



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33,
council.sofia.bg, тел.: 02 93 77 591



Столична община

Входящ №
СОА24-ВК66-9756
Регистриран на 07.11.2024

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



До:

Цветомир Петров

Председател на

Столичния общински съвет

ДОКЛАД

от

Илиян Павлов – зам.-кмет на СО, напр. Транспорт и градска мобилност;

Борис Бонев – общински съветник, предс. на ПГ „ПП-ДБ (Спаси София)“;

Антон Хекимян – общински съветник, предс. на ПГ „ГЕРБ – СДС“

Иван Таков – общински съветник, председател на ПКТПБ;

Андрей Зографски – общински съветник, зам.-председател на ПКТПБ;

Гергин Борисов – общински съветник, член на ПКТПБ;

Вили Лилков – общински съветник, член на ПКФБ;

Красимир Гълъбов – общински съветник, член на ПКТПБ;

Кристиян Христов – кмет на район Подгуйане;

Делян Георгиев – кмет на район Изгрев;

Цветана Николаева – кмет на район Красно село;

Зарко Клинков – кмет на район Витоша

ОТНОСНО: Подобриване на транспорта в София чрез въвеждане на нова автобусна линия № 220 с маршрут ж.к. Левски Г – бул. Тодор Каблешков – Метростанция Мизия

Уважаеми г-н Петров,

Уважаеми дами и господа – общински съветници,

Предвид лошата транспортна свързаност на периферните квартали, особено в гъсто населените райони, нарастващата степен на моторизация в София и новоизградените ключов участък от Третия градски ринг, е необходимо трайно подобрене на транспортното обслужване чрез въвеждане на нова рингова автобусна линия 220 Метростанция Мизия – бул. Т. Каблешков – ул. Филип Кутев – бул. Г. М. Димитров – Слатина – Сухата река – ж.к. Левски Г.

Тази линия не само ще осъществи бърза връзка между периферните квартали, но и значително ще подобри услугата на градския транспорт за едни от най-слабо обслужваните с градски транспорт райони като Слатина, Подгуйане и части от Лозенец и Триадица. Същевременно, ринговата линия ще обслужва и новоизградената връзка по ул. Филип Кутев и бул. Тодор Каблешков, свързвайки бул. Цар Борис III, бул. България, бул. Черни връх, бул. Драган

Цанков и бул. Цариградско шосе по възможно най-прекия маршрут. Линията ще осигури и директна транспортна връзка между няколко големи транспортни възела, сред които метростанциите Витоша, Г. М. Димитров и Мизия, а също и бъдещите станции на бул. Владимир Вазов и ул. Гео Милев и ще бъде ключова в привличане на нови пътници в градския транспорт.

I. Текущо положение

Източните квартали на София, както и голяма част от презастроените южни, дълго време страдат от слаба и на места липсваща транспортна свързаност с останалите части на града. Жилищните квартали като Левски-В, Левски-Г и Сухата река, които са сред най-гъсто населените, но и най-изолираните жилищни зони, са откъснати от останалите части на София заради жп ареала и слабата или липсваща пътна инфраструктура. Същото важи и за един от най-големите панелни комплекси на столицата – Слатина, граничещ с жп ареала на север, индустриална зона на изток и бул. Цариградско шосе на юг.

Общото на тези големи жилищни зони е, че години наред са оставени без добра свързаност с останалите части на града, като съществуващият градски транспорт е изцяло насочен към центъра, където е единствената възможност за прекачване на групи линии на градския транспорт. Достигането до останалите периферни, включително съседни квартали, изисква смяна на поне едно превозно средство в центъра, ненужна обиколка през отдалечени райони, сериозна загуба на време и увеличени разходи. Тежката транспортна обстановка няма изгледи да се промени в рамките на следващите години, дори след като се завършат двете разклонения на третия лъч на метрото до Левски и Слатина, които отново предлагат връзка с центъра, но не и директна удобна връзка със съседните квартали в периферията. 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. Левски – жилищният комплекс се намира в източната периферия на града и връзките му с останалите квартали на София, особено южните части, са почти несъществуващи, тъй като целият градски транспорт, прави връзки само с центъра (тролейбуси 1 и 3 и автобуси 78 и 120). Докато връзките в посока изток-запад съществуват, то връзки в посока север-юг – не. Нито една линия не обслужва кварталите, намиращи се южно от жп ареала и бул. Цариградско шосе. Поради тази причина градски територии, намиращи се сравнително близо като кварталите Слатина, Редута, Гео Милев, Дървеница и Студентски град, са трудно достижими с градски транспорт. Пътуването до тях изисква смяна на поне една линия в центъра на София, ненужна обиколка през отдалечени райони, сериозна загуба на време и значителен ненужен натиск върху системата на градския транспорт и трансферните станции в центъра. Това прави градския транспорт в квартала неконкурентен спрямо личния автомобил от гледна точка на скорост, време и удобство на пътуването, а използването му е значително по-ниско от възможното.

