

*„План за действие по енергийна
ефективност 2017-2019 г. на
Столична община“*



СЪДЪРЖАНИЕ

1. Въведение	3
2. Основание за разработване	3
3. Обзор на Столична община	5
3.1. Транспорт	5
3.2. Улично и парково осветление	14
3.3. Сграден фонд	16
3.4. Управление на отпадъците	19
4. Цели	22
5. Приоритети	22
6. Източници на финансиране	25
7. Мониторинг, индикатори и оценка	27
8. Заключение	29
9. Използвана литература	30

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

ЗЕЕ - Закон за енергийната ефективност
ЗЕВИ - Закон за енергията от възобновяеми източници
ЗУТ - Закон за устройство на територията
ПДУЕР - План за действие за устойчиво енергийно развитие
ПДЕЕ - План за действие по енергийна ефективност
СО - Столична община
СОС - Столичен общински съвет
ОП - Оперативна програма
ОПОС - Оперативна програма „Околна среда”
ИПГВР - Интегриран план за градско възстановяване и развитие
ОПР - Общински план за развитие
ФЕЕИ - Фонд за енергетика и енергийни икономии
ФЕЕВИ - Фонд „Енергийна ефективност и възобновяеми източници”
ЕЕ - енергийна ефективност
ЕСМ - енергоспестяваща мярка
ВЕИ - Възобновяеми енергийни източници
ВИ - Възобновяеми източници
ВЕ - Възобновяема енергия
АС - Абонатна станция
РЗП - Разгъната застроена площ
ИПК - Инвестиционна Програма за Климата

1. ВЪВЕДЕНИЕ

В условията на разширяване правомощията на местното самоуправление, общините придобиват все по-значителна функция в управлението на енергията. Рационалното използване на енергийните ресурси, производството и доставката на енергия стават приоритет на общинските власти. Енергийното планиране, намаляването на енергийното потребление и опазването на околната среда се превръщат в основен компонент в политиката на всяка община. Политиката за повишаване на енергийната ефективност и намаляване на енергопотреблението на територията на Столична община е свързана с приоритетното прилагане на мерки за устойчиво енергийно развитие и повишаване на енергийната ефективност в секторите: транспорт, улично и парково осветление, общински и жилищен сграден фонд.

Столична община води целенасочена политика за постигане на устойчиво енергийно развитие. Като част от поетите ангажименти в рамките на инициативата Конвент на Кметовете, през 2012 г. беше разработен План за действие за устойчиво енергийно развитие на Столична община, който очертава приоритетите и визията ѝ в областта на енергийната ефективност, предвиждайки конкретни мерки за намаляване на емисиите CO₂ с до 22% до 2020 г.

Планът за действие по енергийна ефективност 2017-2019 г. на Столична община цели да бъдат начертани възможни дейности и мерки, които да доведат до енергийни спестявания и да определят възможностите за намаляване на енергийните разходи. С неговото изпълнение Столична община ще допринесе за намаляване на енергийната интензивност на brutния вътрешен продукт на страната, чрез намаляване на потреблението на енергийни ресурси от крайните потребители на горива и енергия.

2. ОСНОВАНИЕ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ

Държавната политика в областта на енергийната ефективност се изпълнява от всички държавни и местни органи, като за целта държавните и местните органи разработват и приемат програми по енергийна ефективност (чл. 12 от Закон за енергийната ефективност, обн. ДВ бр. 35 от 2015 г.). Програмите се разработват при отчитане на стратегическите цели и приоритети на регионалните планове за развитие на съответните райони, съгласно Закона за регионалното развитие и перспективите им за устойчиво икономическо развитие.

План за действие по енергийна ефективност 2017-2019 г. на Столична община (ПДЕЕ на СО) е разработен в съответствие с Националния план за действие по енергийна ефективност, Решение № 179/25.02.2016 г. на Столичен общински съвет (СОС) и приетия с Решение № 110 от 14.03.2013 г. на СОС „План за действие за устойчиво енергийно развитие на Столична община 2012-2020 г.“.

