



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

До: Елен Герджиков
Председател на Столичния общински
съвет

ДОКЛАД от БОРИС БОНЕВ – ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК, ЧЛЕН НА ПКТТ при СОС

ОТНОСНО: Преобразуването на автобусни линии 64, 67 и 98 от крайградски в градски автобусни линии

I ТЕКУЩО ПОЛОЖЕНИЕ

Развитието на южните софийски квартали през последните години се ускори значително. Все повече територии в административните райони „Витоша“, „Лозенец“ и „Студентски“ се уплътняват и увеличават своето население, което води до много по-висока потребност от удобен, бърз и свързан обществен транспорт. За съжаление, сегашният транспортен капацитет, планиран и работещ по нуждите и гъстотата на население от преди повече от 40 години, отдавна не отговаря на силно урбанизирания статут на тези квартали.

Според преброяването на населението и жилищния фонд през 2011 г., извършено от НСИ административен район „Витоша“ е с население от 61 467 души, район „Лозенец“ е с 53 080 души, а район „Студентски“ е с население от 71 961 души. В сравнение административен район „Средец“ е с население от 32 423, район „Оборище“ е с 31 060, „Овча купел“ е с 54 417 и „Люлин“ е с 114 813 души.¹ Както е видно от данните, районите „Витоша“, „Лозенец“ и „Студентски“ са сред по-населените административни райони на София, което показва, че те не отстъпват по транспортни нужди на другите урбанизирани административни райони на София. Заедно с това от данните е видно, че структурата на населението по възраст в районите е следната²:

¹ НСИ. Преброяване на Населението и Жилищния Фонд през 2011 г., Справочник Област София (Столица), стр. 24.

² НСИ. Преброяване на Населението и Жилищния Фонд през 2011 г., Справочник Област София (Столица), стр. 26.

Административен район	0–14 г. (в %)	15–64 г. (в %)	65 г. и повече (в %)
Витоша	7.1	77.2	15.7
Лозенец	5.6	76.5	17.8
Студентски	2.4	91.3	6.3

Ясно се вижда, че основният процент от населението в районите е в активна възраст и съответно има ежедневна нужда от добра транспортна свързаност.

От друга страна, в Териториално диференцираните демографски прогнози и прогнози за развитие на функционални системи „Труд“ и „Обслужване“ в обхвата на Столична община и общините от зоната на активно влияние на гр. София за периода 2030–2040–2050 г., изготвени през 2017 г. и възложени от ОП „Софпроект–ОГП“, се прогнозира, че населението на административните райони „Витоша“, „Лозенец“ и „Студентски“ ще продължи трайно да се увеличава и за в бъдеще.³

Общият устройствен план на Столичната община, в част комуникационно-транспортна схема, предвижда разширение на метрото с две станции до „Софийския околоръстен път“, при кръстовището му с бул. „[Черни връх](#)“ (Приложение 1). Предварителните проучвания показват среднодневно натоварване от около 9000 пътници на станцията в кв. Кръстова вада и около 8000 пътници на станцията, намираща се на „Софийския околоръстен път“. Това показва натоварване от общо 17 000 пътници на ден само в направлението по бул. „Черни връх“. Нелогично е да се планира изграждане на скъпа и тежка инфраструктура с висок транспортен капацитет, макар и в дългосрочен план, а междуременно зоната и прилежащите квартали да се обслужват от крайградски линии с големи интервали на движение и малък превозен капацитет.

В момента транспортното обслужване с крайградски линии е остатък от социализма, когато квартали като „Кръстова вада“, „Витоша ВЕЦ-Симеоново“, „Малинова долина“, „Драгалевци“ и „Бояна“ са били с ниско застрояване, ниска гъстота на населението и разположени в периферията или изцяло извън компактният град. През последните десетилетия и особено през последните години силното застрояване, стотиците нови жилищни и офис сгради промениха тези територии до неузнаваемост и ги превърнаха в силно урбанизирани и гъсто населени.

Същевременно, двата основни булеварда в тази част на София – бул. „Черни връх“ и бул. „Симеоновско шосе“ – са с ограничен капацитет, без възможност за разширяване, в следствие на което са постоянно задръстени от огромното автомобилно натоварване както

³ АМ А ДИ ЕООД. Териториално Диференцирани Демографски Прогнози и Прогнози за Развитие на Функционални Системи „Труд“ и „Обслужване“ в Обхвата на Столична община и Общините от Зоната на Активно влияние на гр. София за Периода 2030–2040–2050 г. Резюме, стр. 4.

от локален, така и от транзитен трафик. Съществен принос за лошата транспортна ситуация има малкият транспортен капацитет на градския транспорт в тези направления. Тези два булеварда основно се обслужват именно от линиите 64, 67 и 98 като и трите имат функция на основен довеждащ транспорт до станциите на метрото и останалите форми на градски транспорт. Наличието на двете метростанции („Г. М. Димитров“ и „Витоша“), които са с висок транспортен капацитет, както и множеството линии на наземния градски транспорт в района, са достатъчна предпоставка за драстично увеличаване на пътничкопотока на линиите 64, 67 и 98 при подобряване на транспортното обслужване чрез добавяне на още коли и намаляването на интервалите на движение.

Въпреки тези положителни предпоставки за осезаемо увеличаване на използваемостта на градския транспорт, в официални отговори на жалби на живущи за засилване на капацитета и намаляване на интервалите на съответните линии, „Център за градска мобилност“ ЕАД отхвърля идеята с твърдението, че капацитетът е бил достатъчен като за крайградски автобусни линии.

Изводът е, че кварталите в района са драстично променени и през годините са се превърнали в силно урбанизирани и гъсто населени територии, но и че тази тенденция ще продължава трайно и занапред. Това налага спешно преосмисляне и подобряване на транспортната мрежа в тези части на града.

РЕШЕНИЕ №

на Столичен общински съвет

от 2021 година

ОТНОСНО: Преобразуването на автобусни линии 64, 67 и 98 от крайградски в градски автобусни линии

Като взе предвид променената демографска и градоустройствена характеристика и новите транспортни потребности на гражданите на административните райони „Витоша“, „Лозенец“ и „Студентски“,

на основание чл. 21, ал. 1, т. 8 и т. 23 от Закона за местното самоуправление и местната администрация:

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

Р Е Ш И:

1. Възлага на „Център за градска мобилност“ ЕАД в едномесечен срок от приемането на този доклад да промени статута на автобусна линия 64 от крайградска в градска автобусна линия, считано от 01.03.2021 г.
2. Възлага на „Център за градска мобилност“ ЕАД в едномесечен срок от приемането на този доклад да промени статута на автобусна линия 67 от крайградска в градска автобусна линия, считано от 01.03.2021 г.
3. Възлага на „Център за градска мобилност“ ЕАД в едномесечен срок от приемането на този доклад да промени статута на автобусна линия 98 от крайградска в градска автобусна линия, считано от 01.03.2021 г.
4. Възлага на „Център за градска мобилност“ ЕАД в едномесечен срок от промените по т. 1, 2 и 3 да представи предложение за увеличаване на капацитета и ускоряване на автобусни линии 64, 67 и 98.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на 2021 година, Протокол № от 2021 година и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет
(ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ)