



## **ИНВЕСТИЦИИ В ОБЩЕСТВЕНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА**

**Цветелина Цветкова**  
[tzkondakova@gmail.com](mailto:tzkondakova@gmail.com)

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“  
Катедра „Икономика и счетоводство в транспорта“  
София, ул. „Гео Милев“ № 158  
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** инвестиции, транспортна инфраструктура, развитие*

***Резюме:** Транспортът е един от основните отрасли играещ ключова роля в развитието на икономиката на страната. Основен фактор влияещ върху развитието на транспортния сектор е наличието на финансов ресурс за реализиране на инвестиции в сектора.*

*Качеството на предлаганата транспортна услуга зависи от икономическото състояние на държавата и възможностите за реализиране на инвестиции във всички аспекти свързани с транспорта. Транспортният сектор е в пряка зависимост от състоянието на инфраструктурата. Реализирането на проекти свързани с подобряването на инфраструктурата и проекти за модернизиране на подвижния състав са в основата на качеството на предлаганата транспортна услуга. В настоящия доклад основен акцент е поставен върху обществения градски транспорт на територията на Столична община. Степента на развитие на обществения градски транспорт е важен фактор влияещ върху нивото на жизнен стандарт на хората, чрез осигуряване на необходимите връзки за достъп до работни места, здравни, административни институции и развитие на културата и туризма. Също така оказва влияние върху състоянието на екологичната обстановка в градовете, поради което издигнато като основна цел, заложена в стратегическите документи за развитие на гр. София, е утвърждаване на града като достъпен, модерен, безопасен, и устойчиво развиващ се град.*

*В доклада ще се разгледат предстоящите за реализиране инвестиции и инвестициите реализирани в последните години от страна на Столична община и опериращите в нея транспортни оператори, с цел подобряването на услугата предоставяна чрез системата на обществения градски транспорт/ОГТ/ на град София.*

Транспортът е един от секторите, развитието на който е силно зависимо от възможностите за реализиране на инвестиционни проекти.

Вземайки предвид все по тревожните данни за отчетеното замърсяване на въздуха с финни прахови частици, и отчитайки факта, че транспортът се счита за основен замърсител, бъдещото търсене на услугата предлагана от ОГТ се очаква да

расте. Това е предпоставка за търсене на все повече възможности за реализиране на инвестиции с цел подобряване на качеството на предлагания обществен градски транспорт. Прогнозата за трафика е повлияна от положителната тенденция на растеж на населението и работните места съгласно данните на Националния статистически институт и в съответствие с Генералния план за организация на движението на територията на Столична община<sup>1</sup>.

Усилията на компетентните институции са насочени към подобряване на системата на обществения транспорт на територията на Столична община, чрез изпълнението на проекти с европейско финансиране, и програми за развитие на транспортните дружества.

В последните години са реализирани множество проекти както за подобряване на инфраструктурата, така и за превозните средства, с които оперират общинските фирми „Столичен автотранспорт“ ЕАД, „Столичен електротранспорт“ ЕАД и „Метрополитен“ ЕАД. Един от тези проекти е Проект за интегриран столичен градски транспорт изпълнен през програмен период 2007 – 2013г., благодарение на който се отчита значително подобрение на предлаганата услуга.

Общата стойност на проекта за Интегриран столичен градски транспорт, финансиран по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007 - 2013 е 46 396 012.88 евро, от които 40 024 658,52 е стойността на безвъзмездната финансова помощ (БФП). Чрез Проектът са приложени комплекс от мерки за подобряване на качеството на обществения транспорт и насърчаването на чист градски транспорт. В рамките на проекта са доставени и пуснати в експлоатация: 50 нови нископодови съчленени тролейбуси; 1020 електронни информационни табла; специализиран автомобил за поддръжка на контактната мрежа; оборудване на 20 от най-натоварените кръстовища в София с цел увеличаване на тяхната пропускателна способност /750 превозни средства на градския транспорт/ като част от интелигентна транспортна система (ИТС). Строителните дейности са в обхват: реконструкция на трамвайния път и кабелната мрежа (около 3 км) по бул. „България“. Извършени са маркетингово и правно проучване за спирковите навеси на обществения транспорт, за да бъдат идентифицирани възможности и условия за концесия за монтаж, експлоатация и поддръжане на автобусните и тролейбусните спиркови навеси.

