



**Столична община**

Входящ №

СОА23-ВК66-1902

Регистриран на 16.02.2023

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



**СТОЛИЧНА ОБЩИНА**

София 1000, ул. Московска № 33, тел. 02 9377 302, [www.sofia.bg](http://www.sofia.bg)

**ДО  
Г-Н ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СТОЛИЧЕН ОБЩНСКИ СЪВЕТ**

### **ДОКЛАД**

от

**г-н Карлос Контрера – общински съветник и Председател на Комисията по транспорт и пътна безопасност към Столичен общински съвет  
г-н Зафир Зарков - общински съветник и зам.-председател на Комисията по транспорт и пътна безопасност към Столичен общински съвет  
д-р Дончо Барбалов – за заместник-кмет на Столична община по направление „Транспорт и градска мобилност“**

**Относно:** Въвеждане на Иновативен градски транспорт в изпълнение на проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда“ (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment) на Европейската комисия.

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,  
УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА ОБЩНСКИ СЪВЕТНИЦИ,**

Транспортът и мобилността играят жизненоважна роля в ежедневието на хората и бизнеса. Добрият обществен транспорт е от ключово значение за устойчивата градска мобилност, тъй като заедно с „активната мобилност“ (транспорт, който се основава на физическата активност на хората, например ходене пеша и каране на велосипед) е алтернатива на използването на лични автомобили. За добрия обществен транспорт е необходим, наред с другото, лесен достъп (голяма част от населението да се намира в близост до инфраструктура за обществен транспорт), честота, скорост и висока степен на свързаност с мрежата. Ефикасната и ефективна мрежа на обществения транспорт е важно условие, за да се насърчат хората да преминат към по-устойчиви видове транспорт. Чрез създаването на

ефективна, напълно функционираща транспортна система един град може да подобри достъпа до работни места, да улесни по-широките бизнес възможности, да облекчи задръстванията по пътищата и намали количеството на вредни емисии генерирани от моторни превозни средства. Добрият обществен транспорт допринася за по-достъпни, приобщищащи и удобни за живеене градове.

Съществуват различни подходи за устойчиво развитие на обществения транспорт така, че да бъде много по-екологичен, достъпен, удобен и привлекателен за хората, като един от тези подходи е предоставянето на транспорт „по заявка“ – On-demand Transport, известен още като „отговарящ на търсенето транспорт“ - Demand Responsive Transport (DRT). Тъй като градската мобилност е жизнената линия на съвременните градове, един от най-належащите проблеми за градовете по целия свят е планирането и развитието на интелигентни градове, които осигуряват ефективен, справедлив и устойчив механизъм за придвижване на хора.

Столична община е водещ партньор по проекта ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда“ (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment) на Европейската комисия, в партньорство с „Център за градска мобилност“ ЕАД, „Асоциация за развитие на София“, Софийски университет „Св. Климент Охридски“, Пловдивски университет „Пансий Хилендарски“, Национален институт по метеорология и хидрология, Национално сдружение на общините в Република България и „Моудшифт Европа“ ЕАД. Проектът INNOAIR е съфинансиран от Европейския фонд за регионално развитие чрез Инициативата „Иновативни дейности за градско развитие“ и се изпълнява в рамките на 3 години. Основната цел на проекта е да подобри качеството на атмосферния въздух в София чрез въвеждане на холистичен набор инструменти и нов модел на градски транспорт – електрически градски транспорт при поискване, който променя начина на придвижване на хората в града и чувствително намалява превозните средства, използвани от един човек, които са сред основните замърсители на въздуха. Съгласието за участие в проект „Иновативен градски транспорт“ по Покана 5 с приоритет „Подобряване качеството на въздуха“, по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action), е дадено с Решение № 415 на Столичния общински съвет от 24.09.2020 г.

В изпълнение на проект INNOAIR „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда“, Столична община проведе обществена поръчка с предмет: „Доставка на 5 броя нови електрически автобуси с дължина от 5.5-6.5 м. и допълнително оборудване към тях“, в резултат от изпълнението на която са доставени 5 (пет) броя нископодови електрически автобуси с дължина 6 м. и допълнително оборудване към тях, както и 6 (шест) броя нови зарядни станции, с които ще се извършва услугата „отговарящ на търсенето транспорт“.

