се върнете в архивите на Наредбата за превоз на пътници ще видите, че 2013 година, 2014 година, 2015 година е имало глоба от 1 лев за не валидирана електронна карта, тоест това не е нищо ново, нищо непознато и освен всичко друго....

ГРЕТИ СТЕФАНОВА: Ние не сме малоумни.

БОРИС БОНЕВ: Важно е да се знае, тогава да не се използва този аргумент.

И освен това в метрото, и в момента вие за да влезете трябва да се валидирате, защото в противен случай валидаторът, тоест турникета няма да ви се отвори и не виждам причина защо хората в метрото да трябва да се валидират, а тези в наземния транспорт изведнъж да не трябва да се валидират при положение, че това е важна информация, която се събира.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, заповядайте господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Съветски модел са в две от линиите валидаторите, така е макар, че се надградиха от новата система, която вече не е съветска, но не мисля, че това е проблемът. По-скоро е проблемът в началото на изказването където е останал съветският модел, в който се казва, че трябва да е удобно на софийнци обаче на никой не му се обяснява кой ще плати сметката. Това също е съветски модел и начин на мислене. Защото от минали времена по така наречения социализъм или комунизъм останахме с едно много пагубно смятам за българите усещане, че винаги държавата трябва да ни решава нещата или в частност общината. Само, че държавата докато не започнем да мислим, че всъщност наистина държавата това сме ние, и когато от държавата се заделят средства те се заделят от нас, а не от космоса едни пари се появяват, и когато общината увеличава с десетки милиони бюджета за една услуга означава, че се лишават софийнци от нещо друго. И за това, когато се казва само за удобство, най-удобно е и не случайно казах, най-удобно е за всички да е безплатно, кой ще го плати обаче е въпросът?

Отговорите трябва да са два, когато се дава предложение трябва да има отговор и на другата част от уравнението, защото пак казвам държавата не решава нищо магическо, а трябва да се реши от бюджета на софийнци и от бюджета на държавата този въпрос.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Дилчев, трета реплика.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Бих предпочел да се изказваме по-внимателно, когато говорим за безконтактното разплащане.

Искам да напомня, че това е една услуга, която е сертифицирана от ФИЗА и „Мастер карт“, последно доколкото проверих това не са съветски компании. Тя е сертифицирана и от „Борика“ и трябва да сме изключително внимателни, когато поставяме под съмнение имената на тези фирми заедно с една голяма банка, които предлагат тази услуга, както в София, така и в други градове в Европа.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Госпожа Стефанова за дублика.

ГРЕТИ СТЕФАНОВА: Благодаря ви.

Първо, искам да кажа, че аз съм от Комитета на софиянци и съм от Комитета по наблюдение на софиянци, защото тези, които са всеки ден поне по два, три пъти в градския транспорт. И както видяха колеги, аз съм от тях, ползвам го всеки ден и не мога да се похваля с кола нов модел или нещо подобно. Смятам, че съм точно от този Комитет на софиянци тук, за да защита техните интереси.

Спомена се, че в метрото е по-същия начин валидацията. Не колеги, не е по същия начин, в метрото можеш спокойно да застанеш, да си валидираш картата, да се огледаш около теб има ли хора, за да го ползваш. Да ти се отвори вратата и да тръгнеш по стълбите, докато в градския транспорт, колкото и да се оглеждаш целта нали е да има повече пътници, няма никаква гаранция за безопасността на инвалидите и пенсионерите, да ви казах да отменим изцяло валидацията. Не съм и няма да го направя.

И това с Париж много ми харесва, примера но бихте ли дали още няколко примера, по които да приличаме на Париж в София, аз не се сещам за нищо, ако точно това е целта по това да приличаме на Париж, благодаря.

Това е предложение на ГЕРБ, но аз предпочитам да не е така. Така, че пак държа да кажа, че пенсионери и инвалиди трябва да бъдат освободени от валидация в градския транспорт на София.

Друго, което се каза, колеги ако сте обяснили достатъчно добре за какво става дума и как може да се внедри тази система. Ако бяхте пуснали един или

два месеца обществено обсъждане за обратна връзка може би щяхме да си спестим днес това. Защо не го кажете тогава, от обратната връзка се поиска това и това и ние го изпълнихме? Кажете го.

Добре, bravo малко е било. Софийнци не са доволни и последно бихте ли ми казали за метрото 300 хиляди карти трябва ли да се вадят нови карти, които са извадени от „Метрополитен“, трябва ли нови карти от „ЦГМ“ да се извадят и защо – защо „да“?

РЕПЛИКА: Защото вие настоявахте включително „ЦГМ“ да бъде единственият издател на билетите.

ГРЕТИ СТЕФАНОВА: Bravo на „ЦГМ“ добре, но има и друга система и друг начин да се използват същите карти, елементарно е.

Другото, на което софийнци държат е да се разреши да ползват за един месец по една линия, това е в удобство на софийнци или направете сметка какво губи „Столичният автотранспорт“ от тази липса на едномесечна еднократна карта.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Дилчев по въпроса за картите издадени от „Метрополитен“.

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Накратко ще отговоря и ще припомня на госпожа Грети Стефанова, че в наземния транспорт бяха подменени над 700 хиляди пластики без да създаваме неудобство на гражданите, съвсем постепенно и това ще се случи в „Метрополитен“, защото картите, които ползва „Метрополитен“ са по-стари като вид, като сигурност и не могат да се ползват на новата система.

ГРЕТИ СТЕФАНОВА: Трябва да успеем да ги използваме.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Какво е това брожение дами и господа? Господин Зографски, отстъпва правото си на госпожа Манолова да се изкаже, госпожо Манолова заповядайте.

Господин Чаушев не се отказва от правото да се изкаже, заповядайте.

ВИКТОР ЧАУШЕВ: Благодаря.

Имам един конкретен въпрос, съгласно приетата наредба от Столичния общински съвет, Столичният общински съвет като принципал на „Центъра за

градска мобилност“ е възложил на „ЦГМ“ да създаде т.нар. технически указания по прилагане на т.нар. наредба. Тези технически указания касаят може би над 95 % от всички случаи, които в момента тук се дъвчат около вече два часа. Тези всички случаи можеха много лесно да бъдат разписани, подробно описани и с указания за пътниците, включително с диаграми, карти, схеми, графики, текстови указания за тези пътници. Тези технически указания бяха ваше задължение за съставяне и те могат да бъдат постоянно допълвани, коригирани, променяни стига да не противоречат на наредбата, те са следствие от наредбата и са точно за конкретното изпълнение и прилагане, включително третиране и на частните случаи, които тук се обсъждат.

Кога тези технически указания ще бъдат публикувани от „Центъра за градска мобилност“ на техния сайт?

ДИМИТЪР ДИЛЧЕВ: Може би още няколко дни, за да видим конкретно какви предизвикателства биха излезли към ползването на системата. Едно по една нещата вече с валидацията бяха описани, ако има и други проблеми ще бъдат наистина разказани и описани, за да не може да има съмнения в ползването, в начините на ползването на системата.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, заповядайте госпожо Манолова.

МАЯ МАНОЛОВА: Благодаря на господин Зографски, извинявайте, но имам важен ангажимент, но така или иначе вече почти го изпуснах.