Автобусният транспорт е транспортът при който се отчитат най-ниски експлоатационни разходи, което позволява да се експлоатира в области с по-малка плътност и да бъде гъвкав по отношение на промяна на маршрути. Това е транспортът, който ползва изградената пътна инфраструктура и не се нуждае от специализирана такава.

На територията на Столична община общественият градски автобусен транспорт се осъществява посредством общинското търговско дружество „Столичен автотранспорт“, което оперира на базата на подписан тристранен договор с Центъра за градска мобилност“ и Столична община.

В експлоатация са 322 единични автобуси с дължина 12 метра и 267 автобуси с дължина 18 метра – общо 589 автобуса към декември 2017 г. Средната възраст на автобусния автопарк е 11.5 години, като средната възраст на единичните автобуси е 11.7 години, а на съчленените автобуси – 11.3 години./по данни от Столичен автотранспорт/

През последните години са били закупени 126 автобуси, задвижвани със сгъстен природен газ (2014-2015 г.), предходните доставки са били през 2008 г. –35 дизелови и 8 задвижвани със сгъстен природен газ автобуси с дължина 12 м. Със заем от ЕИБ за "Прилагане на мерки за подобряване на качеството на атмосферния въздух чрез закупуване и доставка на автобуси" са доставени още 110 нови автобуса.

### **Планирани инвестиции:**

През април 2016 Столичен общински съвет прима Програма за модернизирание на автобусния транспорт<sup>2</sup> за периода 2016 - 2018 г. Съгласно програмата автобусите със стандарти EURO 0, EURO I и EURO II, които са били произведени между 1976 и 2002 г., трябва да бъдат изведени от експлоатация. Всички нови автобуси трябва да имат стандарт EURO VI. С реализирани икономии на финансови средства след проведената тръжна процедура, ще бъде проведена тръжна процедура за още 22 единични газови автобуси. Съгласно програмата „Столичен автотранспорт“ ЕАД провежда обществени поръчки за възлагане на доставката на следния подвижен състав и специализирани машини:

- 60 нови съчленени газови автобуси;
- 60 нови единични газови автобуси;
- 20 нови единични електрически автобуси;
- 20 нови единични автобуси с хибридна или алтернативни източници на гориво;
- до 10 нови автобуси с капацитет до 26 места;
- 2 нови специализирани сервизни машини.

Финансирането за доставката на автобусите следва да бъде осигурено посредством лизингова схема. Средствата за обслужването и ще бъдат набавени от собствените приходи на „Столичен автотранспорт“ ЕАД чрез коригиране на ставката за километър пробег, заложена в договора за обществена услуга.

Електротранспортът е транспортът утвърден като най-устойчивият сред видовете транспорт. Наземният електротранспорт – трамваен и тралейбусен, на територията на Столична община се осъществява посредством общинското търговско дружество „Столичен електротранспорт“.

Към 2017 г. деветте тролейбусни линии в столицата се обслужват от 146 бр. тролейбуса от които 125 в редовна експлоатация. В зависимост от тяхната възраст, най-общо те могат да бъдат категоризирани в 4 групи, както е показано в долната таблица.

**таблица 1 Възраст на тролейбусите - разпределение**

Години експлоатация	Средна възраст	Брой превозни средства	Дял (%) от общо 125 превозни средства
1 - 5	3,6	50	40
6 - 10	7,2	30	24
11 - 15	12,6	9	7.2
>15	30,8	36	28,8

Средната възраст на тролейбусния парк е 13.55 години.

