

---

## РАЗВИТИЕ НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ В ГРАД СОФИЯ

*Кирил Козев*  
[kozev85@abv.bg](mailto:kozev85@abv.bg)

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“  
София, ул. „Гео Милев № 158  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

*Ключови думи: автобуси, развитие, превоз*

*Резюме: Целта на разработката е да се покаже развитието на градския транспорт за периода от неговото създаване до 2019г.*

*Отбелязват се видовете транспорт и тяхната поява, развитие и модернизация през съответният период.*

*Подробно е направен анализ на автобусният транспорт, разрастването му и неговата модернизация. Необходимостта от модернизация е задължително условие за успешното му развитие като част от транспортната система на град София. Автобусният транспорт играе изключително важна роля за социално-икономическото ѝ развитие.*

*Представен е модернизационният процес на автобусния транспорт за периода 1998 г. – 2019 г.*

### ИСТОРИЧЕСКО РАЗВИТИЕ

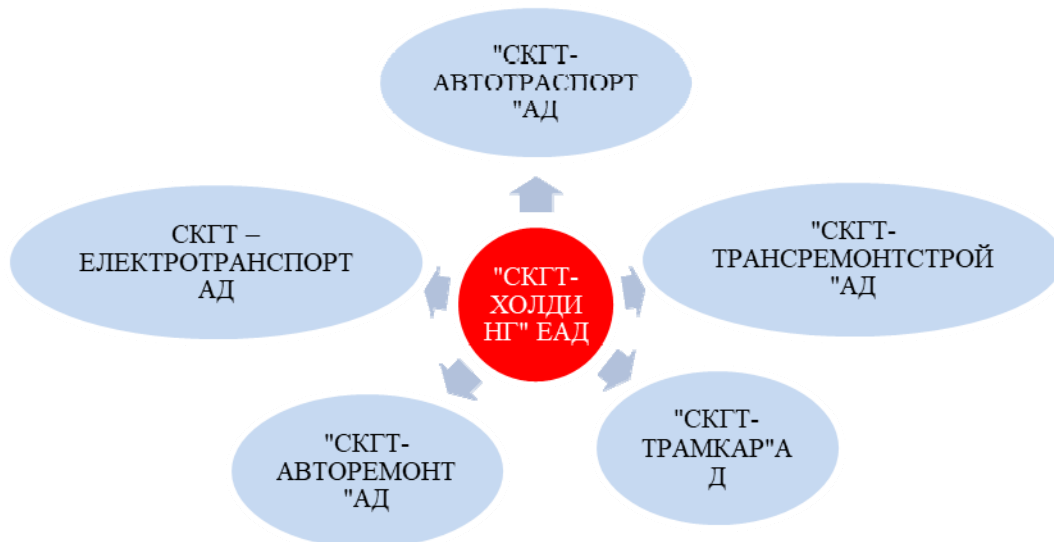
Дълги години в столицата ни основни средства за транспорта са били талигите и волските коли за стоки и товари, а по-късно и файтоните като луксозно превозно средство. Този примитивен транспорт не е бил в състояние да задоволи нуждите на столицата. По различни пътища проникват технически нововъведения, които постепенно заемат място в живота на града.

Историята на електрическите трамваи започва от 01.12.1898 г., когато общината отдава концесията за снабдяване на столицата с електричество и построяването на трамвайни линии на анонимното Белгийско дружество „Електрически трамваи“ и на френското „Марсилия“.

В периода 01.01.1901 г. до 01.02.1903 г. се развива под ръководството на Юрий Илков – директор, който е избран на общо събрание на белгийското дружество. Предприятието се експлоатира от белгийското дружество до 01.09.1916 г., когато Софийска община създава „Дирекция на трамвайте и осветлението“ – ДТО с директор инж. Цветан Бояджиев и започва процедура по изземането му.

СП „Софийски градски пътнически транспорт” се създава през 1948 г., който включва експлоатацията на трамваи, автобуси и тролей.

През следващият половин век градският транспорт променя няколко пъти името си и през 1998 г. се създава дружество с холдингова структура, а по-точно „СКГТ – ХОЛДИНГ” ЕАД с пет дъщерни дружества:



Фиг. 1

Източник: 100 ГОДИНИ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ В СОФИЯ

Дружествата се преобразуват през следващите години в акционерни дружества, в които 66% са притежание на Столична община, а останалите 34% са на Столичната компания.

