

До:

Столичен общински съвет

СТАНОВИЩЕ

От Гражданска платформа Изправи се.БГ

адрес: гр. София, пл. П.Р. Славейков №4А ет. 3

e-mail: office@izpravise.bg; тел. 0889 860 864

Относно: приемане на 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 № 178 по Протокол № 51 от 05.04.2018 г., доп. – Решение № 490 по Протокол № 22 от 22.10.2020 г., в сила от 01.01.2021 г., изм. и доп. – Решение № 76 по Протокол № 28 от 11.02.2021 г., в сила от 01.05.2021 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.

Уважаеми дами и господа общински съветници,

Относно приемането на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община внесена с Доклад №СОА22-ВК66-5404/17.06.2022г. от Зафир Зарков, Прошко Прошков, Карлос Контрера и Борис Бонев от гражданска платформа Изправи се.БГ изразяваме следното становище:

Подкрепяме въвеждането на електронни превозни документи в обществения транспорт и по-справедливо тарифиране според времето за пътуване. Същевременно с това въвеждането на такава система не бива да се използва като скрито поскъпване на градския транспорт в столицата, а точно обратното – следва да бъде инструмент за по-гъвкаво и по-достъпно пътуване с обществения транспорт.

Считаме, че внесената наредба намалява гъвкавостта за избор на правилните превозни документи за всеки пътник, увеличава цената на пътуване и усложнява системата за сдобиване с билети за пътуване. В този смисъл внесените предложения не са в обществен интерес и следва да бъдат преразгледани, а не приемани в настоящия вид.

С внесените предложения за изменения в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт се премахват множество от възможностите за избор на превозни документи като 3-месечната и 6-месечната карта за всички линии, картата за една линия, картата за метро и картата за метро и една допълнителна линия. Отпадат и талоните за 10 пътувания. В резултат на това градският транспорт вместо по-достъпен за гражданите и по-удобен за избор на документ за пътуване, подходящ за индивидуалните нужди на гражданите, става по-малко гъвкав и все по-вече откровено тласкащ потребителите към използване на лични автомобили за сметка на обществения транспорт. Намалените възможности за избор ще бъдат най-обезкуражаващи за използване на градски транспорт за потребители, които в момента са склонни да използват тази опция, но го правят нередовно, комбинирайки го с алтернативи като пешеходно, велосипедно придвижване или невсекидневно използване на лични автомобили. Именно за такъв тип потребители 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. Напротив, както е обявен времеви билет само подчертава проблемите с мобилността в столицата. В много случаи използването на възможността за прекачване ще зависи от случайността заради нередовните разписания с големи интервали между превозните средства и задръстванията при пътуването. Всяко изпускане на 30-минутния прозорец за пътуване и прекачване няма да е вина на потребителите, а на лошото управление на мобилността в общината през последните години.

По начина, по който се въвежда, времеви билет позволява прекачване при съчетаването на по-кратък с дълъг маршрут, но не и на дълъг с по-кратък маршрут, когато дългия маршрут е първи. Така с билет за 30 минути може да се пътува с прекачване от центъра към периферията, но от периферията до центъра в някои случаи и скъпия 60-минутен билет няма да е достатъчен. Като например от село Плана до метростанцията на Г.М. Димитров автобус 70 пътува 65 минути, правейки невъзможно използването, на който и да е комбиниран билет. В този смисъл ограниченото време за чекиране и прекачване от 30 и 60 минути са крайно недостатъчни и необмислени предвид транспортната обстановка в столицата.

Допълнителна пречка за достъпността на времевите билети е ограничения брой места, от където могат да бъдат закупени те, като коментираните опции за използване на пластики, които да се зареждат с билети в центровете на ЦГМ или

през нарочно мобилно приложение са опции, затрудняващи редовното използване на тези билети за много столичани. Същевременно с това се предлага поскъпване на останалите начини за закупуване на билет - от будки, от метростанциите или от водача на превозното средство.

Внесените предложения представляват опит за скрито поскъпване билета за градски транспорт като се ограничават възможностите за избор на карти, премахват се най-евтините билети – талоните за 10 пътувания и на практика цената за пътуване ще започва от 1,60лв нагоре то най-евтина опция. Стъпка в посока на повишение на цената е отпадането и на талона за 10 пътувания, който позволява цена за единично пътуване от 1,20лв. С намалената гъвкавост, с която се оставят потребителите единствено ще се постигне повишаване броя на нередовни пътници, намаляване използването на градски транспорт и като цяло и насърчаване използването на лични автомобили.

Начинът за постигане на по-чист въздух, по-малко задръствания, по-малко кални паркинги е чрез превръщането на градския транспорт в бърза, комфортна и достъпна алтернатива. Начинът да се случи това е чрез повече връзки между жилищните квартали и бизнес зоните, повече градски транспорт към новоразвиващите се квартали на града, по-чест градски транспорт и чрез по-достъпен за хората обществен транспорт. Повишаването на цените е точно обратния път от предприятия в много европейски столици. Талин е с безплатен градски транспорт от 2013г, Люксембург въведе безплатен обществен транспорт в цялата страна от 2020г, а от октомври същото ще стори и Малта. Вместо скрито повишаване цената на билета и намаляване гъвкавостта при избор на транспортни документи, столицата следва да стимулира гражданите да допринесат за незамърсяване на въздуха, по-удобни алтернативи на личните автомобили и достъпен за всички, комфортен и бърз обществен транспорт, работещ през цялото денонощие.

С уважение