



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДО:

Георги Георгиев
*Председател на
Столичния общински съвет*

ДО:

Карлос Контера
*Председател на
Комисията по транспорт и
пътна безопасност*

ДОКЛАД

ОТ

**БОРИС БОНЕВ - ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК,
СИМЕОН СТАВРЕВ – ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК,
ЧЛЕНОВЕ НА ПКТПБ при СОС**

ОТНОСНО: Въвеждане на нови довеждащи до метрото автобусни линии № 210 с маршрут ж.к. „Люлин 5“ – МС „Западен парк“ – МС „Сливница“ – ж.к. „Люлин 1“ и № 261 с маршрут „Кантона“ – в.з. „Горна баня“ – кв. „Горна баня“ – МС „Горна баня“

Уважаеми г-н Георгиев,
Уважаеми дами и господа – общински съветници,

Предвид лошата транспортна свързаност на периферните квартали, особено в гъсто населените райони, тежката екологична обстановка, постоянно намаляващия брой пътници в градския транспорт, нарастващата степен на моторизация в София, увеличаващите се задръствания и липсата на места за паркиране, е необходимо трайно подобрение на транспортното обслужване на част от кварталите чрез въвеждане на нови довеждащи автобусни линии 210 ж.к. „Люлин 5“ – МС „Западен парк“ – МС „Сливница“ – ж.к. „Люлин 1“ и 261 „Кантона“ – в.з. „Горна баня“ – кв. „Горна баня“ – МС „Горна баня“. По този начин значително ще се подобри свързаността на периферните квартали с метрото и като цяло услугата на градския транспорт в тях. Най-населеният жилищен

комплекс в София, въпреки че има добра транспортна свързаност, страда от недостатъчно редовен градски транспорт. „Горна баня“, от своя страна, е почти изцяло изолирана, като разполага единствено с линия 260, която няма връзка с метрото, и 107, която преминава по периферията на квартала. Необходимо е да се изпълнят дългогодишните обещания за довозващи линии до метрото, тъй като само по себе си то не е достатъчно удобно за жителите на периферните квартали.

I. ТЕКУЩО ПОЛОЖЕНИЕ

Периферните квартали на София и от години страдат от от слаба и недостатъчна транспортна свързаност, въпреки милиардите левове, които струва построяването на метро. Такъв пример е ж.к. „Люлин“ - многобройните линии на градския транспорт, които обслужват района, са непредпочитани за довеждане до метрото, поради големите интервали дори в пиковите часове. Същевременно в.з. „Горна баня“ е напълно изолирана от какъвто и да е градски транспорт. Кварталът в съседство „Горна баня“, въпреки наличието на метростанция, кръстена на него, също бива откъсната от останалите части на София заради слабата или липсваща инфраструктура, както и липсата на редовен градски транспорт.

Общото на тези жилищни зони е, че въпреки обещанията за добър довеждащ транспорт до метрото, години наред такъв липсва или не удовлетворява нуждите на населението. Същевременно тежката транспортна обстановка в „Горна баня“ няма изгледи да се промени в рамките на следващите години, освен с въвеждането на довеждащи линии. Всички тези фактори правят градския транспорт в посочените квартали неконкурентен спрямо автомобила, а използването му – далеч под потенциала.

Настоящата транспортна обстановка в горепосочените квартали изглежда по следния начин:

Ж.к. „Люлин“

Жилищният комплекс се намира в западната периферия на града и се разпростира на голяма площ с население над 100 000 жители. Въпреки че районът разполага с 3 метростанции, достъпът до тях е силно ограничен, което често отказва гражданите от използването на градския транспорт. Оказва се, че далеч по-слабо населени софийски квартали имат много по-редовен транспорт от „Люлин“, където с интервал под 10 минути в пиковите часове са единствено трамвай 8 и автобуси 111 и 310. Въпреки това дори тяхната честота е недостатъчна, а в извънпиковите часове те също се движат на интервали, осезаемо по-големи от 10 минути, което е недопустимо за район с над 100 000 жители. Не са малко случаите в които от някои микрорайони на Люлин трябва да

се чака автобус повече време, отколкото се пътува до центъра с метрото. Това прави градския транспорт в квартала неконкурентен спрямо личния автомобил от гледна точка на скорост, честота и удобство на пътуването, а използването му далеч под потенциала.

