



## СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София 1000, ул. "Московска" 33, телефон: 02/904 1465, [www.sofia.bg](http://www.sofia.bg)

**X**

Изх. №

**ДО  
Г-Н ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА  
СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

### ДОКЛАД

ОТ

**д-р ДОНЧО БАРБАЛОВ**

заместник-кмет на Столична община по Направление „Финанси и здравеопазване“

**инж. д-р АНГЕЛ ДЖОРГОВ**

заместник-кмет на Столична община по Направление „Обществено строителство“

**ОТНОСНО:** поемане на дългосрочен дълг от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) за финансиране изпълнението на Проект „Разширение на метрото в гр. София, Линия 3, Етап III – участък „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“ и участък „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – Тех. парк/Зала „Арена Армеец“ – бул. „Цариградско шосе“

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕОРГИЕВ,  
УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,**

На основание чл. 68, ал. 4 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет *представяме на Вашето внимание* Проект „Разширение на метрото в гр. София, Линия 3, Етап III – участък „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“ и участък „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – София Тех. Парк/Зала „Арена Армеец“ – бул. „Цариградско шосе“ – инвестиционно проектно предложение, свързано с развитието на метрото в София.

*Електронен документ, подписан с КЕП. Документът съдържа интегрирани файлови приложения във формат .docx и .pdf.*

*На адресатите се насочва чрез АИССО към АИССОС.*

## **I. ПРАВНА РАМКА**

Общинският съвет приема решения за поемане на общински дълг чрез сключване на договори за заем по реда и условията, определени в Закона за общинския дълг (ЗОБЩД).

Съгласно Закона за публичните финанси (ЗПублФин) 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.

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 решение се определят и общинските гаранции, които може да бъдат издадени през годината, както и максималният размер на общинския дълг и общинските гаранции към края на бюджетната година. 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 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.

Европейската инвестиционна банка е финансовата институция на Европейския съюз. Тя е създадена съгласно чл. 174 и 175 от Договора за функциониране на Европейския съюз (ДФЕС) за да насърчи цялостното хармонично развитие на общността. ЕС разработва и осъществява свои инициативи, които водят до укрепването на неговото икономическо, социално и териториално сближаване. Изпълнението на тези цели се осъществява чрез структурните фондове на ЕС, Европейската инвестиционна банка и други съществуващи финансови инструменти.

В качеството ѝ на банка на ЕС, участието на ЕИБ в проектите играе ролята на катализатор при привличане на средства от държавния и от частния сектор. Банката се придържа към строги стандарти за анализ на проектите, за да осигури високо качество и надеждност на проектите, както и спазване на екологичните и социалните ѝ принципи.

## **II. 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 **Стратегия 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:

*Електронен документ, подписан с КЕП. Документът съдържа интегрирани файлови приложения във формат .docx и .pdf.*

*На адресатите се насочва чрез АИССО към АИССОС.*

- прозрачно и открито управление на общинския дълг;
- размерът на дълга да бъде в границите, които са определени със ЗПублФин и 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 Global Rating)* в чуждестранна и местна валута в доклад от 31.08.2021 г., е „BBB със стабилна прогноза“, колкото е кредитният рейтинг и на държавата. Рейтингът на София бе потвърден от *S&P Global Rating* и на 25 февруари 2022 г. 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 Global Rating* столицата продължава да има по-стабилни икономически показатели от средното за страната, както и добра ликвидност. Рейтингът отразява ролята на гр. София като административен, финансов и търговски център в страната. Също така се посочва, че макар националният БВП на глава на населението да е по-нисък от средноевропейския и други сравними държави, столичани имат по-висок стандарт на живот от средния за страната. Международната рейтингова агенция *Standard & Poor's* отбелязва, че София има ограничен размер на дълга и стабилна ликвидна позиция, благодарение на устойчивите финансови резултати и външно съфинансиране на инвестиционната си програма.

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.

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 Global Rating*;
- Столицата като най-голямата областна икономика в страната произвежда около **40% от brutния вътрешен продукт**, като приносът 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.

## ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ОБЩИНСКИЯ ДЪЛГ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА:

Текущ дълг (в млн.лв. равностойност)	отче т 2019 г.	отчет 2020 г.	предв.от чет 2021 г.	прогноз а 2022 г.	прогноз а 2023 г.	прогноз а 2024 г.	прогноз а 2025 г.
Японска банка за удължаване на Софийското метро	126	111	49	88	78	68	57
ЕИБ metro (4 усвоени транша)	173	162	150	139	128	116	105
ЕИБ streets A tranche (3 транша усвоени – 35.9 млн.)	54	50	47	43	40	36	32
ЕИБ streets B tranche (50 млн.евро на 6 транша)	92	88	84	79	75	70	66
ЕИБ waste A tranche (усвоен)	26	25	24	22	21	19	18
ЕИБ waste B tranche (18 млн. евро-усвоени 18 млн.)	34	33	32	30	28	27	25
ЕИБ transport fleet renewal (40 млн. евро на 5 транша)	69	64	59	55	50	45	40
ЕИБ метро линия 3. Участък 1 (56 млн. евро на 2 транша)	110	110	110	110	110	110	106
ЕИБ метро линия 3. Участък 2 (22 млн. евро)	43	43	43	43	43	43	43
ЕИБ за RDF (67 млн. евро) Банкова гаранция 3.68 млн. евро от 05.11.2018 г.					63	131	131
ЕИБ заем за улици (60 млн. евро)				55	117	117	117
Заем от Фонд за устойчиви Градове-ремонт на театър „София“				0.4	0.8		
Договори за лизинг			0.16	0.13	0.09	0.06	0.02
<b>Общо остатъчен дълг</b>	<b>727</b>	<b>686</b>	<b>648.16</b>	<b>664.53</b>	<b>753.89</b>	<b>782.06</b>	<b>740.02</b>

Прогноза за обслужване на общинският дълг, отчитайки предложени нов заем. Таблицата показва общо разходи по обслужване на дълга в процент към собствените приходи и общата изравнителна субсидия:

година	2019	2020	2025	2030	2035	2040
	отчет	отчет				
Финансово съотношение по ЗПублФин	7,71%	7,58%	7,30%	9,70%	5,78%	4,25%

*Електронен документ, подписан с КЕП. Документът съдържа интегрирани файлови приложения във формат .docx и .pdf.*

*На адресатите се насочва чрез АИССО към АИССОС.*

Видно от представената по-горе таблица с информация на общинския дълг на Столична община, прогнозните плащания по дълга 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.

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.

Предварителните условия на предложения заем са, както следва:

- заем в размер до **195 000 000 евро** за срок от **25 години**, вкл. **7 г.** гратисен период;
- дългосрочният общински дълг ще бъде изплащан с бъдещи приходи на Столична община;
- погасяването на заема е във валутата на заема, ведно с договорената лихва, други разходи и такси, възникнали при обслужването на дълга;
- индикативна **лихва в размер на 0,99%** за срока на заема или плаваща лихва (6 м. Евролибор + 0,32%);
- **без такси и комисионни**;
- **без специфично обезпечение** на заема.

Индикативен график на финансирането на Проект за разширение на Линия 3 на метрото в София: Етап 1-, ж.к. „Хаджи Димитър“- ж.к. „Левски“, Етап 2- „ж.к. Слатина-Тех-парк.-Цариград. шосе“ и метровлакове:

(млн. евро)	2022	2023	2024	2025	2026	Общо
<b>Етап 1 вкл:</b>						
- План за Възстановяване и развитие	25	30	30	26,2		111,2
- Общо Етап 1	25	30	30	26,2		111,2
<b>Етап 2 вкл:</b>						
- Местно финансиране	17	22	22	19	15,9	95,9
- ЕИБ (заемни средства)	33	43	43	36	29,3	184,3
- Общо Етап 2	50	65	65	55	45,2	280,2
<b>Нови метро влакове</b>						
- ЕИБ (заемни средства)	11,2					11,2
- Общо метро влакове	11,2					11,2
<b>ОБЩО ПРОЕКТ:</b>						<b>402,6</b>