Планираните за изпълнение мерки включени в ПДЕЕ пряко допринасят за намаление на енергопотреблението и повишаване на енергийната ефективност на територията на столичния град.

Европейска нормативна и стратегическа уредба

- Директива 2012/27/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 година, относно енергийната ефективност, за изменение на директива 2009/125/ЕО и 2010/30/ЕС и за отмяна на директиви 2004/8/ЕО и 2006/32/ЕО;
- Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 19 май 2010 година относно енергийните характеристики на сградите (преработена версия на ДИРЕКТИВА 2002/91/ЕС);
- Директива 2010/30/ЕС относно посочването на консумацията на енергия и на други ресурси от продукти, свързани с енергопотреблението, върху етикети и в стандартна информация за продуктите;
- Директива 2009/72/ЕС относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия;
- Директива 2009/28/ЕО за енергията от възобновяеми източници.

Национална нормативна и стратегическа уредба

- Енергийна стратегия на Република България до 2020 г.;
- Национален план за действие по енергийна ефективност 2014-2020 г.;
- Закон за енергийната ефективност;
- Закон за енергията от възобновяеми източници;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за устройство на територията;
- Подзаконовни нормативни актове.

Общински документи със свързани политики и мерки

- План за действие за устойчиво енергийно развитие 2012-2020 г. на СО;
- Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. София 2014-2020г.
- Общ устройствен план на Столична община;
- Общинския план за развитие 2014 – 2020 г.

Към момента по Закона за енергийна ефективност задължения на всяка община са:

- Изготвяне на Планове по енергийна ефективност и програми за тяхното изпълнение;
- Изготвяне на енергийни обследвания и сертифициране за енергийна ефективност на всички сгради за обществено обслужване с разгъната застроена площ над 250 кв. м.;
- Извършване на проверка за енергийна ефективност на отоплителни инсталации с водогрейни котли и на климатични инсталации в сгради;
- Управление на енергийната ефективност и индивидуални цели за енергийни спестявания;
- Повишаване на осведомеността на домакинствата.

Мерките за повишаване на енергийната ефективност са действията, които водят до проверимо, измеримо или оценимо повишаване на енергийната ефективност, при крайното потребление на енергия, както и при производството, преноса и разпределението на енергия.

3. ОБЗОР НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

3.1. Транспорт

София, като столица на Република България, заема ключово място в реализацията на идеята за устойчиво развитие във всички сектори на националната икономика, постигане на високи нива на технологично развитие и други.

Бързият темп на нарастване на броя автомобили, увеличение на нивата на шумовия фактор и замърсяването на въздуха (задръствания от транспортния трафик), което води до значителни екологични и социални проблеми извежда като приоритет развитието на транспортния сектор, в частност обществената транспортно-комуникационна задача.

За осигуряването на ефективен и атрактивен обществен пътнически транспорт, както и за облекчаване на гъсто населените региони от моторизиран индивидуален транспорт и превози на товари се извършва интегрирано устройствено планиране и планиране на транспорта. Тези дейности по своята същност допринасят за регулиране на пътния трафик и въвеждането в експлоатация на екологични превозни средства.

Новата концепция на градската мобилност се състои в насърчаване на използването на всички транспортни средства и комбинирането на различните видове обществен транспорт (vlak, трамвай, метро, автобус) с различни видове индивидуален транспорт (автомобил, велосипед). Тя предполага също и достигане на общи цели за икономически просперитет и за зачитане правото на мобилност, чрез управлението на търсенето на транспорт, качеството на живот и защитата на околната среда.

В Общия устройствен план на Столична община са разработени принципни положения за перспективното развитие на града. В него са представени тенденциите за развитие на столицата до 2030 г., като в тази градоустройствена рамка особено внимание се обръща на развитието на масовия градски транспорт. Посочени са основни схеми за развитието на отделните видове обществен транспорт. Трамвайният електротранспорт е определен като един от основните довозващи за метрото видове транспорт, както и като един от основните видове транспорт, които ще спомогнат за постигане на по-висока екологична устойчивост.