Имах някакво колебание дали е важно да се изкажа и дали мога да ви спестя тези няколко минути, но след като чух липсата на всякаква критичност и самокритичност особено и сред авторите на промените в тарифата и в новите превозни документи смятам, че и аз като председател на гражданска организация трябва да кажа нашето мнение. По принцип „Изправи се БГ“ подкрепихме категорично дигитализирането на превозните документи, а също така и по-справедливото тарифиране на превозните документи съобразно времето на превозване, като това естествено имаше своята цел, а именно по-гъвкаво, по-удобно използване на обществения транспорт, което освен това да го направи и по-достъпен. За съжаление от промените, които бяха направени тези в сила от 1

януари на практика е налице и това трябва да си го кажем ясно, скрито поскъпване на превозните документи и на билетите за градския транспорт и на картите и много сериозни затруднения, които гражданите на София изпитват, което според нас в крайна сметка ще се отрази за намаляване на броя на гражданите, които ще ползват градски транспорт.

Чухме тук различни еквилибристики, сравнения на проценти с хиляди например, господин Дилчев използваше проценти за купените карти през месец декември 2022 година към 2021 година, господин Бонев ги превърна в хиляди закупени 37 хиляди срещу 41 хиляди за цялата минала година.

В крайна сметка коректните числа ще се видят накрая на годината и те ще са въпреки поскъпването на градския транспорт в това колко повече приходи са влезли в „Центъра за градска мобилност“, защото досега тази тенденция никак не е добра.

През последните три години с 30 милиона са по-малко приходите в „ЦГМ“, което означава, че на практика сте загубили всеки трети пътник в градския транспорт, той се е отказал по редица причини. За съжаление промените, които се правят сега според нас ще доведат до следващ спад, срив в хората, които ще ползват градски транспорт. Защо го казваме? Чухме също така, че тук имало, както обикновено работна група, имало е Комитет по наблюдение. Впечатлението ни е, че тези работни групи и Комитети по наблюдение работят при силно затворени групи и се съмняваме дали тези експерти, които със сигурност имат своя професионализъм дали ползват достатъчно градския транспорт и в крайна сметка продуктът от тяхната работа да изглежда по този начин.

Права е госпожа Стефанова, че е необходимо обществено обсъждане и разбира се такова е имало, но нашия въпрос е защо от стотиците въпроси зададени на сайта на Столична община на практика работната група, която е подготвяла тези предложения или столичните общински съветници или Вашата комисия не е отговорила на нито един въпрос, нито е дала някакво обяснение защо многобройните предложения на част, от които абсолютно смислени не са взети предвид. Всъщност има един Закон за нормативните актове, който се

отнася и до приемането на наредби, който би следва да бъде задължителен. Да, има становище, има предложение приемаш – да, не приемаш обясняваш защо?

За това и в момента е толкова голям разрива между вашето удовлетворение, че най-накрая срещу 100 милиона лева беше направена тази реформа, а от друга страна е огромното неудовлетворение от гражданите на столицата и гостите на столицата за неудобствата и за поскъпването на ползването на градския транспорт.

За валидирането нашето предложение, което всъщност накрая ще направя и ако не се съобразите с него има и съдебен ред за постигане на цели, поне глобите за липсата на валидиране да отпаднат тъй като смятаме, че те противоречат на законовите изисквания и в никакъв случай гражданин, който е с редовен превозен документ няма как да бъде глобяван.

По отношение на поскъпването на транспорта. Не знам може би за Вас, 150 лева разход плюс не е особен проблем, но за хиляди и за десетки хиляди столичани премахването на месечната карта за една линия, месечната карта за метро и картата за метро плюс една линия наистина е огромен проблем, защото срещу тези 23 лева, хора които ползват реално само една линия сега плащайки 50 лева това е 100 % постъпване на начина, по който те ползват градския транспорт, 100 % ако не могат да отделят 365 лева за да си купят годишна карта.

Не чух нищо никакъв коментар по отмяната на билетите от 1,20 лева, десетте талона от 1,20 лева за пътуване на хора, които не ползват непрекъснато градския транспорт може би вие искате да ги накарате да го ползват, но не е начинът доброзорно да накараш някой да си купи годишна карта, който просто не ползва градски транспорт, за тях увеличението е 69 %.

За пенсионерите увеличението е от 8 на 10 лева и всъщност тук с гордост казано, че 58 хиляди души са се справили с валидирането на билет закупен от шофьора на автобус, това показва и нещо друго, че за 58 хиляди души поскъпването на билета само за първата седмица е с 70 %, пресметнете от 1,20 лева... Масово хората ползват талоните от 1,20 лева и пресметнете от 1,20 лева до 2.00 лева, добре пресметнете от 1,60 лева на 2 лева, всъщност хората накрая

се принудиха да ползват хартиен билет срещу 2 лева, това е най-масовото превозно средство от първите дни на тази година. Това са фактите.

Следващият проблем, предполагам знаете, че в София има само 51 пунктове на „ЦГМ“, от които могат да се закупят превозни документи при положение, че кварталите в столицата са над 100, като тук не включвам големите населени места. Ако не искате да създавате неудобство на столичани трябва наистина да има възможност всеки, който не ползва смартфон и тук е другият парадокс слушахме напоително депутатите от ГЕРБ как обясняват, че хората не могат да се справят с хартиените бюлетини, но в един момент решиха, че нямат никакъв проблем да ползват мобилни приложения за да закупуват превозни документи. Вярвам, че те могат да го направят, могат да се научат и могат да ги ползват, но въпроса е, че не всички столичани имат смартфони.

Също така не смятам, че за целите на статистиката или на някакво друго удобство на общинската администрация, експерти и общински съветници или изобщо някакви хора, които работят в Столична община трябва да бъдат накарани всички да си валидират билетите. Извинявайте, администрацията трябва да е в услуга на гражданите, а не гражданите да им бъдат създавани допълнителни неудобства, за да е по-удобно на някаква администрация независимо каква е тя.

За това накрая, за да не прекалявам с времето, което ми дадохте ще направя няколко предложения и моля да ги запишете, ако искате ги обсъдете.

Първо, смятам че категорично и това е мнението на огромна част от столичани, че трябва да бъдат върнати месечните карти за метро или за една линия наземен транспорт, защото начина да ги възпитавате да си купуват годишни карти е меко казано не уважителен към хората в София.

Трябва да бъдат върнати хартиените билети или възможността за 10 билета по 1,20 лева за хората, които не ползват редовно градски транспорт това са най-ниско доходните групи, на които това увеличение от 70 % е прекомерно. Трябва да се опитате във всеки квартал на София да има възможност физически някакво място от трета страна или по друг начин хората да могат да си закупуват превозни документи и трябва глобата за не валидиране на превозни документи

да отпадне. Също така поставям под въпрос и доколко е законно според вас и е коректно използването на видео заснемане от контролорите в градския транспорт на гражданите, които биват проверявани. И тъй като тук чух, че с присмех се говореше за безплатния градски транспорт няма да коментирам начина, по който се правят обществените поръчки за авточасти и изобщо правят ли се такива. Какви са цените? Колко пъти са скъпи от реалните цени? Ние във времето сме правили разследвания за това и няма да коментирам изобщо начина, по който се пилеят парите на столичани включително за средства в градския транспорт, но изобщо не е смешно и не би следвал ода е повод за подигравка искането, очакването и изобщо решението за безплатен градски транспорт, защото всичко, което се прави не е самоцелно, прави се за да е по-чиста София, въздуха да е по-добър и за да ги няма задръстванията, тоест да накараме повече хора да се возят в градския транспорт.