Кв. „Горна баня“

Един от старите столични квартали, за които би следвало да има развит градски транспорт, всъщност разчита на едва две линии, които, освен че са недостатъчни, се и движат с големи интервали. Единствената линия, довеждаща до едноименната метростанция, е 107, която преминава по периферията на квартала с 20-минутен интервал в пиковите часове. Другата линия, обслужваща квартала, е 260, която е по-редовна, но за сметка на това прави връзката с метрото непривлекателна - чак при метростанция „Красно село“. Тъй като кварталът в голямата си част се състои от еднофамилни къщи и вили, обхваща голяма територия, която остава необслужена от гореспоменатите две линии. Въпреки построената метростанция „Горна баня“, достъпът до метро за по-голямата част от жителите на квартала липсва, тъй като разстоянията, които трябва да се преодолеят, са големи, теренът не е равнинен, в много от случаите улиците са без настилка, а тротоарите - рядкост. Недостатъчната транспортна връзка с метрото е сериозна причина жителите на квартала да предпочетат автомобила, който в случая е по-конкурентен от гледна точка на честота, скорост и удобство на пътуването. Липсата на адекватен довозващ транспорт до метростанция „Горна баня“ на практика я обезсмисля, тъй като тя не обслужва квартала, за който е построена.

В.з. „Горна баня“

Докато гореспоменатите квартали все пак имат достъп до някакви, макар недостатъчни и нередовни линии, то вилната зона „Горна баня“ е изцяло откъсната от мрежата на градския транспорт. За разлика от други вилни зони, в „Горна баня“ вече има много трайно пребиваващи жители, които имат своите ежедневни транспортни потребности, а не само през уикендите. Зоната е с лоша и инфраструктура, а освен всичко, е отделена от съседните си квартали „Горна баня“ и „Карпузица“ с река и жп линия, което е допълнителна пречка жителите на вилната зона да използват линиите, обслужващи съседните квартали. Големите разстояния до най-близките спирки на и без друго нередовни линии, пълната липса на тротоари и лошата инфраструктура правят невъзможно използването на градския транспорт за всички жители на в.з. „Горна баня“.

Липсата на транспортна безопасност в горепосочените квартали води не само до сериозно неудобство за гражданите и предпочитане на личния автомобил, но и дългосрочно увеличава шумовото и атмосферното замърсяване, което поставя в риск здравето на гражданите. Използването на

лични автомобили също така генерира повече трафик, увеличава човекочасовете, прекарани в задръствания и обостря нуждата от допълнителни места за паркиране в целия град. Всички тези показатели индикират по-нисък стандарт на живот в периферните квартали, което е недопустимо за съвременна европейска столица. Необходими са спешни мерки, които трайно да разрешат проблема.

II. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА НОВА ЛИНИЯ 210

За подобряване на транспортната свързаност на ж.к. „Люлин“, намаляване на зависимостта от личните автомобили и подобряване на качеството на живот, предлагам да се разкрие нова довеждаща автобусна линия 210, която да даде бърза, необходима и удобна алтернатива за стотиците хиляди граждани, живеещи и работещи там. Тя не излиза от квартала, а осигурява свързаност между различните микрорайони и две от метростанциите - „Западен парк“ и „Сливница“, които с времето са се доказали като основни интермодални точки в квартала.

Маршрут:

От автобусното ухо „ж.к. Люлин 5“ както следва: бул. „Петър Дертлиев“ - бул. „Джавахарлал Неру“ - бул. „Луи Пастьор“ - ул. „Търново“ - ул. „Проф. д-р Александър Станишев“ - бул. „Панчо Владигеров“ - бул. „Сливница“ - бул. „Добринова скала“ - спирка „ж.к. Люлин 1,2“ и обратно.