Ключовите приоритети са оптимизиране на маршрутната мрежа, развитието на екологични видове транспорт и създаване на условия за увеличаване използването на градския транспорт.

Услугите по предоставяне на обществен превоз на пътници на територията на Столична община се реализират от три вътрешни транспортни оператори (100% собственост на Столична община):

- “Столичен електротранспорт” ЕАД, оператор на трамваен и тролейбусен транспорт;
- “Столичен автотранспорт” ЕАД, оператор на автобусния транспорт;
- “Метрополитен” ЕАД, оператор на метрото.

„Столичен Електротранспорт“ ЕАД

Трамвайното и тролейбусното движение в Столицата се осъществяват от „Столичен Електротранспорт“ ЕАД, което е самостоятелно акционерно дружество. „Трансенерго и релсов път“ е обособено като поделение към „Столичен Електротранспорт“ ЕАД, което се грижи за електростопанството - токоизправителни станции (ТИС), контактната и кабелната мрежи и релсовият път.

Броят на наличния подвижен състав в експлоатация на „Столичен Електротранспорт“ ЕАД е съответно: трамвайни мотриси – 290, тролейбуси – 129. От трамвайните мотриси 230 броя са без възможност за рекуперация, а 60 – с възможност за рекуперация. Всички 129 тролейбуси са с възможност за рекуперация.

Енергията отдавана при рекуперативно спиране на електрическия подвижен състав се опозотворява за „вътрешна консумация“ – тягови нужди. Токоизправителните станции не осъществяват предаването на рекуперативната енергия към мрежата на енергийните дружества.

Електрозахранването на електрическия транспорт в гр. София се осъществява от 24 бр. ТИС с обща инсталирана мощност над 125 950 kW с над 73 бр. токоизправителни агрегати и над 440 изводни полета. Контактната мрежа за трамвайния превоз е над 263 км, за тролейбусния превоз 257 км и над 740 км. кабелна.

Съществуващият трамваен парк е остарял и има високи разходи за поддръжка и висок процент на повреди, отразяващи се в нередовност и закъснения за пътниците.

Съгласно анализа за възрастовия състав на трамвайните мотриси и направените предложения в новата инвестиционна политика на „Столичен Електротранспорт“ ЕАД по отношение обновяване и модернизация на трамвайния парк в периода до 2020 година е необходимо да се доставят минимум 145 броя нови нископодови трамвая.

Във връзка с това, „Столичен електротранспорт“ ЕАД съвместно със СО, е приел програма за обновяване на трамвайните мотриси за периода 2012-2020 г.

„Столичен Автотранспорт“ ЕАД

„Столичен Автотранспорт“ ЕАД е самостоятелно акционерно дружество - 100% общинска собственост, което към момента обслужва общо 68 маршрута от обществен пътнически превоз, от които: 74 маршрута по чл. 5 на Регламент (ЕО) 1370/2007 и 3 маршрута по чл.4 с около 590 автобуса, което е около половината от общия автобусен парк.

Годишно дружеството изпълнява по отчет както следва:

За 2012 г.	33 933 287км. маршрутен пробег
За 2013 г.	31 950864 км. маршрутен пробег
За 2014 г.	30 529 244 км. маршрутен пробег
За 2015 г.	30 542 964 км. маршрутен пробег
За 2016 г.	31539 304 км. маршрутен пробег
Общо:	158540 214 км. маршрутен пробег

Във връзка с новите изисквания за съвременен модерен транспорт е разработена генерална концепция за изграждане и развитие на „Интелигентна система за управление на трафика“ (специализираната система за мониторинг и мениджмънт) на интегрирания превозен процес на масовия градски транспорт по проект за Интегриран градски транспорт.

Основните дейности са свързани с повишаване на енергийната ефективност, чрез въвеждане на „Системи за контрол чрез GPS позициониране и осигуряване на автоматична „зелена“ вълна на масовия градски транспорт“, като периода на провеждане на дейността е 2007-2016 г.

