



Столична община

Входящ №

СОА20-ВК66-11028

Регистриран на 21.12.2020

За проверка: <https://sofia.bg/registry-report>



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София 1000, ул. "Московска" 33, телефон: 9377xxx, факс: 9810653, www.sofia.bg

ДО
Г-Н ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДОКЛАД

ОТ

Д-Р ДОНЧО БАРБАЛОВ – ЗАМЕСТНИК-КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Д-Р ИНЖ. АНГЕЛ ДЖОРГОВ – ЗАМЕСТНИК-КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

ОТНОСНО: намерение за поемане на дългосрочен дълг с Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) за финансиране изпълнението на проект „Устойчива градска мобилност. Изграждане и реконструкция на основни артерии от кръгово-радиалната улична мрежа на гр. София“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕРДЖИКОВ,

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Представяме на Вашето внимание проект „Устойчива градска мобилност. Изграждане и реконструкция на основни артерии от кръгово-радиалната улична мрежа на

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

гр. София“– инвестиционно проектно предложение, свързано с развитието на пътната и цялостна инфраструктура на града и прилежащите към него територии.

I. Финансова обосновка

На първо място, следва да се отбележи действащата рамка по отношение на общинския дълг на Столична община. С Решение № 37 по Протокол № 69 от 31.01.2019 г. на Столичния общински съвет бе приета Стратегията за управление на дълга на Столична община 2019-2023 г. В нея е отбелязано, че сред основните принципи на управлението на дълга на Столична община са:

- прозрачното и открито управление на общинския дълг;
- размерът на дълга да бъде в границите, които са определени със Закона за публичните финанси (ЗПублФин) и Закона за общинския дълг (ЗОбщД);
- инвестиционните проекти, които носят дългосрочни ползи за местната общност и за които е необходимо дългово финансиране, се финансират с дългосрочен дълг;
- Общината управлява активно общинския дълг по отношение на валутната структура, срока на отделните дългови инструменти и комбинацията от фиксирани и плаващи лихви, с цел да се минимализират разходите по дълга и да се поддържа стабилна финансова позиция.

Същевременно дългосрочният и краткосрочен кредитен рейтинг на Столична община, издаден от Международната рейтингова агенция **Standard & Poor's (S&P GlobalRating)** в чуждестранна и местна валута в доклад от 28.08.2020 г., е „BBB- със стабилна прогноза“, колкото е кредитният рейтинг и на държавата. Това е резултат от устойчиво поддържана финансова стабилност, относително високо ниво на собствени приходи, умерено ниво на дълга и високо ниво на ликвидност. Според **S&P GlobalRating** столицата ще продължи да показва стабилни финансови резултати и добра ликвидност въпреки намалението на бюджетните приходи вследствие на кризата с пандемията от COVID-19.

Следвайки консервативна политика по отношение на общинския дълг на Столична община, в последните няколко години са теглени изключително и само дългосрочни заеми за обезпечаване финансирането на стратегически инвестиционни проекти в т.ч.:

1. финансов договор с ЕИБ за осигуряване на заемно съфинансиране за проект „Изграждане на интегрирана система от съоръжения за третиране на битовите отпадъци на Столична община“ – II фаза в размер до 18 млн. евро (Решение № 386 по Протокол № 43 от 19.07.2013 г. на Столичния общински съвет);
2. поемане на дългосрочен общински заем в размер до 50 млн. евро с ЕИБ за съфинансиране на проект „Рехабилитация на общински улици в Столична община“ (Решение № 522 по Протокол № 48 от 26.09.2013 г. на Столичния общински съвет);
3. поемане на дългосрочен дълг чрез сключване на договор за заем с ЕИБ за съфинансиране на проект „Изграждане на трета метролиния, етап I – бул. „Владимир Вазов“ – бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“ – Орлов мост – НДК – жк. „Красно село“ в размер от 56

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

млн. евро (Решение № 815 по Протокол № 45 от 21.12.2017 г. на Столичния общински съвет);

4. поемане на дългосрочен общински дълг за съфинансиране на проектно предложение „Изграждане на инсталация за комбинирано производство на енергия в София с оползотворяване на RDF отпадък“ (Проект за III фаза) в размер до 67 млн. евро (Решение № 283 по Протокол № 53 от 17.05.2018 г. на Столичния общински съвет, т. 1 и 2);
5. поемане на дългосрочен дълг в размер на 22 млн. евро, чрез сключване на договор за заем с ЕИБ за съфинансиране на проект „Разширение на метрото в гр. София, линия 3, етап II – участък ул. „Житница“ – ж.к. „Овча купел“ – Околовръстен път“ (Решение 787 по Протокол № 65 от 22.11.2018 г.).