Схемата е представена в Приложение 1.

Експлоатационни показатели:

Дължина на маршрута: 7,6 км в посока, а времепътуването е 24 мин.

Изчисленията, които направи нашият екип, показват необходимия брой автобуси спрямо възможните интервали както следва:

- 6 мин. интервал - 10 автобуса;
- 10 мин. интервал - 6 автобуса;
- 15 мин. интервал - 4 автобуса;
- 20 мин. интервал - 3 автобуса.

Поради финансовите ограничения на системата, разписание, в което линията се движи само в сутрешните (ок. 7:30 до 10:00) и следобедните (ок. 17:00 до 20:00) пикови часове с интервали от 10 минути в делничните и 15 минути в празничните дни следва най-ефективно да изпълни транспортната задача. За изпълнение на тези интервали ще са необходими 6 автобуса в делничните и 4 автобуса в празничните дни. При доказване на необходимостта от линията, следва тя да работи целодневно.

Линията ще е дълга общо 7,6 км, които могат да се изминат за 24 мин. Средната експлоатациона скорост на автобусите по линията ще бъде 19 км/ч., което е малко над средната стойност за натоварените автобусни линии в София. Стойността, която ЦГМ ще трябва да плати за всеки курс при цена от 5,07 лв. за километър пробег е 38,53 лв. Таблица с информация за годишния пробег и прогнозната стойност е представена в Приложение 2. Въпреки че основната задача на градския транспорт е да предоставя обществена услуга, вярвам, че линията може да бъде сред рентабилните, особено ако се вземе предвид потенциалът ѝ да привлече много нови пътници към градския транспорт. С цел оптимизиране на разходите считам за целесъобразно линията да започне да се движи експериментално в рамките на 6 месеца.

Важно е да се подчертае, че предвид интензивността на пътникопотоците н ж.к. „Люлин“, линията трябва да се обслужва със стандартни единични автобуси. При доказване на необходимостта ѝ единичните автобуси следва да бъдат подсилени или заменени от съчленени, както и да се обмисли вариант за целодневната ѝ работа.

Целите на линията са да:

- осигурява бърза връзка между микрорайоните на ж.к. „Люлин“ и метростанциите в района;
- улеснява достъпа на големия жилищен район до метрото, съответно и до градския транспорт като цяло. Това е особено важно за пътуващите от по-отдалечените от метростанциите части на ж.к. „Люлин“, които към момента нямат достатъчно редовен транспорт до трансферните точки;
- дългосрочно да насърчи използването на градския транспорт, да намали шумовото и праховото замърсяване, да редуцира здравния риск за населението, както и да намали задръстванията и нуждата от осигуряване на допълнителни паркоместа в целия град.

Мотивите за обособяването на линия 210 са:

- Привличане на десетки хиляди потенциални нови пътници;
- Стимул за развитие на най-големия жилищен район и подобряването на качеството на живот;
- Необходимост от по-редовен транспорт между микрорайоните и към метростанциите;
- Чувствително подобряване на транспортното обслужване в комплекса;
- Повече удобни транспортни връзки и удобен достъп до метрото;
- Намаляването на ежедневната употреба и зависимост от личните автомобили;
- Подобряването на екологичната обстановка и околната среда;

III. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА НОВА ЛИНИЯ 261

За решаването на транспортната изолация на кв. „Горна баня“ и в.з. „Горна баня“, подобряване на качеството на живот в тях и намаляване на зависимостта от личните автомобили, предлагам да се разкрие нова довеждаща автобусна линия 261, която да даде бърза, необходима, удобна и към момента несъществуваща алтернатива за живущите и работещите в тези райони. Тя не навлиза в центъра, а обслужва единствено споменатите квартали, като осигурява връзка с прилежащата метростанция „Горна баня“, което ще даде достъп на жителите на „Горна баня“ не само до метрото, но и до мрежата на градския транспорт като цяло. Нашият екип взе предвид различни мнения и съображения на жителите на „Горна баня“, въз основа на които изготви следния:

Маршрут:

От МС Горна баня: ул. „Николай Хрелков“ - ул. „Еделвайс“ - ул. „Дон“ - ул. „646-та“ - ул. „Обзор“ - ул. „Вечерница“ - ул. „Равнище“ - ул. „742-ра“ - ул. „Маджарица“ - до спирка „Кантона“ и обратно.

Представена схема в Приложение 3.

Експлоатационни показатели:

Дължина на маршрута: 4,2 км в посока, а времепътуването е ок. 18 мин.

Изчисленията, които направи нашият екип, показват необходимия брой автобуси спрямо възможните интервали както следва:

- 10 мин. интервал - 5 автобуса;
- 13 мин. интервал - 4 автобуса;
- 17 мин. интервал - 3 автобуса;
- 25 мин. интервал - 2 автобуса;
- 45 мин. интервал - 1 автобус.

В делнични дни разписание с интервали от 10 минути в пиковите часове, 17 минути през останалата част на деня и 25 минути вечер следва най-ефективно да изпълни транспортната задача. За целта са необходими 5 автобуса в пиковите часове и 3 автобуса извън тях в делничен ден. В празнични дни е целесъобразно интервалите в пиковите часове да бъдат по 13 минути, а през останалата част на деня - 25 минути, за което са необходими 4 автобуса в пиковите часове и 2 извън тях. В периодите с по-големи интервали, както и последните за деня курсове, часовете на заминаване от спирка „Метростанция Горна баня“ следва да бъдат съобразени с разписанието на метрото.

Линията ще е дълга общо 4,2 км в посока, които по горепосоченото разписание могат да се изминат за 18 мин. Средната експлоатациона скорост на автобусите по линията ще бъде 14 км/ч., което се дължи на по-лошата

инфраструктура и тесните улици. Стойността, която ЦГМ ще трябва да плати за всеки курс при цена от 5,07 лв. за километър пробег е 21,29 лв. Таблица с информация за годишния пробег и прогнозната стойност е представена в Приложение 4. Вярвам, че линията може да привлече много нови пътници към градския транспорт, като осигури липсваща към момента връзка с метрото. С цел оптимизиране на разходите считам за целесъобразно линията да започне да се движи експериментално в рамките на 6 месеца.

За ефективното използване на новозакупените от Столична община електробуси за довеждащ транспорт, в комбинация с факта, че стандартен автобус трудно би преминал през улиците в квартала, е обосновано линията да се обслужва с електробусите Karsan e-Jest с дължина 6 метра. При доказване на необходимостта ѝ автобусите следва да бъдат подсилени особено в пиковите часове.

Поради лошата настилка на ул. „Еделвайс“ в участъка от ул. „Николай Хрелков“ до улица „Гръстниче“ и на ул. „742-ра“ между ул. „Равнище“ и ул. „Люлинско поточе“, е необходимо да се положи асфалт в участъка с дължина около 600 метра. С цел подобряване на комфорта и запазване на доброто техническо състояние на автобусите, е необходимо дупките в настилката по целия маршрут да бъдат запълнени. Прогнозната стойност за извършването на подобен тип дейности е 300 000 лв. без ДДС.

Целите на линията са да:

- осигурява несъществуващата към момента връзка между в.з. „Горна баня“ и останалата част на града;
- свързва кв. „Горна баня“ и в.з. „Горна баня“ с метрото, съответно и с останалата част от мрежата на градския транспорт;
- дългосрочно да насърчи използването на градския транспорт, да намали шумовото и праховото замърсяване, да редуцира здравния риск за населението, както и да намали задръстванията и нуждата от осигуряване на допълнителни паркоместа в целия град.