Реализираните инвестиции през последните години в тролейбусния транспорт включват реконструкция на съществуващата мрежа и закупуването на подвижен състав. Основните източници на инвестициите в тролейбусния транспорт са - Столична община - за реконструкция на инфраструктурата и грантови схеми по ОП „Регионално развитие“ 2007-2013 и заеми от ЕБВР за инвестиции в тролейбусни превозни средства.

В периода между 2010 г. и 2014 г., са доставени 80 нови тролейбуси на „Столичен електротранспорт“ ЕАД, както следва:

- 2010 г. – 15 тролейбуса
- 2011 г. – 15 тролейбуса
- 2014 г. – 50 тролейбуса - в рамките на Проект за Интегриран столичен градски транспорт, започнал през 2011 г., финансиран от ОПРР 2007 – 2013.

Тролейбусите са с нисък под, за да се осигури по-добра достъпност за хора с увреждания. Тяхната дължина е 18 м.

#### **Планирани инвестиции:**

С цел повишаването на енергийната ефективност на столичния електрически градски транспорт и намаляване на нивата на вредните емисии в град София, се предвижда изграждане на 6 нови електробусни линии с електробуси, използващи бързозарядни технологии (с батерии или с ултракондензатори)<sup>5</sup>. Новите линии напълно ще заменят 6 съществуващи маршрутни линии, обслужвани от дизелови автобуси, което ще доведе до значителен екологичен ефект.

Освен гореизложеното, което е в процес на изпълнение, през настоящата година е планирано извършване на основен ремонт на троллейбусни линии:

- По бул. „Цариградско шосе“ по линии № 4, 5 и 11
- От кръстовището на ул. „Търново“ и ул. „Луи Пастьор“ до ул. „Дж. Неру“ по линия № 7

Има сключен договор за изграждане на нова троллейбусна мрежа от бул. „Андрей Сахаров“ до ж.к. „Младост“ 2 – продължение на линия № 5.

С цел подобряване на обслужването в някои райони е предвидено изграждане на нови троллейбусни трасета по :

- ул. Хан Кубрат и „Адам Мицкевич“
- ул. „Бяла черква- бул. „Фритьоф Нансен“ – бул. „Патриарх Евтимий“
- ул. „Тодор Каблешков и бул. България
- бул. „Добринова скала“
- бул. Г.М.Димитров – бул. Симеоновско шосе
- бул. „Цветан Лазаров- ж.к. Дружба 2
- От бул. Вл.Вазов до ул. Локомотив

Трамвайните депа стопанисват 311 бр. мотриси и 39 бр. ремаркета от които през 2017 г. в експлоатация са 298 бр. мотриси и 38 ремаркета. В зависимост от тяхната възраст, най-общо те могат да бъдат категоризирани в 4 групи, както е показано в долната таблица.

**таблица 2 Възраст на трамваите - разпределение**

Години експлоатация	Средна възраст	Брой превозни средства	Дял (%) от общо 298 превозни средства
1 - 5	3.9	25	8.4
6 - 15	8.5	18	6.0
16 - 27	23.3	126	42.3
27 – 56.9	34	129	43.3

Средната възраст на трамвайния парк е 17.4г.

Като част от реализираните инвестиции в трамвайния транспорт<sup>4</sup> трябва да бъде отчетено дарението на 28 модернизирани употребяване трамваи трамваи от град Базел чрез подписване на договор за проект в рамките на Програмата за сътрудничество между Швейцария и България за безвъзмездна помощ по проект за модернизирани трамваи за град София. В основата на проекта е необходимостта от подмяна на остарелите български трамваи и подобряване на достъпността на услугата.

През 2014 г. са доставени 20 нови трамваи с нисък под по проект за осъществяване на мерки да подобряването на качеството на въздуха чрез закупуване и доставка на трамваи, финансиран по Оперативна програма „Околна среда“ 2007 – 2013 г.

През 2016 г. са доставени 5 нови трамваи "PESA 122 Na" за 1009 mm междурелсие, финансиран по договор за заем между Столична община и Европейската инвестиционна банка.