Включването на транспорт „по заявка“ към традиционните услуги за обществен превоз на пътници е ключов аспект от стратегията на някои европейски градове, тъй като чрез гарантиране на безпроблемни пътувания успяват да привлекат пътници и да популяризират обществения транспорт. Отговарящият на търсенето транспорт се превръща в решение на проблемите със свързаността и градската мобилност, като превозва пътниците по-близо до желаната от тях дестинация и осигурява придвижването за първия и последния километър. Тази услуга предоставя възможност на хората да имат достъп до транспорт в райони, които са недостатъчно обслужвани или изобщо нямат обществен транспорт, като по този начин подобрява способността им да участват в заетостта и да се възползват от други обществени услуги. Тази услуга също предоставя възможности за мобилност на възрастни и/или трудно

подвижни хора, на майки с деца, на ученици и други членове на обществото, които нямат достъп до лично превозно средство, като им осигурява начин за връзка с медицински, образователни, социални, търговски и други основни услуги.

Известни са различни подходи за моделиране на услугата „отговарящ на търсенето транспорт“, като същите са адаптирани към нуждите на всеки град така, че да допълват собствената му транспортна мрежа и естествено да се вписват в райони, които са били с недостатъчно добри възможности за транспорт. Политиките и решенията, свързани с предоставянето на услуги за превоз на пътници в рамките на определен географски район, се случват на местно ниво с участието на представители на държавната и местната власт, жители и други заинтересовани страни, които изразяват мнението си за това кои услуги ще отговорят в най-висока степен на нуждите на обществеността. Решението се крие в създаването на хармонична екосистема от фиксиран маршрут и по заявка, която е най-подходяща за обслужваните райони. Така се предоставя възможност за увеличаване на точките за достъп и осигуряване на по-голяма ефективност на захранващите услуги до основната транспортната мрежа. Съществуват не малко на брой добри международни практики доказващи, че използването на услуги за споделена мобилност в определени географски райони подобрява ефективността на транспорта, удовлетвореността на потребителите и околната среда.

В контекста на усилията на Столична община за подобряване качеството на въздуха и оптимизиране на транспортните схеми така, че общественият транспорт да бъде достъпен, удобен и предпочитан за придвижване начин от жителите и гостите на столицата, с предоставянето на услугата „отговарящ на търсенето транспорт“, Столична община, като водещ партньор по проекта INNOAIR поставя следните основни цели:



Основният индикатор за постигнат резултат от дейността и услугата транспорт „по заявка“ по проекта INNOAIR е свързан с броя пътувания на курс. Пътуванията са обвързани с намаляването на основните генерирани емисии (CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, Pm 2.5 и 10), при не използване на

личен автомобил за същото пътуване. Другите индикатори за дейността ще се измерват чрез специално създаденото приложение, като:

- средно време на пътуване;
- средно разстояние на пътуване;
- обратна връзка на пътуващия за конкретно пътуване;
- обратна връзка от водача на превозното средство;
- обща оценка за услугата от ползвателите.

Отчитайки факторите, свързани с постигането на ефективност на услугата „отговарящ на търсенето транспорт“, с настоящия доклад предоставяме на Вашето внимание предложение, адаптирано към нуждите от транспорт на обслужваните райони, техните жители и останалите заинтересовани страни. Предложението е разработено въз основа на възприетия модел за предоставяне на гъвкави услуги, които в най-висока степен задоволяват потребностите на местната общност и допринасят за постигането на посочените по-горе цели.