### **III. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ**

Към настоящия момент линиите на софийското метро обхващат 52 км с 46 метростанции. Основните направления обслужват 15-28 хил. п.ч. при средна скорост на движение от 35-38 км/ч като максималната възможна е 80 км/ч. За сравнение, средната скорост на придвижване с наземния градски транспорт в час пик е 10-14 км/ч при средна превозна способност от 4-5 хил. п.ч. Времето на пътуванията с метрото от периферията на града до централната градска част отнема средно между 10 и 15 мин., докато с наземния градски транспорт времето е между 40 до 60 мин. Тези данни са показателни за необходимостта от ускореното разширение на метрото по основните направления на града. Следва да се посочи, че в краткосрочните разширения на метрото до 2026 г. общата дължина на метролиниите ще бъде 61 км с 56 метростанции, а перспективното средносрочно разширение предвижда 75 км със 70 метростанции. С други думи казано, приблизително 58% дял в системата на масовия градски транспорт на София.

### **IV. ИЗГРАЖДАНЕ НА УЧАСТЪК „Ж.К. „ХАДЖИ ДИМИТЪР“ – Ж.К. „ЛЕВСКИ“ И УЧАСТЪК „УЛ. „ШИПКА“ – КВ. „ГЕО МИЛЕВ“ – Ж.К. „СЛАТИНА“ – ТЕХ.ПАРК/ЗАЛА „АРЕНА АРМЕЕЦ“ – БУЛ. „ЦАРИГРАДСКО ШОСЕ“ ОТ ЛИНИЯ 3 НА МЕТРОТО В СОФИЯ**

Общата дължина на Линия 3 на метрото в София е предвидена да е 21 км с 21 метростанции. Строителството се извършва на 4 етапа. През 2020-2021 г. завърши строителството на Етап 1 и Етап 2 на линията от ж.к. „Овча Купел“ до ж.к. „Хаджи Димитър“ с дължина от 12 км и 12 метростанции. В източна посока тя не е завършена, като не достига до разположените в тези части на столицата големи жилищни комплекси – ж.к. „Левски“ и ж.к. „Слатина“ и прилежащите жилищни и административни зони. За постигане на предвидения значителен транспортен, екологичен и социален ефект от линията следва тя да бъде завършена, като се изградят другите ѝ два участъка, а именно – „ж.к. „Хаджи Димитър“ - ж.к. „Левски“ и „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – Тех.парк/Зала „Арена Армеец“ – бул. „Цариградско шосе“.

Извършването на предпроектните проучвания, изготвянето на линейните ПУП и на идейните проекти по всички части за двата участъка през последните години е направено от „Метропроект Прага“ и шведската фирма „Свеко“, спечелили обявените за целта обществени поръчки. Тези проучвания и проектни работи са финансирани от ОП „Транспорт“ и ОП „Транспортна инфраструктура“.

В началото на 2021 г., по предложение на Столична община, разширението на Линия 3 бе включено в Плана за възстановяване и устойчивост на Република България - Стълб „Транспортна свързаност“, проект „Осигуряване на устойчива транспортна свързаност чрез изграждане на участъци от Линия 3 на метрото в София“. По подобен начин в плановете за възстановяване и устойчивост на другите източноевропейски страни, както и на Португалия, Франция, Италия, Белгия, Испания и др., е включено строителство на участъци от метрополитени.