Във всички автобуси е внедрена GPS система за следене на точното им местоположение, извършеният пробег и спазването на разписанията. Това е част от предложената в обследването за енергийна ефективност енергоспестяваща мярка, но поради финансови и технически проблеми не е реализирана цялостно.

Анализът на данните от автобусите след внедряването на GPS системата потвърждават, че нередовните курсове са намалели почти двойно, а санкционирания курсове са намалели с над 50%. Чрез пълното въвеждане на GPS системата, дружеството е осигурило възможност за цялостно следене на действителния пробег и изразходваното гориво.

Освен възможността за следене на автобусите в реално време, системата спомага и за оптимизиране на времето на превозваните пътници. Те могат във всеки един момент да проверят, след колко време на удобната спирка трябва да пристигне автобус. Освен това на голяма част от спирките са изградени модерни информационни табла с оставащото време до пристигането на съответния автобус.

„Столичен Автотранспорт“ ЕАД попада в списъка на задължените лица, които трябва да изпълнят индивидуални цели за енергийни спестявания до 2016 г. в размер на 16 GWh. Този размер е определен въз основа на КЕП през 2007 г., за която има официални статистически данни, съгласно изискванията на Първия национален план за действие по енергийна ефективност.

Като цяло, за периода 2007-2016 г., очакваните реализирани спестявания надхвърлят 22 GWh, което е около 17% намаление, а спестените емисии CO₂ ще надхвърлят 6 000 т. Вследствие на въведените технически и организационни мерки за енергийни спестявания, специфичният разход на горива намалява със 17% или 0.8 kWh/km.

„Столичен Автотранспорт“ ЕАД е предприел действия за подмяна на автобусния парк с нови 126 броя съчленени автобуси, които работят на газ. Закупени са нови още 110 единични работещи на дизел. Тече процедура по избор на изпълнител за закупуване на още 30 единични дизелови автобуса. Общите инвестиции за технологично обновление на автобусния парк възлизат на около 66 462 000 лева.

Основните предимства от подмяната на автобусния парк са икономията на горива, намаляване на вредните емисии, повишаване комфорта на пътниците, намаляване на необходимостта от аварийни ремонти и т.н.

В табличен вид е предоставен отчетения и очаквания разход на горива за периода 2007-2016 г.

Година	Дизелово гориво						
	пробег	л	л/100 km	коэф	MWh	коэф. CO ₂	t CO ₂
2007	34 242 000	16 443 532	48.0	0.009718	159 798	267	42 666
2008	36 602 000	15 858 396	43.3	0.009718	154 112	267	41 148
2009	34 997 000	14 911 854	42.6	0.009718	144 913	267	38 692
2010	32 263 961	12 857 405	39.9	0.009718	124 948	267	33 361
2011	31 364 554	12 388 700	39.5	0.009718	120 393	267	32 145
2012	32 097 287	12 777 930	39.8	0.009718	124 176	267	33 155
2013	30 363 934	11 738 697	38.7	0.009718	114 077	267	30 458
2014	28 794 244	11 464 554	39.8	0.009718	111 413	267	29 747
2015	28 794 244	11 120 617	38.6	0.009718	108 070	267	28 855
2016	28 794 244	10 786 998	37.5	0.009718	104 828	267	27 989
Разлика	-5 447 756	-5 656 534	-10.6		-54 970		-14 677
2016/2007	-16%	-34%	-22%		-34%		-34%

Най-голямо е намалението на пробега при дизеловите автобуси основно вследствие на подмяната им през годините с по-нови газови или газ-дизелови.

Вследствие обновяването на автобусния парк се отчита намаление с близо 22% на специфичния разход л/100 km. Това се отразява както на количеството изразходвана енергия, така и на генерираните вредни емисии.

