



Столична община

Входящ №

СОА23-ВК66-771

Регистриран на 19.01.2023

За проверка: <https://sofia.bg/registry-report>



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДО
Г-Н ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ,
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДОКЛАД

ОТ

Иван Таков, Милка Христова, Албена Кръстева, Альоша Даков, Васко Тодоров, Владимир Данев, Диана Тонова, Иван Виделов, Иван Мечков, Иван Пешев, Калоян Паргов, Михаил Ставрев, Николай Велчев, Николай Николов и Петко Димитров - общински съветници от Групата "БСП за България" в СОС

ОТНОСНО: Промени в приетата от Столичен общински съвет Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществен градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение от 21.07.2022 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Приетата Наредба за изменения и допълнения се съотнася към Наредбата за реда и условията за пътуване с обществен транспорт на територията на СО, приета с Решение №178 по Протокол №51 от 5.04.2018 г., доп. - Решение №490 по Протокол №22 от 22.10.2020 г., в сила от 1.01.2021 г., изм. и доп. - Решение №76 по Протокол №28 от 11.02.2021 г., в сила от 1.05.2021 г., изм. и доп. - Решение №132 по Протокол №30 от 18.03.2021 г., в сила от 26.03.2021 г., изм. и доп. - Решение №400 по Протокол №36 от 22.07.2021 г., в сила от 30.07.2021 г.

Необходимо е да се подчертае, че предлаганите изменения и допълнения в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществен транспорт на територията на Столична община бяха резултат от работата на сформирания с Решение №349 по Протокол №35 от 24.06.2021 г. на Столичния общински съвет комитет за наблюдение на внедрената автоматизирана система за електронно таксуване и видеонаблюдение в обществения градски транспорт на територията на СО, в

състава на който имаше съветници от всички политически групи. Изходните задачи пред комитета бяха:

- да разглежда предоставяните на "Център за градска мобилност" ЕАД от изпълнителя на Системата предложения за оптимизация на бизнес процесите, свързани с издаване, продажби, дистрибуция и отчитане на продажбите на превозни документи;

- да анализира постъпилите предложения и данни, като предложи нова тарифна политика и промени в условията за пътуване с обществения транспорт на територията на Столична община;

- да изготви план за поетапно въвеждане на промените в тарифната политика и условията за пътуване с обществения транспорт на територията на Столична община;

- да предложи проект за изменение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община.

Изходните позиции в доклада на Комитета бяха свързани с възможностите за използването на нови технологии, продукти и услуги, които допринасят за промяна в нагласите и изискванията на клиентите. Концепцията на града за постигането на устойчива градска мобилност изисква промяна и в градското планиране, където придвижването с лични автомобили отстъпва на по-активните и масови видове транспорт, като обществения градски транспорт, пешеходното движение, колоездене и споделени автомобили. Анализът и разработването на адекватна концепция за предлагането на нови тарифни продукти следва да отчита, както техническите, така и политическите аспекти на процеса по усъвършенстването на тарифната политика на градския транспорт в столицата, да води до повишаване на привлекателността на градския обществен транспорт. Освен това тарифната политика трябва да обезпечават необходимите приходи от превозна дейност за компаниите за градски транспорт.

Следва да се отбележи, че при разработване на новата тарифна политика на Столична община не бяха отчетени в необходимата степен, както историческият опит в развитието на обществения транспорт на София и съответните тарифни политики, така и практическите решения, свързани с развитието на "Метрополитен" ЕАД. Пропусната беше възможността извършеното преброяване на населението в столицата да се свърже и с транспортна анкета за трудовите и битовите пътувания, която да стане основа за по-доброто и перспективно планиране на пътуванията на столичани, вместо само да се разчита на оперативните данни за пътуванията от автоматизираната система.

