



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

ЧРЕЗ

**Г-Н ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ –
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

ДО

СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ



Столична община

Исходящ №

СОА25-ВК66-883

Регистриран на 29.01.2025

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



ЗАЯВЛЕНИЕ

От Васил Терзиев

Кмет на Столична община

ЗА

ВРЪЩАНЕ ЗА НОВО ОБСЪЖДАНЕ на

Решение № 24 от 16.01.2025 г. на Столичния общински съвет

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,
УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,**

С Решение № 24 /16.01.2025 г. Столичният общински съвет е дал съгласие за промяна на транспортната схема на обществения градски автобусен транспорт чрез реорганизиране на нощните автобусни линии като преустановява движението по линии N3 и N4 и се редуцира движението по линии N1и N2, които да продължат да се движат по определените им маршрути, но само в петък и събота.

Аргументите, с които е обоснован докладът, въз основа на който е прието решението, са намален пътнопоток, икономическа нерентабилност и неефективност, затрудняване на дневния автобусен транспорт, недостатъчно автобуси и водачи и др.

Считам докладът за необоснован, а решението за нецелесъобразно, с оглед на което на основание чл. 45, ал. 5 от ЗМСМА **ВРЪЩАМ** Решение № 24 от 16.01.2025 г. за ново обсъждане със следните съображения:

Нощният градски транспорт и неговото пълно и ефективно функциониране осигурява бърз, безопасен и достъпен начин за придвижване на жителите и гостите на града, сред които и работещите нощни смени (медицински лица, служители в заведения, обслужващ персонал и др.).

Една от най-видимите и осезаеми последици от практическото закриване на част от линиите и сериозното редуциране движението на останалите е, че тези хора ще бъдат сериозно ошетени и затруднени, като съществува реална вероятност същите да бъдат принудени да използват скъпи алтернативи като таксите, което ще намали финансовата им стабилност и разполагаемия им доход. Неминуемо ще бъдат засегнати и туризмът, културата, сектора на услугите, както и нощната икономика на града.

При организиране на нощният градски транспорт и градския транспорт като цяло, следва да се отчете, че той представлява обществена услуга, като основната му цел е да осигури достъпност и мобилност за гражданите. Това от своя страна има пряко отражение както върху качеството на живот на софиянци, така и върху социалната справедливост.

Не могат да бъдат споделени и аргументите, че нощният градски транспорт генерира загуби за икономиката на София. Може да бъде споделено разбирането, че той има потенциалът да допринесе за ръст на приходите от нощната икономика, а също така и за увеличаване на данъчните постъпления в тази връзка. Сериозното редуциране и практическото закриване на нощния транспорт за дните през седмицата по всяка вероятност значително ще намали тези приходи.

Нощният транспорт подкрепя нощната икономика, която включва заведения, клубове, културни събития и туризъм, но също така е свързано с цялостната достъпност в града. Той също така намалява нуждата от използване на таксите или лични автомобили, което има пряко отражение както върху разходите на гражданите, така и върху пътната безопасност през тъмната част на денонощието. От социална гледна точка следва да се обърне внимание, че крайно редуцираният нощен градски транспорт ще увеличи социалните неравенства, тъй като ще се отрази най-осезателно именно на тази част от гражданите, за които транспортните алтернативи през нощта са прекалено скъпи, а и често са изцяло недостъпни. Неравенствата от пълното закриване на две от линиите биха се засилили и по отношение на различните части на града. При функциониране единствено на линии N1 и N2, това би означавало редица части на София като например Овча купел, Подуяне и Дружба и др. да бъдат третирани неравнопоставено в сравнение с другите части на града.

Представените аргументи за неефективност не могат да бъдат споделени. Данните показват, че нощните линии на градския транспорт са използват интензивно от гражданите, а услугата бележи последователен и осезаем ръст през цялата 2024 г. В същото време не може да се твърди, че затрудненията във функционирането на дневните линии са свързани с функциониране на нощните. Бройката от 8 шофьора на една нощ не може да доведе до реално съдържателно изменение във функционирането на дневния транспорт, особено взимайки предвид факта, че в „Столичен автотранспорт“ са ангажирани над 1100 водача. Дори обаче да се приеме, че такова отражение би било налице, то ефектът би бил в степента на качеството на услугата в рамките на светлата част на денонощието. От друга страна, приетото решение е за даване на съгласие изцяло да бъдат закрити две от линиите на нощния транспорт, а по отношение на дните от неделя до четвъртък включително, изцяло да бъде закрит целият нощен транспорт. Ето защо подобренията в организацията на градския транспорт следва да бъдат насочени към оптимизиране на услугата, която обаче да обхваща максимален брой сегменти, а не цялостно закриване на цели сегменти от услугата. В тази връзка обръщам внимание, че има линии от дневния градски транспорт (например линии 58, 75, 30, 118, 12, 28, 24, 101, 44, 70, 804, 18, 7, 803, 103), за които има данни, че са по-слабо натоварени от нощните линии. Същото може да се каже и за излетна линия X43, която освен това има и алтернатива.

Не на последно място следва да се напомни, че нощният градски транспорт за първи път е въведен в София след подписка съдържаща над 35 000 подписа на гражданите, а в Общината са представени множество писма, жалби и становища на софиянци, изрично заявили подкрепата си за тази услуга.

Предвид посоченото считам, че Решение № 24 от 16.01.2025 г. е нецелесъобразно и следва да бъде преразгледано от Столичен общински съвет, поради което на основание чл. 45, ал. 5 и ал. 6 от Закона за местното самоуправление и местната администрация връщам същото за ново обсъждане.

КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА :

ВАСИЛ ТЕРЗИЕВ

Изготвил:

*Бисера Личева –н-к на отдел
„Правна координация“*