Година	Природен газ						
	пробег	нм ³	нм ³ /100 km	коэф	MWh	коэф. CO ₂	t CO ₂
2007	3 437 000	1 083 000	31.5	9.306	10 078	202	2 036
2008	3 636 000	1 314 000	36.1	9.306	12 228	202	2 470
2009	3 543 000	1 307 000	36.9	9.306	12 163	202	2 457
2010	2 975 000	1 131 000	38.0	9.306	10 525	202	2 126
2011	2 083 000	1 004 000	48.2	9.306	9 343	202	1 887
2012	1 836 000	906 000	49.3	9.306	8 431	202	1 703
2013	1 442 000	753 000	52.2	9.306	7 007	202	1 415
2014	1 735 000	1 126 000	64.9	9.306	10 479	202	2 117
2015	1 735 000	1 092 220	63.0	9.306	10 164	202	2 053
2016	1 735 000	1 059 453	61.1	9.306	9 859	202	1 992
Разлика	-1 702 000	-23 547	29.6		-219		-44
2016/2007			94%				

След 2014 г. с доставката на новите автобуси на газ постепенно се възстановяват маршрутите с превозни средства, които използват изцяло това екологично гориво.

Тенденцията на покачване на специфичния разход на гориво се дължи на оценяването на различни типове автобуси, като използваните автобуси, които се движат единствено на природен газ са със значително по-висок среден разход на гориво.

Сред специалистите е известно, че с въвеждането в експлоатация на автобуси, които са на газ, основно се постига намаляване на вредните емисии, което при автобусния превоз достига до 44% и е почти невъзможно да се постигне чисто енергийно спестяване.

Година	Общо					
	пробег	MWh	Спест., GWh	kWh/km	t CO ₂	t CO ₂ /km
2007	37 679 000	169 877		4.5	44 702	0.00119
2008	40 238 000	166 340	3.5	4.1	43 618	0.00108
2009	38 540 000	157 076	9.3	4.1	41 149	0.00107
2010	35 238 961	135 473	21.6	3.8	35 487	0.00101
2011	33 447 554	129 737	5.7	3.9	34 032	0.00102
2012	33 933 287	132 607	-2.9	3.9	34 858	0.00103
2013	31 805 934	121 084	11.5	3.8	31 874	0.00100
2014	30 529 244	121 891	-0.8	4.0	31 864	0.00104
2015	30 529 244	118 234	3.7	3.9	30 908	0.00101
2016	30 529 244	114 687	3.5	3.8	29 981	0.00098
Разлика	-7 149 756	-55 189	55.2	-0.8	-14 721	-0.00020
2016/2007	-19%	-32%	-32%	-17%	-33%	-17%

При оценка на общия ефект от подмяната на автобусния парк с по-модерни автобуси, се очертава значителна икономия на енергия.

Глобалната очаквана икономия на енергия възлиза на близо 55 GWh или 32% спрямо 2007 г. Специфичното потребление е намаляло с близо 17%, което всъщност показва ефекта от въвеждането на по-модерни автобуси. Към 2007 г. дизеловите двигатели са били със среден разход 48.0л/100km, а газовите – 31.5 nm³/100km. Към 2016 г., се очаква за дизеловите двигатели - 37.5л/100km, а за газовите – 61.1 nm³/100km.

Вследствие на изпълнените през годините мерки за редуциране на енергийните разходи се очаква да се постигне реално енергийно спестяване в размер на 23 GWh, което значително надхвърля заложената индикативна цел от 16GWh.

Година	Дизелово гориво						
	пробег	л	л/100 km	коэф	MWh	коэф. CO ₂	t CO ₂
2007	27 744 430	13 323 299	48.0	0.00972	129 502	267	34 577
2016	28 794 244	10 786 998	37.5	0.00972	104 850	267	27 995
Разлика	1 049 814	-2 536 301	-10.6		-24 653		-6 582
Разлика	-4%	-19%	-22%		-19%		-19%

При дизеловите автобуси имаме значително намаляване на разходите за енергия – близо 24 GWh в сравнение с базисната 2007 г.