В икономически план не бяха отчетени и съобразени финансови отстъпки, дадени с отделни транспортни документи, които във времето засилиха предпочитанията на гражданите на столицата към тях. Така например картата за една линия с цена 23 лева за месец, която освен удобна, поради възможностите за ползване и на други превозни средства в общите участъци на мрежата, стана предпочитана и поради заложените по-голям процент отстъпка. Същото се отнася и по отношение на картата за метро, с цена от 35 лева. За по-редките и случайни пътувания талонът за 10 еднократни пътувания за един пътник също се наложи като добро решение. Не беше отчетено в достатъчна степен и че новите

технологични решения ще затруднят част от столичани при ползване на масовия обществен транспорт, което заедно с отпадане на дадени привилегии очаквано среща тяхното масово неодобрение. Въпреки че привидно бяха спазени законовите изисквания при промяна на наредби на Столична община да се провеждат обществени обсъждания, очевидно те са провеждани формално, с ограничено участие на граждани, като не са отчетени и съобразени всички възражения. Това личи и от необоснования извод в документа за въздействие, придружаващ доклада за приемане на промените и допълненията в Наредбата, че не се очакват отрицателни резултати от тях.

В последните две години в резултат на Covid-пандемията и наложените ограничения в работа и пътувания, значително намаля общият обем на превозени пътници в обществения транспорт, който все още не може да достигне нивата от 2019 г.

От друга страна световната енергийна криза доведе до значително повишаване цените на енергийните ресурси, резервни части и услуги, което заедно с повишаване на заплатите на работещите в транспортната система, в значителна степен увеличи разходите за обществения транспорт. Като услуга с изразени социални функции тя се дофинансира основно от бюджета на Столична община, което обаче без по-съществена помощ от държавата става все по-трудно. Без да е изведено като мотив за предлаганите промени в тарифната политика, столичани обективно усетиха и разбраха, че понасят повишаване на своите разходи за пътуване. Очевиден е стремежът в края на мандата на Столичния общински съвет, по политически причини, да не се правят промени в местните данъци и такси, а необходимите приходи за транспортната система да се набавят чрез "скрито" повишаване на цената на някои видове пътувания. Още с въвеждането на "промените", столичани ги усетиха и категорично заявяват своето неодобрение и несъгласие с тях.

Общинските съветници от групата на "БСП за България", в месеците преди провеждане на сесията на СОС на 21.07.2022 г., на която бяха приети промените в Наредбата за пътувания с масовия обществен транспорт, проведохме срещи с граждани от почти всички райони на столицата по различни въпроси от местно значение. Наред с останалите нерешени проблеми на града, масови бяха исканията за запазване на някои от съществуващите транспортни документи. На първо място картата за една линия, картата за 10 еднократни пътувания за един пътник, тримесечните и шестмесечни карти, както месечните и тримесечни карти за пенсионери. Това ни даде основание при обсъждането на промените в Наредбата в комисиите на Столичен общински съвет и на заседанието на СОС на 21.07.2022 г. да направим предложения за промени към Приложение №1 от Наредбата със съответните мотиви за запазване на посочените превозни документи. За съжаление, нашите предложения не бяха приети. Масовото недоволство на гражданите след въведените промени, което усетихме още в първите дни на настоящата 2023 г., потвърди обосноваността и целесъобразността на нашите предложения.

По същество столичани като цяло подкрепят въвеждането на електронни превозни документи в обществения транспорт и по-справедливо тарифиране

според времето за пътуване. Същевременно обаче те смятат, че промените в Наредбата намаляват възможността за избор на най-удобните и икономически изгодни превозни документи за отделния пътник, увеличават цената на пътуване, като усложняват системата за сдобиване с билети за пътуване. Особено остри възражения има по задължителното валидиране и съответното допълнителното таксуване с билет от 3 лева, в случай на отсъствие на такава валидация. Това по същество представлява налагане на санкция дори и за граждани, които са си закупили годишни карти за пътуване.

В крайна сметка, с премахването на възможностите за избор на редица предпочитани превозни документи и с налагането на задължителната валидация, градският транспорт вместо по-достъпен, по-удобен за пътуване и съобразен с индивидуалните нужди на гражданите, стана по-малко гъвкав и все повече насочващ потребителите към използване на лични автомобили за сметка на обществения транспорт. Намалените възможности за избор отказват от използване на градски транспорт и потребители, които досега го ползваха нередовно, комбинирайки го с алтернативи като пешеходно, велосипедно придвижване или невсекидневно използване на лични автомобили, тъй като това вече им е икономически неизгодно. Именно за такъв тип потребители обаче общественият транспорт следва да е най-достъпен и те не бива да бъдат тласкани да се откажат от градския транспорт, като се повишава цената на еднократното придвижване с него.