Ж.к. Сухата река – подобно на Левски, ж.к. Сухата река е сред изолираните райони на столицата със сходни транспортни проблеми. Връзките с южните части на града са почти

несъществуващи, а единствените линии, обслужващи квартала, са автобус 120 и трамвай 22, които отново отвеждат гражданите в централните райони на града. Ж.к. Сухата река също страда от липса на връзка по направлението север-юг, тъй като не съществува линия, обслужваща кварталите, намиращи се южно от жп ареала и бул. Цариградско шосе. Поради тази причина кварталите Слатина, Редута, Гео Милев, Дървеница, Младост и Студентски град са почти недостъпни с градски транспорт.

Ж.к. Слатина – жилищният квартал е сред най-изолираните и зле обслужвани с градски транспорт квартали на София въпреки сериозната концентрация на големи жилищни блокове, институции и работни места. Ж.к. Слатина страда от изключително недостатъчен за нуждите му градски транспорт, правещ връзки само с кварталите, намиращи се по оста изток-запад – към Гео Милев, Редута, Центъра и други западни квартали. Връзки по направлението север-юг не съществуват – нито към източните квартали като Левски, Хаджи Димитър или Сухата река, нито с южните – Дървеница, Младост и Студентски град. Кварталът остава заключен между жп ареала и бул. Цариградско шосе, тъй като градският транспорт не пресича тези две бариери. Поради тази причина територии, намиращи се в непосредствена близост, са недостъпни с градски транспорт и изискват смяна на поне една линия в центъра на София. Важно е да се спомене, че в района е разположен и комплексът на Висшето транспортно училище, чиято студентска общност остава откъсната от колегите и връстниците си в ж.к. Студентски град, което е в ущърб на изграждането на междууниверситетски връзки.

Ж.к. Студентски град е сред най-бързо растящите квартали на столицата, като официалната прогноза на Столичната община сочи, че до няколко години ще стане третият най-многолюден столичен район след Люлин и Младост. В него се помещават учебни заведения, студентски общежития и много други жилищни сгради, а също така е и концентратор на развлекателния живот в столицата. За квартала е характерен големият дял студенти и млади граждани, чиито нужди за мобилност са едни от най-големите спрямо други демографски групи. Въпреки факта, че Студентски град може да се похвали с по-редовни линии от останалите райони като Слатина или Подуяне, той все още не е достатъчен като честота, директни връзки и превозен капацитет, особено в пиковите часове, когато автобусите се движат претъпкани и често закъсняват. Към момента не съществува директна връзка между кварталите Студентски град, Дървеница и Изток с кварталите, намиращи се северно от бул. Цариградско шосе – Слатина, Редута, Гео Милев, Сухата река и Левски, с изключение на линии 123 и 288, които се движат само до автостанция Гео Милев.

Ж.к. Дианабад – кварталът е гъстонаселен и се намира между Ловния парк, бул. Г. М. Димитров и бул. Драган Цанков. Въпреки наличието на няколко автобусни линии, транспортът в западната част на квартала е изключително затруднен, поради тежкия трафик, особено в пиковите часове. На практика всички изходи на квартала към центъра – бул. Симеоновско шосе и бул. Драган Цанков, се затлачват от автомобили, което прави градския транспорт бавен, неудобен и съответно избягван. Връзката с кв. Витоша понастоящем се обслужва от линия 288, която обаче не осигурява транспорт до източните квартали. Изграждащият се участък на бул. Тодор Каблешков ще осигури възможност за транспорт на жителите на Дианабад не само към кварталите Витоша и Кръстова вада, но и към Манастирски ливади, Гоце Делчев, Овча купел, а и много други връзки по радиалните булеварди.

Кв. Витоша и кв. Кръстова вада са нови гъстозастроени квартали, в които не е осигурена достатъчна публична инфраструктура, поради което достъпът до обществен транспорт е силно ограничен. Въпреки многобройното си население, кв. Витоша се обслужва само от линии 67, 102, 288 и 805, които са голям интервал на движение и не осигуряват достатъчна свързаност. Сходна е и ситуацията в Кръстова вада, където въпреки наличието на метро в близост до квартала, връзките със съседните и източните квартали, а дори и с метрото, са недостатъчни. Лошото планиране на уличната мрежа в тези квартали изисква осигуряването на достатъчно добър и удобен градски транспорт, който да предостави бърза и устойчива алтернатива на придвижването с лек автомобил.