Осъществяването на такива внушителни по своя размер инвестиции е възможно поради следните няколко фактора:

- устойчив дългосрочен и краткосрочен кредитен рейтинг на Столична община, който от няколко години е равен на този на страната, определен от една от трите големи агенции за кредитни рейтинги, а именно – **S&P GlobalRating**;
- Столицата като най-голямата областна икономика в страната произвежда около 40% от brutния вътрешен продукт, като приносят на Столична община към националната икономика се увеличава с умерен, но стабилен темп през последните години, което отразява и продължаващата концентрация на икономическа активност в града. Този дял от brutния вътрешен продукт на страната е в следното съотношение: 18% от индустрията; 51% от услугите и 2% от селското стопанство.

Правната рамка на общинския дълг се формира от ЗПублФин и ЗОбщД. Съгласно чл. 4, ал. 1, т. 1 от ЗОбщД общината може да поема дългосрочен дълг за финансиране на инвестиционни проекти в полза на местната общност. Годишният размер на плащанията по общинския дълг за всяка община във всяка отделна година не може да надвишава **15 на сто** от средногодишния размер на собствените приходи и общата изравнителна субсидия за последните три години, изчислен на базата на данни от годишните отчети за изпълнението на бюджета на общината. Номиналът на издадените през текущата бюджетна година общински гаранции не може да надвишава 5 на сто от общата сума на приходите и общата изравнителна субсидия по последния годишен отчет за изпълнението на бюджета. Годишният размер на плащанията по дълга, от своя страна, включва дължимите главница, лихви, такси, комисионни и други плащания по поетия от общината дълг (чл. 32, ал. 1-3 от ЗПублФин). Тези норми косвено ограничават и размера на общинския дълг. Такова ограничение може да се наложи от общинския съвет с решението за приемане на общинския бюджет за съответната година – в същото се определят също така общинските гаранции, които може да бъдат издадени през годината, както и максималният размер на общинския дълг и общинските гаранции към края на бюджетната година (чл. 39 от ЗПублФин). С ежегодния Закон за държавния бюджет на Република България за съответната година може да се определи максимален размер на дълга, който се поема за съответната година от общината за авансово финансиране на плащания по проекти, финансирани от Европейския съюз. В този случай не се прилага

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

ограничението годишният размер на плащанията по общинския дълг във всяка отделна година да не може да надвишава 15 на сто от средногодишния размер на собствените приходи и общата изравнителна субсидия на общината за последните три години (чл. 35, ал. 5-6 от ЗПублФин). В Стратегията за управление на дълга на Столична община 2019-2023 г. изрично е разписано, че ако следващият Общински съвет, т.е. настоящият с мандат 2019-2023 г., започне работата си през ноември 2019 г., то той ще може да приема решения за поемане на дългосрочен дълг до януари 2023 г. включително.

Към настоящия момент дългът на Столична община възлиза в размер на 698 176 646 лв. Във връзка с посочените по-горе изисквания в ЗПублФин, прогнозните плащания по дълга, който е в размер до 60 млн. евро, до 2040 г. **не надхвърля** законовия показател за общите разходи по обслужване на дълга в процент към собствените приходи и общата изравнителна субсидия за последните три години. За пълнота следва да се посочи, че единствено през 2027 г. процентът е 7.8, докато в следващите години прогнозата е този процент да намалява.

Причината за поемането на дългосрочен дълг като предложения с настоящия Доклад, е възможността за реализиране на действия, от които очакваните ползи за Столична община като посочените по-долу, са по-големи от разходите. Условието на предложения заем са следните:

- ✓ **рамков заем в размер до 60 млн. евро** за срок от **20 години**, вкл. **5 г.** период за усвояване;
- ✓ дългосрочният общински дълг ще бъде изплащан с бъдещи приходи на Столична община;
- ✓ изплащането се извършва след депозиране на искане за плащане от Столична община и след получаване на известие за плащане от ЕИБ. Траншовете се изплащат в евро;
- ✓ погасяването на заема е във валутата на заема, ведно с договорената лихва, други разходи и такси възникнали при обслужването на дълга. Лихвата е фиксирана за всеки транш и се изчислява по годишна ставка;
- ❖ **рамковият заем дава възможност** оперативно в хода на изпълнение на отделните проекти (ок. **5 години**), същите да бъдат подменяни в случай, че някои от тях са в по-напреднал етап на подготовка.
- ✓ **индикативна лихва в размер на 0,35%** за срока на заема;
- ✓ **без такси и комисионни**;
- ✓ **без специфично обезпечение** на заема;

Прогнозната стойност на проектното предложение, включващо посочените по-долу обекти от основния и резервния списък е както следва:

- бюджетът на обектите от основния списък възлиза на **192 446 000** лв. с ДДС;
- бюджетът на обектите от резервния списък възлиза на **65 743 000** лв. с ДДС.