През 2016 г. са доставени 20 трамваи втора употреба, закупени от транспортния оператор в Прага. Тези трамваи ще заменят трамваите "Duwag", произведени в периода 1957 - 1962, които обслужват трамвайна линия № 22.

#### **Планирани инвестиции:**

По-голямата част от предстоящите инвестиции в трамвайния транспорт включват реконструкция на съществуващата мрежа<sup>3</sup>.

Подобряването на трамвайната инфраструктура е и в основата и на изпълнението на проект "Интегриран столичен градски транспорт – етап II". Основните компоненти са:

-Реконструкция на трамваен релсов път по ул. "Каменоделска" от кръстовището с бул. "К. Стоилов" до крайно трамвайно ухо "Орландовци" с дължина 1.644 км необособено трасе с междурелсие 1009 мм., на стойност 3. 65 мил. евро без ДДС

-Реконструкция на трамваен релсов път по бул. "Цар Борис" III от ухо "Княжево" до ухо "Съдебна палата"

-Закупуване на 13 нови нископодови съчленени трамвайни мотриси – стойност 25.82 млн. евро без ДДС

През 2018 г. предстои основен ремонт на релсовия път по ул. „Граф Игнатиев“ и останалата част от бул.“България“ със средства от Столична община<sup>3</sup>.

Като част от електротранспорта, няма как да не отчетем, че най сериозните финансови инвестиции от страна на Столична община и държавата безспорно е изграждането на метрополитена.

През 2012 г. са завършени двата лота от втория етап на Проекта за разширение на метрото в София, финансиран от Оперативна програма Транспорт 2007-2013 г. – Лот 1 "ж.к. Обеля - ж.к. Надежда - Пътен възел Надежда", включващ 4 метростанции: Ломско шосе, Бели Дунав, Надежда и Хан Крум, и Лот 2 от ж.к. "Младост 1"- ж.к. „Младост 3” - бул. Цариградско шосе, включващ метростанции Младост III и ИЕЦ Цариградско шосе. Също така, през 2012 г. е завършен първият етап на Проекта за разширение на метрото в София – участък "Пътен възел Надежда - Централна ж.п. гара – пл. Света Неделя - НДК - бул. Черни връх " от Линия 2 .

През 2015 г. са въведени в експлоатация двата лота на етап III от проекта за разширение на метрото в София (финансиран от Оперативна програма Транспорт 2007-2013 г.) - към летище София и Бизнес парк в Младост 4 (метро линия 1).

Юли 2016 г. е завършен Проект за разширение на линия 2 на софийското метро, участъкът от МС Джеймс Баучер до МС Витоша, обхващащ изграждането на 1,3 км метро трасе и 1 метростанция. Трасето е изцяло подземно и преминава под бул.“Черни връх“.

Депото на Софийското метро се намира между Метростанция "Сливница" и Метростанция "Обеля" на територията на ж.к. "Обеля" . Депото обслужва подвижния състав и на двете линии и осигурява неговото съхранение и поддръжка. Проекта за метролиния 3, предвижда изграждането на още едно депо.

Последните доставки на подвижен състав за метрото са били направени както следва:

- 2014 г.- 10 подвижни състава
- 2012 г.- 18 подвижни състава
- 2010 г.- 3 подвижни състава.

Проектът за изграждане на 3 тата линия на столичното метро е един от най-сложните проекти от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“/ ОПТТИ/ 2014 – 2020 г. Общата дължина на линията е 16 км с 16 метростанции. Съобразно натоварване и методите на изграждане строителството на линията е разделено на 3 етапа. През настоящия програмен период на ОПТТИ е включено изграждането на два етапа - Етап 1- централния участък на линията с дължина 8 км и 8 метростанции от бул. Вл.Вазов през ЦГЧ до кв.Красно село и Етап 2- с дължина 4 км и 4 метростанции "кв. Красно село- ж.к.Овча Купел - ж.п. линията София- Перник в кв. Горна Баня.