Извинявайте, може би има и някаква друга причина, но след новите правила обичайните превозни средства, които ползвам в София са полупразни. Ще видим накрая вашите данни видяхме, че се манипулират всячески, кои данни? Вие какво сравнявате? Круши с череши.

Така, че според нас решението....

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Госпожо Манолова, тъй като преминахте в диалог ще дам възможност за реплики, след това ще ви дам възможност за дуплика, защото очевидно част от Вашите изказвания са били спорове в тук присъстващите.

Първо, поиска думата господин Бонев, ако не ме лъже паметта, след това господин Дилчев.

Господин Бонев, заповядайте.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря.

Няколко неща, понеже си записвах част от въпросите, които госпожа Манолова отправи. Първо, обобщена справка за всички постъпили становища и отговор от страна на работната група има и тя е качена на страницата на Столична община в раздел „Обществени обсъждания“, така както е задължително по закон да се направи.

Също така, както споменах и в началото и държа отново много ясно да го кажа, за хората които до този момент са използвали билети и са се прекачвали, използвали са билети и са се прекачвали откакто е в силата новата тарифна политика пътуването им е по-евтино. И няма ситуация, няма сценарий, в който това да не е така. Ще ме извините за повечето цифри, които ще цитирам, но мисля, че това е важно. Цитирам: ако досега сте ползвали билет от 1,60 лева и се прекачите цената ви е била два билета по 1,60 лева или 3,20 лева. Сега с билет 30+ това прекачване ви е безплатно в рамките на 30 минути, тоест плащате само билет от 1,60 лева или намаление на цената за пътуването ви от 1,60 лева.

Ако не успеете да се прекачите в рамките на 30 минути, тогава можете да си закупите билет 60+, който е на цена 2,20 лева сравнено с първоначалните 3,20 лева това е намаление на цената на пътуването ви от 1 лев. Ако досега сте ползвали билет на цена 1,20 лева, защото е част от талони за десет пътувания и се прекачвате цената ви е била 2,40 лева, с билет 30+ тази цена ви е 1,60 лева, тоест имате намаление от 80 стотинки, с билет 60+ цената ви е 2,20 лева или имате намаление от 20 стотинки. Няма сценарий, в който ако вие сте ползвали билет и сте се прекачвали с новата тарифна политика да не ви е по-евтино и това е обективно.

По отношение на т.нар. поскъпване на билета от 1,60 лева на двадесет или от 1,20 на 1,60 лева, имайте предвид, че това е между 25 и 33 %, което е дори по-ниско от цената на инфлацията за натрупания период отново казвам и вие госпожо Манолова като един доста социален човек, който многократно е доказвал, че го е грижа включително за битието и добруването на служителите на градския транспорт, ви припомням, че има обективни разходи на „Центъра за градска мобилност“ и на транспорта свързани с Ковид и намаления брой пътници и респективно по-ниски приходи, свързани с повишаването на цените на цените на електроенергийните ресурси и най-важното свързани с повишаване на заплатите на служителите на градския транспорт само тези фактори говорим за няколко десетки всъщност за повече от 100 милиона лева натрупани за последните три години.

Също така споменахте, че има спад на приходите на „Центъра за градска мобилност“ позволявам си да направя едно много елементарно сравнение, взел съм месец април през три последни години за общия брой продадени превозни документи в София.

През месец април 2019 година преди Ковид пандемията са продадени общо 812 хиляди превозни документа. Месец април 2020 година, тоест първият месец с Ковид, броя продадени документи е 144 хиляди или само 17 % от пред ковидните нива. През 2021 година понеже все още имаше тук там локдаун, но въпреки това започна да има възстановяване на пътниците, за съжаление не успяваме да достигнем нивата от преди Ковид и са само 660 хиляди продадените документи, тоест е нормално да има спад на приходите на „Центъра за градска мобилност“ при положение, че в 2020 година заради Ковид, сумарно имаше месеци, в които повече от 80 % беше спада на пътниците, съответно приходите няма как да дойдат, ако няма пътници, които да се возят, а след края на този първоначален шок и локдауни имаше доста пътници, които поради хоум офис и други подобни промени на начина на работа и на живот престанаха да ползват градски транспорт така редовно, колкото са го ползвали преди и това не е причината, че градският транспорт е станал по-скъп, а просто защото се промениха навиците.

Слава Богу в момента виждаме, че има възстановяване на предишния ритъм на работа и връщане към офиса и по-малко хора, които са хоум офис, респективно това се отразява на увеличаване броя на пътниците въпреки, че отново те не са достигнали дори нивата от 2019 година. Също така по предложенията, които направихте ви обръщам внимание, че картата за една линия за метро на цена 35 лева по 12 месеца прави 420 лева или с 55 лева повече отколкото хората биха си заплатили за годишна карта, която обаче би им дала възможност да пътуват по всички линии. Дори понеже и това беше чуто като аргумент и той не е невъзможен или невалиден, че има хора, които лятото не са в София или по една или друга причина не всеки месец си купуват карта, както се казва, дори два месеца от годината да не сте в София пак ще ви излезе по-

евтино да си купите годишна карта, отколкото да си купувате карта за метро. Единственото наистина сериозно повишение на цената е при хората, които до този момент са ползвали карта за една линия на месец. Защото там наистина опциите са или от карта за една линия за един месец на цена 23 лева да започнат да си заплащат карти за всички линии на месец на цена 50 лева и това наистина е сериозно увеличение за тези хора, или другия вариант е да си закупят годишна карта на разсрочено плащане, което средно месечно прави увеличение на разхода от 7 лева.

Смятам, че бяха направени достатъчно много възможности и това е предложение конкретно на „Демократична България“ да има разсрочено плащане на годишната карта на три вноски, смятам че това беше едно добро решение за да може повече хора да могат да си позволят годишна карта на разсрочено плащане и факта, че над 9000 души само от последните три месеца това нещо са го направили, показва че хората се възползват от възможността да си плащат на вноски.

Това исках да кажа, за да отговоря на част от въпросите, които поставихте.

Последно за безплатния градски транспорт. Тъй като това не е тема, която само вие повдигате, и според мен е важно да се проведе дискусия по тази тема и тази дискусия трябва да бъде водена включително с икономически аргументи. Знаете мисля, че нямаме разминаване във виждането ни за това, че кражбите в градския транспорт и въобще лошото управление на Столична община с обществени поръчки определено има много, много работа, която да се свърши там и това със сигурност ще доведе до по-малко разходи за градския транспорт, но дори всички кражби да бъдат спрени няма как със сегашната данъчна политика на Столична община да се поддържа безплатен градски транспорт, тоест много е важно да се каже – ако ще има безплатен градски транспорт това означава вдигане на данъците и то вдигане на данъците за всички. Лично аз, равнопоставеността присъща на левите идеологии не я разбирам по този начин, смятам че в случая, предвид че говорим за публична услуга трябва хората, които ползват публичната услуга те да плащат за нея в най-голяма

степен, а не всички по равно да плащаме за градския транспорт независимо дали го ползваме или не, каквото ще се случи, ако той е безплатен и трябва да се дотира само и единствено от данъците на софиянци и тук говорим за поне 40 % увеличение на данъците в София, за да могат да се покрият сегашните разходи на градския транспорт, какво остава за всички претенции за нови линии на метрото, за нови линии на градския транспорт и т.н.