II. Актуално състояние на уличната мрежа на Столична община

С Решение № 3 по Протокол № 33 от 24.01.2013 г. на Столичния общински съвет бе възложено на кмета на Столична община да проведе преговори с ЕИБ за договаряне на конкретните параметри и условия за отпускане на целеви дългосрочен заем на Столична

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

община, който ще се разходва за съфинансиране на инфраструктурен проект за изграждане, разширение и рехабилитация на улици и булеварди от уличната мрежа в гр. София с необходимите за целта параметри. Мандат на кмета да подпише самия Финансов договор за заем в размер до 50 млн. евро с ЕИБ за съфинансиране на посочения вече проект бе даден с Решение № 522 по Протокол № 48 от 26.09.2013 г. на Столичния общински съвет. В рамките на този заем бяха извършени значителни инвестиции в уличната мрежа на града, в т.ч. – изграждане на транспортен възел „Лъвов мост“, основен ремонт на транспортен възел „Надежда“, рехабилитация на трамваен релсов път, пътни платна и контактнo-кабелна мрежа по бул. „Княз Александър Дондуков“, основен ремонт на бул. „Цариградско шосе“ от бул. „Яворов“ до моста над река Искър, основен ремонт на бул. „Сливница“ от бул. „Константин Величков“ до бул. „Петър Дертлиев“, вкл. надлеза при Захарна фабрика, основен ремонт на бул. „Прага“ и мн. други.

Столицата има подчертано моноцентрична структура като резултат на исторически, икономически и демографски процеси. Вследствие на това първостепенната улична мрежа обикаля централната градска част с концентрични улични пръстени, пресичани от радиални трасета. Последните водят транспортните потоци към централното градско ядро. Първостепенната улична мрежа има, с някои малки изключения, недоизградена рингово-радиална конфигурация, тоест концентрични наслагващи се улични пръстени около централното ядро на града и излизачи от ядрото улици-радиуси (лъчи от ядрото към периферията), които пресичат концентричните улични пръстени. Всички транспортно-комуникационни мрежи са предпоставка или резултат от развитието на пространствената структура на града и поради това най-пряко се влияят или въздействат върху нейното формиране.

Ринговите улици и булеварди имат ролята на разпределител на транспортните потоци от съответните радиални направления. Общото разпределение на уличната мрежа е както следва: около 3 400 км е общата дължина на уличната мрежа, а на първостепенната улична мрежа – 428 км; петте основни входно-изходни магистрали са естествено продължение на пътищата от републиканската пътна мрежа; общата плътност на първостепенната улична мрежа е 2,53 км/км² при дължина от 428 км и площ 167 км².

С нарастването на града по основните радиални направления, са планирани и частично реализирани кръгови, респ. рингови трасета, осъществяващи връзката между отделните столични квартали в периферията на града. Тяхната липса обаче възпрепятства изтеглянето на автомобилното движение извън централната градска част към периферията на града, а оттам и невъзможност за развитието на вторичните градски рингове според предвижданията на Общия устройствен план. Липсата на междинен ринг между централната градска част и Околовръстния път на София води до това, че голяма част от далечните пътувания налагат преминаване през или в близост до центъра, което допълнително го натоварва с транзитен трафик. Това обстоятелство очертава гр. София като моноцентричен град, в който голяма част от пътуванията търсят неговия исторически център или пък преминават транзитно през него. За целта способства и структурата на съществуващата улична мрежа, в която преобладават широките и

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

сравнително добре изградени радиални трасета, докато заложените в устройствените планове рингови и тангенциални трасета са недоизградени.

Решението на поставените вече проблеми се корени в следните няколко мерки:

1. входящото автомобилно движение трябва да се насочва приоритетно по ринговите трасета, като с приближаването към централната градска част ограниченията на автомобилното движение трябва да *нарастват*;
2. в центъра на града движението на автомобилите трябва да се затруднява, като в определени части на историческото ядро то може да бъде напълно *ограничено*;
3. транзитното преминаване на автомобили през градския център трябва да стане невъзможно или неефективно от гледна точка на цена/време за преминаване.

Тези мерки могат да бъдат постигнати чрез ускореното довършване и изграждане на предвидените рингови трасета в структурата на уличната мрежа с приоритет върху Втория и Третия градски ринг. Известно е, че транспортното направление бул. „Тодор Александров“ – бул. „Цар Освободител“ – бул. „Цариградско шосе“ генерира значителен по обем транзитен трафик като голяма част от автомобилите преминават диагонално през града и без нужда навлизат в централната градска част, където се намират централните служби на правителството и местните органи на властта, банките, търговските институции, а също и търговски зони, пазари, музеи и театри. Този дисбаланс ще бъде решен с изграждането на Втория градски ринг и пътните връзки на Северната скоростна тангента и Източната тангента на Околовръстния път. Реализацията на посочените по-горе мерки съгласно предвижданията на Общия устройствен план би предоставило реални алтернативи на транзитното преминаване през центъра на града. На последно място, но не по-малко по важност, цялостното изграждане на транспортния ринг около града заедно с оптимизация на организацията на транспортната схема би допринесло и за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община.

