

Sent: Saturday, June 25, 2022 11:27 PM

To: i.blagova@sofia.bg

Subject: Приемане на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт

Уважаема г-жо Благова,

Във връзка с наредбата за изменения на реда и условията за пътуване с градския транспорт като гражданин на гр. София, бих искал да направя няколко бележки:

1. Според мен новият тип тарифиране на 30 мин. и 60 мин. е абсолютно некореткно спрямо жителите на града и на практика представлява форма на "скрито" увеличаване на цената на билета от 1,60 на 2,20 лева за хората които не ползват карти и е вид дискриминация спрямо тях. В никоя нормална европейска столица няма такива комбинирани билети за метро и наземен транспорт съчетано с тарифиране за време. Винаги в транспорта е правило да се тарифира на изминато разстояние, просто защото така е логично и справедливо и градът транспортно се разпределя на зони. Така е при самолети, влакове и т.н.

Пътниците които пътуват на по-дълги разстояния и използват крайградските линии ще бъдат вероятно облагодетелствани спрямо пътниците които използват линиите в централна градска част и на по-къси разстояния и съответно вторите ще са демотивирани да използват градския транспорт изобщо. Не се отчита, че повечето автобусни линии в час пик натрупват закъснения които може да нарушат плановете на пътника и вместо с 1,60 да се наложи таксуване от 2,20 или 3,20. Какво се случва с транспортно средство което се поврежда или катастрофира или при друго обстоятелство което "размества разписанието" на превозните средства.

Известна логика има при метрото да има подобно тарифиране за време, тъй като влаковете не са зависими от трафика. И е факт, че с неговото разрастване не е все едно да ползваш линия 3 от Овча Купел-2 и на Орлов Мост да се прекачиш на линия 4 до Терминал 2 в сравнение с пътник който ползва отново линия 3 от Овча Купел-2 до НДК, след което се прекачва на метро линия 2 до станция Джеймс Баучер, като цената и за 2-мата ще бъде една и съща, но предвид изминатото разстояние няма да бъде отново справедливо.

В заключение по тази точка ако пътниците маркират електронните си билети при качване и после при слизване или с кредитната си карта и съответно таксуването не е за време, а на база изминато разстояние - това би било значително по-честно спрямо всеки пътник.

2. Погрешно се отменя възможността за пътуване с карта от 10 пътувания да бъде ползвана. Така лишавате гости и туристи на града които ползват по-рядко транспорта, но редовно за определен период време от възможността да ползват намаление. Същото се отнася и за граждани които работят от къщи и пътуват по-рядко, но отново редовно и съответно тази карта с намаление от 4 лева би ги мотивирало да го правят. Това е сравнително голяма група от хора. Ако бъде отменена е редно да се помисли за компенсация от тип ако бъдат направени X пътувания примерно 10 за 15 дни, то да бъде връщана част от сумата и т.н. И въобще тезата за наличието на много тип карти които трудно се управляват е погрешна. Редно е първоначално да се създадат много на вид възможности за таксуване и карти за различни групи от населението на града и с времето на база предпочитанията на хората, те да бъдат оптимизирани и да се даде възможност на по-голяма група граждани да имат достъп до транспорта на София.

3. Третата бележка е свързана с прогнозните суми с които биха се увеличили приходите на градския транспорт след влизането на тази наредба в сила. Считам за уместно, особено в контекста на исканата субсидия от държавата която ще бъде платена на практика от данъците не само на столичани, Столична община да даде пълен 4 годишен отчет - колко курсове на ден имат всички линии, какъв процент от тях средно биват проверявани, от колко служители, какъв е процентът на наложените глоби и съответно тяхната събираемост. Такава отчетност се дължи на всички граждани, защото е публична тайна, че има цели линии които на практика не се проверяват в някои части на София и те са добре известни на всички столичани. Т.е. преди да бъдат искани пари за нещо, е редно да бъдат положени всички усилия гратисът да бъде сведен до минимум, ясно е че не може да бъде напълно изкоренен. Но на това безаконие отново редовните и коректни платци да бъдат наказвани за сметка на други по целесъобразност (политическа, защото това е електорат) трябва да бъде сложено край.

4. По отношение на увеличаване на приходи - продължава недалновидния подход да се издават масово разрешения за строителство без да се взема под внимание транспортната обезпеченост на новопостроените жилищни или офисни сгради. В цивилизованите държави има стандарти за това вкл. и в столиците на държавите на ЕС, само някои трябва да ги провери и приложи. Все още има цели квартали като Манастирски ливади, Кръстова вада и т.н. (предимно в южната част на града) в които изникнаха огромни жилищни комплекси без никакъв достъп реално до транспорт, съответно вместо на чисто пазарен принцип да се помисли и направи всичко възможно транспортът да достига до възможно най-голям брой потребители и съответно да носи приходи. Никой не би се качил на автомобила си ако има спирка на пешеходно разстояние на 5 до 10 минути от дома си и след това транспортна мрежа която позволява да достига за 40-50 минути и до най-отдалечените точки на града. Това в София е напълно възможно, но някой трябва да започне да го съобразява и да мисли за качеството на живот на хората, не всичко е в цената на билетчето. И до днес не мога да разбера след като беше направен пробива покрай ул. Сребърна или това е нейното продължение - ул. Люба Величкова и ул. Атанас Дуков (преди повече от 5 години), как досега никой не се досети че от там е редно да минават превозни средства на СКГТ (поне един автобус може да бъде пуснат), който да покрива достъпа до една от най-големите боници в София - Токуда. Вместо това хората са принудени да вървят по 10-15 минути пеш в студ и пек или да ползват личните си превозни средства и да се наредят чинно на паркинга за болницата което често отнема повече от 1 час и опашката понякога стига до кръстовището с бул. Н. Вапцаров? И всички паркирали автомобили на улицата извън болницата са в нарушение - нещо, за което столичния КАТ любезно си затваря очите, защото просто няма как и къде.

5. Последната бележка е свързана с липсата на въображение при използването на ресурси на градски транспорт. Какво имам предвид - има все още налични ретро трамваи в града ни, навярно такива може да бъдат пригодени също и тролейбуси и автобуси. Вярно, че поддръжката на такъв тип превозни средства е твърде скъпа, но ако бъдат организирани редовни атракционни пътувания по определени маршрути в София (а не веднъж два пъти годишно) това би подобрило значително приходите и имиджа и най-вече би направило по-привлекателно пътуването сред подрастващите и разбира се би изградило навици. Същото се отнася и за т.нар. излетни линии до Витоша (и не само до там около София има и други

планини). Ще завърша с това, че аз като дете на 20 век съм имал много по-добър достъп до планината отколкото днес моите деца имат в 21 век. Това е абсолютен срам за града ни, как толкова много години служейки на определени интереси вие чиновниците които го управлявате допуснахте това да се случи!

С уважение,
Ивайло Вълков