Благодаря.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Господин Зарков, заповядайте за втора реплика.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Благодаря, съвсем накратко към госпожа Манолова, наистина за разлика от преждеговорещите на Вас по ви отива да кажете, че е необходимо да се извършват редица действия, които генерират разходи или намаляват приходи, но не казвате всъщност откъде ще дойдат липсващите средства в случая, ако се случи това.

Хубаво е да се говори по този начин, може би изглежда добре, но не случайно и поради това предложих да говорим по-отговорно, защото това уравнение винаги трябва да отговаря и от двете страни. Ще се спра накратко на поръчките, които засегнахте особено и господин Бонев също каза, имали сте някакви съмнения, аз ще ви дам конкретни данни, които показват точно обратното, за да не се притеснявате.

Мисля, че сте убедена, че няма как в Столичните общински дружества да има доставка на резервни части без поръчки, това е дори без коментар. Но само ще ви кажа, че през последната година имаме поредица от фирми, които се отказват от доставка на резервни части, защото цените вече са им ниски. И в никакъв случай, именно поради тази причина е безпредметно да се говори за завишени цени, по които се купуват резервните части. Да, допринесла е инфлацията за това най-вероятно, но имаме фирми, които се отказват, защото не могат да доставят вече на тези цени.

По отношение на цялостната философия, госпожо Манолова важно е да разберете едно, ако говорим за градски транспорт, което е неуспешен модел и освен малки градове като Талин, където в момента държа да отбележа се говори

отново за въвеждане на заплащане на градския транспорт, е свързано с осигуряването на тези средства.

Господин Бонев, каза с вдигане на данъците, а аз казах например през държавния бюджет, което също означава по една или друга причина заделянето на тези средства. Личното ми мнение естествено е, че не случайно така го казах, защото не смятам, че хората които реално ползват градския транспорт не трябва да имат принос в генерирането на средствата, които го издържат.

Ще ви кажа, че за последните няколко години само преди Ковид пандемията продажбата на превозни документи участваше почти на равно с дотациите. В момента процентът е отместен и продажбата на превозните документи като общ бюджет, продажбата на превозни документи вече доближава 30 и ще падне под 30 % като участие във финансирането на градския транспорт на софиянци. Всичко останало е дотации и не случайно казах, че наистина се доближаваме до някакъв такъв модел. Но нарастването на приходите и заложената логика от това да се генерират допълнително средства на базата на това, което именно и вие казахте премахването на някои документи при всички положения ще доведе до допълнително балансиране на тази диспропорция бих я нарекъл.

Важно е също така да разберете, че всички предложения, които са идвали те са обсъждани и то много детайлно, и не случайно имаше сравнително добра политическа обща подкрепа при приемането на тази система. Защото включително и отстъпките, които се ползваха от 1,20 лева за десет карнетки и картата, която наистина е сериозен аргумент във вашето изказване за една линия, на практика годишната карта, която през 2016 година я намалихме до голяма степен осмисля тяхното премахване като дава възможна алтернатива, което каза и господин Бонев особено след възможността ѝ на три вноски да се закупи годишна карта, което допълнително улеснява бюджета на софиянци и последно за смартфоните, първо да ви кажа гражданите, които и това сме дискутирали и прецизирали, които имат известни затруднения с ползването на смартфони, това са предимно възрастните наши съграждани те всъщност не ползват краткосрочни превозни документи. Те са едни от най-редовните ползватели на месечни и

годишни карти, така че при тях няма такъв момент със затруднения при закупуване на билети. Абсолютно вярно е и данните го показват. Закупете си карта от 10 лева.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Госпожо, дали ще бъде коректно господин Зарков да вика върху вас, когато вземете думата. Оценката кой какво говори не отменя правото на изказване, нали така?

ЗАФИР ЗАРКОВ: Говорим за преференциални карти, в които влизат пенсионери, хора в неравностойно положение.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Госпожо, не съм ви дал думата.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Вие не отговаряте на преференциални документи, естествено е тогава, че не може да си закупите и за това ще ви кажа, че картата от 50 лева.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зарков, моля ви да не водите диалог, госпожо когато свършат изказванията на преждеговорещите ще имате думата, както виждате не съм прекъснал абсолютно никого.

ЦВЕТАНКА ИЛИЕВА: Директорът на ЦГМ си отиде.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Вие искахте да говорите с директора ли? Може да си запишете час в приемно време, ако искате.

ЦВЕТАНКА ИЛИЕВА: Подала съм жалба да направите една спирка, а нищо не направихте.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Месечната карта знаете ли...

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Не съм ви дал думата.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Вие разбирате, че при нарастване на всички общи разходи няма логическа възможност да бъдат приети всички предложения, които водят към натоварване допълнително на системата. И последно вашето изказване всъщност ме провокира наистина за един въпрос, който можем да решим, за да бъдем все пак и градивни, всъщност наистина при закупуване на билети от водач, би могло да се помисли, тъй като те важат точно, само и единствено за превозното средство самата продажба да е и тип валидиране, което ще улесни гражданите след това да не валидират този билет.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Госпожо Манолова, ще се възползвате ли от правото си на дуплика?

МАЯ МАНОЛОВА: Да.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

МАЯ МАНОЛОВА: Ще започна отзад напред, би било добро това предложение, което да спести валидирането, но също така и покупката от шофьора бихте могли да я върнете на ниво поне от 1,60 лева, защото в крайна сметка става дума наистина за превозен билет, който важи само за едно превозно средство, нали така?

Не знам тук всички еквилибристики, които господин Бонев, може би на вас ви звучат добре, но те просто нямат нищо общо с логиката и в момента, в който обяснява на един гражданин, че 23 е по-малко от 50, всъщност е равно на 50 или, че 1,20 лева е равно на 2 лева, това просто не издържа по никакъв начин. Не всички хора се прекачват.

БОРИС БОНЕВ: Това не съм го казал.

МАЯ МАНОЛОВА: Какво казахте?

БОРИС БОНЕВ: Ако се прекачват, със сигурност е по-евтино, и единствено....

МАЯ МАНОЛОВА: Това уточнение не го направихте, но има много хора, които просто ползват една линия или едно превозно средство. Нали сте любител на статистиката, извадете си тези данни. Колко граждани на София например ползват само една линия или само едно превозно средство?

БОРИС БОНЕВ: Под 9 процента.

МАЯ МАНОЛОВА: Подлагам го на съмнение.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: За месец декември, моля ви не спорете, за месец декември по памет цитирам единия превозен документ беше закупен от 11 хиляди души, а другия от 16 хиляди. Това са данните, моля ви.

МАЯ МАНОЛОВА: По отношение колко трябва да се вдигнат данъците при безплатен градски транспорт и тук впрочем мрачни сценарии. Извинявайте, но приходите от превозни документи са в рамките на малко над 60

милиона лева. Шестдесет милиона лева ли господин Бонев са сума, която е непосилна за Столична община?