След приемането на Общия устройствен план на гр. София бяха извършени значителни подобрения във функционирането на първостепенната улична мрежа – реконструирана и разширена бе голяма част от Околовръстния път на гр. София, който в момента поема значителна част от автомобилния поток – транзитен или вътрешноградски; построена бе Северната скоростна тангента и южната дъга на Околовръстния път – преразпределящи входящия трафик от северните, респ. южните части на града; изградени бяха транспортни съоръжения на различни нива (при Телевизионната кула и при Лъвов мост) и др.

Следва да се отбележи, че освен изграждането на посочените по-долу стратегически обекти за транспортната инфраструктура на града, се цели също така и развитието на столичния градски транспорт. Гръбнакът на обществения транспорт е скоростният електрорелсов транспорт, който свързва големи жилищни и бизнес райони един с друг и с центъра на града. Приоритетното развитие на метрополитена и скоростни обособени трамвайни трасета се обуславя и от високата им превозна способност, бързина, надеждност и независимост от трафика. В последните години бяха направени

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

значителни инвестиции за поетапно обновяване на превозните средства на обществения градски транспорт (електро- и автотранспорт), а също така и внушителни по своя размер инвестиции в развитието на метрото. Наскоро бе завършен и първият етап от трета метролиния от бул. „Владимир Вазов“ – Орлов мост – бул. „Патриарх Евтимий“ – кв. „Красно село“ със заем от ЕИБ в размер от 56 млн. евро. След завършването и на етап II (ул. „Житница“ – жк. „Овча купел“ – Околовръстен път) дължината на линиите ще е 52 км с 47 метростанции; над 500 000 души дневно се очаква да се възползват от него; делът на метрото в градския транспорт да достигне до 40%, а намалението на вредните газове – 90 000 т. годишно. В концепцията за развитие на обществения транспорт сред основните цели е заложено и изграждането на скоростен наземен транспорт в обособени трасета по всички основни радиални и кръгови/тангенциални градски артерии. Известно е, че основната причина за намаляване на броя на пътуванията с градски транспорт е ниската скорост на придвижване като едва 5,5% от общата дължина на маршрутната мрежа на обществения транспорт (3 171 км) се състои от обособени маршрути и бус ленти. Инвестициите именно в увеличаване скоростта на обществения транспорт в т.ч. и чрез обособяването на отделни маршрути, биха го направили в значителна степен по-изгоден, бърз и удобен за използване от гражданите, което от своя страна би довело до намаляване на автомобилния трафик в града.

Представеният на Вашето внимание проект се състои от различни компоненти, като някои от тях включват изграждане на нови, а други – разширения на съществуващи кръстовища и булеварди от уличната мрежа на града. Периодът на реализацията на отделните проекти е различен като обхваща 2021-2025 г.

III. Стратегически инфраструктурни проекти

Проектът, наречен „Устойчива градска мобилност. Изграждане и реконструкция на основни артерии от кръгово-радиална улична мрежа на гр. София“ предвижда изграждане и реконструкция на основни артерии от кръгово радиалната улична мрежа на гр. София. Същите обслужват основни автомобилни потоци и движение на превозни средства на обществения градски транспорт. Предвижда се също така изграждане на велосипедна инфраструктура и обособяване на самостоятелен релсов път. Следва да се отбележи, че част от посочените обекти осъществяват връзката на града с трансевропейските транспортни коридори, които са с ключово значение за развитието на икономиката, а именно – коридор № 4, № 8 и № 10. Това са стратегически инфраструктурни проекти, които биха променили облика на града за десетилетия напред:

ОСНОВЕН СПИСЪК ОТ ОБЕКТИ

I. „Зелен ринг на София“ – изграждане на линеен парк с велосипедна алея от ВТУ „Тодор Каблешков“ до гара „Пионер“:

- 3 170 м** е дължината на велоалеята;
- новопроектираното трасе е двупосочно с обща дължина от **3,00 м**, като всяка лента е **1,5 м**;
- изграждане на линеен парк с пешеходно движение, като неговата площ ще бъде организирана извън трасето на велосипедната алея;

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

- реализирането на „Зеления ринг“ би осъществило скоростна велосипедна връзка между отделните жилищни квартали на града чрез обособено трасе, даващо възможност за висока скорост на придвижване;

❖ **стойност** на проекта **3,631** млн. лв. с ДДС.