Кв. Манастирски ливади е един от най-бързо развиващите се жилищни райони. Въпреки мащабното ново строителство, кварталът страда от зле планирана инфраструктура и недостатъчно развита улична мрежа. Връзките с останалите части на града са силно ограничени, а липсата на удобен градски транспорт често води до претоварен трафик и затруднено придвижване. Линиите, които минават през квартала, са оскъдни и обикновено го заобикалят. Повечето от тях правят връзка основно с центъра, но липсват директни маршрути към съседни квартали. Трафикът в района е сериозен проблем, особено в пиковите часове, като съществуващата инфраструктура не може да поеме интензивния поток на автомобили. Това създава сериозни предизвикателства за жителите, които често предпочитат личния автомобил пред градския транспорт.

Ж.к. Гоце Делчев и ж.к. Бъкстон са разположени в южната част на София и, за разлика от повечето цитирани квартали, са добре свързани с централната част на града и съседните райони, благодарение на множество автобусни, тролейбусни и трамвайни линии. Въпреки това, проблеми възникват при връзките с по-отдалечените южни райони, както и при придвижването към западните и източните части на града. Градският транспорт е сравнително редовен, но в пиковите часове става претоварен, което предполага допълнителна нужда от обслужването му и разкриване на нови връзки. Въпреки добрата свързаност с центъра, Гоце Делчев и Бъкстон нямат директни маршрути към големи южни квартали като ж.к. Студентски град, което принуждава жителите им да използват автомобили или да правят неудобни трансфери.

Кв. Овча купел е разположен в югозападната част на София и разполага с разнообразие от стари и нови жилищни сгради. Районът е свързан с центъра на града чрез автобусни линии и наскоро изграденото разширение на метрото. Въпреки наличието на метро, връзките към други южни и източни квартали са слабо развити. Понастоящем тези връзки се обслужват единствено от линия 73, която показва особено добри резултати и е търсена рингова линия. Градският транспорт често изисква прекачвания, което прави придвижването по-малко удобно и по-бавно. Разширяването на метрото донесе подобрения, но липсата на добре интегрирани автобусни връзки остава предизвикателство за жителите на квартала.

Липсата на транспортна обезпеченост в горепосочените квартали води до сериозно неудобство за гражданите и предпочитане на личния автомобил, но и дългосрочно увеличава шумовото и въздушно замърсяване, което поставя в риск здравето на гражданите. Използването на лични автомобили пък генерира още 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 автобусна линия 220

За решаването на транспортната изолация на горепосочените квартали и подобряване на качеството на живот в тях, намаляване на зависимостта от личните автомобили, привличане на нови пътници чрез създаването на нови преки връзки, предлагаме да се разкрие нова автобусна линия 220, която да даде бърза и към момента несъществуваща алтернатива за живущите и работещите в тези райони. Тя не навлиза в центъра, а обслужва периферията по осите изток-юг-запад. Линията ще преминава по новопостроения участък от бул. „Тодор Каблешков“, обслужвайки големите квартали и важните точки за прекачване в системата на градския транспорт: автогара Подуяне, автостанция Гео Милев, бул. Цариградско шосе, метростанция Г. М. Димитров, метростанция Витоша, бул. България, бул. Цар Борис III, метростанция Музика, а впоследствие и още 2 връзки с метрото в Слатина и Левски. Линията ще бъде единствената подобна рингова в източните квартали, пресичаща важни транспортни коридори, създавайки нови, по-бързи и директни връзки както между съседните квартали, така и с по-отдалечени точки от транспортен интерес.

Завършването на пробива бул. Тодор Каблешков – бул. Филип Кутев създава така необходимата и дългоочаквана връзка между десетки квартали. По цялото протежение на участъка между бул. България и бул. Симеоновско шосе е обособена BUS лента, което прави движението на градския транспорт конкурентно спрямо това на автомобилите. Целта е от първият ден с движение по третия градски ринг да се осигури бърз градски транспорт по тази отсечка, правейки връзка с няколко метростанции, транспортни възли и офис зони.

Освен с три сегашни и две бъдещи метростанции, новата рингова автобусна линия 220 прави връзка с петте най-натоварени трамвайни линии в София (5, 7, 10, 22, 27), както и десетки автобусни и тролейбусни линии. Именно гореизброените фактори ще направят тази линия една от най-натоварените в цяла София, както е специфицирано и в Плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ), който, в мярка № 3.2.1. предвижда изграждането на ново трамвайно трасе по бул. Тодор Каблешков до бул. Св. Климент Охридски, като прогнозният брой пътници само в този участък е над 55 000 души на ден, а спестените човечко-часове са над 9000 дневно. Тези прогнози не включват източната и западната част от линия 220, което предполага дори по-високи стойности.