Кратко описание на двата етапа, на които по специфика на строителството и териториално разположение, е разделен проектът:

## Участък 1

Това е участък до „ж.к. „Хаджи Димитър“ - ж.к. „Левски“. Той е с дължина 3 км и включва три метростанции. Той преминава покрай ж.к. „Хаджи Димитър“, Производствена зона „Хаджи Димитър“, ж.к. „Сухата река“, кв. „Левски“ и ж.к. „Левски“. Общият прогнозен брой на живеещите и работещите в горепосочените части на града съгласно Общия устройствен план на София е около 70 хил. души. В по-голямата си част трасето е разположено под южното платно на бул. „Владимир Вазов“ или успоредно на него. Метростанциите са ситуирани както следва: най-близката до действащото трасе на линията – МС „Стадион Георги Аспарухов“ е разположена под южното пътно платно на бул. „Вл. Вазов“, на кръстовището на булеварда с ул. „Васил Кънчев“ и ул. „Река Велека“ до едноименния стадион в кв. ж.к. „Сухата река“. Метростанцията има голям вход с 3 ескалатора от страната на стадиона; Следващата МС „Тракия“ е разположена източно по бул. „Вл. Вазов“ на кръстовището му с ул. „Витиня“ до южното платно на булеварда. Западните входове на станцията са свързани със съществуващия подлез под булеварда до ул. „Слатинска река“ и ще обслужват плътно застроените части с жилищни блокове на ж.к. „Сухата река“ и ж.к. „Левски“. Северният и източният вход ще обслужват съответно индустриалната зона и жилищните райони около ул. „Рилска обител“; МС „Вл. Вазов“ е разположена под северното платно на бул. „Вл. Вазов“ в района на кръстовището му с ул. „Станислав Доспевски“ между ж.к. „Левски В“ и ж.к. „Левски Г“. След метростанцията има 180 м изтеглител с 4 коловоза, над които е разположен буферен паркинг за автомобилите, навлизащи от източната част на столицата по бул. „Вл. Вазов“.

Строителството на участъка включва реконструкция на засяганата инженерна инфраструктура, изграждане на конструкции на метростанциите и тунелите – в т.ч. изкопни работи, укрепване на изкопите с масивни стоманобетонни стени, включвани в конструкции на съоръженията, изграждане на вътрешните стоманобетонни конструкции на метростанциите и пристанционните съоръжения, изпълнение на релсови пътища и контактна мрежа, електроподстанции и външни връзки за захранване на трасето от градските ел. подстанции, ел. мрежи, системи за управление, безопасност и комуникации, архитектурни работи в метростанциите – довършителни работи в служебните помещения за разполагане на оборудването на системите за управление и функциониране на метрото, и представителни части на станциите - входове, подлези, входни вестибюли и перонни участъци, възстановяване на терена и околното пространство след завършване на строителството, и единични, комплексни изпитания и въвеждане в експлоатация.

Предвидено е строителството на метростанциите да се извършва по така наречения „полуоткрит“ /Топ даун/ метод, а две от тях и по „открит“ метод - метростанцията в ж.к. „Левски“. Тунелите в по-голямата част от трасето ще се строят по „Нов австрийски тунелен метод“, а в участъка между първата и втората метростанция в ж.к. „Левски“ - кв. „Левски“ – по открит т.н. „Милански метод“ с изграждане на шлицови стени и покрив, и под тяхна защита на работите по изкоп и вътрешни конструкции в тунела.

Системите за диспечерско управление, безопасност за движението на влаковете (СВТС) и функциониране (електро- с подстанции, вентилация, комуникации и др.) са изцяло съвместими с тези на изградения през 2016-2020 г. първи етап от линията. За повишаване на безопасността на пътищата всички перони на станциите са отделени от влаковете с прозрачни отваряеми перонни преградни врати с височина 1,6 м. За участъка „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“ – 3 метростанции, 3 км тунели и буферен паркинг над изтеглителя

*Електронен документ, подписан с КЕП. Документът съдържа интегрирани файлови приложения във формат .docx и .pdf.*

*На адресатите се насочва чрез АИССО към АИССОС.*

след метростанцията в ж.к. „Левски“ до 2020 г. са завършени процедурите по изменение на ОУП, разглеждане и одобрение на линеен ПУП, а през 2020-2021 г. са проведени обществени поръчки за избор на изпълнители. Изхождайки от спецификите на трасето и системите за функциониране, управление и безопасност, за целите на строителството, участъкът „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“, е разделен на 4 обособени позиции - 3 за строителство на всяка отделна метростанция с прилежащите тунели, съоръжения и релсовите пътища в тях /спечелени от обединения от фирми, предвид разнообразието на СМР/ и една за системите за функциониране, управление и безопасност /спечелена от „Сименс“/. Това позволи да се планира минимален срок на строителство от 39 месеца.