2. Изграждане на южното платно на бул. „Тодор Каблешков“ от бул. „България“ до бул. „Черни връх“, вкл. изграждане на трамваен релсов път от бул. „Черни връх“ до бул. „България“:

- бул. „Тодор Каблешков“ е основна пътна артерия за живущите в административните райони „Овча купел“, „Триадица“, „Красно село“ и „Витоша“. С изграждането на южното платно и трамвайното трасе ще се подобри обслужването на тези гъсто населени райони.
- изграждането ще се осъществи на два етапа: **етап 1** от бул. „България“ до ул. „Луи Айер“ и **етап 2** – от ул. „Луи Айер“ до бул. „Черни връх“, вкл. релсов път от бул. „България“ до обръщалото на бул. „Черни връх“;
- дължината на етап 1 е 975 м, а на етап 2 – 1 410 м;
- предвидено е разширение в южна посока съгласно регулацията с **обособяване на релсов път** централно с широчина 7,30 м, южно пътно платно от 9,00 м, еднопосочна велоалея и тротоар от 5,00 м;
- ново изграждане и реконструкция на инженерната инфраструктура по двата етапа;

❖ **статус** – от бул. „България“ до ул. „Луи Айер“ – в етап на строителство; от ул. „Луи Айер“ до бул. „Черни връх“ – работно проектиране;

❖ **индикативната стойност** е **41.392** млн. лева с ДДС.

3. Изграждане на бул. „Копенхаген“ от ул. „Самоковско шосе“ до бул. „Ал. Малинов“:

- бул. „Копенхаген“ е част от първостепенната улична мрежа – районна артерия III клас. Изграждането му е от изключителна важност за подобряване на транспортната комуникация между източните квартали на гр. София. Чрез бул. „А. Сахаров“ ще се осъществява директна връзка с бул. „Ал. Малинов“.
- изграждане на участък с дължина от 1,4 км. като продължение на изградения бул. „Копенхаген“ от бул. „Цариградско шосе“ до метростанция № 18 („Младост 3“), район „Младост“ по регулация;
- габаритът е 47,2 м;
- предвиден е трамвай с обособено трасе с ширина 7,70 м, отделен двустранно от автомобилния трафик със зелени пояси по 2,5 м. От двете страни е предвидено изграждането на две пътни платна по 7.00 м с по две летни за движение в посока.

❖ **индикативна стойност** на проекта – **22,595** млн. лв. с ДДС;

❖ **статус** – в етап на изготвяне на работен проект.

4. Изграждане на бул. „Източна тангента“ в участъка от Пътен възел на Северна скоростна тангента до бул. „Ботевградско шосе“ (км 1+180 до км 2+664.47):

- ориентировъчна дължина на участъка – 1 460 м;
- при основните платна напречният профил на булеварда е предвиден с габарит 27 м;

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

- в обхвата на проекта е предвидено изграждането на Пътен възел тип „диамант“ на бул. „Източна тангента“ с бул. „Владимир Вазов“, като бул. „Източна тангента“ преминава над бул. „Владимир Вазов“;
- обектът е разделен на два етапа – етап 1 (от Пътен възел на Северната скоростна тангента до бул. „Владимир Вазов“) и етап 2 (от бул. „Владимир Вазов“ до бул. „Ботевградско шосе“, вкл. Пътен възел на бул. „Източна тангента“ с бул. „Владимир Вазов“);
- ❖ индикативна **стойност** на проекта – **26,695 млн. лв. с ДДС** (етап 1 – 6,846 млн. лв., а етап 2 – 19,849 млн. лв. с ДДС).

5. Изграждане на бул. „Рожен“ от надлез над ж.п. линия до Северната скоростна тангента:

- дължина на трасето – 2 044 м с по две ленти за движение в посока с ширини по 3,75 м, разделени от средна разделителна ивица широка 3 м;
- успоредно на пътните ленти за движение е обособено трамвайно платно с габарит от 7,70 м, отделено от централното платно с разделителна ивица широка 1,50 м.
- предвид разширението на булеварда, което засяга съществуващия релсов път, се предвижда реконструкция на трасето на трамвайната линия от km 0+006.54 до km 1+588.01;
- предвидено е също така изграждане на смесена канализационна система, главен и второстепенен водопровод; изграждане на тръбни PVC мрежи и улично осветление; разпределителни газопроводи и газопроводни отклонения и озеленяване на територията.
- ❖ индикативна **стойност** на проекта – **20,771 млн. лв. с ДДС**.