В контекста на настоящото предложение, гъвкави са услугите, които включват елементи на, но не са изключително модели с фиксиран маршрут или отговарящи на търсенето. В сравнение с тези стандартни модели, гъвкавите услуги в конкретния случай са по-рентабилни и ефикасни, тъй като имат потенциала да обслужват по-широк кръг потребители. Извършването на превоз по фиксиран маршрут и възможността за отклонение от фиксирания маршрут, подобряват надеждността за пътниците, които в обратния случай биха били зависими само от ползването на приложение и извършването на предварителна заявка за транспорт в обслужваните зони. По този начин, в допълнение към възможността на пътниците да резервират своите пътувания в удобно за тях време чрез приложение, за да бъдат взети от превозните средства с ниски емисии, които да ги отведе до тяхната спирка, е предоставена и възможността за спиране, слизване и качване по желание на пътниците на обозначени за тази цел места. Комбинирането на тези два модела е от съществено значение за създаването на всеобхватен и удобен за потребителите на обслужваните зони обществен транспорт, тъй като основната цел на отговарящия на търсенето транспорт е да гарантира, че интересите на всички заинтересовани страни са обсъдени и разгледани по подходящ начин чрез ефективно съпоставяне на предлагането с търсенето.

През месец декември 2022 година, експерти от Столична община и партньорите по проекта, представиха услугата пред жители в кварталите по маршрута на линията. На презентацията бяха предложени варианти на движение и маршрути в зоните, а живущите дадоха своите точки на интерес по маршрутите, както и предложения и изисквания към услугата, за да бъде тя удобна и достъпа.

На 12.02.2022 г. бе проведена повторна среща с жителите на района, на която се представи завършен вариант на предлаганата услуга.

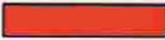
Концепцията за адаптиран към търсенето транспорт, разработена на база предоставянето на гъвкави услуги е представена по-долу, като същата предлага както фиксирани спирки, така и места за спиране, слизване и качване по желание на пътниците, които ще бъдат обозначени със съответните информационни табели по дължината на съответния фиксиран маршрут.


Маршрутът на електрическите автобусчета ще бъде с движение от кв. Манастирски ливади-Изток през кв. Манастирски ливади-Запад, кв. Павлово до трамвайно ухо Бъкстон. По пътя си, електрическите автобусчета ще спират по част от основните спирки на градския транспорт в районите, с което ще създават удобни връзки за прекачване.





## КЪДЕ ЩЕ МИНАВА


 Манастирски ливади към Ухо Бъкстон


 Ухо Бъкстон към Манастирски ливади

 Общ маршрут

 Точка за Слизане/Качване



 Основни спирки на МГТ





Фиг. 1

Освен основни, ще бъдат създадени и допълнителни до 40 точки за спиране, слизане и качване по желание на пътниците, които ще могат да се използват по 2 начина - посредством заявка от потребителя чрез специално разработеното мобилно приложение BUSINN или посредством индикация на шофьора (помахване с ръка на обозначено за целта място/натискане на стоп бутон в превозното средство).



## КАК ЩЕ СЕ ПОЛЗВА



Чрез мобилното приложение BUSINN, което е достъпно в Google Play и App Store.

-предварителна заявка  
-следене на движение в реално време на бусчетата  
-най-близка точка за слизане/качване



Фиг. 2

Чрез помахване с ръка или натискане на СТОП бутон

-индикация на водача за желанието ни за качване или слизане съответно. С вдигана на ръка, когато сте на място за качване или с натискане на стоп бутон в бусчето, когато искате да слезете  
-40 точки за качване/слизане по маршрута на не-повече от 150 метра една от друга



Посредством заявка от потребителя в мобилното приложение BUSINN, ще се предлага възможно най-удобна точка за слизане/качване, като електрическите автобусчета ще имат възможност и да излизат от основния си маршрут, с което да предложат такава точка. За да не се наруши интервалното движение на електрическите автобусчета, всяко отклонение в движението ще отговаря на условия и ограничения, заложиени в алгоритъма на приложението (пример със случай, в които електрическото автобусче е натрупало голямо закъснение по маршрута, няма да има възможност от да излиза от него). Възможностите за отклонения са представени във фиг. 1 по-горе, на картата на маршрута, като полигони (в цветове съответстващи с посоката на движение на електрическите автобусчета).

Мобилното приложение BUSINN предоставя информация за точното движение на електрическите автобусчета и ще дава приблизително време кога ще е на съответна заявена точка за слизане/качване.