Общата стойност на първият етап възлиза на 398 мил. евро , от които 274 мил. евро са Безвъзмездна финансова помощ от ЕФРР и 97 мил. евро местно съфинансиране. Заедно с изпълнението на Етап I в горната стойност е включено строителството на ново депо и доставката на 20 метровака, с опция за автоматично управление на движението.

Етап 2 се изпълнява на две обособени позиции с по две метростанции и тунелите между тях. По трасето се изграждат четири подземни метростанции/МС15,16,17 и 18/. От крайната станция, чрез пряка връзка ще се достига до изградения подлез за пресичане на ж.п. линия София -Перник към квартал Горна баня, а така също и до новата ж.п. спирка, строителството на която е предмет на този етап. Общата стойност на етапа възлиза на 102 мил. евро , от които 68,5 мил. евро са Безвъзмездна финансова помощ (БФП) и се осигуряват от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 год. и 33,4 мил. евро се осигуряват от Столична община като съфинансиране. Участъкът следва да бъде завършен през есента на 2019г.

След разглеждане на реализираните и предстоящи инвестиции в „Метрополитен“ ЕАД, впечатление прави липсата на инвестиции за реконструкция на съществуващите маршрути. Първия лъч на метрото е завършен през 1998 г. От тогава насам инвестициите са насочени към изграждане на инфраструктурата на метрото и увеличаване на броя на подвижния състав.

С оглед на гореизложеното, можем да заключим, че посоката за търсене на възможности и реализиране на инвестиции в системата на ОГТ на град София е правилно зададена. Имайки предвид очакванията за увеличаване на трафика и с цел намаляване на замърсяването на въздуха на територията на града, редом с необходимостта от насърчаване на отношението на гражданите към ползването на устойчив транспорт, провежданата политика от Столична община е адекватна - насочена към увеличаване на комфорта на пътуване чрез подобряването на инфраструктурата и подмяна на подвижния състав с по екологичен такъв.

## **ЛИТЕРАТУРА:**

- [1.] Столична община - <https://www.sofia.bg/transport-our-strategy>
- [2.] Програма за обновяване на автобусния транспорт на територията на Столична община
- [3.] Инвестиционна програма на Столична община по ОП „Региони в растеж” Приоритетна ос 1 „Изпълнение на Интегрирани планове за градско възстановяване и развитие
- [4.] Проект "Модернизирани трамваи за град София"
- [5.] Инвестиционна програма на „Столичен електротранспорт“ ЕАД 2017-2020

# INVESTMENTS IN PUBLIC URBAN TRANSPORT IN THE TOWN OF THE SOFIA MUNICIPALITY

**Cvetelina Cvetkova**  
[tzkondakova@gmail.com](mailto:tzkondakova@gmail.com)

***Todor Kableshkov University of Transport  
Sofia, 158 Geo Milev str.  
BULGARIA***

***Key words:*** investments, transport infrastructure, development

***Abstract:*** Transport is one of the major industries playing a key role in the development of the country's economy. A major factor influencing the development of the transport sector is the availability of financial resources for the realization of investments in the sector.

*The quality of the proposed transport service depends on the state's economic situation and the opportunities for investment in all aspects of transport. The transport sector is directly dependent on the state of the infrastructure.*

*The implementation of projects related to the improvement of the infrastructure and projects for the modernization of the rolling stock are at the basis of the quality of the offered transport service. In this report the main emphasis is placed on the public urban transport on the territory of Sofia Municipality. The extent of public urban transport development is an important factor influencing people's standard of living by providing the necessary links for access to jobs, health, administrative institutions, and culture and tourism development.*

*It also has an impact on the state of the ecological situation in the cities and therefore the main objective of the strategic documents for development of the city of Sofia is to establish the town as an accessible, modern, safe and sustainable city.*

*The report will look at the forthcoming investments and the investments made in recent years by Sofia Municipality and the transport operators operating in it in order to improve the service provided through the Sofia City Public Transport System (OGT).*