Колко са приходите от превозни документи за миналата година?

БОРИС БОНЕВ: Над 100 милиона.

МАЯ МАНОЛОВА: Добре, изваждали сме ги най-добросъвестно, че са 66 милиона от общо 300 милиона лева средства за градския транспорт. Даже и да са сто това ли означава, че е равно на вдигане на данъците с не знам колко процента? Но този въпрос вместо да го решавате вие господин Бонев, господин Зографски, госпожа Стефанова смятам, че е достатъчно съществен вече и би следвало да бъде решен от столичани. Аз наистина се изумявам, как за четири години не попитайте за нищо? Как за четири години вие знаете всичко? Вие взехте решение за удължаване концесията на „Софийска вода“, защото знаете, че столичани са доволни и са ОК с тази услуга, не се направи нищо по Завода за боклук, който се изгражда в центъра на София и пак не се питат столичани. За градския транспорт, за начина по който вдигнахте тези билети и създадохте препятствия на хората при тяхното закупуване, също знаете, че това е много добре за хората. Много е добре да ги накарате да купят.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Вие Манолова гледате към единственият човек, който не само не управлява, но и не е общински съветник.

МАЯ МАНОЛОВА: Така, че нека гражданите на София да преценят дали е посилно още повече.../няма чуваемост за протокола говори без включен микрофон/.

Колко бързо хората забравят какво са обещали по време на предизборна компания, просто изумявам от това, че няма да удължаваме концесията на „Софийска вода“ и минем през това, как ще направим по-удобен, по-евтин и по-ползван от гражданите градския транспорт, как София ще е по-зелена, как ще се намалят емисиите, как ще се оправят тротоарите, как ще се спре презастрояването и накрая този дебат е достатъчно красноречив.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Застрояването е за друга комисия. Може и тях да ги посетите.

Господин Зографски, заповядайте.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Търпеливо чаках и чух много неистини. Благодаря, че ме натоварихте с тази отговорност да организирам референдум в двумилионен град, правя каквото мога и не съм изневерил на принципите, на колективните принципи на „Спаси София“ и на нашата програма, която беше най-подробна и вътре точно бяха разписани тези предложения, които ние направихме в рамките на работната група, в рамките на комитета и имаме един от шестдесет и един общински съветници. Постигнахме четири добри неща и данните го показват, но трябва да си даваме сметка, че започнахме при някаква определена ситуация, която започна тук през 2018 година и това е, че ние сме дали 100 милиона лева колосална сума достатъчна за три нови метростанции, за 200 нови автобуса и т.н., мога да правя аналогии до утре, за една тикет система, която ако не ползваме, когато вече е направена, ние трябва да сме пълни кретени. Не само без отговорници, но трябва да сме пълни кретени.

МАЯ МАНОЛОВА: Говори Фандъкова за Завода за изгаряне на боклук.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Аз също съм против Завода за изгаряне на боклуци и сме предприемали действия в тази посока.

Тези пари са дадени. Сега в тази ситуация поставени в тази рамка ние също така водейки сметка за социалните категории бяхме изключително предпазливи и понеже ние сме млада формация за нас приоритет може би са помладите хора, за това се преборихме да има карта за младежи, за учещи изцяло нова плюс годишните опции, плюс да се запази разбера за пенсионерите на съвсем поносими нива. Нека да направим едно сравнение с няколко български града спрямо тарифната им политика. Пенсионерска карта в Пловдив където на практика няма градски транспорт, а има мини бусчета на частни оператори е 16 лева, а в София е 10 лева. В Бургас е 22 лева, а в Стара Загора е 26 лева – пенсионерската карта. Годишната карта, която в София е 365 лева в Пловдив е 520 лева точно за същите тези усмърдени маршрутки на няколко частни оператора. Ако говорим за картата за една линия на месец, тази която в София сега я премахваме в Русе е 66 лева, а в Плевен – 56 лева, във Варна – 35 лева, в

Пловдив – 35 лева, тоест ние с кого искате да се сравняваме, с Бангладеш или с кого? Ето сега давам по-международен защото все пак прилича столица със столица да се сравняват. Ще ви дам един пример от Букурещ. Там годишната карта е 550 лева, като няма никакви други междинни освен месечната и годишната, разбира се има и за едно пътуване, за един билет, който пак е по-скъп от нашата. Няма никакви социални придобивки за нито една категория граждани, освен за студенти и учащи, които са 50 % от нормалната тарифа. Това означава 550 пак е по-скъпа отколкото е тук.

Стандартите на живот на Букурещ и София са сравними. Ако тръгнем да говорим за Белград, където вече има зони и където драстично повече плащат хората, които живеят в покрайнините на града и в агломерациите, има четири зони, няма две, а има четири зони, там са в пъти по-скъпи картите годишните, достигайки до над 1000 лева. За това водейки сметка за всички големи категории пътници, млади, учащи, студенти, пенсионери, направихме абсолютно най-поносимата възможна тарифна политика, която е направена на принципите, които са стандарт, еталон, най-добър бенджмарк в цяла Европа. Ако вие госпожо Манолова станяхте кмет на София, вие също щяхте да бъдете рамкирани в тези обективни параметри. Да може би на вас щеше да ви е приоритет безплатен градски транспорт, но трябваше като кмет да намерите парите за това, 160 милиарда държавен бюджет, а бюджета на Франция сигурно е 50 трилиона, но той не отива

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, моля ви концентрирайте се върху вашето изказване и не влизайте в диалог.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Ще направя още няколко аналогии за картата за една линия, защото това е нещо, което никъде в Европа го няма. Да вземем винетната система на държавата. Имате годишна, тримесечна, месечна, седмична и уикенд, както знаете аз съм от Скопие, никой не ми дава преференция, че ползвам Е-79 към Македония и да ми кажат: „Вместо 87 лева понеже ползваш 1 % от пътната мрежа ще ползваш само 1 %, тоест ми дължиш 87 стотинки“, нали така? Когато си плащам здравната осигуровка не казвам: „На мен само ми трябва кардиолог, с гинеколог нямам намерение да се занимавам и не ми трябва“, дайте

да си платя една част от медицинската вноска. Как така? Нито една система особено такава кумулативна не работи с такива изключения, нито една социална система – държавна, общинска не работи с такива изключения, защото изключенията могат да станат безкрайни.

И още едно нещо картата за метро, която също не е променяна 15 години и не само заради инфлацията, а заради факта, че метрото на София пет пъти нарасна като дължина, е реално измамна към софиянци, 420 лева на година само да ползвате метрото е с 50 лева на година по-скъпо ако си купите карта, която ви осигурява достъп до цялата градска мрежа и точно за това ние я премахнахме, защото тя е излишна. Освен, че концентрира хората само да ползват метрото и после никакво довозване да ползват, и да пътуват гратис за по-малко пари могат да се чувстват комфортно вместо като измамници. Аз съм за една спирка, аз съм за две спирки.