Стр. 20 от ПУГМ съдържа аргументация защо ринговата линия е ключова за развитието на София: *„липсата на междинен ринг между централната градска част и околновръстния път води до това, че голяма част от далечните кореспонденции налагат преминаване през или в близост до центъра, което го натоварва допълнително с паразитен трафик“*. Именно автобусна линия 220 ще покрива транспортните нужди до изграждането на скоростния трамвай и затова предвидените натоварвания и пътничкопотоци са толкова съществени.

В Приложение 3 е представен анализ на пътничкопотока на няколкото свързаните с линия 220 автобусни маршрути, който показва сериозното натоварване в критичните им участъци, както и огромния потенциал за привличане на нови пътници и намаляване на

автомобилите в движение в столицата, което пряко води до по-добра градска и екологична среда.

В Приложение 4 е представен анализ на пътуванията в София (т.н. Origin – Destination Matrix), който показва търсенето на транспорт между съседни и отдалечени райони на столицата, които допълнително обосновават пускането на ринговата линия.

Видимо от Приложение 5, новата линия допълва, а не замества сегашната автобусна линия 73, която е една от най-успешните и ефективни наземни линии на градския транспорт. Линии 73 и 220 споделят трасето в най-натоварената и гъсто населена част от маршрутите си, след което се разделят и обслужват съответно Втори градски ринг – Цариградско шосе и Трети градски ринг – Слатина – Левски. Трасето им също така се различава в район Овча купел, с цел подобряване на обслужването в района и връзките с метрото.

Маршрут:

От ж.к. Левски Г до метростанция Мизия както следва:

Спирка ж.к. Левски Г – ул. Поп Грую – ул. Поручик Г. Кюмюрджиев – ул. Станислав Доспевски – ул. Летоструй – ул. Тодорини кукли – ул. Александър Екзарх – бул. Ботевградско шосе – ул. Боян Магесник – ул. Слатинска – бул. Шипченски проход – бул. Асен Йорданов – бул. Д-р Г. М. Димитров – ул. Филип Кутев – бул. Т. Каблешков – бул. Овча купел – бул. Президент Линкълн – ул. Монтевидео – метростанция Мизия.

От метростанция Мизия до ж.к. Левски Г:

Обратно по същия маршрут.

Представена схема в Приложение 2.

Експлоатационни показатели:

При обща дължина на маршрута от 23,0 км в посока бяха направени изчисления, които показват необходимия брой автобуси спрямо възможния пиков интервал както следва:

- 10 мин. интервал – 16 автобуса;
- 12 мин. интервал – 13 автобуса;
- 16 мин. интервал – 10 автобуса;
- 30 мин. интервал – 5 автобуса.

Разписание с интервали от 12 минути в пиковите часове, 15 минути през останалото време и 30 минути вечер в делнични дни, както и 15 минути през деня и 30 минути вечер в празник следва най-ефективно да изпълни транспортната задача. За изпълнение на тези интервали ще са нужни 13 автобуса в пиковите часове в делник, 10 в почивни и празнични дни и 5 автобуса вечер.

Линията ще е дълга 23,0 км в посока или 46 км двупосочно, които по горепосоченото разписание могат да се изминат за 160–165 минути (с включени почивки на крайните спирки). Прогнозният дневен пробег в делник е ок. 3200 км, а в празник – ок. 2700 км. Прогнозният годишен пробег е около 1,1 млн км.

Поради факта, че предложената линия 220 се явява удължение на линия 288, маршрутите им са дублирани почти изцяло. Тъй като линия 288 е осезаемо по-нереговна от предложената (15 минути в пиковите часове и 30 минути в празнични дни), се предлага нейното закриване. Това се налага предвид недостига на водачи в градския транспорт и нуждата от освобождаване на персонал, капацитет финанси и превозни средства за предложената линия. Закриването на линия 288 няма да окаже негативно влияние върху жителите в засегнатите райони, тъй като на практика те ще получат значително количество нови връзки, по-редовно и по-добро обслужване с градски транспорт.

При закриването на линия 288 ще бъдат освободени от наряда няколко електробуса. С цел използването на съществуващите зарядни станции на Автостанция Гео Милев и ул. Ген Гурко следва, както и на освободените електробуси, се предлага автобусни линии 9 и 75 да се прехвърлят от Столичен автотранспорт ЕАД към Столичен електротранспорт ЕАД, за което да се сключи анекс към договорите на двете транспортни дружества.