Мотивите за обособяването на линия 261 са:

- По-ефективно използване на съществуващата скъпа инфраструктура с висок транспортен капацитет като метрото;
- Привличане на хиляди нови потенциални пътници към градския транспорт;
- Стимул за развитие на изолирани квартали като „Горна баня“;
- Свързване на кварталите извън СОП с удобен градски транспорт;
- Прекъсване изолацията в.з. „Горна баня“;
- Използване на маршрут, изготвен след събиране на мнения от живущите;

- Значително подобряване на транспортното обслужване в засегнатите квартали;
- Предлагането на повече удобни транспортни връзки;
- Предоставяне на удобен и бърз достъп на „Горна баня“ до метростанция „Горна баня“, а оттам и до цялата градска мрежа;
- Намаляването на ежедневната употреба и зависимост от личните автомобили;
- Подобряването на екологичната обстановка и околната среда;
- Подобряването на качеството на живот в засегнатите квартали.

Ползите от новите довозващи линии не могат да бъдат измервани само в икономическо отношение. Те са далеч по-широки и имат обществени, градоустройствени и екологични измерения, всичките пряко свързани с качеството на живота в засегнатите квартали. Подобряване на транспортните връзки и взаимното им свързване ще ги направи по-малко зависими от личните автомобили и по-привлекателни за живот.