Съгласно граfiците на строителството, през първите месеци ще се изготвят работните проекти и ще се извършва организиране на строителните площадки, временни организации на движение и реконструкция на засяганата инженерна инфраструктура.

## Участък 2

Участъкът включва „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – Зала „Арена Армеец“/Тех парк София – бул. „Цариградско шосе“ е с дължина от 6 км и шест метростанции. Той преминава през плътно застроените квартали - кв. „Гео Милев“, ж.к. „Слатина“, ж.к. „Хр. Смирненски“, Зала „Арена Армеец“ с капацитет 18 хил. души и новия София Тех Парк с перспективен брой работни места от над 40 хил., кв. „Полигона“ и ж.к. „Младост“. Трасето преминава изцяло подземно, като 5 от метростанциите е предвидено да се изграждат по т.н. „полуоткрит“ /Топ даун/ метод и една по „открит“ способ. Първата метростанция е ситуирана в плътно застроена част на изключително оживеното кръстовище на бул. „Ситняково“ и ул. „Гео Милев“. Втората е на кръстовището на ул. „Николай Коперник“ и ул. „Гео Милев“ с прилежащи плътни жилищни и административни застройки. Следващите две метростанции са разположени в значителния по големина ж.к. „Слатина“, по-голямата част от който няма добри транспортни връзки с централната част на града. Четвъртата метростанцията е пред София Тех Парк и Зала „Арена Армеец“. С единия от входовете си е предвидена да обслужва най-голямата спортна и концертна зала в страната, която е с капацитет 18 хил. зрители, а с другите два - новоизгражданият голям София Тех Парк. Част от сградите от първия етап от София Тех Парка вече са построени и функционират. След цялостната реализация на София Тех Парк през следващите години се предвижда в него да бъдат разкрити над 40 хил. нови работни места. Последната метростанция от участъка е разположена на най-голямата входно-изходна артерия на София - бул. „Цариградско шосе“, продължаваща извън града в автомагистрала „Тракия“. Освен да обслужва плътно застроените територии с жилищни, административни и търговски сгради в ж.к. „Младост“ и кв. „Полигона“, тя има и важно буферно значение за навлизащите в града автомобили. Поради тази причина, над съоръженията за смяна на посоката на движение на влаковете, след станцията по проекта е предвиден подземен буферен паркинг.

Строителството на участъка включва реконструкция на засяганата инженерна инфраструктура, изграждане на конструкциите на метростанциите и тунелите в т.ч.: изкопни работи, укрепване на изкопите с масивни стоманобетонни стени, включвани в конструкциите на съоръженията, изграждане на вътрешните стоманобетонни конструкции на метростанциите и пристанционните съоръжения, изпълнение на релсови пътища и контактна мрежа, електроподстанции и външни връзки за захранване на трасето от градските ел. подстанции, ел. мрежи, системи за управление, безопасност и комуникации, архитектурни работи в метростанциите - довършителни работи в служебните помещения за

*Електронен документ, подписан с КЕП. Документът съдържа интегрирани файлови приложения във формат .docx и .pdf.*

*На адресатите се насочва чрез АИССО към АИССОС.*



разполагане на оборудването на системите за управление и функциониране на метрото, и представителни части на станциите - входове, подземи, входни вестибюли и перонни участъци, възстановяване на терена и околното пространство след завършване на строителството, и единични, комплексни изпитания и въвеждане в експлоатация.

В участъка има сложни инженерно-геоложки и хидрогеоложки условия – високо ниво на подземните води, на много места оводнени пясъци и меки глини, преминаване на две места под р. Слатинска и други. Изхождайки от това, с оглед безопасно изграждане на тунелите в тези условия и избягване на неблагоприятни последици за разположените до трасето масивни сгради, в проекта за участъка е предвидена единствено приложимата в случая безопасна технология за строителство на тунелите – с тунелопробивна машина с херметична забойна камера и противоналягане в забоя. Системите за управление, безопасност и функциониране са изцяло съвместими с тези на изградения първи етап от Линия 3.