За достъп до зарядната станция на ул. Ген Гурко следва автобусна линия 75 да промени маршрута си както следва: по маршрута си до Орлов мост, наясно по бул. Ген Йосиф Гурко, наясно по бул. Васил Левски, наясно по ул. Шипка, наляво по бул. Хр. Евлози Георгиеви и по маршрута си обратно до Автостанция Гео Милев.

Въпреки че основната задача на градския транспорт е да предоставя обществена услуга, вярваме, че линията може да бъде сред рентабилните, особено ако се вземе предвид потенциалът ѝ да привлече много нови пътници към градския транспорт. При отчитане на увеличаващ се пътнически поток и необходимост от повече капацитет, обслужването ще бъде подсилено, по примера на линия 73.

Целите на линията са да:

- осигурява бърза връзка между големите и гъсто населените периферни квартали, намиращи се южно и източно от центъра, по релацията изток-юг-запад;
- свързва големите интермодални точки като бул. Ботевградско шосе, бул. Цариградско шосе, метростанция Г. М. Димитров, метростанция Витоша, метростанция Мизия, бул. Цар Борис III, бул. България и автостанция Гео Милев, а впоследствие и 2 други връзки с метрото;
- улеснява достъпа на големи квартали както Левски, Сухата река, Слатина, Студентски град, Гоце Делчев, Манастирски ливади, Бъкстон и Овча купел както и на нови и бързоразвиващи се като Витоша и Кръстова вада до метрото и останалите важни линии на градския транспорт;
- дългосрочно да насърчи използването на градския транспорт, да намали шумовото и прахово замърсяване, да редуцира здравния риск за населението, както и да намали задръстванията и нуждата от осигуряване на допълнителни паркоместа в града;
- осигури удобна връзка на периферните квартали без да навлиза в центъра. Линия 220 ще се явява огледална на натоварената и популярна линия с подобна задача в западните квартали на града – автобусна линия 83. Това означава, че предлаганата линия ще бъде много популярна сред живущите и бързо ще стане доста използвана;
- осигури бърз и редовен транспорт по бъдещото трасе на скоростния трамвай до неговото изграждане.

Мотивите за обособяването на линия 220 са:

- Стимул за развитие на по-изолирани квартали като Слатина, Сухата река и Левски;
- Свързване на източните квартали на града по релацията изток-юг-запад;
- Прекъсване на изолацията на съседни квартали, намиращи се от двете страни на бул. Цариградско шосе и жп ареала;
- Значително подобряване на транспортното обслужване в засегнатите квартали;
- Предлагането на повече директни транспортни връзки (без прекачване);
- Предоставяне на удобен и бърз достъп до метрото и основните трамвайни линии 5, 7, 10, 22 и 27 на кварталите, разположени по Третия градски ринг;
- Облекчаване на съществуващи натоварени автобусни линии като 11, 73, 120, 280 и др.;
- Намаляване на ежедневната употреба и зависимост от личните автомобили;
- Подобряване на екологичната обстановка и околната среда;
- Подобряване на качеството на живот в засегнатите квартали;
- Стимулиране на инвестиции на имотния пазар от юг на север.

Ползите от новата линия не могат да бъдат измервани само във финансово отношение. Те са далеч по-широки и имат обществени, градоустройствени и екологични измерения, всичките пряко свързани с качеството на живот 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. Второто е особено важно за източните квартали, които силно изостават зад южните по параметри като инвестиции, качество на живот, цени на имоти и лесен достъп до другите части на София.

Приложения:

1. Проект за решение
2. Схема на маршрута на линия 220
3. Анализ на пътническия поток на няколкото свързани с линия 220 автобусни маршрути
4. Приложение № 4: анализ на пътуванията в София
5. Приложение № 5: схема на линии 73 и 220

07.11.2024 г.,

гр. София

С уважение,

.....
Илиян Павлов,
зам.-кмет по транспорт

.....
Борис Бонев,
общински съветник

.....
Антон Хекимян,
общински съветник

.....
Таков,
ински съветник

.....
Андреи Вографски,
общински съветник

.....
Гергин Борисов,
общински съветник

.....
Вили Лилков,
общински съветник

.....
Красимир Гълъбов,
общински съветник

.....
Кристиян Христов
кмет на район Педугане

.....
Целян Георгиев
кмет на район Изгрев

.....
Цветна Николаева
кмет на район Красно село

.....
Марко Клинков
Зитоша



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33,
council.sofia.bg, тел.: 02 93 77 591