С уважение,

X

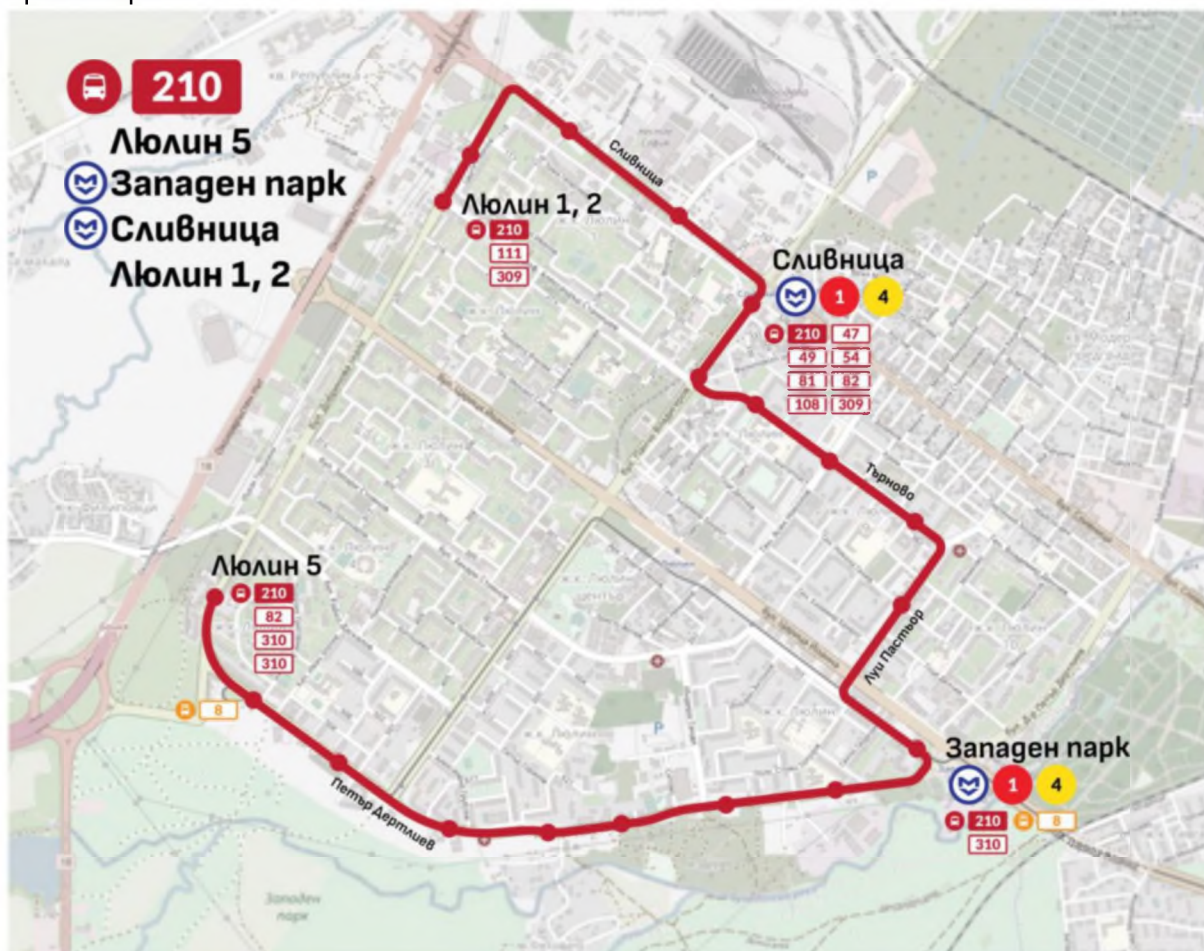
Борис Бонев,
Общински съветник

X

Симеон Ставрев
Общински съветник

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1: Маршрут на линия 210 и връзки с метро и други видове транспорт.



Приложение 2: Таблица с информация за годишния пробег на автобусите по линия 210 и прогнозната стойност.

	Делник	Празник
Курсове в посока	33 бр.	22 бр.
Курсове общо	66 бр.	44 бр.
Общ дневен пробег	501,6 км	334,4 км
Общ годишен пробег	165 528 км	
Годишна прогнозна стойност	839 226,96 лв.	

Приложение 3: Маршрут на линия 261 и връзки с метро и други видове транспорт.



Приложение 4: Таблица с информация за годишния пробег на автобусите по линия 261 и прогнозната стойност.

	Делник	Празник
Курсове в посока	76 бр.	53 бр.
Курсове общо	152 бр.	106 бр.
Общ дневен пробег	638,4 км	445,2 км
Общ годишен пробег	212 730 км	
Годишна прогнозна стойност	1 078 541,10 лв.	
Прогнозна стойност за ремонт на улиците:	300 000 лв.	



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

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

ПРОЕКТ

РЕШЕНИЕ №

на Столичен общински съвет
от 2023 година

ОТНОСНО: Въвеждането на нови довеждащи автобусни линии № 210 и 261

Като взе предвид липсата на транспортна обезпеченост на ж.к. „Люлин“, кв. „Горна баня“ и в.з. „Горна баня“, екологичните и здравословните параметри и качеството на живот на населението там,

на основание чл. 21, ал. 1, т. 23 и ал. 2 от ЗМСМА,

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

1. Въвежда нова довеждаща автобусна линия № 210, считано от 17.07.2023 г.,

С маршрут:

От автобусното уxo „ж.к. Люлин 5“ както следва: бул. „Петър Дертлиев“ - бул. „Джавахарлал Неру“ - бул. „Луи Пастьор“ - ул. „Търново“ - ул. „Проф. д-р Александър Станишев“ - бул. „Панчо Владигеров“ - бул. „Сливница“ - бул. „Добринова скала“ - спирка „ж.к. Люлин 1,2“ и обратно.

Експлоатационни показатели:

Разстановка (бр. коли):

- делник: 6-х-6-х;
- празник: 4-х-4-х;

Интервал на движение (минути):

- делник: 10-х-10-х;
- празник: 15-х-15-х.

2. Разкрива нови автобусни спирки:

- **Ж.к. Люлин 5** - разположена на южния тротоар на бул. „Петър Дертлиев“ 20 м източно от трамвайна спирка 0655 „Ж.к. Люлин 5“, непосредствено след изхода от трамвайното ухо;
- **Ж.к. Люлин 5** - разположена на северния тротоар на бул. „Петър Дертлиев“ 15 м западно от кръстовището на бул. „Петър Дертлиев“ и ул. „Поручик Григорий Загорски“;
- **Метростанция Западен парк** - разположена на гърба на трамвайна спирка 1049 „Метростанция Западен парк“;
- **Метростанция Западен парк** - разположена на южния тротоар на бул. „Джавахарлал Неру“ 30 м западно от кръстовището на бул. „Джавахарлал Неру“ и бул. „Петър Дертлиев“.

3. Въвежда нова довеждаща автобусна линия № 261, считано от датата завършване на дейностите по т. 5,

С маршрут:

От МС Горна баня: ул. „Николай Хрелков“ - ул. „Еделвайс“ - ул. „Дон“ - ул. „646-та“ - ул. „Обзор“ - ул. „Вечерница“ - ул. „Равнище“ - ул. „742-ра“ - ул. „Маджарица“ - до спирка „Кантона“ и обратно.