Така, че трябва да вземаме предвид някакви обективни параметри, които ни рамкират, когато говорим иначе торбата с красиви обещания всеки може да я отвори много лесно, но на фона на някакви обективни параметри твърдя, че сме постигнали най-доброто, както казах не само сравнено с Балански столици, но и сравнено с българските градове София има най-достъпната тарифна политика независимо, че има в пъти по-висок стандарт на живот от Русе, Варна, Бургас, Плевен и т.н., двоен стандарт на живот има.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Приключихте ли господин Зографски?

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Да.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Госпожо Манолова, заповядайте.

МАЯ МАНОЛОВА: Вие като граждани с господин Зографски не направите една пресконференция и да се похвалите колко добре сте се справили с промените в тарифата и в превозните документи?

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Следващият поред заявил изказване е господин Евстатиев. Господи Зографски, може да продължите разговора отвън с госпожа Манолова.

Господин Евстатиев, заповядайте.

МАРИО ЕВСТАТИЕВ: Господин Контрера, благодаря за думата.

Хората, към които исках да се обърна всъщност си тръгнаха току що, така че не смятам да правя това изказване, оставям думата на следващите поред.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря ви, господин Евстатиев.

Господин Самарджиев, от дирекция „Транспорт“ заповядайте.

САМАРДЖИЕВ: Благодаря, господин председател.

По същество няма да коментирам тарифната политика, но ще кажа нещо много важно, което е добре да се чуе, да се прегледа, да се прослуша от всички организации, партии и политици, които се изказват по темата. За по-чист въздух, за повече хора в градския транспорт е необходимо да се стига по-бързо от точка „А“ до точка „Б“, и нищо друго, дали ще е 1.20 лева, 1.30 лева или 1.60 лева, въпроса е да стигнеш по-бързо отколкото с личния си автомобил. И точно защото имаме сериозни проблеми с налагането на глоби, защото нямаме право да налагаме такива по Закона за движение по пътищата, председателя на Столичния общински съвет е изпратил съответните предложения, с които иска камерите, които са огромен брой да могат да налагат такива глоби, така че тръпнем в очакване това нещо да се случи, до тогава докато не се случи това нещо, ние като дирекция смятаме, че няма да имаме този желан ефект за чист въздух, за предпочитан градски транспорт и всичко останало. И честно казано освен това имаме и допълнителни предложения и само едно ще дам пример законно, за това когато автобус потегли от спирката той да бъде с предимство, а не да стои и да чака по три минути на общо 27 спирки и ние да твърдим, че това е ОК и всъщност проблемът е в това, че 1,20 лева е билетът, а в Парламента да отлежават с месеци предложения, които решават в стотици пъти проблеми, които не могат да бъдат решени с просто изказвания в Транспортна комисия.

Благодаря за думата.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Следващите заявки, госпожо заповядайте, ще ви помоля на микрофон, тъй като се излъчва на живо и се води запис.

Ще ви помоля да се представите за протокола.

ЦВЕТАНКА ИЛИЕВА: Аз съм ползващ градски транспорт. Когато обявихте процедурата за обществено обсъждане съм изпратила становище, но до този момент нямам отговор на въпросите, които съм поставила. Сега ще ги поставя, някои от тях се дублират с въпросите на госпожа Манолова и тя не получи отговор.

Първият въпрос е, на какво основание на кой закон в държавата правите запис с камери в градския транспорт, тъй като в Конституцията има изричен текст, в който е казано, че само с мое съгласие или на законно основание трябва да се прави запис?

Второ, искам да попитам тези записи от кой се съхраняват, за какво се използват и до кога ще се съхраняват? В крайна сметка те могат да се използват и за злоупотреби.

Трето, искам да задам следния въпрос специално към господин Борис Бонев, как определите групата от 26 години да ползват преференциални карти, а не например до 30 години или до 25 години и защо 60 годишните като мен трябва да плащаме преференциите на младите хора, да се качват в градския транспорт? Ние не можем да си намерим работа, защото сме възрастни, а младите, които имат работа ще ползват преференция в градския транспорт. На този въпрос досега не ми е отговорено.

На следващо място, не мога да разбера защо депутатите от ГЕРБ казват, че не мога да гласувам с машина, тъй като съм възрастна и трябва да гласувам с хартиена бюлетина, а същевременно общинските съветници от София на ГЕРБ ми казват, че трябва да си купя карта жълта и да бъда белязана в жълто като лудите за да мога да пътувам с градския транспорт?

Досега ползвах билетите от 1,20 лева, ползвам едно превозно средство, а сега трябва да си купя или билети от 2,00 лева или от 1,60 лева. Тези билети от 1,20 лева преди бяха 80 стотинки, а сега станаха 1,20 лева, а сега вече стават 2,00 лева или 1,60 лева, само тази група ползващи градския транспорт само за нас се увеличават цените, а за останалите – не. Ние какви сме, някакви по-долни същества от другите ли?

Откъде накъде само за нас ще се увеличават цените, а за останалите няма.

На следващо място, преди три години съм подала жалба и искане точно до Вашата комисия, на която имам отговор от „Центъра за градска мобилност“, че ще бъде направена спирка в „Красно село“ на бул. „Гоце Делчев“ преди подлеза където е на кръстовището с „Житница“ тъй като разстоянието между едната и другата спирка на автобус № 83 е повече от 500 метра. Три години беше определено мястото до едно старо дърво, нищо не е направено, още колко да чакам?

Има още едно нещо, вие живеете в някакъв свят, който няма нищо общо със света на хората, които живеят отвън. Не може да ги разберете. Не може да разберете, че поколението, от което съм аз, е едно от най-ощетените поколения за това, че сега трябва да бъде принудено да се дигитализира, а то е научено да работи с хартия, и не дадохте достатъчно време да се премине нормално, цивилизовано и да се обучим.

Заплахите, които получаваме, че като не сме дигитализирани не можем да ползваме градския транспорт или трябва да го ползваме на по-висока цена, или че всички имаме смартфони. Не е вярно нямам смартфон и не съм пенсионирана, как да ползвам карти тогава за пенсии или как да се придвижа от едно място до друго? Тук става въпрос за градския транспорт и аз съм живо същество и аз трябва да отида на лекар, да отида да си купя храна и т.н.

Много се извинявам в случая, но искам да попитам, тези жълти карти, които са по 80 стотинки, които сега трябва да отида да си купя, за да мога да се превозвам от едно място на друго, как ще разбере колко билета имам в тях?

Това никой никъде не го обяснява и не го пояснява и на всичко отгоре днес разбрах, че трябва да си купя и карта от 3,00 лева със снимка, и карта от 80 стотинки за да мога да ползвам различни комбинации. Вие разбирате ли, че с това, с което тук ни занимават около два часа и половина няма нищо общо със света на хората, които реално ползваме градския транспорт.

Благодаря, че господин Контрера ме изслуша.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Бонев.

БОРИС БОНЕВ: Благодаря, госпожо Илиева, първо да вие в действителност сте изпратила становище и има отговор и той е под № 89 в обобщената справка, и тази обобщена справка е публикувана на страницата на Столична община, по принцип и по закон, не се очаква да получите лично и специално отговора, за това се публикуват на страницата и там трябва да бъдат намерени.