Основната част от необходимия подвижен състав за Етап 1 и 2 от Линия 3 – 20 влака е доставен от фирма „Сименс“. Съгласно договора за доставка с фирма „Сименс“ за експлоатацията на Лот 1 и 2 на Линия 3 се доставят още 10 влака с финансиране от Столична община на обща стойност. За повишаване на безопасността на пътниците, всички перони на станциите са отделени от влаковете с прозрачни отваряеми перонни преградни врати с височина 1,6 м. По трасето на участъка на Лот 2 живеят или работят над 110 хил. души като тенденцията е към нарастване. Ежедневно по бул. „Цариградско шосе“ в града влизат над 45 хил. автомобили. За участъка от проекта – „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – София Тех Парк/Зала „Арена армеец“ – бул. „Цариградско шосе“ с 6 метростанции, 6 км тунели и буферен паркинг над изтеглителя след последната метростанция, процедурите са напреднали и се предвижда да приключат в средата на настоящата година. За целите на изпълнение участъкът е разделен на обособени позиции – три за по две метростанции, релсови пътища и оборудване в тунелите, една за строителство на тунела с тунелопробивна машина и една за системи за управление и безопасност. Офертите на участниците са внесени и тръжната комисия вече работи по тяхната оценка. Процедурата се провежда съгласно изискванията на Закона за обществените поръчки.

За проекта, включващ двата участъка от Линия 3, има изготвен Анализ ползи и разходи, и Апликационна форма за кандидатстване за финансиране, обсъждани и с отразени препоръки на ЕК при разглеждане на Плана през 2021 г. При високи екологични стандарти, предвидените участъци от проекта с обща дължина 9 км и 9 метростанции, ще осигуряват бързо и ефективно обслужване на голям брой пътници с интермодални връзки с националната ж.п. мрежа, летището, а чрез буферни паркинги към метростанциите на основните входноизходни артерии на града – с основния автомобилен трафик към столицата. Съгласно тези документи, с построяването на горните два лота от проекта за разширение на линията ще се постигнат значителни обществени ползи за жителите на столицата, а именно:

- ще се осигури транспортно обслужване с **бърз екологичен извънуличен масов градски транспорт** с голяма превозна способност на плътно застроени жилищни и административни квартали, с предвидено значително допълнително 6 застрояване съгласно ОУП на столицата;
- годишно по участъците ще се превозват **над 26 млн. пътници**;

*Електронен документ, подписан с КЕП. Документът съдържа интегрирани файлови приложения във формат .docx и .pdf.*

*На адресатите се насочва чрез АИССО към АИССОС.*

- ще се намали броят на автомобилите по улиците на града с около 13 200 дневно;
- ще се увеличи над 2 пъти скоростта на пътуванията с масовия градски транспорт в участъците;
- ще се намали значително трафикът и замърсяването на въздуха;
- спестени над 12 800 човекочаса дневно на гражданите на София вследствие по-бързото и удобно придвижване, в сравнение с надземния транспорт.

Предвид горната готовност и вследствие на големия обем работи за административно и техническо организиране на строителните площадки, както и технологично време за съгласуване на изготвяните работни проекти, е предвидено разминаване на започването на двата участъка с около 6 месеца. Участъкът „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“ започва в началото на първото полугодие на 2022 г., а участъкът „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – София Тех Парк/Зала „Арена Армеец“ – бул. „Цариградско шосе“ – през втората половина на 2022 г. Строителството им трябва да приключи в минимално възможния краен срок за подобен вид сложно строителство – съответно през 2025 г. и 2026 г., в рамките на срока на действие на Плана за възстановяване и устойчивост, който е до края на 2026 г.

