

(няма тема)

1 съобщение

Peter Sabev

6 юни 2025 г. в 20:50

До: "parkirane@spasisofia.org" <parkirane@spasisofia.org>

Оценявам стремежа към по-добра организация на паркирането и транспорта в София. Въпреки това, преди да се предприемат драстични мерки като увеличаване на цените и разширяване на зоните, трябва да се направи ясен анализ какво е постигнато до момента и какви са реалните проблеми, които реформата цели да реши.

През последните години не виждаме нито нови паркинги, нито облекчения за хората, които имат нужда да стигнат до центъра за по-дълъг период от време. Вместо това, ставаме свидетели основно на дерибейство от страна на ЦГМ - санкции, скоби и глоби, при почти никакъв видим ефект върху движението или организацията на паркирането. Ако досегашната система не доведе до нищо, какво ще промени новата - освен, че ще е още по-скъпа?

1. Приоритет на инвестициите: Паркиране, не автобуси

Приходите от паркиране трябва да се използват изцяло за изграждане на нови паркинги – подземни, етажни или модулни, според нуждите на района. Това е реалният проблем, който трябва да се решава.

Примери:

Букурещ – централизирани паркинги с цена около 20 лв. за 24 ч., удобни за хора, които остават в центъра за по-дълго.

Токио – автоматизирани вертикални паркинги.

Вроцлав, Виена, Мюнхен – масово изградени многоетажни и подземни паркинги, често директно свързани с метро или градски транспорт.

Има други бюджетни пера, които се използват за покупка на автобуси, които не са ефективен транспорт така или иначе и само товарят трафика - пример бул. Евлоги Георгиев и Драган Цанков, където има бус-лента за надясно, а всички автобуси продължават напред, така че бус-лента стои празна, а автобусите пълнят средна лента. Автобусите следва да са довеждащ транспорт до метро и трамваи.

2. Електромобилите трябва да бъдат стимулирани, не наказвани

Премахването на безплатното паркиране за електромобили ще доведе до обратен ефект:

по-малко хора ще изберат електрически автомобил;

споделените електроуслуги като Spark и Hovo ще станат по-скъпи и по-ограничени;

замърсяването ще се увеличи, а стимулите за зеления преход ще бъдат сринати.

Мярката е против логиката на всяка европейска политика за намаляване на вредните емисии. Подобни решения трябва да се въвеждат с ясно планиране и преходен период, а не с рязка промяна.

3. Цени и време за престой: трябва алтернатива

Въвеждането на цена от 5 лв./час и съкращаването на времето за престой изисква реална алтернатива:

Семеен билет за градски транспорт – подход, прилаган успешно в редица европейски градове. Защото да отида от квартала до центъра със семейството си с автомобил е по-евтино, отколкото с градски транспорт, а това не би следвало да е така.

Дневни карти – София ги има, но комуникацията и популяризирането им са слаби.

Данъчни облекчения за хора, които не използват личен автомобил в София, по примера на Осло и Хелзинки.

4. Истинско решение: изграждане на паркинги

Решението на проблема с паркирането не е просто ценова политика, а масирана инвестиция в инфраструктура:

подземни и етажни паркинги;

реорганизация на междублоковите пространства;

системи за навигация и резервация чрез мобилни приложения;

Още Park&Ride зони по периферията на града, а когато това е възможно - и в централната част.

С уважение,
Петър Събев