6. Разширение на бул. „Ломско шосе“ от кръговото кръстовище при метростанция „Ломско шосе“ до Софийския околовръстен път:

- ❖ реализирането на проекта би подобрило свързаността на северните територии на града и по-добра свързаност с републиканската пътна мрежа.
- обектът се състои от 2 етапа – от кръговото кръстовище при метростанция „Ломско шосе“ до надлез над ж.п. линия с дължина от 1 км (етап 1) и от надлеза над ж.п. линията до Софийския околовръстен път с дължина от 1,5 км;
- габаритът е от две платна по 10,50 м, средна разделителна линия от 3,0 м, тротоари от 1,50 м до 5,0 м, локални платна с ширина по 6 м.
- проектът предвижда също така изграждане и реконструкция на инженерни мрежи и съоръжения по следните части – „Водоснабдяване“, „Канализация“, „Ел. снабдителна мрежа“, „Телекомуникация“ и „Улично осветление“ с LED улични осветителни тела;
- предвижда се изграждането на нов надлез над ж.п. линия;
- ❖ индикативна **стойност** на проекта – **23,362 млн. лв. с ДДС**, от които 7,713 млн. лв. с ДДС са за етап 1, а за етап 2 – 15,649 млн. лв. с ДДС.

7. Реконструкция на бул. „Ген. М. Д. Скобелев“ включително транспортния тунел при Националния дворец на културата:

- дължина на трамвайното трасе, подлежащо на реконструкция – 744м, единичен коловоз, включително всички съоръжения с междурелсия от 1009 мм;

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

- изграждане на нови коловози върху територията на трамвайното трасе, но на нивото на южното улично платно върху нова покривна стоманобетонена плоча до портала на тунела;
 - изграждане на нова пътна конструкция по локалното платно на бул. „Ген. М. Д. Скобелев“ за леко движение с обща дебелина от 55 см и на булеварда за тежко движение с обща дебелина 66 см;
 - преустройство на трамвайната контактна и кабелна мрежа в обхвата на обекта;
 - реконструкция и изграждане на нови връзки на ВиК мрежата, частична реконструкция на електроснабдителната мрежа и подмяна на уличното осветление;
 - цялостна рехабилитация на транспортния тунел под Националния дворец на културата с дължина от 460 м;
- ❖ индикативна стойност на проекта – **15,9 млн. лв. с ДДС.**

8. Рехабилитация на транспортния тунел по бул. „Царица Йоанна“, включително трамваен релсов път:

- предвиждат се ремонтно-възстановителни дейности във вътрешността на тунела – стоманобетонена стена, хидроизолация, нова дренажна система, подмяна на контактнo-кабелната мрежа, изграждане на системи за осветление, видеонаблюдение, пожароизвестяване, електрическо захранване, вентилационна система, кабелни трасета и заземителна инсталация. Тунелът е с дължина от 453 м, ширина – 24 м и височина от 5 м.;
 - проектът предвижда и ремонт на пътният участък – подмяна на плат от плътен асфалтобетон, както и отводняване, ограничителни системи, маркировка и пътни знаци;
 - общата геометрична дължина на трамвайното трасе, подлежащо на реконструкция е 1322 единичен коловоз, включително всички съоръжения;
 - предвидени са шумо- и виброизолационни елементи, както и нови кутии и шахти.
- ❖ индикативна стойност на проекта – **9,80 млн. лв. с ДДС.**

9. Реконструкция на трамвайна линия по бул. „Ал. Стамболийски“ от кръстовището с бул. „Константин Величков“ до крайното трамвайно ухо „Западен парк“:

- дължината на трасето е 1,794 км необособено трасе (3 587м единичен коловоз с междурелсие 1009 мм);
- в обхвата на участъка се предвижда реконструкция на релсов път, уличното платно и прилежащите им тротоари;
- конструкция на релсовия път – улейни стъблени релси с пета в гумен профил, анкерирани в стоманобетонена плоча, с горно покритие с два пласта асфалтобетон;
- автоматично управление на трамвайните стрелки (с дистанционно управление) и отопление за работа през зимния сезон;
- реконструкция на контактнo-кабелната мрежа, вкл. стълбовете;
- дренажна система за отводняване на релсовия път;
- пътни работи;
- улично енергоспестяващо осветление;
- паркоустройство;

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

❖ индикативна стойност на проекта – 13,3 млн. лв. с ДДС.

10. Изграждане на бул. „Филип Кутев“ от ул. „Сребърна“ до бул. „Симеоновско шосе“:

- ул. „Филип Кутев“ е част от третия градски ринг и представлява продължение на бул. „Тодор Каблешков“. Изграждането му е от изключителна важност за подобряване на транспортната комуникация между южните квартали на града;
- дължината на трасето е 0.9 км.; габаритът е 38.30 m – две платна за движение по 10.50 m, с по три ленти в посока с ширина от 5.00 m;
- обособено е платно с ширина от 7 m за бъдещо изграждане на трамваен релсов път;
- проектът включва следните части, както следва: пътна, отводняване, канализация, водоснабдяване, улично осветление с енергоефективно осветителни тела, ел. снабдителна мрежа, телекомуникация, ландшафтна архитектура.

❖ индикативна стойност на проекта – 17.511 млн. лв. с ДДС;

❖ статус: изготвяне на работен проект.

РЕЗЕРВЕН СПИСЪК

Резервният списък от обекти, е както следва:

1. Рехабилитация на бул. „Рожен“ от надлеза на ж.п. линията до надлез „Надежда“:

- според функционалното си предназначение бул. „Рожен“ принадлежи към първостепенната улична мрежа – II клас – градска магистрала и е от основните входни артерии на гр. София. Рехабилитация на булеварда е от жизненоважно значение за по-нататъшното развитие на града, като това би довело до подобряване на пътната безопасност в целия северозападен район; гарантиране на едно по-бързо и безопасно пътуване на превозните средства; по-бързо извеждане на излишния трафик от града.
- Рехабилитацията предвижда:
 - реконструкция на пътната настилка, оразмерена за много тежко движение, с нова нивелета с напречни и надлъжен наклони в съответствие с нормативните изисквания;
 - ревизия на отводняването;
 - осигуряване на достъпна среда;
 - обезпечаване на безопасността на движение;
 - нова тротоарна настилка;
 - нови бордюри;
 - джобове за контейнери за отпадъци в локалните платна;
 - обособяване на велотрасе, което ще се свърже с изграденото от Лъвов мост до надлез Надежда;
 - рехабилитация на уличното осветление;
 - ландшафтна архитектура.

❖ индикативна стойност на проекта – 10.017 млн. лв. с ДДС.

2. Изграждане на улица „Войводина могила“ от бул. "Овча купел" до пл. "Сред село" в ж.к. Княжево:

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

- участъкът от бул. "Овча купел" до бул. "Никола Петков" е с дължина ~ 1200 м. Предвидено е габаритът на уличното платно да е 6,00м, а на тротоарите - от 1,00м до 4,20м.;
- рехабилитацията предвижда следните части – отводняване, водоснабдяване, ел. снабдителна мрежа, телекомуникация, газоснабдяване, ландшафтна архитектура;
- проектът включва и изграждане на корекция на река „Владайска“ в участъка на новия мост по ул. „Народен герой“. Некоригираният участък е от км 0+640 до км 0+800 (на ул. "Народен герой") е с дължина от 160 м.;
- в рамките на проекта се разширява и част от ул. „Народен герой“ от бул. „Цар Борис III“ до улица „Любляна“. Дължината на участъка е ~ 620 м.;
- предвижда се разширяване и цялостно асфалтиране на пътното платно, изграждане на нови тротоари и обновяване на съществуващите зелени площи;
- предвижда се изграждането на нова сфетофарна уредба на кръстовището на ул. „Любляна“ с ул. „Народен герой“;
- засаждане на нови дървета и храсти, вкл. затревяване;
- ❖ **индикативна стойност на проекта – 10.186 млн. лв. с ДДС;**
- ❖ **статус – изготвен е работен инвестиционен проект.**

3. Реконструкция на бул. „Дж. Баучер“ от бул. „Черни връх“ до пл. „Велчова завера“, вкл. трамваен релсов път:

- реконструкцията обхваща пътното платно, тротоарите, оформяне на зелени площи и изграждане на велоалея. Дължината на работния участък е 1 160м;
- проектирани са еднопосочни велоалеи с ширина от 1,00м;
- по част „Релсов път“ обхватът на проекта е от кръстовището на бул. „Дж. Баучер“ с ул. „Бигла“ до пл. „Велчова завера“;
- конструкцията на трамвайния релсов път е една от най-съвременните като се предвижда и подмяна на стрелка № 95, която е на пл. „Велчова завера“ и за връзка с бъдещо трасе за ж.к. „Дървеница“;
- проектът включва следните части – канализация, отводняване, водоснабдяване, контактна мрежа, кабелна мрежа, електроснабдяване, телефонизация, улично осветление, паркоустройство и благоустройство;
- ❖ **индикативна стойност на проекта – 9.403 млн. лв. с ДДС;**
- ❖ **статус – изготвен е работен инвестиционен проект.**

4. Изграждане на Западна тангента:

- обхватът на проекта е от бул. „Сливница“ по ул. „Адам Мицкевич“ до бул. „Ломско шосе“ при Метростанция № 2, включително изграждане на източния надлез над ж.п. линията при Бакърена фабрика.
- ❖ **индикативна стойност на проекта – 18.626 млн. лв. с ДДС;**
- ❖ **статус - за разширението на ул. „Адам Мицкевич“ от бул. „Сливница“ до надлеза при Бакърена фабрика се изготвя идеен инвестиционен проект, докато за изграждане на източния надлез над ж.п.ареала при Бакърена фабрика има изготвен работен инвестиционен проект, който подлежи на актуализация.**

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

5. Основен ремонт на съществуващи линейни обекти от градската среда – част от Регионалното прединвестиционно проучване за водоснабдяване и канализация на територията на Столична община:

индикативна стойност на проекта – 15 млн. лв. с ДДС.