## V. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРОЦЕДУРИ ПО ПОЕМАНЕ НА ЗАЕМА

Съгласно чл. 15, ал. 1 ЗОбщД проекта, с който ще се финансира дългосрочният общински дълг следва да бъде оповестен на местната общност чрез покана за обсъждане. Тя трябва да съдържа:

- общите параметри на проекта: предназначение, стойност, начин на финансиране и обезпечаване;
- място и дата на провеждане на обсъждането.

Обсъждането на проекта се провежда при условия и по ред, определени с наредба на Общинския съвет. В настоящия случай това е Наредбата на Столичния общински съвет за условията и реда за провеждане на обществено обсъждане на проекти по чл. 4 и чл. 5 от Закона за общинския дълг, приета с Решение № 412 по Протокол № 80 от 08.06.2006 г. В изпълнение на чл. 6, ал. 5 от цитираната Наредба Кметът на Столична община със своя Заповед № СОА22-РД09-403/10.02.2022 г. определи д-р инж. Ангел Джоргов (заместник-кмет на Столична община по Направление „Обществено строителство“) да ръководи общественото обсъждане и за докладчик относно техническите параметри по проекта; д-р Дончо Барбалов (заместник-кмет на Столична община по Направление „Финанси и здравеопазване“) за докладчик относно финансовите параметри на заема по проекта и проф. д-р инж. Стоян Братоев (изпълнителен директор „МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД), който да подготви експозе по проекта.

В изпълнение на изискванията на ЗОбщД, както и на Наредбата на Столичния общински съвет за условията и реда за провеждане на обществено обсъждане на проекти по чл. 4 и чл. 5 от Закона за общинския дълг, на 18.02.2022 г. от 15.05 ч., онлайн чрез платформата CISCO Webex Meeting, както и в YouTube канала на Столична община, се проведе общественото обсъждане на Проект „Разширение на метрото в гр. София, Линия 3, Етап III – участък „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“ и участък „ул. „Шипка“ – кв.

*Електронен документ, подписан с КЕП. Документът съдържа интегрирани файлови приложения във формат .docx и .pdf.*

*На адресатите се насочва чрез АИССО към АИССОС.*

„Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – Тех. парк/Зала „Арена Армеец“ – бул. „Цариградско шосе“. По време на обсъждането взеха участие граждани и общински съветници. Определените със Заповедта на Кмета на Столична община докладчици и експерти отговориха на поставените от гражданите въпроси. Изготвен е протокол от проведеното обществено обсъждане, който съгласно чл. 6, ал. 11 от Наредбата за условията и реда за провеждане на обществено обсъждане на проекти по чл. 4 и чл. 5 от Закона за общинския дълг, е неразделна част от предложението на кмета за поемане на дългосрочен общински дълг по чл. 13 ЗОбщД.

### **УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,**

С оглед на гореизложеното, както и на основание чл. 21, ал. 1, т. 10, предл. трето във вр. с ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и чл. 3, т. 2 от Закона за общинския дълг предлагаме Столичният общински съвет да приеме следното

### **РЕШЕНИЕ:**

1. Дава съгласие Столична община да поеме дългосрочен общински дълг в размер до 195 500 000 евро чрез сключване на договор за заем с Европейската инвестиционна банка за съфинансиране на Проект „Разширение на метрото в гр. София, Линия 3, Етап III – участък „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“ и участък „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – Тех. парк/Зала „Арена Армеец“ – бул. „Цариградско шосе“, в т.ч. метровлакове.
2. Условията на дългосрочния общински дълг по т. 1 са както следва:
  - 2.1. начин на изплащане – с бъдещи приходи на Столична община;
  - 2.2. индикативна лихва в размер на 0,99% за срока на заема или плаваща лихва (6 м. Евролибор + 0,32%);
  - 2.3. без такси и комисионни, както и специфично обезпечение;
  - 2.4. погасяването на заема е във валутата на заема, ведно с договорената лихва, други разходи и такси, възникнали при обслужването на дълга.
3. Възлага на Кмета на Столична община да подпише Финансов договор за заем с Европейската инвестиционна банка за съфинансиране на Проекта по т. 1 от настоящото решение, като преди сключването на Договора да представи съгласувания проект за сведение на Постоянната комисия по финанси и бюджет, както и на Постоянната комисия по икономика, собственост и дигитална трансформация.