Година	Природен газ						
	пробег	nm ³	nm ³ /100 km	коэф	MWh	коэф. CO ₂	t CO ₂
2007	2 784 814	877 496	31.5	9.306	8 166	202	1 650
2016	1 735 000	1 059 453	61.1	9.306	9 859	202	1 992
Разлика	-1 049 814	181 957	29.6		1 693		342
Разлика	-38%	21%	94%		21%		21%

При автобусите на природен газ обаче, имаме значително покачване на изразходваната енергия с повече от 20% или близо с 2 GWh. Това разбира се не бива да буди никакво притеснение по отношение на евентуален бъдещ енергиен преразход, тъй

като нивото на техниката се изменя ежегодно, а от друга страна, тенденцията на транспортните предприятия в световен мащаб е да преминават към електромобилност или други алтернативни горива.

В Европейски мащаб, значителна част от подновяваните автобуси са отново на дизел, но с усъвършенствани двигатели, които са с подобрен разход на гориво.

Година	Общо				
	пробег	MWh	kWh/km	t CO ₂	t CO ₂ /km
2007	30 529 244	137 668	4.5	36 227	0.0011866
2016	30 529 244	114 709	3.8	29 986	0.0009822
Разлика		-22 960	-0.8	-6 240	-0.000204
		-17%	-17%	-17%	-17%

Въпреки че на практика поставените индикативни цели ще бъдат постигнати и дори надхвърлени, ръководството на „Столичен Автотранспорт” ЕАД търси постоянно начини за намаляване на енергийните си разходи.

„Столичен автотранспорт” ЕАД в момента разполага с 323 единични автобуси, със средна възраст 10,7 години и 267 съчленени автобуса, със средна възраст 10,3 години. Единичните 110 дизелови автобуса са придобити през 2016 г. и имат двигатели с екологична норма Евро VI. От единичните автобуси 153 броя са с екологична норма Евро IV, Евро V и Евро VI. При съчленените автобуси, 126 са с газови двигатели, нови придобити през 2015 г., с екологична норма Евро VI, което представлява 47,2% от всички съчленени автобуси. С двигатели, използващи природен газ, са 134 автобуса, 22,7%, а останалите 456 автобуса са с дизелови двигатели. Дружеството разполага с три газостанции с обща вместимост 2 750 нм³.

При тези условия, през 2016 г. дружеството има най-висок процент от извършената транспортна дейност - 59,24%, с най-ниски разходи за дейността.

„Метрополитен” ЕАД

Метротранспортът в София се предоставя от „Метрополитен” ЕАД - компания 100% общинска собственост.

Дейността на „Метрополитен” ЕАД е насочена към инвеститорския контрол на проектирането и строителството на метромрежата, както и към поддържане и експлоатация на действащите участъци на метрото в София.

Общата дължина на линиите на метрото възлиза на 31 км с 27 метростанции и прогнозен брой около 350 000 пътници превозвани дневно към края на 2014 г.

Към настоящия момент в „Метрополитен” ЕАД се експлоатират два типа метровагони. Първият - 81-717.4/81-714.4 са с постоянно токово задвижване и резисторно-контакторно управление без възможност за рекуперативно спиране. Тези състави се експлоатират от 1998 г., като от тях са доставени общо 12 бр. метросъстава. Вторият - 81-740.2/741.2 и 81-740.2Б/741.2Б са с инверторно захранване, реализирано с IGB транзистори и асинхронно задвижване, като управлението на тяговите двигатели е микропроцесорно. Влаковете от тази серия притежават и режим на електрическо рекуперативно спиране. От тях са доставени общо 40 бр. метросъстава.

По данни от служба „Движение“ средно-годишният пробег за изминалата година на тези 40 състава е 3 043 426km. Относителната рекуперирана електроенергия за един състав е около 2,2kWh/km, което означава, че средногодишната икономия на електроенергия за тягови нужди от рекуперация еб 695 537,2 kWh.