На 14.02.2002 г. СКГТ – ХОЛДИНГ ЕАД се преобразува в Еднолично ООД с общинско имущество под името „Столична компания за градски транспорт – София” ЕООД, като от него се отделя поделение АТТ, като „Международен транспорт и туризъм – София” ЕООД.

Дружеството „Паркинги и гаражи” ЕООД се влива в „СКГТ-СОФИЯ” ЕООД. Новосформираното дружество е „ЦЕНТЪР ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ” ЕООД. Правоприемник на всички извършвани дейности от „СКГТ-СОФИЯ” ЕООД става новото „ЦЕНТЪР ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ” ЕООД.

От 10.09.2012 г. „ЦЕНТЪР ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ” ЕООД се променя в „ЦЕНТЪР ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ” ЕАД.

Изпълнението на транспортната услуга за превоз на пътници е възложена на три еднолични акционерни дружества:

- ◆ „СТОЛИЧЕН АВТОТРАСПОРТ” ЕАД
- ◆ „СТОЛИЧЕН ЕЛЕКТРОТРАСПОРТ” ЕАД
- ◆ „МЕТРОПОЛИТЕН” ЕАД
- ◆ и два частни транспортни оператора:
- ◆ „Еридантранс” ООД
- ◆ „МТК груп” ООД

### ✓ **Трамваен транспорт:**

На 01.12.1898г. общината отдава концесията за снабдяване на града с електрическа енергия и построяване на трамвайни линии на френско и белгийско дружество. На 01.01.1901 г. се открива движението на трамваите в София, с 6 трамвайни маршрута с обща дължина на линиите 23 км единичен коловоз. Междурелсието е 1000 mm. София посреща новия XX век с изградена трамвайна мрежа както следва: От гарата през Шарения (Лъвовия) мост до днешния площад "Славейков"; Цариградската линия; Княжевската; Подуянската; Алабинската и т.н.

През 1927г. се организирана "Главна техническа работилница" на територията на депо "Мария Луиза" (в днешно време Депо Клокотница) и се създава предприятието за ремонт, възстановяване и преустройство на трамвайни мотриси и ремаркета. През 1931г. под ръководството на инж. Кардалев се произвеждат първите български ремаркета.

През 1934 г. в депо "Красно село" се изгражда модерна и сграда, където след края на Втората световна война се премества Главната техническа работилница. През 1936г. започва производството на първите български двуосни трамвайни мотриси с вносни контролери и мотори. Общата дължина на релсовия път през 1944 година е 79,3 км единичен коловоз. В периода до края на втората световна война е изградена основата на сега съществуващата трамвайна мрежа в София. В края на 1951г. техническата работилница самостоятелен завод. По наша конструктивна разработка през 1951 г., са построени първите четиросни български мотриси тип "Република". От тогава в трамвайния завод до сега са произведени следните типове мотриси: през 1959г. четиросна мотриса "Комсомолец"; през 1961 г. съчленена шестосна мотриса "Космонавт"; през 1965г. трамвай "София" - едносъчленен, а на 01.05.1970г. "София 70" - двойносъчленен; в 1979г. "София 100" - едносъчленен; а през 1981г. трамвай "България 1300", двойно-съчленен, осемосен.



Източник: [www.sofiatraffic.bg](http://www.sofiatraffic.bg)

Фиг. 2

Модели и източници на снимките по ред: ACEC, MAN/Siemens, T4M-701 (Комсомолец), T8M-730 (София 70).

През 1987 година се открива ново трамвайно депо "Искър" за междурелсие 1435 mm и е пусната в експлоатация първата трамвайна линия в София за това междурелсие. През 1995г. е разширена трамвайната мрежа с 1435mm междурелсие като е открита трамвайна линия №22 от квартал "Изток" до "Младежки театър". Поради недостатъчно средства се разглеждат варианти за закупуване на мотриси втора употреба от Европа за нашето 1009 и 1435 mm междурелсие. Междувременно се освежават и основно ремонтират повечето мотриси от модела Т6М-700, на които е удължен ресурса до 2019 година.