ПРОЕКТ

РЕШЕНИЕ №

на Столичния общински съвет
от 2024 година

ОТНОСНО: Подобряване на транспорта в София чрез въвеждане на нова автобусна линия № 220 с маршрут ж.к. Левски Г – бул. Тодор Каблешков – Метростанция Мизия

На основание чл. 17, ал. 5, във връзка с ал. 4, т. 1 от Закона за автомобилните превози, чл. 8, ал. 3 от Наредба № 2 от 15.03.2002 година за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и чл. 21, ал. 1, т. 25 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация,

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

1. Дава съгласие за разкриване на нова автобусна линия с номер 220 със следните параметри на движение:

● **Маршрут:**

От спирка ж.к. Левски Г: ул. Поп Грую – ул. Поручик Г. Кюмюрджиев – ул. Станислав Доспевски – ул. Летоструй – ул. Тодорини кукли – ул. Александър Екзарх – бул. Ботевградско шосе – ул. Боян Магесник – ул. Слатинска – бул. Шипченски проход – бул. Асен Йорданов – бул. Д-р Г. М. Димитров – ул. Филип Кутев – бул. Т. Каблешков – бул. Овча купел – бул. Президент Линкълн – ул. Монтевидео – метростанция Мизия и обратно по маршрута.

● **Експлоатационни параметри:**

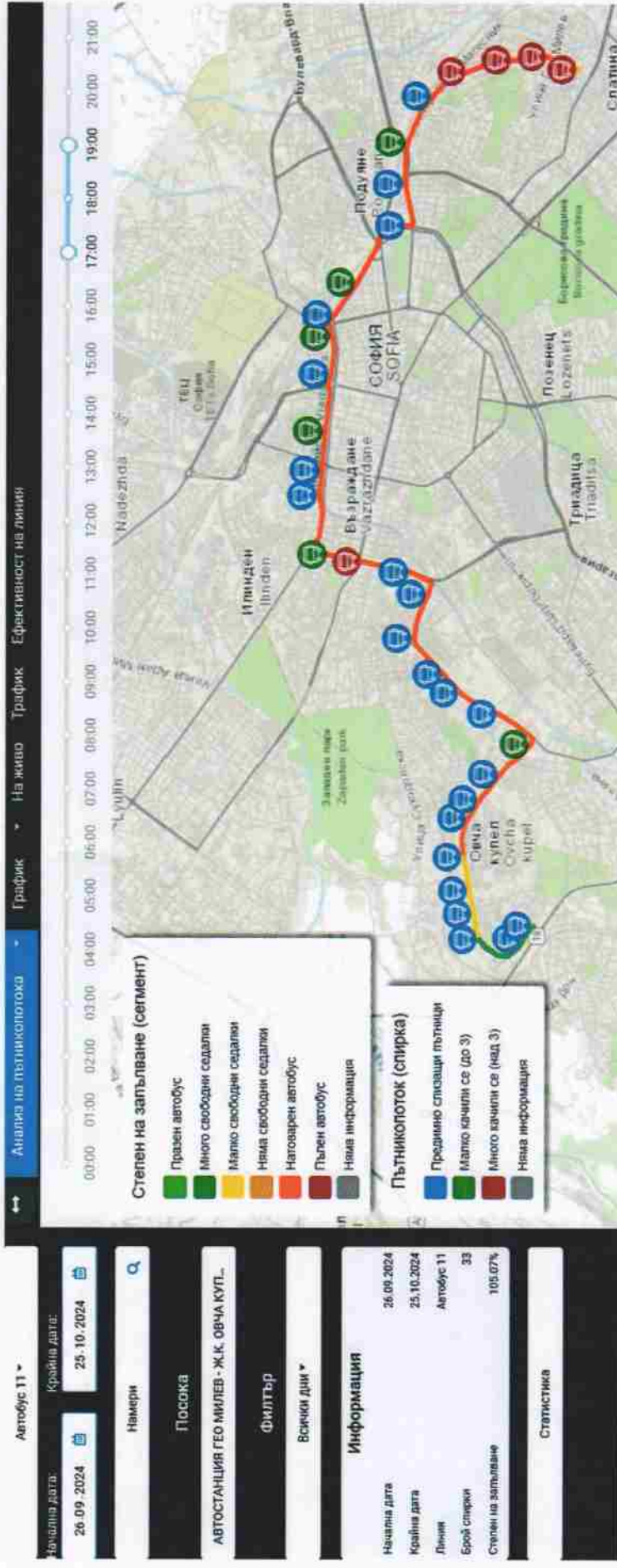
- Приблизителен пробег:

Делник: до 3,2 хил. км;

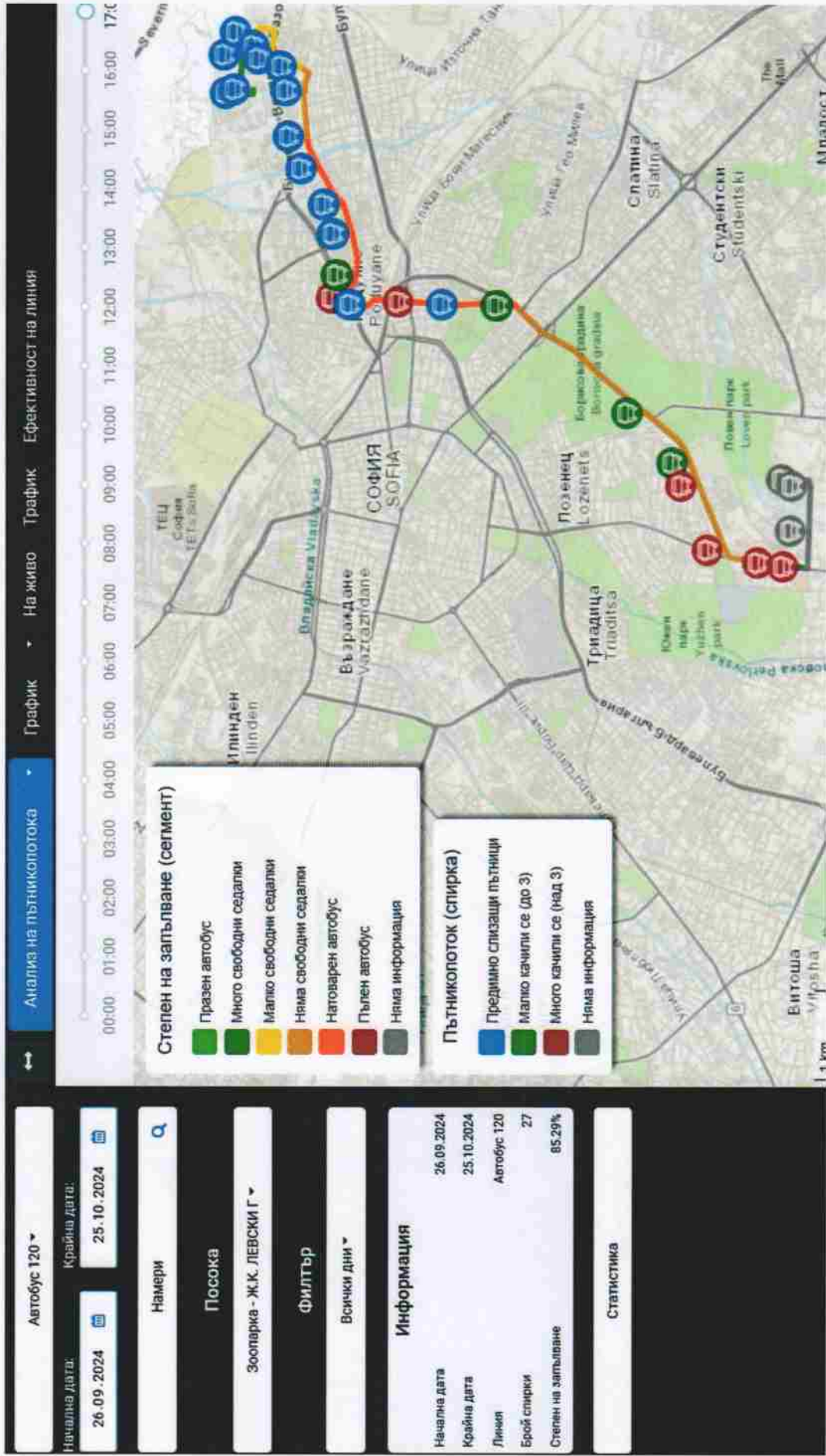
Празник: до 2,7 хил. км;

2. Изпълнението на т.1 да бъде осъществено след осигуряване на двупосочна проходимост по бул. Тодор Каблешков в участъка от бул. Черни връх до ул. Луи Айер с въвеждане на временна или постоянна организация на движението.