Има нещо, за което сте абсолютно права, липсата на достатъчно време, за да бъдат обяснени всички промени, които се случват и всички онези технически стъпки, които хората, които по една или друга причина не са запознати, не са имали възможност да имат време да го направят, да се запознаят и така, че за това сте абсолютно права, че поради лошата комуникационна кампания, която беше направена през последните месеци всъщност все още много хора не знаят какви са новостите, не знаят какво се случва, чувстват се объркани, чувстват се излъгани и в крайна сметка се чувстват изключително резистентни към промените, които бяха направени с новата тарифна политика.

Нещо, което не беше споменато досега нито веднъж, това е факт от живота. Няма освен в може би Северна Корея и Беларус няма ситуация, в която тези, които по-малко ползват една услуга да плащат по-ниска цена за нея. Винаги навсякъде редовните ползватели на една услуга получават преференциалните цени. Това означава колкото повече градски транспорт ползвате, толкова по-ниска ще ви бъде цената и не случайно, че най-изгодното пътуване е с годишната карта, защото това означава 365 дни вие заявявате купувайки си годишна карта, че сте готови да ползвате градски транспорт и за това общината казва, след като вие се ангажирате в следващата една година да ползвате градски транспорт за това ще получите и най-ниската цена.

Когато пътувате от време на време, когато използвате от дъжд на вятър или рядко градския транспорт не може да имате очакванията, че ще плащате по-ниско от редовните ползватели. В крайна сметка нека да си дадем сметка, че отдавна вече не сме в комунизма и има някакви пазарни принципи, както аз

колкото и да ми се иска да отида при А1, Йетел или Виваком и да им кажа: „Аз всъщност в интернет, интернета вкъщи го ползвам само 3 часа на ден, защото през останалото време съм в офиса, моля направете ми една много евтина и хубава оферта само за тези три часа, които ги ползвам“, просто ми е интересно да видя каква ще бъде тяхната реакция. По същия начин не можем да очакваме, че на всеки ще му бъде изключително персонализирано точно по неговия вкус, точно каквото той си представя, точно както му е най-удобно, точно както ще му бъде най-евтино, не става така. Има 2 милиона души, в този град, които живеят и това са 2 милиона мнения за това, кое е най-удобно, кое е най-евтино, кое е най-бързо, кое е най-безопасно и т.н., просто не става. И за това, това е част от работата на политиците. Това е част от работата на експертите, които помагат на тези политици да вземат решения, се налага да се правят някакви компромиси. Някои групи да се приоритизират спрямо други по едни или други причини. Попитайте откъде накъде по-възрастните ще плащат за по-младите?

Съжалявам, аз вярвам, че младите са бъдещето на тази държава и е редно те да бъдат стимулирани да използват градския транспорт в периода, в който се създават навигациите им за пътуване. Тоест не на 18 години, всеки студент да бъде с бричка за 500 лева и да задръстват „Студентски град“ и целия град, а от по-млади и от ученици да свикнат, че градският транспорт е начинът им за придвижване. По същия начин, по който това нещо се случва във всеки един цивилизован нормален европейски град с високо качество на живот в какъвто всички искаме да превърнем и София.

И освен това за пенсионерите, за инвалидите, за хората в различно неравностойно положение независимо дали финансово или друго има изключително изгодни и евтини карти. Пенсионерската карта, както и господин Зографски цитира в София за хора над 68 години е 10 лева на месец, което е по-евтино два пъти, по-евтино отколкото в Бургас, почти три пъти по-евтино отколкото в Стара Загора. Мога включително и да попитам защото аз съм правил тази сметка – колко беше средната песия преди десет години, когато цената беше 8 лева и колко е сега, когато е 10 лева? Колко беше средната заплата в София преди десет години, когато картата беше 50 лева на месец, колко е в момента?

Защото истината е, че средно претеглено това не означава, че за всеки един индивидуално е така, но средно претеглено всяка една следваща година градският транспорт става по-евтин на фона на общата и средната заплата на хората живеещи и работещи в София и това е статистиката, това не е защото аз така съм го измислил. И трябва да си даваме сметка, че независимо от всички проблеми на градския транспорт, а те никак не са малко наистина, има и подобрения. Нови линии се пускат, има нови услуги, има разширение на системата на метрото, за последните десет години не малко и е нормално да има и някаква актуализация на цената отново казвам нашият избор беше или на всички, или само на някой, по-скоро съм щастлив, че избрахме само на някои просто, защото смятам, че така е по-справедливо.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте, господин Зарков.

ЗАФИР ЗАРКОВ: Разбира се, съгласявайки се с това, че колкото повече човек ползва градския транспорт трябва да е по-изгоден с всички аргументи за годишната кара, защото това са били дълги дискусии, в които всичко това се е обсъждало ще ви отговоря открито за вашия превозен документ, който ползвате от 1,20 лева.

Това не са билети от 1,20 лева на тази цена, а са билети, които се ползват така да се каже с отстъпка при закупуването на 10 наведнъж. За съжаление от това, което беше изведено и като статистика транспорта на града, разбира се спрямо доходите на хората в София средно, поевтинява всяка година, защото доходите се вдигат, а цените на транспорта поне в последните пет години не са пипани, а за някои документи над десетилетие. Това чисто логически за вас трябва да изведе един проблем, който не спирам да повтарям, че всъщност отнякъде трябва да се финансира този транспорт. И именно в този ред на мисли, тази отстъпка, която беше от 1,60 лева на 1,20 лева, категорично решението беше, че всъщност трябва да приключи и да се спре, защото няма достатъчно средства и така или иначе транспорта да функционира нормално.

Разбирам, че за вас може да е поскъпване и най-вероятно така се получава, за всички граждани, които са ползвали досега билет от 1,20 лева това е някаква форма на поскъпване, но така или иначе съгласете се, че повечето

превозни документи, както казах с пет, шест и десетилетия не са поскъпвали именно с оглед да бъдат ползвани документи, които дават целия градски транспорт на разположение и той във всеки един момент да може да бъде използван от хората и по този начин да се привличат пътници, когато не се променя тази цена.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, господин Зарков.

Ще помоля да се представите за протокола.

ЙОРДАН ТОПАЛОВ: Адвокат съм по професия, софиянец кореняк, понеже принципно би трябвало Общинският съвет и кметствата в София да обслужват гражданите.

Ще ви цитирам Монтеско, който е казал, че всички управляващи, включително Общинският съвет и кметовете, са слуги на своите избиратели, но това аз не го видях днес въобще тук, тоест да мислите как да живеят по-добре, а не да казвате, имаме пазарна икономика и тя ни го позволява. Това може да го каже един бизнесмен, но и не един общински съветник. След като не може да осигури по някакъв начин благоденствието без пазарна икономика на гражданите неговото място не е там. Плюс това вие казахте, че сте гражданин на Скопие, да на България, но казахте моят град е Скопие, след като вашият град е Скопие ви е там мястото.

АНДРЕЙ ЗОГРАФСКИ: Не знам дали сте запознат като адвокат с Конституцията на България.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господин Зографски, моля ви не влизайте в диалог.

Господин Зографски, нито сте длъжен, нито е редно да давате някакви обяснения къде си плащате данъците.

ЙОРДАН ТОПАЛОВ: Сто милиона лева, с едни дела в съда, които ще ги водя тази система ще падне. Само след три години тези 100 милиона ще отидат в първата кофа, поради следната причина. Ако мина с палтото, и ще го докажа, или с една риза, кредитната ми карта системата и се допра да отчитащата система тя ще ми вземе пари. В същото време ще съм ползвал и карта за градския транспорт за една и съща услуга ще платя два пъти.

Второ, аз живея освен в България, живея и в Австрия, живея във Виена, живея в Париж и пътувам.

Другото, което ще ви кажа е, че там е задължително валидирането е пълна лъжа, мога да ви заведа в момента ще си купя карта за седем дни и няма нито един път да се валидирам, а когато минава контрола никога няма да ми направи забележка, защото там без карта влизаш в метрото, няма пропускателен режим за да могат хората по-бързо да отиват на работа или да пътуват по-бързо и да си хванат транспорта, а когато излизат от системата тогава си поставят, че са пътували правилно. Повечето метростанции така са изградени. На практика валидиране нямате. На излизане се валидирам, че съм излезнал, но аз мога да се валидирам и на влизане.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Моля продължете и не влизайте в диалог.

БОРИС БОНЕВ: И в Париж е задължително.

ЙОРДАН ТОПАЛОВ: Не, не искам да ме проследяват къде пътувам, как пътувам и по какъв начин, дали съм се качил на тази спирка или на тази, с кредитната ми карта, когато я слагам това е събиране на данни. Плюс това с кредитната карта не мога да си платя в момента 60+, което означава, че се нарушават мога да ви кажа кои директиви, че трябва с всички финансови средства, които плащам, дали плащам кеш, със стотинки, хартиени пари, кредитна карта или ползвам картата за транспорт, която съм платил, по един и същи начин да ме отчитате, платежните средства спрямо Европейският съюз са кредитните карти, парите, банковите преводи и т.н. вие не може да ми осигурите еднакъв достъп на плащането. След като не може да ми го осигурите, правата на човека съда ще го упомене.

За другото, госпожата беше напълно права. Друго, за което се правят записи в транспортните средства. Запис на транспортно средство и на публични места е забранено единствено, ако не е с цел национална сигурност, полиция и т.н., общината не е такъв оператор и не може да го извършва. Тя може да е

оператор на лични данни, но не е оператор за събиране на видеоматериал и на камери.

РЕПЛИКА: Има 600 камери.

ЙОРДАН ТОПАЛОВ: На кого е лицензът?

БОРИС БОНЕВ: На общината.

ЙОРДАН ТОПАЛОВ: Не е вярно, проверете на кой е лицензът. Общинска полиция, как да не е вярно. Самият лиценз е на общинска полиция и до нас има три камери и всички се наблюдават от Общинска полиция, а не от общината.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Господине, ще ви помоля концентрирано и по същество.

ЙОРДАН ТОПАЛОВ: Добре, концентрирано и по същество.

Искам да направите така, че да не може да ме таксувате два пъти, тоест ако се кача с картата и се таксувам, ако ми е в джоба и се допра до устройството да не може пак да ме таксува. Това може да се направи.

БОРИС БОНЕВ: Ако плащате в супермаркета и така го направите, пак ще....

ЙОРДАН ТОПАЛОВ: Добре, само че ще ви каже този проблем Съда по правата на човека и ще ви каже тогава да намерите решение и как ще го намерите?

БОРИС БОНЕВ: Ако аз си оставя портмонето отворено така и вие...

ЙОРДАН ТОПАЛОВ: Картата мога да я държа където искам в себе си.

БОРИС БОНЕВ: Прочетете чл. 25д от Закона за защита на личните данни, е този който дава право на „ЦГМ“ да заснема в превозните средства, да обработва и да се вземат данните. Прочетете го, вие сте адвокат и трябва да го разберете.

ЙОРДАН ТОПАЛОВ: Да, но не може да ги използва.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, винаги данните са се използвали само и единствено по заявка от случая при нас е СДВР.

Продължаваме с граждани. Не мисля, че господинът желае да получи отговор, той беше тук за да изрази мнение, нали така?

Господин Петров, ще се изказвате ли?

ПЕТРОВ: Да.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Заповядайте.

ПЕТРОВ: Благодаря, ще бъда съвсем кратък, защото много неща се казаха, но предизвикан съм от изказването на господин Зарков, и в последните мотиви на изказването на господин Бонев и господин Зографски, в аспект на това, че пътуването или по-точно, че Столичният общински съвет и чрез своите дружества „Центъра за градска мобилност“ и другите транспортни оператори са създали в тази пазарна икономика и в тази общност, в която се намираме Европейския съюз такава практика и такова усещане, че гражданите в Столична община ползват най-социалната възможна опция за транспортирането си в рамките на Столична община.

Задавам въпроса така, след като това е най-социалната опция за гражданите, каква е опцията за гражданите на Столична община, които са служители на Столична община и те не плащат нито един лев за транспорт? Каква група граждани са те, поставям въпроса сега, след като се прави запис, ако трябва го препратете към някой, ако господин Зарков не може да отговори сега, но това трябва да намери отговор, тъй като философията, както и колегата преди малко разви тезите в повече аспекти, каква е тази пазарна икономика, след като гражданите, служители на Столична община ползват безплатен транспорт? Това е моят въпрос.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

ДАНИЕЛА ДАВИДКОВА: Няма да правя изказване, а искам да направя конкретно предложение, което е и молба, в хотелиерския бранш изпитваме огромно затруднение за информацията на английски език относно използването на градския транспорт от чужденци, никъде няма такава информация, ако може от общината и от който зависи да се направи адекватно може и в сайт, може и на хартиен носител, както е най-удобно и най-изгодно, информация как се използва градския транспорт, какви са превозните документи

и тази информация да се даде на хотелиерите и на туроператорите в София, така че ние да можем да информираме нашите клиенти, защото до момента ние сме били френдли кепитъл, тоест чужденците имат огромни затруднения и са най-глобяваните, а това не оставя добро впечатление в тях когато гостуват в столицата ни.

Благодаря ви.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря, не съм ви дал думата.

Докарахме се дотук от либералния подход и липсата на ред, слушахме петнадесет, двадесет минути тиради, обяснения.

По отношение на постъпилото предложение от госпожа Давиткова от името на комисията ще изразим становище „Центъра за градска мобилност“ да организира една подобна кампания не само с печатни, но е с аудио визуални материали. Вие ме подсещате, че ние използваме и достатъчно ефективно системите за гласово оповестяване където за толкова време не чуем нито една реклама на новите видове превозни документи и това също ще го направим като бележка към „ЦГМ“.

Слушам ви с вашето конструктивно предложение.

ЙОРДАН ТОПАЛОВ: Конструктивното ми предложение е следното, няма да съм измислил топлата вода говорим за Виена, предложението е, че там можеш да купиш гражданство за три дни, седем дни или четиринадесет дни, тоест това се казва условно гражданство, но на практика се получава една карта, с която се ползват отстъпки, която общината е подписала и на практика играе безплатно пътуване в целия транспорт, включително ползват се отстъпки за ресторанти, за магазини и т.н.

ПРЕДС. КАРЛОС КОНТРЕРА: Благодаря.

Колеги, благодаря на тези от Вас, които останаха до края на заседанието.

Имаме още една точка, но ще я отложим за следващото заседание.

Благодаря за участието.

Закривам заседанието.

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

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