#### ✓ Тролейбусен транспорт:

В сравнение с трамвайния транспорт, тролейбусният транспорт се развива по-късно. Началото му се поставя на 14 февруари 1941г. с откриването на първата тролейбусна линия на Балканите с маршрут от спирка "Горнобански път" до Горна баня. Дължината на линията е 3,3 км, като е обслужвана само от два немски тролейбуса. Функционирането на тролейбусния транспорт до края на Втората световна война е затруднено, поради невъзможността да се доставят части от Германия за поддръжка на подвижния състав, както и заради невъзможността за доставяне на нов подвижен състав и увеличаване на електрическата мрежа. Така откритата тролейбусна линия се запазва в този си вид до 1947 г., когато тролейбусния транспорт започва да се развива с нов тип превозни средства и с нови направления. През 1948 година са внесени тролейбуси от СССР, а през 1951 година производството на същия модел е усвоено и в България и започва нашето производство на тролейбуси. През годините на производство се срещат доста трудности и перипети, докато не се доставят през 1964 година от Чехия нов модел тролейбуси.

На 01.01.1952 г. влиза в експлоатация новопостроеното депо "Сточна гара" с капацитет 60 тролейбуса. През 1961 г. се пуска в експлоатация депо "Надежда" с капацитет 100 тролейбуса. От 1964 година до 1986 година се разчита на доставката на чужди тролейбуси нови или употребявани. Тролейбусния парк значително се е увеличил по брой на превозните средства. През 1987 г. са изработени и сглобени в завода "Чавдар" в Ботевград - 25 бр. "ДАК - Чавдар" с механична част, изработена в Румъния на базата на автобус "В 1420". През същата година, се построява депо "Искър" с капацитет 130 бр. тролейбуси. Новите тролейбуси Чавдар влизат в употреба, те не успяват да се наложат заради технически проблеми и скоро след това заедно с тролейбусите от СССР биват спрени от движение.



Източник: [www.sofiatraffic.bg](http://www.sofiatraffic.bg)

**Фиг. 3**

Моделите и източниците на снимките по ред: MAN, ТБ-51, Škoda 9Tr, DAC-Chavdar 317ETR.

През 1994г. влиза в експлоатация стоянка "Левски" с капацитет 60 броя тролейбуси. Като тя поема част от тролейбусите които обслужват депо Надежда. През 2005 г. стоянка "Левски" е преобразувана на ремонтно предприятие за тролейбуси. Към 2002 год. тролейбусният транспорт извършва превоз на пътници по 10 линии с обща дължина 105,5 км. Развитието на тролейбусния парк съпътства изграждането на тролейбусната мрежа, общата дължина на която е 257 км. Към 2006 год. тролейбусният транспорт извършва превоз на пътници по 9 линии с обща дължина 193 км. През 2008 година се съобщава идеята за модернизация и удължаване на ресурса на Унгарските тролейбуси Икарус. Всичко това е прекрасно, но едно по едно отпадат предвидените дейности, като последните тролейбуси "модернизирани" по този модел излизат през 2014 година основно ремонтирани със сменена предна и задна част и прясно преобоядисани.

През 2009 се закупува чисто нов подвижен състав. Такъв бива доставен през 2010 година от Чехия, а три години по-късно се доставят тролейбуси.

