



ДО
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
ГАБРОВО

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ГАБРОВСКА ОБЛАСТ
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ - ГАБРОВО
№ К-122/15-05-2015

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

ОТ

ТАНЯ ХРИСТОВА
Кмет на Община Габрово

Относно: Одобряване на вариант за реализация на Интегриран градски транспорт на гр. Габрово

УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Във връзка с подготовката и реализацията на проект за интегриран градски транспорт на гр. Габрово, с който Община Габрово възнамерява да кандидатства за финансиране по ОП „Региони в растеж“ 2014 – 2020, както и пред други финансови източници, в рамките на проект №BG161PO001-5.3.02-0028 "Техническа помощ за подготовка на Община Габрово за следващия програмен период 2014 – 2020", финансиран по ДБФП №BG161PO001/5-02/2012/028 от 18.10 2013 г. са изпълнени прединвестиционно проучване, финансов анализ и анализ разходи-ползи на цялата система на градския транспорт на гр. Габрово.

Основната цел е да се модернизира градския транспорт, като специфичните цели са насочени към модернизация на масовия градски обществен транспорт (МГОТ), която да доведе до подобряване на функционалността и привлекателността му; подобряване на мобилността и достъпността на гражданите; намаляване на задръстванията и излъчването на вредни емисии; опазване на околната среда посредством развитие на екологичен градски транспорт, велосипедни и пешеходни алеи и подобряване на безопасността в транспорта, включително оптимизиране на организацията на движение и паркиране в гр. Габрово.

Основната инвестиция е свързана със закупуване и доставка на превозни средства, на базата на което в прединвестиционното проучване са разгледани и анализирани три алтернативни варианта, както следва:

„Е“ – Електробуси – обслужване, извършено предимно от електробуси и малка част автобуси, без тролейбуси;

„Т“ – Тролейбуси – обслужване, извършено предимно с тролейбуси и малка част автобуси, без електробуси;

„С“ – Смесен – обслужване, извършено предимно от автобуси и малка част електробуси, без тролейбуси.

При формиране на индикативните инвестиционни разходи за отделните алтернативи е взприето следното:

Вариант "Е":

- Е1. Капацитетът на съществуващото обслужване с тролейбуси ще бъде изцяло поет от нови електробуси - т.е. всички тролейбуси (13 бр.) ще бъдат заменени с нови електробуси;
- Е2. Почти целия капацитет на старите автобуси ще бъде поет от нови електробуси - всички без два съчленени автобуса;



- Е3. Ще се доставят два нови съчленени автобуса, за поемане на натоварванията във върхови часове;
- Е4. Ще трябва да се изгради нова инфраструктура от зарядни станции за електробусите;
- Е5. Ще трябва да се изгради нова инфраструктура и да се квалифицира персонал за поддръжка и ремонт на новите електробуси;
- Е6. Тролейбусната контактна мрежа и ТИС ще бъдат демонтирани и ликвидирани/продадени по остатъчна стойност;
- Е7. Няма да бъдат изградени нови тролейбусни линии;
- Е8. Наличните тролейбуси ще бъдат бракувани/продадени по остатъчна стойност;
- Е9. Ремонтните и сервизни обслужващи звена (персонал, оборудване, ДМА) на тролейбусния транспорт ще бъдат преоборудвани, обновени и приспособени за обслужване на електробусите;

Вариант "Г":

- Г1. Капацитетът на съществуващото обслужване с тролейбуси трябва да бъде разширен с проектиране и изпълнение на нови линии;
- Г2. Съществуващото обслужване с автобуси (превозни средства и капацитет) ще бъде запазен;
- Г3. Част от старите автобуси (27 бр.) ще бъдат заменени с нови;
- Г4. Всички стари тролейбуси (15 бр.= 13 същ.+ 2 резервни) ще бъдат заменени с нови;
- Г5. Тролейбусната контактна мрежа и ТИС ще бъдат рехабилитирани и модернизирани;
- Г6. Наличните тролейбуси и стари автобуси ще бъдат бракувани/продадени по остатъчна стойност;
- Г7. Ремонтните и сервизни обслужващи звена (персонал, оборудване, ДМА) на тролейбусния и автобусния транспорт ще бъдат ремонтирани и реновирани.