Въвеждането на времеви билет - "30 плюс" и "60 плюс" не е магическото решение за столичния градски транспорт, както се представя от ЦГМ и ръководството на СО. В много случаи използването на възможността за прекачване зависи от случайността поради нередовните разписания, големите интервали между превозните средства и задръстванията при пътуването. Времевият билет позволява прекачване при съчетаването на по-кратък с дълъг маршрут, но не и на дълъг с по-кратък маршрут, когато дългият маршрут е първи по време. Например с билет за 30 минути може да се пътува с прекачване от центъра към периферията на града, но от периферията до центъра, в някои случаи и скъпият 60-минутен билет няма да е достатъчен. Като например - от село Плана до метростанцията на "Г. М. Димитров" автобус №70 обичайно пътува 65 минути, правейки невъзможно използването, на който и да е комбиниран билет. В този смисъл, ограниченото време за пътуване, прекачване и чекиране от 30 и 60 минути са крайно недостатъчни предвид транспортната обстановка в столицата. Заблудата идва от някои статистически данни, че средното време за едно пътуване в София е 27 минути. В значителен брой от случаите реалността е различна и времепътуването е в порядъка от 40 до 45 минути, което на практика води към по-скъпия билет "60 плюс". Решение, съобразено с моментни задръжки в движението, които излизат извън обхвата на времевия билет "30 плюс", може да бъдат уредени при валидация с банкова карта. При настъпване на такова събитие, пътникът да валидира след 30-тата минута отново, с което се активира билет "60 плюс", а не втори билет "30 плюс". Това пътуване наистина ще може да се нарече "умно" пътуване с банкова карта и ще доведе практически до нормално потребление на времевия билет "60 плюс".

Допълнителна пречка за достъпността на времевите билети е ограниченият брой места, от където същите могат да бъдат закупени. Коментиранията възможности за използване на пластики, които да се зареждат с билети в централите на ЦГМ или през нарочно мобилно приложение са опции, затрудняващи редовното използване на тези билети за много столичани. Същевременно с това се предлага оскъпяване при останалите начини за закупуване на билет - от будки, от метростанциите или от водача на превозното средство.

Неправилно разгласената в медиите "глоба от 3 лева" за невалидиран документ всъщност представлява "билет за невалидирано пътуване" с цена от 3 лева. Той се издава от контролор по нередовността на пътниците заради това, че не са валидирали превозния си документ. Считаме, че процесът на валидиране на дългосрочните превозни документи следва да се стимулира с насърчителни, а не със санкционни средства. Не така стои въпросът с времевите билети за "30 плюс" и "60 плюс" минути, при които валидацията удостоверява редовността на пътника.

След въвеждане на промените в Наредбата се проявиха и редица технологични проблеми. Плащането с мобилен телефон на билет "30 плюс" от 1.60 лева, купен с приложението Mpass, често пъти не "се чете" от валидаторите в метрото. При допир на екрана на валидатора се изписва "Невалидна карта". От екипа, поддържащ приложението Mpass, обясняват, че вероятно има технически проблем в настройките към новия вид билети. Посочените проблеми не изчерпват всички технологични и организационни въпроси, свързани с приложението на новите транспортни документи.

Предвид изложеното по-горе се налага обосновавания извод, че част от направените промени по отношение на видовете превозни документи не са в обществен интерес и следва да бъдат преразгледани.

Водени от разбирането, че пътуването с общинския градски транспорт е преди всичко социална услуга, която трябва да бъде максимално удобна и достъпна за столичани и отчитайки проблемите, възникнали с новата тарифна политика в обществения транспорт, ние внасяме предложения към "Приложение 1" към Наредбата за промени и допълнения в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществен транспорт на територията на Столична община. Надяваме се, че заедно с останалите политически групи в СОС и максимално отчитане на предложенията на гражданите ще постигнем по-добри и справедливи решения.