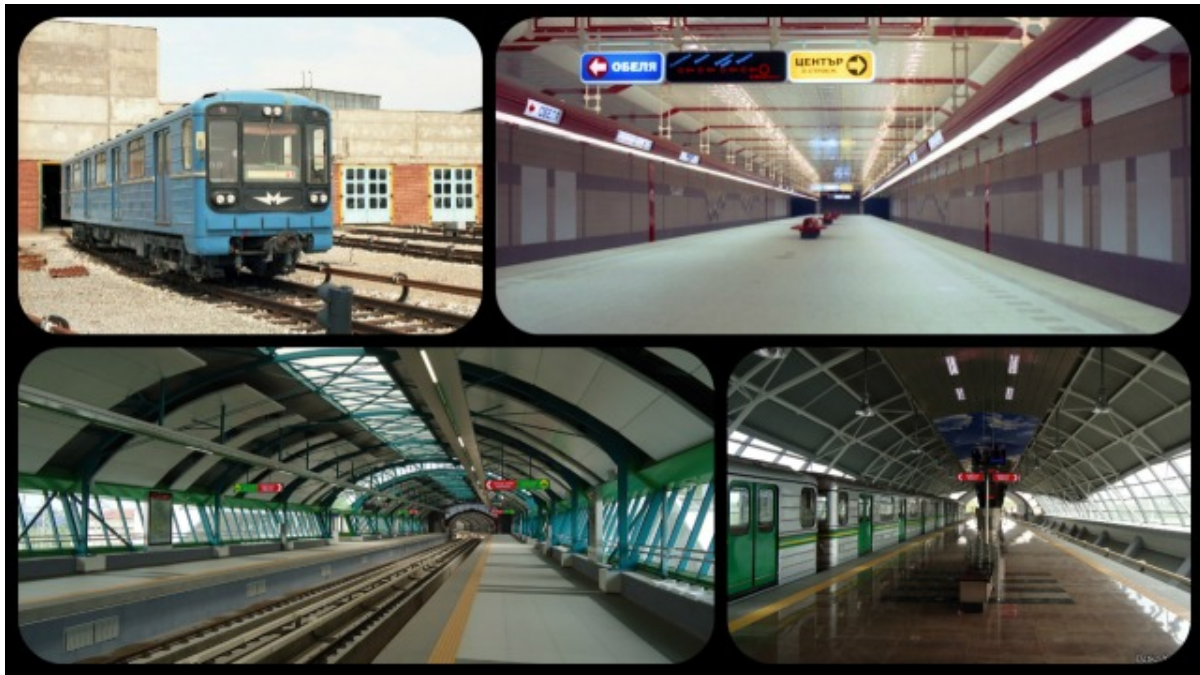
През 2016 година в София има 9 тролейбусни линии, те се обслужват основно от нови превозни средства.

#### ✓ **Метро транспорт:**

Строителството на метрото е започнало от най-натоварения първи метродиаметър, където се формират най-големите пътнически потоци в града с прогнозни максимални стойности във върхов час до 38 хил. пътника. На 28.01.1998 г. е въведен в експлоатация първия участък от първия диаметър на метрото. За периода 1999 г. – 2003 г. са построени три станции. За периода 2005 г. – 2009 г. на етапи е построена основната

част от източния радиус на първия метродиаметър от пл. Св. Неделя до ж.к. Младост 1 с дължина 8 км и 6 метростанции. През 2009 г. е въведен в експлоатация участъка „ж.к.Младост 1 – Стадион Васил Левски”.

През 2008 г., на база схемата за развитие на линиите на метрото от ОУП, е разработена Краткосрочна програма за развитие на метрото до 2015 г. За реализацията на тази програма от 2009г. поетапно започва изграждането на втория метродиаметър, като основната част от него е включена в ОП „Транспорт”.



Източник: [www.sofiatraffic.bg](http://www.sofiatraffic.bg)

**Фиг. 4**

Модели, станции и източници на снимките по ред: 81-717.4, Метростанция "Константин Величков", Метростанция "Софийска света гора", Метростанция "Летище София".

През 2009 – 2012 г. се строят няколко участъка от метрополитена. Метрото придобива следния вид: обща дължина 31 км и 27 метростанции и дял в системата на градския транспорт над 25 %. В работни дни то превозва до 300 хил. пътника/дневно. През 2015 г. се реализира отклонение в източната част на Линия 1 за обслужване на жилищните райони ж.к. Младост, ж.к. Дружба и Летище София. През август 2014 г. започна разширение на Линия 2 в южна посока с участък с дължина 1,3 км и 1 метростанция. В началото на 2016 г. започна изграждането на централния участък (етап 1) на трети метродиаметър с дължина 8 км и 8 метростанции. През лятото на 2017 ще стартира изграждането и на втория участък (етап 2) към Овча Купел и кв. Горна баня. През лятото на 2016 година беше открита нова станция от МД2 и така станциите по втория диаметър наброяват 13.

#### ✓ **Автотранспорт**

На 20.05.1935 г. е пусната в експлоатация първата автобусна линия в София. След това са открити още шест линии с обща дължина 23 км.

Подвижния състав представлява 10 автобуса "Прага". До 1940г. са доставени 10 броя автобуси "МАН" и 6 броя "Мерцедес".

**Автобус "Прага NPO" - 1939г. Автобус "Чавдар" с шаси "Шкода"**



Източник: [www.sofiatraffic.bg](http://www.sofiatraffic.bg)

**Фиг. 5**

През 1944г., 1945г. и 1946г., автобусният превоз се осъществява с наличните 8 коли. През 1949г. е построено първото автобусно депо "Христо Михайлов" за 60 броя автобуси. По същото време се доставят и 15 автобуса "ЛАЗ", производство на Лвовски автомобилен завод.