## КАК ЩЕ РАБОТИ



- **ВСЕКИ ДЕЛНИЧЕН ДЕН**
- **ОТ 6:30 – 22:10 ЧАСА**



- **ИНТЕРВАЛ НА ДВИЖЕНИЕ 16 ДО 18 МИНУТИ В ПИКОВИТЕ ЧАСОВЕ**
- **ДИНАМИЧНО РАЗПИСАНИЕ ИЗВЪН ПИК**



- **ВСИЧКИ ВИДОВЕ ДЪЛГОСРОЧНИ ДОКУМЕНТИ ЗА ВСИЧКИ ЛИНИИ**
- **МЕСЕЧНА КАРТА**
- **ГОДИШНА КАРТА И ДР.**
- **ВСИЧКИ ВИДОВЕ КРАТКОСРОЧНИ ДОКУМЕНТИ**
- **БИЛЕТ ЗА ВРЕМЕ 30+ И 60+**
- **БИЛЕТ ЗАКУПЕН ОТ ВОДАЧА**
- **БИЛЕТ ЗАКУПЕН С БАНКОВА КАРТА И ДР.**

Фиг. 3

Електрическите автобусчета ще се движат всеки делничен ден от 6:30 до 22:10 часа, с интервал на движение в пиковите часове от 16 до 18 минути, а извън пика ще бъдат на динамично разписание.

Услугата „отговарящ на търсенето транспорт“ предлагаме да се осъществява с изброените по-долу превозни документи за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, а именно:

### Краткосрочни превозни документи - билети

- Билет 30 плюс - билет, позволяващ пътуване с прекачвания в рамките на първите 30 минути
- Билет 60 плюс - билет, позволяващ пътуване с прекачвания в рамките на първите 60 минути
- Билет за еднократно пътуване без право на прекачване, издаван от водача на хартиен носител
- Билетът за еднократно пътуване, продаван от контрольор по редовността на пътниците

### Краткосрочни превозни документи - карти


- Еднодневна/дневна карта;
- Еднодневна карта „Зелен билет“;
- Дневна карта с агрегация
- 24 часова карта
- 72 часова карта
- Карта София
- Карта за календарна седмица с агрегация


### Дългосрочни превозни документи

- Месечна карта за всички линии
- Годишна (дванадесет месеца) карта за всички линии


В този смисъл е и отправеното от наша страна предложение за изменение на Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, като целта е да се предостави правна възможност за пътуване с всички изброени по-горе превозни документи.


Предимствата на предложения модел за предоставяне на услугата „отговарящ на търсенето транспорт“ са:

 свързване на обслужваните райони със съществуващата мрежа на обществения транспорт и предлагане на алтернатива на личния автомобил


 намаляване на въглеродния отпечатък и фините частици благодарение на оптимизирането на маршрутите и обединяването на пътуванията


 отчитане на местните особености и адаптиране към различните случаи на употреба


 осигуряване на мобилност за всички и предлагане на решение за мобилност за първия и последния километър

 подобряване на достъпа до работни места и зони за обслужване и намаляване въздействието на личните автомобили

 подобряване на мобилността на лицата с намалена подвижност и укрепване на тяхната независимост

 повишаване привлекателността на услугата и броя на пътуващите чрез предоставяне на възможност на всички потребители да се движат свободно и безопасно по всяко време

 интегриране на услугата в тарифната политика за обществения превоз на пътници на територията на Столична община и предоставяне на цялостна услуга на потребителите, които са отдалечени от основните линии на градския транспорт

 оптимизиране на оперативните разходи чрез минимизиране на празните пътувания, като същевременно се поддържа и формален режим на транспорта „по заявка“

Предоставянето на услугата „отговарящ на търсенето транспорт“ предлагам да се осъществява по допълнителни автобусни линии по смисъла на § 1., т. 35 от Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози, което от своя страна ще доведе до положителни мрежови ефекти чрез проектираните удобни връзки с останалата транспортна мрежа в града. Наред с това ще позволи извършването на обществен пътнически превоз с превозни средства, съобразени с инфраструктурните особености на обслужваните зони, в отговор на критериите за универсалност, достъпност, непрекъснатост, качество и приемливи цени.