Вариант "С":

- С1. Обслужването ще бъде поделено между автобуси, на сгъстен газ и електроавтобуси;
- С2. Старите тролейбуси ще бъдат заменени с нови електробуси;
- С3. Старите автобуси ще бъдат заменени от нови автобуси на сгъстен газ;
- С4. Ще трябва да се изгради нова инфраструктура от зарядни станции за електробусите;
- С5. Ще трябва да се изгради нова инфраструктура и да се квалифицира персонал за поддръжка и ремонт на новите електробуси;
- С6. Тролейбусната контактна мрежа и ТИС ще бъдат демонтирани и ликвидирани/продадени по остатъчна стойност;
- С7. Няма да бъдат изградени нови тролейбусни линии;
- С9. Наличните тролейбуси и стари автобуси ще бъдат бракувани/продадени по остатъчна стойност;
- С10. Ремонтните и сервизни обслужващи звена (персонал, оборудване, ДМА) на автобусния и тролейбусния транспорт ще бъдат ремонтирани, преоборудвани, обновени и приспособени за обслужване на електробусите.

Основната разлика в инвестиционните разходи при различните алтернативи идва от закупуването на подвижен състав и инвестирането в инфраструктура.

Разходите за подвижен състав и допълнителна инфраструктура по отделните варианти са показани в: Таблица 1. Индикативни инвестиционни разходи за подвижен състав; Таблица 2. Индикативни инвестиционни разходи за ремонт и нова контактна мрежа и Таблица 3.



Индикативни инвестиционни разходи за инфраструктура, описани в Приложение 1 – Резюме с обобщени изводи от прединвестиционното проучване.

При вариант „Е“ (където тролеите се заменят от електробуси) инвестицията само в електробуси е 1,5 пъти по-скъпа от останалите два варианта, които по отношение на подвижния състав са почти съизмерими.

При вариант „Т“ с тролейбусен транспорт ремонтът и изграждането на нова контактна мрежа изискват допълнителна инвестиция в размер на 3,5 млн. лв., което при другите варианти не се налага.

Като се обобщят всички разходи става ясно, че вариант „С“ изисква с 1,85 млн. лв. по-малко инвестиции от вариант „Т“ (само с тролейбуси), който пък е с 5,51 млн. лв. по-евтин от този само с електробуси.

Общите индикативни инвестиционни разходи по така формулираните алтернативи и всички компоненти са показани в Таблица 4. Индикативни инвестиционни разходи в Приложение 1 – Резюме, неразделна част от настоящото предложение.

Процентното разпределение на разходите по компоненти и алтернативи е показано в Таблица 5. Разпределение на инвестиционните разходи (%) в Приложение 1 – Резюме, неразделна част от настоящото предложение.

Трите алтернативи са сравнени, а получените финансови и икономически показатели (при което, освен инвестиционните разходи, са отчетени също така експлоатационните разходи и приходите) са показани в Таблица 6. Обобщени финансови и икономически показатели в Приложение 1 – Резюме, неразделна част от настоящото предложение.

На базата на резултатите получени от финансовия и икономическия анализ и за подробно разработване е предложено да бъде избран вариант „С“ – смесено обслужване, извършено от автобуси и електробуси, без тролейбуси.

Индикативните инвестиционни разходи за тази алтернатива обобщено са показани в следващата Таблица 7: Инвестиционни разходи на избрания вариант в Приложение 1 – Резюме, неразделна част от настоящото предложение.

Различните дейности са обособени в 12 отделни компонента, както следва:

- К 01 Система за управление на обществения транспорт;
- К 02 Система за електронно таксуване;
- К 03 Организация и управление на трафика;
- К 04 Нови тролейбусни линии и/или оптимизиране на съществуващите;
- К 05 Подмяна на подвижен състав;
- К 06 Подобряване на производствената инфраструктура на градския транспорт;
- К 07 Обновяване или изграждане на съпътстваща инфраструктура;
- К 08 Облагородяване на спирките на обществения транспорт;
- К 09 Паркиране;
- К 10 Безопасност на движението;
- К 11 Велоалей и мерки за подобряване на околната среда;
- К 12 Мерки за устойчиво развитие и внедряване на иновативни решения.

Разпределението на разходите по компоненти е показано в Таблица 8: Бюджет по компоненти в Приложение 1 – Резюме, неразделна част от настоящото предложение.

Обобщените резултати от извършения анализ са подробно представени в Приложение 2 – Доклад No.4, неразделна част от настоящото предложение.

Във връзка с гореизложеното предлагам да вземете следното



РЕШЕНИЕ

На основание чл.21, ал.1, т.23 от ЗМСМА Общински съвет Габрово

РЕШИ:

Одобрява за реализация на Интегриран градски транспорт на гр. Габрово вариант „С“ – смесен, при който транспортното обслужване ще се извършва предимно от автобуси и малка част електробуси, без тролейбуси.

Приложения:

1. Приложение 1 - Резюме с резултати с обобщени изводи от прединвестиционното проучване на системата на градския транспорт на гр. Габрово.
2. Приложение 2 – Доклад No.4 с обобщените резултати от извършения анализ на системата на градския транспорт на гр. Габрово.

ТАНЯ ХРИСТОВА

Кмет на Община Габрово