През 1950г. се извършва доставка от Чехия на 11 метрови автобуси "Шкода РТО". През месец януари 1952г. се създава Стопанско предприятие (СП) "Софийски автотранспорт", на директно подчинение на Софийска община, в което влизат товарният транспорт (състоящ се предимно от автомобили "ЗИС" и "ЗИС-пят"), автобусите и таксиметровите автомобили. На 22.06.1959г. СП "Софийски автотранспорт" влиза в състава на СП "Градски пътнически транспорт" до 01.07.1964 г., когато става самостоятелно звено "Клон-2" към същото стопанско предприятие. През 1964 г. започва производство на автобуси на завод "Чавдар" в Ботевград.

**Автобус "Икарус 180"**

**Автобус "Чавдар" В 14-20**

**Автобус "Чавдар" 11Г5**



Източник: [www.sofiatraffic.bg](http://www.sofiatraffic.bg)

**Фиг. 6**

През 1968 г. се доставя и първият съчленен "Икарус 180" и първият съчленен "Чавдар В 14-20". През 1974 г. са внесени първите 100 бр. съчленени автобуси "Икарус 280" от Унгария.

Ежегодно нарастват превозните възможности на градския автобусен транспорт. През 1965 г. в състава няма нито един съчленен автобус, към 01.01.1988 г. те са вече 872 броя.

През 1969 г. започва доставка на нов тип автобуси "Чавдар 11 Г5", производство на завод "Чавдар" Ботевград. За периода 1980г.-1988г. са

доставени общо 919 съчленени автобуси и 478 единични, които подменят амортизирани и бракувани автобуси.



източник: 100 ГОДИНИ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ В СОФИЯ

Фиг. 7

От 01.07.1987 г. се обособяват три самостоятелни автобусни предприятия: Автобусно поделение АП-1 "Земляне", АП-2 "Малашевци", АП-3 "Дружба". През 1989 г. тези предприятия се преобразуват в общински фирми.

От 1990г. се създава и четвърта общинска фирма за автобусен транспорт ФАТ-4 "Република".

През 1996 г. са доставени 30 броя "Чавдар 141" – съчленени, произведени в завода в Ботевград с агрегати – МАН.

Закупуват се и нови автобуси през: 1998г. - 41 броя "Мерцедес 345" - съчленени и 21 броя "МАН" - единични. През 1999 г. 30 броя "МАН 262" - съчленени. 2000г. - 6броя "Мерцедес 0345" - единични. Автобус "Мерцедес 0345". От 9.05.1998г. се създава СКГТ - Автотранспорт - ЕАД, същото от 08.12.1999г. е самостоятелно Акционерно дружество.

От декември 2002 г. структурата се променя, като се обособява самостоятелно ЕАД - Столичен Автотранспорт. Към 2002 г. СКГТ - Автотранспорт - АД е извършил превоз на пътници по 95 линии с обща дължина 1210 км. По линиите работят 463 автобуса. Към 2006г. автотранспорта е извършил превоз на пътници по 94 линии с обща дължина 2380 км. По линиите работят 554 автобуса. Шестнадесет броя линии се обслужват от фирми по "Закона за обществените поръчки".

## **СТАТУС И АКТУАЛЕН МОДЕРНИЗАЦИОНЕН ПРОЦЕС НА „СТОЛИЧЕН АВТОТРАСПОРТ” ЕАД**

Поделенията на „Столичен Автотранспорт” ЕАД са проектирани и изграден за големи автотранспортни предприятия с необходимите гаражни площи за съхранение на автобусите и масивни сгради на сервизен комплекс, административно битов комплекс, помощни производствени помещения, складови площи, нафтостанции, автомивки за външно машинно измиване и др.

Поделение „Земляне” е в експлоатация след 1969 год., поделение Малашевци от 1973, а поделение „Дружба” от 1983 год.

За изпълнение на транспортната задача за ОПП в края на 2019 год., след извършеното отчисление на извадени от експлоатация автобуси, Дружеството разполага с 616 бр. автобуса – 272 бр. 18 метрови и 344 бр. 12 метрови, представени в таблица 1.