ПРИЛОЖЕНИЕ:

1. Предложения за промени към Приложение 1 от Наредбата за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществен градски транспорт на територията на Столична община.

2. Проект на решение.

С УВАЖЕНИЕ:

Албена Кръстева



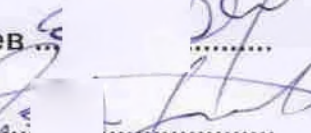
Альоша Даков



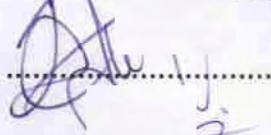
Васко Тодоров



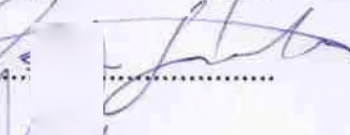
Владимир Данев



Диана Топова



Иван Пешев



Иван Виделов



Иван Мечков



Иван Таков



Калоян Паргов



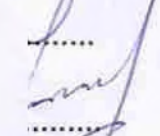
Милка Христова




Михаил Ставрев



Николай Велчев



Николай Николов



Петко Димитров



РЕШЕНИЕ № _____

на Столичния общински съвет

от..... 2023 година

ОТНОСНО: Промени в приетата от Столичен общински съвет Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществен градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение от 21.07.2022 г.

На основание чл. 75, ал. 1, вр. с чл. 76, ал. 3 от Административно-процесуалния кодекс, чл. 8, ал. 1 от Закона за нормативните актове, чл. 21, ал. 1, т. 23, предл. първо и т. 25 във вр. с ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

РЕШИ:

I. Приема Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение No178 по Протокол No 51 от 5.04.2018 г., доп. - Решение No 490 по Протокол No 22 от 22.10.2020 г., в сила от 1.01.2021 г., изм. и доп. - Решение No 76 по Протокол No 28 от 11.02.2021 г., в сила от 1.05.2021 г., изм. и доп. - Решение No 132 по Протокол No 30 от 18.03.2021 г., в сила от 26.03.2021 г., изм. и доп. - Решение No 400 по Протокол No 36 от 22.07.2021 г., в сила от 30.07.2021 г., изм. и доп. - с Решение No 539 на Столичен общински съвет по Протокол No 60 от 21.07.2022 г., както следва:

§1. В чл. 11 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал. 1 придобива следната редакция:

"(1) Превозният документ, вкл. краткосрочният превозен документ на хартиен носител - ценен образец, е редовен:

1. след валидация от пътника в наземно превозно средство на превозни документи по т. 1.1.1, 1.1.2 и 1.2.10 от Приложение №1 към настоящата наредба, веднага след качване, на най-близко разположените валидатори, или по метод, въведен и одобрен от "Център за градска мобилност" ЕАД;

2. след валидация от пътника на превозни документи по т. 1.1.1, 1.1.2 и 1.2.10 от Приложение №1 към настоящата наредба на валидаторите, разположени на бариерите за вход към платената зона на метростанцията;
3. без допълнително валидиране (валидира се в момента на отпечатването му) за превозен документ "билет за еднократно пътуване", продаван от водача, на хартиен носител - фискален документ.
4. извън случаите по т. 1 и т. 2, без допълнително валидиране на превозните документи от Приложение №1 към настоящата наредба.

2. Ал. 7 придобива следната редакция:

"(7) Билет "30 плюс" е краткосрочен превозен документ на електронен носител или PAYG, при условията на тази наредба, за пътуване с прекачвания, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на 30 минути след неговата първоначална валидация. Последната извършена валидация в рамките на 30 минути предоставя възможност пътникът да завърши своето валидирано пътуване без ограничение във времето, до края на маршрута. Билетът може да се комбинира на един и същ електронен носител с билет "60 плюс", само при пътуване с PAYG носител. Билетът се отнася за преносителя му и важи само за един пътник".

3. Ал. 8 придобива следната редакция:

"(8) Билет "60 плюс" е краткосрочен превозен документ на електронен или PAYG носител, при условията на тази наредба, за пътуване с прекачвания, позволяващ неограничен брой прекачвания в рамките на 60 минути след неговата първоначална валидация. Последната извършена валидация в рамките на 60 минути предоставя възможност пътникът да завърши своето валидирано пътуване без ограничение във времето, до края на маршрута. Билетът може да се комбинира на един и същ електронен носител с билет "30 плюс", само при пътуване с PAYG носител. Билетът се отнася за преносителя му и важи само за един пътник."