В четири метросъстава са монтирани специализирани мерителни групи за отчитане на енергията от рекуперативното спиране. От направените анализи на получените от измервателните прибори данни, размера на върнатата (оползотворената) в тяговата мрежа електроенергия достига до 25%от консумираната такава. Тяговите подстанции на метрото не разполагат с устройства за подаване на рекуперативна енергия към доставчика на електроенергия.

Очакваните икономии, след реализацията на внедряването на нови 10 бр. енергийно ефективни метровлака, са свързани с намаление на времето за пътуването в града, намаление в разходите на превозните средства от привлечения трафик (градски транспорт и леки коли) за гориво и поддръжка, намаление на транспортната задача на наземния масов градски транспорт (понижение на оперативни разходи) и основно намаление на вредни емисии.

Допълнително пуснатите в експлоатация метровлакове спомагат за намаляване на трафика на наземния градски и автомобилен транспорт, понижаване концентрациите на финни прахови частици (ФПЧ₁₀). с над 2,78 хил. тона годишно и намаление на емисиите CO₂ с 2,6 хил.тона/годишно.

Икономия на електроенергия, чрез използване на LED осветление.

Първи метродиаметър

Метростанция	Мощност Kw/h-LED осветители	Приравнено Kw/h към Луминесцентно
„Сливница“	13,0	28,0
„Александър Малинов“	15,4	46,2
„Акад. Александър Балан“	21,2	63,6
„Бизнес парк“	16,0	48,0
„Дружба“	20,68	62,04
„Искърско шосе“	18,8	56,4
„Софийска Света гора“	11,3	33,9
„Летище София“	9,65	28,95
Всичко	126,03	367,09

В таблицата са дадени метростанциите с монтирано LED осветление на Първи метродиаметър.

Втори метродиаметър

Метростанция	Мощност Kw/h-LED осветители	Приравнено Kw/h към Луминесцентно
„Бели Дунав“	2,38	7,14
Смесено (LED+ луминесцентно)		
„Лъвов мост“	4,0	12,0

Смесено (LED+ луминисцентно)		
„Сердика”	5,6	16,8
Смесено (LED+ луминисцентно)		
„Витоша”	17,6	52,8
Всичко	29,58	88,74

В таблицата са дадени метростанциите с монтирано LED осветление на Втори метродиаметър.

Средно годишна икономия от монтирано LED осветление: 2 629 927,2kW/h.

В началото на 2015г. беше подменено луминесцентното осветление на МС „Сливница” с LED осветление.

В момента е в ход обществена поръчка за подмяна на осветлението на МС „Люлин” с LED осветление.

За 2017г. е планирана подмяна на осветлението на МС „Вардар”.

„Център за градска мобилност” ЕАД

„Център за градска мобилност“ ЕАД е наследник на дългогодишната традиция на градския транспорт в гр. София като в неговата структурата се включват следните дирекции:

- Дирекция „Обществен транспорт“
- Дирекция „Паркиране и мобилност“
- Дирекция „Развитие и административни дейности“
- Дирекция „Контрол“
- Дирекция „Маркетинг и стопанска дейност“

Предметът на дейност на „Център за градска мобилност“ ЕАД обхваща:

- разработване на анализи за развитие на екологичните и експлоатационните аспекти на обществения транспорт;
- въвеждане и експлоатация на интелигентни транспортни системи, обслужващи обществения транспорт;
- организация, управление, контрол и финансиране на обществения транспорт на територията на Столична община като интегриран превозен процес;
- издаване на превозни документи и реализация на приходите от превозната дейност;
- експлоатация на информационно-управляваща система за контрол и управление на трафика на базата на GPS - идентификация;
- експлоатация на единна автоматизирана система за таксуване на пътниците;
- рекламно – информационно обслужване в обществения транспорт;
- финансиране, изграждане, експлоатация и поддържане на паркингите, гаражите и местата за паркиране в София - общинска собственост;
- отдаване под наем на места за паркиране.

С изпълнението на тези дейности се отчита цялостното развитие на транспортните услуги в градски условия. Отделя се особено внимание на екологичните, социалните и