**Таблица 1** Автопарк на „Столичен Автотранспорт” ЕАД към 31.12.2019 г

Тип автобус	Земляне	Малшеви	Дружба	Общо, бр.	Основна норма л/100км (кг/100км)	Година на производство	Година на въвеждане в експл.	Екологичен стандарт
12м. автоб.								
Mercedes O345s	3			3	29	2000	2000	ЕВРО-2
Mercedes O345SC	30			30	29	2001-2002	2001-2002	ЕВРО-2
BMC Belde 220 SLF	0	33	16	49	29	2005	2005	ЕВРО-3
Mercedes C628.310	35			35	28	2008	2008	ЕВРО-4
Tedom C12G			5	5	35	2008	2008	ЕВРО-5
Yutong ZK6126HG A	32	45	33	110	33	2016	2016	ЕВРО-6
Yutong ZK6128BE VG		11	9	20	85kWh/100км	2018	2018	Електрически
BMC 320 Procity CNG	28	20	12	60	35	2018	2018	ЕВРО-6
Mercedes-Benz Intouro	10			10	30	2011-2012	2018	ЕВРО-5
Yutong ZK6126HG A CNG			22	22	36	2018	2019	ЕВРО-6
Общо	138	109	97	344				
18 м. автоб.								
Mercedes O345G			8	8	34.7	1998	1998	ЕВРО-2
Mercedes O345GC	17	10	23	50	34.5	2004	2004	ЕВРО-3
MAN SG 262		28		28	36.2	1999	1999	ЕВРО-2
MAN Lion's City G	40	46	40	126	45	2014-2015	2014-2015	ЕВРО-6
MAN Lion's City G	20	20	20	60	45	2019	2019	ЕВРО-6
Общо	77	104	91	272				
Общо за Дружество	215	213	188	616				

Източник: „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ” ЕАД  
Нормите за CNG са в кг/100 км

Към 31.12.2019 г. за маршрутите от ОПП се използват автобуси от марката „Mercedes” 30,03 %, от които 30 %. Автобусите “MAN SG 262” са доставени нови през 1999г. През 2014/15 год. са доставени нови 126 автобуса Евро 6, работещи само с природен газ, марка „MAN Lion's City G”.

За обслужване на част от маршрутите на ОПП се използват и значителен брой 12 метрови автобуси, главно от марката „Mercedes”, които са 53,78 % от единичните.

За обслужване на маршрутите по Наредба 2 на МТ (чл. 4 на Регламент (ЕО) 1370/2007) през 2005 год. са доставени нови 61 бр. автобуси ВМС 220 SLF – Евро 3, а за новия срок на договора през 2008 год. са доставени нови автобуси 35 бр. „Mercedes” 628.310” – Евро 4 и 9 бр. чисто газови “TEDOM C12G” – Евро 5.

Към 31.12.2019 г. от марка “TEDOM C12G” – Евро 5 са в експлоатация само 5 бр., а от ВМС 220 SLF в експлоатация са само 49 бр.

През 2016 г. са пуснати в експлоатация 110 бр. Yutong ZK6126HGA – Евро 6 (дизел).

През 2018 г. са пуснати в експлоатация 20 бр. Yutong ZK6128BEVG – Евро 6 (електрически), 60 бр. ВМС320 Procity CNG Евро 6 (природен газ), 10 бр. Mercedes-Benz Intouro Евро 5 (дизел) – за изпълнение на планински линии.

През 2019 г. са пуснати в експлоатация 22 бр. Yutong ZK6126HGA CNG Евро 6 (природен газ) и 60 бр. MAN Lion’s City Евро 6 (природен газ.)

През 2019 год. "Столичен Автотранспорт" ЕАД експлоатира 487 бр. нископодови автобуси, които са 79.06 % от списъчния брой за ОПП при 43.8% през 2015 г. и 25,1 % през 2014 год.