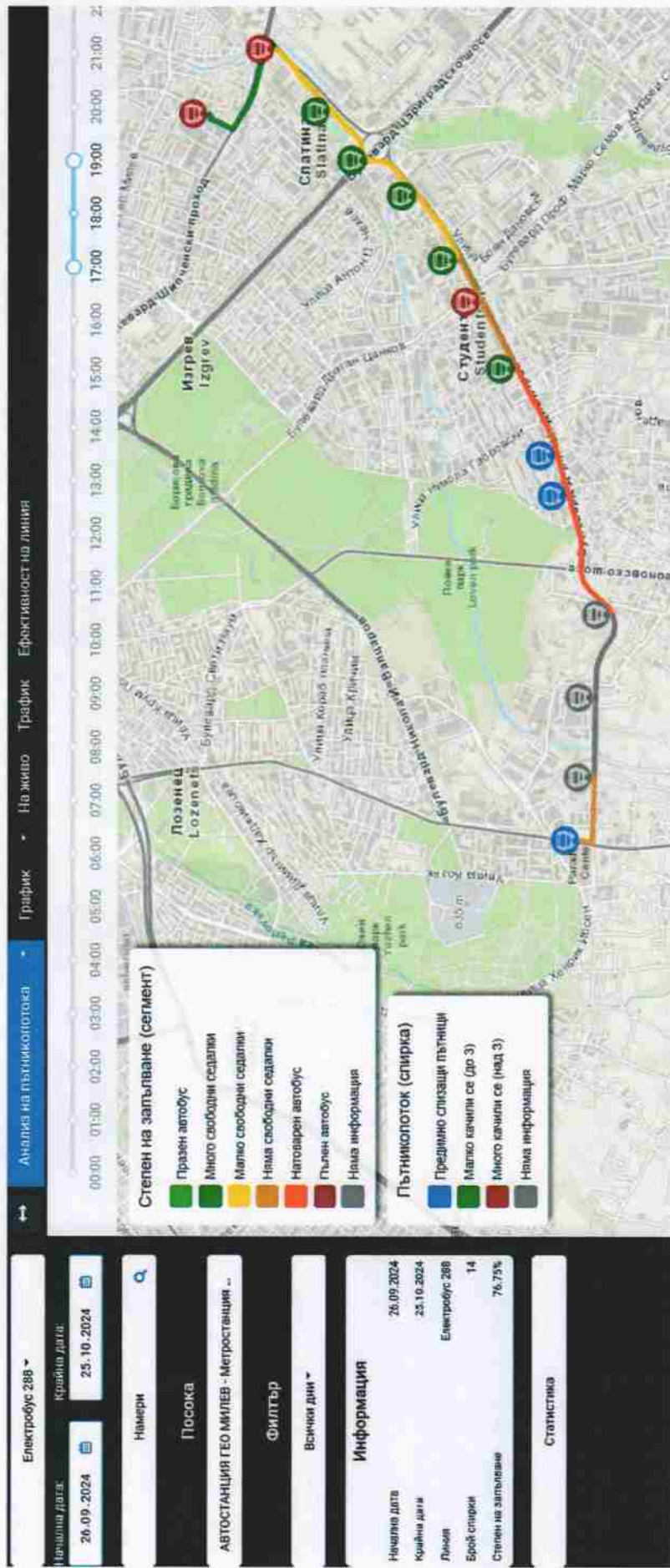
Приложение № 3: Анализ на пътничкотока на няколко маршрута свързани с линия 220 автобусни маршрути, който показва сериозното натоварване в критичните им участъци, както и огромния потенциал за прибличване на нови пътници и намаляване на автомобилите в движение в столицата, което пряко води до по-добра градска и екологична среда.



Автобусна линия 11: анализът показва сериозно натоварване по цялата дължина на маршрута, като видимо от данните, най-натовареният участък е в район Слатина, по улиците Боян Магесник и Слатинска. Фактът, че натоварването на линията е високо от началната спирка (Автостанция Гео Милев) показва, че има търсене за пътуванията на юг и голяма част от пътниците се прекачват там.



Автобусна линия 120: анализът показва сериозно натоварване по цялата дължина на маршрута, като видимо от данните, най-натовареният участък е по ул. Тодорини кукли в ж.к. Сухата река. Именно в този участък новата линия 220 ще се движи успоредно с линия 120, което ще доведе до подобрена честота на пристигане и увеличен транспортен капацитет, т.е. по-малко време за чакане и по-комфортно пътуване. Новата линия създава нови връзки за пътуване до съседния район Слатина и кварталите намиращи се в южната част на София.



Автобусна линия 288: анализът показва добро натоварване по цялата дължина на маршрута, като видиме от данните, най-натовареният участък е по бул. Г. М. Димитров и ул. Филит Кутев. Практическото удължаване на сегашния маршрут на линията ще привлече допълнителни пътници, с което транспортният капацитет ще се ползва по-ефективно.

