



Сдружение "Велоеволюция"

e-mail: info@velobg.org | web: velobg.org

Изх. №09/21.12.2015 г.

До

Постоянна комисия по транспорт, транспортна инфраструктура и безопасност на движението

Постоянна комисия по финанси и бюджет

Постоянна комисия по опазване на околната среда

СТАНОВИЩЕ

Относно: Предложение за предоставяне на концесия за управление и поддържане на система за отдаване под наем на велосипеди и рекламни елементи в София

Уважаеми общински съветници,

Предстои да се вземат важни решения за бъдещото развитие на система за обществени велосипеди в София съгласно Доклад на кмета № СО15-0900-1633/2/24.08.2015 г.

След като се запознахме с доклада и направихме преглед на добрите практики за предоставяне на тази обществена услуга в Европа, предоставяме на вашето внимание становище на сдружение "Велоеволюция".

Положителни страни на доклада:

1. Цялостен документ с идейна концепция за система за обществени велосипеди (COB¹);
2. Технически параметри на COB съдържащи подробни изисквания за достъпна високо-технологична COB;
3. Заложена възможност за събиране на данни от оператора;

Възможности за подобрене на доклада относно (подробна обосновка в приложение 1):

¹"Bicycle-sharing system - Wikipedia, the free encyclopedia." 2015. 10 Dec. 2015 <https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle-sharing_system>

1. Процедура по вземане на решение - докладът представлява тема с голямо обществено значение и за него трябва да се приложи чл. 3, т.5(2) от Наредбата за обществените обсъждания на Столична община² в изпълнение на целите заложи в чл. 2 и особено чл.2, т.3.
2. Модел за инвестиция и опериране системата чрез концесия - разделяне на задачите, предефиниране и допълване на стимулите и отговорностите към концесионера/оператора;
3. Залагане в концесионния договор на цели с измерими и изпълними индикатори;
4. Разширение на системата извън първоначалния ѝ обхват в центъра на града - предвиждане на ясни параметри и процедурни възможности;
5. Преосмисляне на задължителния фиксиран брой велосипеди/места на велогардеробите;
6. Залагане на възможност за контрол на СОС³ върху общите условия за потребителите на системата;
7. Обвързване с градския транспорт - предвиждане на възможности за комбинирани пътувания чрез абонаментна карта за градски транспорт и карта за превоз (билет); предвиждане на възможности за предоставяне на комбинирани услуги съвместно с транспортните оператори и чрез единен превозен документ;
8. Изрично задължение за събиране на данни от потребителското ползване на системата и предоставянето им във формат на отворени данни;

Обръщаме внимание и върху някои препоръки от анализа на 51 системи за обществени велосипеди, изготвен в рамките на проект финансиран по програма "Интелигентна енергия Европа" - OBIS Handbook⁴:

1. Добре е решението за създаване и инвестиране в COB да е продукт на консултации с възможно най-широк кръг заинтересовани страни от съответната община. По този начин параметрите на системата, начина на инвестиране и условията за управление биха имали добра обществена подкрепа и биха отговаряли най-добре на нуждите на гражданите. Такъв процес в София все още не се е състоял.
2. Успешните COB стартират ударно в ограничен обхват, след което поетапно и бързо, за няколко месеца се разширяват в още градски части. Оказва се че за устойчивото ползване на системите е добре те да осигуряват достатъчно на брой велосипеди. Съобразно размерите на София, това би означавало системата да може да се разрасне извън центъра на града. Възможни индикатори са:
 - брой велосипеди на 10 000 жители - коефициент 6.2 до 15.6
(постигнат коеф. при настоящия доклад - 2.7 при 1.5 млн. жители в София)
 - брой велогардероби на 10 000 жители - коефициент 0.5 до 1.5
(постигнат коеф. при настоящия доклад - 0.2 при 1.5 млн. жители в София)

² Наредба за реда и начина на провеждане на обществени обсъждания на територията на Столична община, Столичен общински съвет, Приета с Решение № 950 по Протокол № 120 от 11.10.2007 г., <http://web2.apis.bg/sofiacouncil/p.php?i=276267&b=0>

³"Столичен Общински Съвет." 2004. 10 Dec. 2015 <<http://sofiacouncil.bg/>>

⁴"OBIS Handbook - optimising bike-sharing in Europe | Eltis." 2015. 10 Dec. 2015 <<http://www.eltis.org/resources/tools/obis-handbook-optimising-bike-sharing-europe>>

3. Изключително важно е развитието на COB да е гъвкаво съобразно засеченото ползване с предпочитани и нужни маршрути за велосипедните пътувания. Нужен е анализ на велосипедните потоци преди и след въвеждането на системата. Анализът ще послужи за оптимизиране на местата на станциите и броя на велосипедите, а също и за ежедневната редистрибуция на велосипедите.
4. Обикновено общините въвели COB са заинтересовани от постигането на високи нива на ползването ѝ, за да се изпълнят целите и ползите от нея свързани с намаляване на задръстванията и подобряване качеството на въздуха. Високите нива на използване трябва да са основа при обмислянето на доходността от ползвателите в случай че операторът е приемател на този доход. За оператор който има малки приходи, може да се окаже непривлекателно да поддържа система с високо ниво на услуги и високо ниво на използване. Прието е че в общия случай, COB не се самоиздържат, а се поддържат от общините като за оператора са предвидени различни стимули, бонуси обвързани с постигнатите нива на използване на велосипедите.

21.12.2015 г.
гр. София

С уважение:



Иво Делин
Председател на УС
на
Сдружение "Велоеволюция"
тел.: 0882079099



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Възможности за подобрене на доклад № СО15-0900-1633/2/24.08.2015 г.

- 1. Процедура по вземане на решение** - докладът представлява тема с голямо обществено значение и за него трябва да се приложи чл. 3, т.5(2) от Наредбата за обществените обсъждания на Столична община в изпълнение на целите заложи в чл. 2 и особено чл.2, т.3.;

Въпреки че отдавна в медийното пространство присъства информация за бъдещо въвеждане на СОВ в София, за обществеността не е ясно с какви цели, за изпълнение на какви задачи ще се изпълни тя и при какви условия ще се използва от гражданите. Тъй като СОВ ще представлява на практика нова услуга, то представата и разбирането за нея са разнопосочни, а всеки малък детайл може да стане причина за поява на недоволство. Това може да се окаже ключов фактор за ползването и оцеляването на системата, както и за постигането на ефектите от нея. В същото време в София вече съществуват бизнеси свързани с отдаване на велосипеди под наем. Редно е техните мениджъри също предварително да са запознати със СОВ, да се обсъдят детайли на бъдещото ползване и да се елиминират бъдещи претенции за нелоялна конкуренция. В рамките на общественото обсъждане със заинтересованите страни (граждани, студенти, ученици, бизнес, велосипедни организации и др.) е вероятно да се постигне съгласие за промяна на някои от параметрите на системата в сравнение с първоначално заложените. Това би гарантирало положителните нагласи сред бъдещите ползватели и постигане на увереност, че системата ще удовлетворява реалните транспортни нужди.

- 2. Модел за инвестиция и опериране системата чрез концесия** - разделяне на задачите, предефиниране и допълване на стимулите и отговорностите към концесионера/оператора;

Концесионният модел, предложен в доклада, представлява комбиниране на ролите на инвеститор и оператор на СОВ. Той предвижда смесване на отговорностите по инвестиране, финасиране, развитие и поддръжка на системата, като предвиденият стимул е предоставяне на места за реклама за осигуряване на приходи. Обикновено европейските общини прилагат разделяне на тези роли, като се търси баланс между отговорностите им в интерес на оцеляване на системата и гарантиране на високи нива на ползване на велосипедите. Моделът предложен за Столична община е иновативен, но е по-скоро непознат за прилагане при СОВ. Обществеността както и вземащите решения трябва да са убедени в дългосрочното функциониране на концесионния модел за целите на СОВ с гарантиране на нейното оцеляване, качествена поддръжка и изпълнение на транспортната услуга за велосипеден превоз. Договорът с концесионера/оператора трябва да поставя ясни задължения за постигане на максимални нива на използване на велосипедите и постигане на целите на въвеждане на СОВ, като затова се извършва наблюдение и контрол от страна на Столична община с налагане на съответни финансови стимули или санкции. Необходимо е да се обсъдят алтернативни схеми за финансиране и привличане на оператор за обществените велосипеди в София.

- 3. Залагане в концесионния договор на цели с измерими и изпълними индикатори**

Когато се дефинират цели за въвеждането на СОВ, общината трябва да заложи измерими индикатори за постигането им. За да е в позиция адекватно да мониторира изпълнението на договора, общината трябва да дефинира стандарти за предоставянето на данни от страна на оператора. За да получава информация от оператора, общината трябва да изисква регулярни доклади, например за:

>Данни за потреблението: брой наемания, брой клиенти;

>Данни за осигурената услуга: аварии, дефекти, средна наличност на велосипеди за всяка станция, брой курсове за редистрибуция на велосипеди;

>Данни за удовлетвореността на потребителите: брой запитвания, брой оплаквания, данни от анкети
Договорът с оператора трябва да включва изисквания за минимални стандарти за приемливо действие на СОВ като например:

Минимално ниво на потребление (брой наемания)

Максимално време на налични дефекти, аварии

Минимална наличност на велосипеди на дадени станции (максимум време на пълна /празна станция)

Минимален брой на велосипеди в системата

Минимален брой заети служители

Минимален брой на центрове за клиенти (уебсайт, горещ телефон, места за продажба на карти)

Всяко неизпълнение на стандартите може да бъде санкционирано, за да се гарантира минимално приемливото ниво на обслужване, а съответно минимално ниво на постигане на целите на СОВ. За всяко изпълнение на стандартите операторът трябва да бъде поощряван. Чрез различните параметри в договора общината може да изпълнява определени политики – инвестиции, повече работни места с добро заплащане. Някои градове поставят изисквания и за покриване на екологични стандарти за транспортните средства за редистрибуция на велосипедите като принос към политиките на устойчиво развитие.