Предлагам извършването на обществената услуга да се възложи на вътрешния оператор „Столичен електротранспорт“ ЕАД, ЕИК 121683785, представлявано от инж. Евгений Ганчев, като за целта се подпише допълнително споразумение (анекс) към Договор № СО-РД-56-1007 от 05.12.2013 г., изменен със Споразумение № СОА18-ДГ56-789 от 13.09.2018 г., Споразумение № СОА19-ДГ56-1199 от 01.11.2019 г., Споразумение № СОА19-ДГ56-1345 от 31.12.2019 г., Споразумение № СОА20-ДГ56-199 от 13.03.2020 г., Споразумение № СОА20-ДГ56-314 от 14.04.2020 г. и Споразумение № СОА22-ДГ56-2595 от 16.09.2022 г., сключен между Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД и „Столичен електротранспорт“ ЕАД.

Въвеждането на този вид услуга в системата на градският транспорт води до различен икономически разчет за експлоатацията й. „Столичен електротранспорт“ ЕАД са извършили прогнозен разчет за стойността на превоза, който е в размер на 5,34 лв./км. за маршрутен пробег. Калкулацията е съобразена с маршрутният дневен пробег на линията, стойността на превозните средства, стойността на зарядните станции, необходим персонал за експлоатация, предвиденият ръст в заплатите от тази година, цената на ел. енергията, разумна печалба както и всички допълнителни разходи от изпълнение на договора за ОПП. Важно е да се отбележи, че основна причина за по-високата цена на услугата е нейната спецификата, с по-малък дневен пробег в сравнение с останалите линии от наземният транспорт, а също така и предвиденото увеличение на работната заплата.

Съгласно § 1., т. 52 от Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози и § 1., т. 5 от Допълнителните разпоредби на Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите „*„Вътрешноградски транспорт“ е съвкупността от всички градски линии в чертите на едно населено място*“.

Регламент (ЕО) № 1370/2007 се прилага спрямо изпълнението на обществени услуги за пътнически превоз на национално и международно равнище чрез железопътен и други видове релсов транспорт и чрез автомобилен транспорт. Извън обхвата на Регламент (ЕО) № 1370/2007 попадат единствено услуги, които се извършват главно поради историческия интерес към тях или туристическото им значение, тъй като целта на тези дейности е видимо различна от осигуряването на обществен пътнически превоз (*арг. съображение 13 и член 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007*). Легалната дефиниция на понятието „обществен пътнически превоз“ се съдържа в член 2, б. „а“ от Регламента, като това са услуги за превоз на пътници от общ икономически интерес, предоставяни на обществеността регулярно и на недискриминационна основа.

С Регламент (ЕО) № 1370/2007 също така са определени условията, при които компенсаторните плащания, предвидени в поръчки и концесии за обществени услуги за



пътнически превоз, се считат за съвместими с вътрешния пазар и освободени от задължението за предварително уведомяване на Комисията за държавна помощ. В случая на обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, при условие, че компенсацията за тези услуги се изплаща в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007, се счита за съвместима с вътрешния пазар и се освобождава от изискването за предварително уведомяване, предвидено в член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), в съответствие с член 9, параграф 1 от посочения Регламент (*доп. арг. съображение 33 и съображение 35 от Регламент (ЕО) № 1370/2007*).

В съответствие с принципите, установени в Регламент (ЕО) № 1370/2007 (*членове 4 и 6 и приложението*), компетентният орган компенсира операторите на обществени услуги за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, по начин, който предотвратява свръхкомпенсиране. Императивно изискване е предоставената от компетентните органи компенсация за покриване на разходите, произтичащи от изпълнение на задълженията за обществени услуги, да се изчислява така, че да не допуска свръхкомпенсиране.

С оглед обстоятелството, че вътрешноградския транспорт включва както основни, така и допълнителни градски линии, и извършването на превози по него представлява по своята същност обществена услуга за пътнически превоз, която се осъществява в чертите на едно населено място и се предоставя на обществеността регулярно и на недискриминационна основа, при това вследствие спазването на тарифни задължения установени с общи правила, в контекста на Регламент (ЕО) № 1370/2007 и Съобщение на Комисията относно тълкувателни насоки по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, публикувано в Официален вестник на Европейския съюз 2014/С 92/01 може да се направи извод, че не са налице обективни причини, които да възпрепятстват възможностите за предоставяне на субсидии и извършване на компенсаторни плащания по силата на Регламент (ЕО) № 1370/2007<sup>1</sup>.