Експлоатационни показатели:

Разстановка (бр. коли):

- делник: 5-3-5-2;
- празник: 4-2-4-2;

Интервал на движение (минути):

- делник: 10-17-10-25;
- празник: 13-25-13-25;

4. Разкрива нови автобусни спирки:

- **Ул. Еделвайс** - разположена от северната страна на ул. „Еделвайс“ в близост до кръстовището с ул. „Гръстниче“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Дон** - разположена от източната страна на ул. „Дон“ между улиците „757-ма“ и „758-ма“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;

- **Ул. Димитър Шишманов** - разположена от западната страна на ул. „646-та“ в близост до кръстовището с ул. „Димитър Шишманов“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Каменица** - разположена от западната страна на ул. „646-та“ в близост до кръстовището с ул. „Каменица“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Велик завет** - разположена от северната страна на ул. „Равнище“ в близост до кръстовището с ул. „Велик завет“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Планета** - разположена от северната страна на ул. „Равнище“ между улиците „Планета“ и „Вечерна прохлада“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Равнище** - разположена от северната страна на ул. „Равнище“ между улиците „Вейници“ и „742-ра“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Маджарица** - разположена от северната страна на ул. „Маджарица“ в близост до кръстовището с ул. „Войнишко въстание“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Св. Крал** - разположена от източната страна на ул. „Маджарица“ в близост до кръстовището с ул. „Св. Крал“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Св. Крал** - разположена от западната страна на ул. „Маджарица“ в близост до кръстовището с ул. „Св. Крал“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Маджарица** - разположена от южната страна на ул. „Маджарица“ в близост до кръстовището с ул. „Войнишко въстание“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Равнище** - разположена от южната страна на ул. „Равнище“ между улиците „Вейници“ и „742-ра“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Планета** - разположена от южната страна на ул. „Равнище“ между улиците „Планета“ и „Вечерна прохлада“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Велик завет** - разположена от южната страна на ул. „Равнище“ в близост до кръстовището с ул. „Велик завет“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Каменица** - разположена от източната страна на ул. „646-та“ в близост до кръстовището с ул. „Каменица“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;

- **Ул. Димитър Шишманов** - разположена от източната страна на ул. „646-та“ в близост до кръстовището с ул. „Димитър Шишманов“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Дон** - разположена от западната страна на ул. „Дон“ между улиците „757-ма“ и „758-ма“, така че да е възможно слизането и качването на пътници;
- **Ул. Еделвайс** - разположена от южната страна на ул. „Еделвайс“ в близост до кръстовището с ул. „Гръстниче“, така че да е възможно слизането и качването на пътници.

5. Възлага на заместник-кмета по направление „Обществено строителство“ да организира реконструкция на ул. „Еделвайс“ между ул. „Николай Хрелков“ и ул. „Гръстниче“ (участък с дължина около 350 метра), и на ул. „742-ра“ между ул. „Равнище“ и ул. „Люлинско поточе“ (участък с дължина около 200 метра) в срок до 10.07.2023 г.

6. Възлага на заместник-кмета по направление „Обществено строителство“ да организира извършването инспекция на улиците по маршрута на линия 261 и при необходимост да се извършат необходимите ремонтни дейности по настилката.

7. Възлага на „Център за градска мобилност“ ЕАД да извърши преброяване на пътниците за 6- /шест/ месечен период и в едномесечен срок от приключване на преброяването да представи пред Комисията по транспорт и пътна безопасност към СОС данните със съответния анализ и препоръка за необходимостта от увеличаване на броя автобуси по линиите.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на 2023 година, Протокол № от 2023 година и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет:
(ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ)

(Само за предложения по чл. 68, ал. 1 и 2 с вносител кмета на СО, както и в случаите по чл. 68, ал. 4)

Юрист от администрацията на СО:
(Име, фамилия, длъжност)