4. Разширение на системата извън първоначалния ѝ обхват в центъра на града с предвиждане на ясни параметри и процедурни възможности;

В настоящия си вид докладът за концесия на СОВ предвижда 33 станции с 400 велосипеда само в центъра на града и бъдещо разширение единствено с 5 нови станции с изрично условие за въвеждане при заявка от Столична община “при изградена велосипедна мрежа”. Тези условия в комбинация с времеемки административни процедури предопределят трудно и бавно разширение на системата, а оттам загуба на интерес у ползвателите, неефективност и превръщане на СОВ във фактическа концесия с единствено функционираща рекламна част. Необходимо е:

4.1. Да се заложат параметри с програма за разширение на СОВ извън центъра на града. Параметрите трябва да съдържат възможен брой, места на нови станции с брой на велосипедите, а точните стойности да се определят съгласно проучвания и данни от първоначалното ползване. В програмата с времеви обхват следва да се заложи достатъчно разширение, гарантиращо достъп до услугата на максимален брой граждани при оптимален брой станции и брой велосипеди в различни квартали.

4.2. Да се актуализира инвестиционна програма за развитие на велосипедна инфраструктура, с което да се гарантира достъп за ползване на СОВ в нужните направления по квартали извън центъра на града. Инвестиционната програма трябва да вземе предвид възможността за интермодални връзки и интегриране на велосипедния транспорт чрез СОВ с останалите видове обществен транспорт;

5. Преосмисляне на задължителния фиксиран брой велосипеди/места на велогардеробите;

Логичната поставена задача на концесионера/оператор на СОВ е да достигне възможно най-високи нива за ползване на велосипедите. Нужно е да се осигури такава гъвкавост, така че операторът да може да променя броя на велосипедите и/или свободните места по велогардеробите съобразно засеченото ползване. Ако за няколко месеца в активен велосипеден сезон операторът не успява да реагира заради

административни процедури и ограничения в договора, то натрупано недоволство у ползвателите може да провали успеха на системата. Това се случва ако на определени места има недостиг на велосипеди, недостиг на свободни места за оставяне след приключване на пътуването и др.

6. Залагане на възможност за контрол на СОС върху общите условия за потребителите;

В предложения доклад и вариант на концесионен договор единственото поставено условие към концесионера/оператор на СОВ е да предоставя 30-минутно безплатно ползване при всяко наемане на велосипед. Концепцията за общите условия остава неясна и няма изискване тя да бъде представена на етап кандидатстване. Това поставя рискове пред ползвателите за неизгодни, неясни общи условия или такива накърняващи потребителския или обществен интерес, а промяната им е извън контрола на СОС и кмета.

7. Обвързване с градския транспорт - предвиждане на възможности за комбинирани пътувания чрез абонаментна карта за градски транспорт и карта за превоз (билет); предвиждане на възможности за предоставяне на комбинирани услуги съвместно с транспортните оператори и чрез единен превозен документ;

В предложения доклад с предложение за концесия не са поставени никакви изисквания за взаимодействие между концесионера/оператор и отговорните юридически лица изпълняващи транспортни задачи (ЦГМ ЕАД, Метрополитен ЕАД). Това означава че на този етап не са предвидени никакви възможности, или намерение за такива, за предоставяне на атрактивни оферти за комбинирани пътувания с велосипед и градски транспорт. Така се поставя под въпрос постигането на основния търсен ефект от СОВ - предпочитане на велосипед и градски транспорт пред превоз с личен автомобил. Вероятно въпросът е оставен за решаване в бъдеще, но трябва да се има предвид че така могат да се пропуснат технологични възможности за единно таксуване, ползване на единен превозен документ и съответно да се допусне да съществуват трудности за прекачване между градски транспорт и обществените велосипеди.

8. Изрично задължение за събиране на данни от потребителското ползване на системата и предоставянето им във формат на **отворени данни**;

В условията на концесионния договор е указано задължение на концесионера/оператор да предоставя достъп до документация и данни на длъжностни лица при поискване от Столична община. Това условие дава достатъчна свобода и същевременно достъп до данните, но само от страна на СО. Добре е вземащите решения в общината да конкретизират и изискват някои ключови видове данни, които имат значение за развитието и планирането за велосипеден транспорт и интермодални връзки. Полезно е да се даде възможност външен за администрацията човешки ресурс да може да достъпва и анализира данните, допринасяйки за адекватно бъдещо планиране. В настоящата информационната ера е нормално да се заложи изискване към концесионера/оператор за предоставяне на данните в реално време във формат на отворени данни.