Независимо от горното, в § 4. от Заключителните разпоредби на Закона за автомобилните превози е регламентирано следното:

„§ 4. (1) Ежегодно в държавния бюджет на Република България се включват разходи за:

1. субсидиране на превоза на пътниците по периферни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

2. компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници.

(2) Разпоредбите на ал. 1 не се прилагат за превози по градски допълнителни линии, за превози по градски и междуселски линии, които се поддържат главно поради историческия интерес към тях или туристическото им значение, за специализираните и за случайните автобусни превози, както и за таксиметровите превози, освен в случаите по чл. 283, ал. 2 от Закона за предучилищното и училищното образование“.

Съгласно чл. 54 от Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени

<sup>1</sup> Регламентите са правни актове, определени с член 288 от ДФЕС, които имат за цел да гарантират еднаквото прилагане на законодателството на ЕС в целия ЕС. Те имат общо приложение, задължителни са в своята цялост и имат пряка приложимост в държавите-членки на ЕС.

Докладът се издава в 2 (два) оригинални екземпляра – един за подателя (за класиране в УАСО) и 1 (едни) за получателя и се изпраща на хартиен носител на адресата.

категорни пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите „На субсидиране подлежат вътрешноградските пътнически превози по утвърдена транспортна схема, където има организирани такива, без превозите по междуселищните линии, в чертите на града“. В чл. 55, ал. 1 и чл. 56, ал. 1 от посочената наредба е регламентирано, че „субсидии за пътнически превози се предоставят на превозвачите чрез бюджетите на общините до размер, който не превишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект от изпълнението на задължението за обществени услуги“, както и че „субсидии се предоставят само на превозвачи, с които съответната община има сключени договори, отговарящи на изискванията на Регламент № 1370/2007“.

Съгласно § 4б. от Заключителните разпоредби на Закона за автомобилните превози „правата за пътуване по вътрешноградския транспорт с ценови облекчения, предоставени със закони и актове на Министерския съвет, се отнасят само за основните градски линии“.

В чл. 1 от Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите е регламентирано следното:

„(1) С тази наредба се определят условията и редът за предоставяне на предвидените в централния бюджет средства за компенсиране и субсидиране на превозвачите, изпълняващи задължения за извършване на обществени услуги за безплатни и по намалени цени пътнически превози и за вътрешноградски и междуселищни пътнически превози в слабо населени планински и други райони в страната.

(2) Средствата по ал. 1 представляват компенсация за обществена услуга за извършен обществен пътнически превоз по смисъла на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ. L 315, 03/12/2007, стр. 1 – 13) (Регламент № 1370/2007) и се предоставят при спазване на условията и реда на същия регламент и действащата нормативна уредба в страната.

(3) Средствата за компенсиране на превозвачите за извършените безплатни и по намалени цени превози по автомобилния транспорт, с изключение на тези по чл. 19, т. 8, както и средствата за субсидиране на нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони се предоставят за извършени превози от превозвачите по:

1. транспортни схеми, включващи основни линии от вътрешноградския автобусен, трамваен, тролейбусен транспорт, включително метрото;...“ В ал. 4 от посочения подзаконов нормативен акт изрично е посочено, че не се предоставят средства за превози по допълнителните градски линии по смисъла на Наредба № 2 от 15.03.2002 г. и за превози по автобусни линии – градски и междуселищни, които се поддържат главно поради историческия интерес към тях или туристическото им значение.

Същевременно, в разпоредбите на Глава втора „Условия и ред за издаване на превозни документи“ и Глава трета „Условия и ред за компенсиране на превозвачите, извършващи пътнически обществени услуги“ от Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически

превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, е използвано понятието „вътрешноградски транспорт“, което съгласно легалната дефиниция, посочена в § 1., т. 52. от Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози и § 1., т. 5 от Допълнителните разпоредби на цитирания подзаконов нормативен акт „е съвкупността от всички градски линии в чертите на едно населено място“ (арг. чл. 27, ал. 1, чл. 29, ал. 1, чл. 30, ал. 1, чл. 34, чл. 37, ал. 1, чл. 40, ал. 1 и 2 и др. от посочения подзаконов нормативен акт) .