### **ПРИЛОЖЕНИЯ:**

1. Протокол от обществено обсъждане, проведено на 18.02.2022 г.;
2. Заповед № СОА22-РД09-403/10.02.2022 г. на Кмета на Столична община за определяне на ръководител на публичното обсъждане, докладчик относно финансовите параметри на заема, докладчик относно експозе на проекта, както и протоколчик, който да изготви протокола от обсъждането;
3. проект на решение на Столичния общински съвет.



COA22-BK92-66.doc  
x



протокол от  
обществено обсъж



проект на  
решение (2).docx

## С УВАЖЕНИЕ,

X

---

д-р Дончо Барбалов  
Заместник-кмет на Столична община

X

---

д-р инж. Ангел Джоргов  
Заместник-кмет на Столична община

### Съгласували чрез АИССО:

М. Симеонова – директор на Дирекция „Финанси“

М. Вълкова - началник отдел „Общ баланс на капиталовите разходи“

### Изготвили чрез АИССО:

Г. Божинов – юриконсулт в Направление „Финанси и здравеопазване“  
Г. Стоянов - мл. експерт ДОПК

*Електронен документ, подписан с КЕП. Документът съдържа интегрирани файлови приложения във формат .docx и .pdf.  
На адресатите се насочва чрез АИССО към АИССОС.*



## СТОЛИЧНА ОБЩИНА

# СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591 [http:// https://council.sofia.bg/](http://https://council.sofia.bg/)

### ПРОЕКТ !

### РЕШЕНИЕ №

на Столичен общински съвет  
от ..... 20... година

**ОТНОСНО:** подписване на финансов договор с Европейската инвестиционна банка за финансиране изпълнението на Проект „Разширение на метрото в гр. София, Линия 3, Етап III - участък „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“ и участък „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – Тех. парк/Зала „Арена Армеец“ – бул. „Цариградско шосе“

На основание чл. 21, ал. 1, т. 10, предл. трето 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 общински дълг в размер до 195 500 000 евро чрез сключване на договор за заем с Европейската инвестиционна банка за финансиране на Проект „Разширение на метрото в гр. София, Линия 3, Етап III – участък „ж.к. „Хаджи Димитър“ – ж.к. „Левски“ и участък „ул. „Шипка“ – кв. „Гео Милев“ – ж.к. „Слатина“ – Тех. парк/Зала „Арена Армеец“ – бул. „Цариградско шосе“, в т.ч. метровлакове.
2. Условието на дългосрочния общински дълг по т. 1 са както следва:
  - 2.1. начин на изплащане – с бъдещи приходи на Столична община;
  - 2.2. индикативна лихва в размер на 0,99% за срока на заема или плаваща лихва (6 м. Евролибор + 0,32%);
  - 2.3. без такси и комисионни, както и специфично обезпечение;
  - 2.4. погасяването на заема е във валутата на заема, ведно с договорената лихва, други разходи и такси, възникнали при обслужването на дълга.
3. Възлага на Кмета на Столична община да подпише Финансов договор за заем с Европейската инвестиционна банка за финансиране на Проекта по т. 1 от настоящото решение, като преди сключването на Договора да представи съгласувания проект за

*Електронен документ, подписан с КЕП. Документът съдържа интегрирани файлови приложения във формат .docx и .pdf.*

*На адресатите се насочва чрез АИССО към АИССОС.*

сведение на Постоянната комисия по финанси и бюджет, както и на Постоянната комисия по икономика, собственост и дигитална трансформация.

Настоящото решение е прието на ..... заседание на Столичен общински съвет, проведено на .....2022 г., Протокол № .....от .....2022 г. и е подпечатано с официалния печат на Столичен общински съвет.

**Председател на Столичен  
общински съвет:**

**/Георги Георгиев/**

**X**

---

началник отдел ПК