4. Ал. 9 придобива следната редакция:

"(9) Дневна карта с агрегация е превозен документ, валиден само за един пътник, ползващ един и същ PAYG носител до 24:00 ч. на съответния календарен ден. Превозният документ се издава автоматично без предварителна регистрация при пътувания и успешни валидации на носителя, и е валидна за всяко следващо пътуване, регистрирано с успешна валидация в рамките на календарния ден, при условията на настоящата наредба. Крайната стойност на таксуване се изчислява след края на работния ден, като сума от стойността на комбинация от билети "30 плюс", "60 плюс" или на стойността на Дневна карта с агрегация. Изчисляването на стойността на пътуванията с PAYG носител за деня се прави по начин, гарантиращ заплащането от пътника на най-изгодната възможна цена при извършените от него пътувания. Дневната карта с агрегация не предоставя възможност за пътуване с нощния транспорт".

5. Ал. 17 придобива следната редакция:

"(17) Билетът за невалидирано пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците се продава и валидира от контрольора по редовността на пътниците на "Център за градска мобилност" ЕАД при установена липса на валидация на превозни документи по т. 1.1.1, 1.1.2 и 1.2.10 от Приложение №1 към настоящата наредба. Билетът е документ, заместващ валидацията за конкретното пътуване".

6. Създава се нова ал. 18 със следното съдържание:

"(18) Месечна карта за една линия е превозен документ, издаден на електронен носител за определена линия, с който може да се пътува с всички превозни средства само в участъците на линиите, в които маршрутите им съвпадат, както и при временна организация на движението по заместващите линии."

7. Създава се нова ал. 19 със следното съдържание:

"(19) Карта с талони за десет еднократни пътувания за един пътник."

§2. В Приложение №1 се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 1.1.3 "Билети за еднократно пътуване без право на прекачване (издаван от водача)" придобива следната редакция:

"1.1.3 Билет за еднократно пътуване без право на прекачване /издаван от водача/ - цена 1.60 лв."

2. Създава се нов превозен документ в т. 1.2 "Кarti" със следното съдържание:

"1.2.10 Карта с талони за десет еднократни пътувания за един пътник - цена 12 лв."

3. Създават се нови превозни документи в т. 2 "Дългосрочни превозни документи", със следното съдържание:

"2.4 Месечна карта за една линия - персонализирана 23 лв., неперсонализирана - 28 лв."

"2.5 Месечна карта за метро - персонализирана - 35 лв., неперсонализирана - 42 лв."

4. Създават се нови превозни документи в т. 3.1.1 "Ученици", със следното съдържание:

"3.1.1.а Месечна карта за 1 линия – 9 лв."

"3.1.1.б Месечна карта за метро – 9 лв."

5. Създават се нови превозни документи в т. 3.1.2 "Студенти", със следното съдържание:

"3.1.2.а Месечна карта за 1 линия – 9 лв."

"3.1.2.б Месечна карта за метро – 9 лв."

6. Създават се нови превозни документи в т. 3.3 "Превозни документи за пенсионери", както следва:

"3.3.1.а Месечна карта за 1 линия – 11 лв."

"3.3.1.б Месечна карта за метро – 11 лв."

§3. ЦГМ да създаде възможност с банкова карта да се превалидира времеви билет "30 плюс" на "60 плюс" при необходимост и желание на пътника.

§4. Създадените нови превозни документи по чл. 11, ал. 18 и ал. 19 влизат в сила от 01.04.2023 г.

§5. Новите цени на превозните документи по т. т. 1.1.3, 1.2.10, 2.4, 2.5, 3.1.1а, 3.1.1б, 3.1.2а, 3.1.1б, 3.3.1а, 3.3.1б от Приложение №1 влизат в сила от 01.04.2023 г.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на2023 г., Протокол №....., точка.....от дневния ред, по доклад №..... и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет:.....
(Георги Георгиев)