Във връзка с установените противоречия в действащата нормативна уредба е отправено искане към Министерство на транспорта и съобщенията и Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за подготвяне на законодателни изменения и допълнения, посредством които да се доразвие правната рамка в националното законодателство по отношение извършването на компенсаторни плащания от държавния бюджет за вътрешноградския транспорт, тъй като правилното прилагане на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 е от голямо значение за организацията и финансирането на обществените услуги за превоз с автобусен, трамваен и железопътен транспорт и метро.

Приложения:

Проект на решение на общинския съвет

Приложение 1

Приложение 2

С уважение,

.....  
г-н Карлос Контрера  
общински съветник

.....  
г-н Зафир Зарков  
общински съветник

.....  
д-р Дончо Барбалов  
за заместник-кмет на Столична община  
по направление „Транспорт и градска мобилност“



Съгласувал:

Иван Николов – директор на дирекция „Грипотит“



# СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

**ПРОЕКТ !**

## РЕШЕНИЕ №

на Столичен общински съвет  
от ..... 2023 година

*Въвеждане на Иновативен градски транспорт в изпълнение на проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда“ (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment) на Европейската комисия.*

На основание чл. 17, ал. 5 във връзка с ал. 4, т. 1 от Закона за автомобилните превози, чл. 8, ал. 3 във връзка с чл. 7, ал. 1, т. 1 и ал. 2 от Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси, т. 88 от Протокол № 6/14.02.2023 г. на Постоянната комисия по транспорт, организация и безопасност на движението към Столична община, чл. 21, ал. 1, т. 8, т. 25 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 и на основание чл. 25, ал. 1, т. 24 от Наредба за реда за учредяване и упражняване правата на общината в публични предприятия и търговски дружества с общинско участие в капитала, приета с Решение № 489 до Протокол № 22 от 22.10.2020 г. на Столичен общински съвет

## СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

1. Дава съгласие, считано от 15.03.2023 г. и не по-късно от 31.03.2023 г. за откриване на нова допълнителна автобуса линия по смисъла § 1., т. 35 от Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози - линия Д1 със следните експлоатационни параметри:

### 1.1. Маршрут:

От сп. „ж.к. Гоце Делчев“ код 0606, разположена в обръщателно колело „ж.к. Гоце Делчев“ (на ул. „Тодор Каблешков“), наляво по ул. „Тодор Каблешков“, наляво по ул. „Костенски водопад“, налясно по ул. „Шарл Шампо“, наляво по ул. „Боян Петров“, налясно по ул. „Васил Стефанов“, налясно покрай подлез „Бокар“ по подхода към бул. „България“, продължава по бул. „България“, обръщане посоката на движение на ул. „Тодор Каблешков“, продължава по бул. „България“, отбиване в частичен локал/отбивка пред зоомагазин, продължава по бул. „България“, подход към подлез „Бокар“, налясно по ул. „Българска легия“, пресичане на ул. „Ралевица“, продължава по ул. „Българска легия“, налясно по бул. „Братя Бъкстон“, наляво по ул. „Вихрен“, пресичане на ул. „Ген. Александър В. Суворов“ (Боянска река), продължава по ул. „Вихрен“, наляво по ул. „Голям Братан“, кръгово колело площад „Знаме на мира“ (кв. „Павлово“), налясно по ул. „Александър Пушкин“, налясно по бул. „Цар Борис III“, налясно по бул. „Братя Бъкстон“ -- сп. код 0280 „бул. Братя Бъкстон“.