IV. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРОЦЕДУРИ ПО ПОЕМАНЕ НА ЗАЕМА

В изпълнение на чл. 15 от Закона за общинския дълг и Наредбата за условията и реда за провеждане на обществено обсъждане на проекти по чл. 4 и чл. 5 от Закона за общинския дълг, на 09.12.2020 г. от 15.15 ч. се проведе онлайн публично обсъждане с местната общност относно намерението на Столична община да поеме общински дългосрочен дълг, свързан с изпълнението на проект „Устойчива градска мобилност. Изграждане и реконструкция на основни артерии от кръгово-радиална улична мрежа на гр. София“. По време на обсъждането взеха участие граждани и общински съветници. Прилагам протокол от проведеното обсъждане (Приложение № 1 към настоящия Доклад).

Във връзка с гореизложеното, предлагам Столичният общински съвет да вземе следното

РЕШЕНИЕ:

1. Дава съгласие Столична община да поеме дългосрочен дълг в размер до 60 млн. евро чрез сключване на договор за заем с Европейската инвестиционна банка за съфинансиране на проект „Устойчива градска мобилност. Изграждане и реконструкция на основни артерии от кръгово-радиална улична мрежа на гр. София“.
2. Възлага на кмета на Столична община да подпише Финансов договор за заем с Европейската инвестиционна банка за съфинансиране на проекта по т. 1.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

1. Протокол от обществено обсъждане, проведено на 09.12.2020 г.;
2. Заповед № СОА20-РД09-4399/09.12.2020 г. на кмета на Столична община за определяне на ръководител на публичното обсъждане, докладчик относно финансовите параметри на заема, докладчик относно техническите параметри на проекта, както и протоколчик, който да изготви протокол от обсъждането;

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.

Приложението се сканира.

3. Становище от гражданска организация „Спаси София“;
4. Проектно предложение „Устойчива градска мобилност. Изграждане и реконструкция на основни артерии от кръгово-радиална улична мрежа на гр. София“.

С УВАЖЕНИЕ,

**ЗАМЕСТНИК-КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА
Д-Р ДОНЧО БАРБАЛОВ**

**ЗАМЕСТНИК-КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА
Д-Р ИНЖ. АНГЕЛ ДЖОРГОВ**

Съгласували:

Инж. К. Димитров – директор на Дирекция „Инвестиционно планиране, проучване и възлагане“

М. Сименова – директор на Дирекция „Финанси“

Г. Божинов – юриконсулт Направление „Финанси и здравеопазване“

Изготвил:

Г. Стоянов – мл. експерт ДОПК

*Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.
Приложението се сканира.*



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, Факс 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, http://www.sofiacouncil.bg

ПРОЕКТ !

РЕШЕНИЕ №

на Столичен общински съвет
от 2020 година

Относно: Подписване на финансов договор с Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) за финансиране изпълнението на проект „Устойчива градска мобилност. Изграждане и реконструкция на основни артерии от кръгово-радиалната улична мрежа на гр. София“

На основание чл.21, ал. 1, т. 10 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и чл. 3, т. 2 от Закона за общинския дълг

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

1. Дава съгласие Столична община да поеме дългосрочен дълг в размер до 60 млн. евро чрез сключване на договор за заем с Европейската инвестиционна банка за съфинансиране на проект „Устойчива градска мобилност. Изграждане и реконструкция на основни артерии от кръгово-радиална улична мрежа на гр. София“.
2. Възлага на кмета на Столична община да подпише Финансов договор за заем с Европейската инвестиционна банка за съфинансиране на проекта по т. 1.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичен общински съвет, проведено на2021г., Протокол №от2021г. и е подпечатано с официалния печат на Столичен общински съвет.

**Председател на Столичен
общински съвет:**

/Елен Герджиков/
Елен Герджиков

**Юрист от администрацията
на Столична община:**
Юрист

Докладът се издава в 2 (два) екземпляра – един за класиране в УАСО и един за адресата и се изпраща на адресата на хартиен носител и чрез АИССО.
Приложението се сканира.