**Таблица 2** Основни показатели на МГТ за 2019 г.

АП	План пробег	Неиз HeB км.	Действ.план пробег	Отчет пробег	Чл.3.5/2 км.	Общо пробег	% изпл.пр обег
Зем.	12 397 123.59	561,70	12 396 561.887	12 379 682	1923.41	12 381 605.4 07	99.88
Мал.	11 124 468,60	46.13	11 124 452.467	11 112 368.13	1964.92	11 114 333.0 46	99.91
Д-ба	9 167302,15	94.90	9 167 207.244	9 157 240.83	1890.89	9 159 131.72 3	99.91
	32 688 924,332	702.73	32 688 221.598	32 649 290.95 6	5779.22 0	32 655 070.1 76	99.90

Източник: „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ” ЕАД

**Таблица 3** Разход на гориво, на годишна база 2019 г. по подразделения

Подделение	Общ пробег,км	Разход ДГ,л	Разход на природен газ,нм³
Земляне	7829160 5717460	3031423	3782405
Малашевци	6991682 4570015	2732357	3761178
Дружба	4997345 4992422	1867177	3886348
Общо	35 098 084	7630957	11429931

**Таблица 4** Възраст на автопарка по марки и модели автобуси към 2019г.

Тип автобус	Земляне	Малашевци	Дружба	Общо	год.в експлоатация	%
12 метрови						
Mercedes O345s	3			3	19	0.487
Mercedes O345SC	30			30	17/18	4.870
BMC Belde 220 SLF		33	16	49	14	7.954
Mercedes C628.310	35			35	11	5.682
Tedom C12G			5	5	11	0.812
Yutong ZK6126HGA	32	45	33	110	3	17.857
Yutong ZK6128BEVG		11	9	20	1	3.246
BMC 320 Procity CNG	28	20	12	60	1	9.740
Mercedes-Benz Intouro	10			10	1	1.624
Yutong ZK6126HGA CNG			22	22	0.5	3.571
18 метрови						
Mercedes O345G			8	8	21	1.299
Mercedes O345GC	17	10	23	50	15	8.117
MAN SG 262		28		28	20	4.546
MAN Lion's City G	40	46	40	126	4/5	20.455
MAN Lion's City G	20	20	20	60	0.5	9.740
Общо за Дружеството	215	213	188	616		100

Стойностите в % са от общият брой автобуси за предприятието.

## **МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ ПРИВЛЕКАТЕЛНОСТТА НА АВТОБУСНИЯ ТРАНСПОРТ**

Стартиране на видео наблюдение в автобусите:

- ◆ Във всички превозни средства в „Столичен Автотранспорт,, ЕАД е монтирано оборудване за видео наблюдение.Трябва да бъдат извършени тестове на дадената система и след това да бъде пусната в експлоатация. Чрез стартирането ѝ ще се следи за вандалско отношение към интериора, безпричинно безцеремонно отношение към водачите. В същото време се създават условия за подобряване сигурността на водачите от посегателства от страна на злонамерени пътници или други участници в движението, както и на пътуващите.
- ◆ Оперативен контрол за движението и наличностите в складово стопанство: Усъвършенстване на изградената компютърна мрежа от подразделенията до Централно управление и внедряване на

надграждане на софтуера за отразяване на наличностите, доставките и разходваните възли, детайли и материали с цел оптимизиране на материалните запаси. С усъвършенстването на тази система се създават условия за перманентен контрол на дейността на поделенията в реално време по отношение разходите за доставки и услуги.

- ◆ Необходимо е обновяване на автопарка и отчисляване на автобуси които са в експлоатация над 15 години. Към 31.12.2019 г. са налични 80 бр., като през 2020 г. ще се увеличат с още 49 броя.

#### **ЛИТЕРАТУРА:**

- [1] 100 ГОДИНИ ГРАДСКИ ТРАСПОРТ В СОФИЯ, „СКГТ”2001
- [2] Използвани данни от „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ” ЕАД
- [3] 75 ГОДИНИ ГРАДСКИ ТРАСПОРТ В СОФИЯ

## **DEVELOPMENT OF THE PUBLIC TRANSPORT IN CITY OF SOFIA**

**Kiril Kozev**

[kozev85@abv.bg](mailto:kozev85@abv.bg)

*Todor Kableshkov University of Transport  
Sofia, 158 Geo Milev Str.  
THE REPUBLIC OF BULGARIA*

**Key words:** *autobuses, development, transport*

**Summary:** *The purpose of the work is to demonstrate the development of the public transport for the period from the beginning of its operation until 2019. It marks the types of public transport, its appearance, progress and modernization during the marked period.*

*The analysis of the bus transport, its growth and modernizations are described in details. The necessity of renovation is an obligatory condition for its successful development as a part of the transport system of city of Sofia. The bus transport plays crucial role for social and economic progress of the capital.*

*The work represents also the modernization process of the autobus transport for the period from 1998 – 2019.*