от сп. код 0280 „бул. Братя Бъкстон“, разположена на бул. „Братя Бъкстон“, по бул. „Братя Бъкстон“, надясно по ул. „Тодор Каблешков“, наляво по ул. „Ген. Александър В. Суворов“, надясно по ул. „Вихрен“, наляво по ул. „Александър Пушкин“, кръгово колело площад „Знаме на мира“ (кв. „Павлово“), продължава по ул. „Иван Сусанин“, пресичане на бул. „Братя Бъкстон“, продължава по ул. „Иван Сусанин“, наляво по ул. „Ралевица“, обръщане посоката на движение на ул. „Борис Димовски“, продължава по ул. „Ралевица“, наляво по ул. „Българска легия“, преминаване през подлез „Бокар“, продължава по ул. „Васил Стефанов“, наляво по ул. „Боян Петров“, наляво по ул. „Иван Кирков“, надясно по ул. „Боянски водопад“, надясно по ул. „Тодор Каблешков“, до сп. „ж.к. Гоце Делчев“ код 0599, разположена в обръщателно колело „ж.к. Гоце Делчев“ (на ул. „Тодор Каблешков“)

1.1.2. Приблизителен дневен пробег (км.) – до 650 км

1.1.3. Режим на работа – делничен работен ден

1.1.4. Време на работа – от 6:30 до 12:10 часа.

1.1.5. Разстановка (брой коли) – динамично

1.1.6. Интервали на движение (мин.) – динамично

2. Дава съгласие, считано от 15.03.2023 г., но не по-късно от 31.03.2023 г., да се въведе нова организация за движение по маршрута на линията с обособяване на места с възможност за спиране, слизване и качване по желание на пътниците съобразно изискванията на ЗДВП. Същите да бъдат сигнализирани с подходящи указателни табели.

3. Дава съгласие извършването на обществения пътнически превоз по новата допълнителна автобуса линия Д1, част от вътрешноградския транспорт, да се възложи на вътрешния оператор „Столичен електротранспорт“ ЕАД чрез подписване на допълнително споразумение към Договор № СО-РД-56-1007 от 05.12.2013 г., сключен между Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД и „Столичен електротранспорт“ ЕАД.

4. Приемат проект на допълнително споразумение към Договор № СО-РД-56-1007 от 05.12.2013 г., сключен между Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД и „Столичен електротранспорт“ ЕАД – Приложение № 1.

5. Съобразява проект на договор между Столична община и „Столичен електротранспорт“ ЕАД – Приложение № 2.

6. Възлага на Направление „Транспорт и градска мобилност“ при Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД да имплементират описаните промени в маршрутните разписания на линията.

7. Възлага на Направление „Транспорт и градска мобилност“, Направление „Обществено строителство“ при Столична община и „Център за градска мобилност“ ЕАД да въведат нова организация за движение по маршрута на линията с обособяване на места за спиране, слизване и качване по желание на пътниците съобразно изискванията на ЗДВП. Същите да бъдат сигнализирани с подходящи указателни табели.

8. Дава съгласие и възлага на кмета на Столична община и на Изпълнителните директори на „Център за градска мобилност“ ЕАД и „Столичен електротранспорт“ ЕАД да сключат допълнителното споразумение по т. 4 от настоящото решение.

9. Дава съгласие и възлага на кмета на Столична община и на Изпълнителните директори на „Столичен електротранспорт“ ЕАД да сключат договора по т. 5 от настоящото решение.

10. Пробегът от въведената нова допълнителна линия Д1 и печата за него, да бъдат отразени в разчета за икономическата рамка.

11. „Център за градска мобилност“ ЕАД да извърши наблюдение на пътничкопотока по линията в период от 3 (три) месеца от влизането ѝ в експлоатация и да внесе данните до ПК „Транспорт и публична безопасност“ към СОС.

12. Възлага на кмета на Столична община и на Изпълнителните директори на „Център за градска мобилност“ ЕАД и „Столичен електротранспорт“ ЕАД да предприемат всички необходими правни и фактически действия за изпълнение на настоящото решение.

Настоящото решение е прието на \_\_\_\_\_ заседание на Столичния общински съвет, проведено на \_\_\_\_\_ 2023 г. Протокол № \_\_\_\_\_ точка ... от дневния ред, по доклад № \_\_\_\_\_ 2023 г. и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Докладът се издава в 2 (два) оригинални екземпляра – един за кмета (за съхранение в УАСО) и 1 (един) за протокола, а в съобразие на \_\_\_\_\_ новостта на адреса:

**Председател на Столичен  
общински съвет:**

/...../

**Юрист от администрацията  
на Столична община:**

(  
↓

ва.  
с