



Сдружение

ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ И ИНФРАСТРУКТУРА

<http://bgtransport.org/> office@bgtransport.org ул. "Гео Милев" 158, гр. София 1574, ВТУ "Тодор Каблешков" I-уч. корпус, ет.5

ИДЕЕН ПРОЕКТ

ЗА

ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА СОФИЙСКИТЕ ИСТОРИЧЕСКИ ТРАМВАИ
И ИЗГРАЖДАНЕ НА МУЗЕЙ НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ В ПЪРВОТО
ТРАМВАЙНО ДЕПО НА БУЛЕВАРД „КНЯГИНЯ МАРИЯ ЛУИЗА”

СОФИЯ
Юли 2013 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

I. ВЪВЕДЕНИЕ	3
II. ЦЕЛИ НА ПРОЕКТА.....	4
III. КРАТКА ИСТОРИЧЕСКА СПРАВКА	5
1. Историческите трамваи в София.....	5
2. Трамвайно депо на бул. „Княгиня Мария Луиза”	8
IV. АНАЛИЗ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ИСТОРИЧЕСКИТЕ ТРАМВАИ И ИЗГРАЖДАНЕ НА МУЗЕЙ НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ	9
1. Условия за туризъм в София	9
2. Туристическа транспортна карта на София	9
3. Годишен приток на чуждестранни гости и туристи в града.....	10
4. Най-посещавани туристически обекти в столицата	10
5. SWOT анализ.....	11
6. Извод	12
V. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ИСТОРИЧЕСКИТЕ ТРАМВАИ	13
1. Обща информация	13
2. Текущо състояние	13
3. Възможности за възстановяване	14
4. База за реализиране на възстановителните работи	15
5. Техническа документация.....	16
6. Етапи на реализация	16
7. Очаквани резултати	16
а. Парад на историческите превозни средства.....	16
б. Разходки с историческите превозни средства (носталгична линия)	17
с. Отдаване под наем	17
VI. МУЗЕЙ НА МАСОВИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА СОФИЯ	19
1. Обща информация	19
2. Характеристика на депо то	19
3. Текущо състояние	20
4. Концепция за възстановяване	20
5. Етапи на реализация	22
6. Очаквани резултати	22
VII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	24

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Сдружение „Градски транспорт и инфраструктура“ е неправителствена организация в обществена полза, чиито учредители са професионалисти в транспортния отрасъл и любители, интересуващи се от проблематиката на градския транспорт и инфраструктурата. Наша основна цел е популяризирането на градския транспорт, като средство за масов превоз на пътници в градовете. За целта провеждаме изследвания на проблемите, свързани с оптимизацията на маршрутната мрежа, експлоатацията на парка от превозни средства, както и изграждането и поддръжката на инфраструктурата в градовете.

Членовете на сдружението са, както професионалисти с дългогодишен стаж както в областта на експлоатацията на превозни средства от градския транспорт, техническата им поддръжка, управлението на транспортните процеси, запазването и архивирането на материали за градския транспорт, така и в макетирането на модели на градския транспорт, изграждането и доставката на софтуерни приложения, извършване на финансови и правни анализи, управление и устройство на територията, издателска и продуцентска дейност. В екипа са и създатели и потребители на първия обществен форум за градски транспорт в България – GT Sofia.info, основан през 2006 г.

Едно от основните направления, по които сдружението осъществява активна дейност е запазването на културно-историческите забележителности на градския транспорт.

Настоящият проект е насочен към представяне възможностите за извършване на възстановителни дейности по историческите трамваи от парка на „Столичен електротранспорт“ ЕАД, както и първото трамвайно депо в София, намиращо се на бул. Кн. Мария Луиза, по-известно в транспортните среди като депо „Клокотница“. С над 100-годишната си история, софийският трамвай заслужава и има какво да покаже пред жителите и гостите на града, като може да се превърне в основна атракция, интегрираща съществуващите туристически атракции и забележителности в централната градска част на София. Реконструкцията на първото трамвайно депо в София и превръщането му в Музей на градския транспорт с богата колекция на превозни средства от всички видове градски транспорт (трамваен, тролейбусен, автобусен, метро) ще обедини и представи на едно място историята на градския транспорт, ще приюти историческите превозни средства, ще бъде място за извършване на тяхното възстановяване и текущо поддържане.

В изготвянето на проекта взеха участие:

- Раздел „Кратка историческа справка“ – инж. Емил М. Михайлов
- Раздел „Анализ на необходимостта от възстановяване на историческите трамваи и изграждане на музей на градския транспорт“ – инж. Цанко Симеонов
- Раздел „Възстановяване на историческите трамваи“ – инж. Емил М. Михайлов, инж. Цанко Симеонов
- Раздел „Музей на масовия градски транспорт на София“ – инж. Цанко Симеонов, инж. Емил М. Михайлов, арх. Нина Марянович, урб. Димитър Андонов

II. ЦЕЛИ НА ПРОЕКТА

Идейният проект има следните цели:

1. Да представи възможностите за възстановяване на историческите трамваи в София и изграждането на Музей на градския транспорт в депо „Клокотница” на бул. „Княгиня Мария Луиза” пред Столична община, Центъра за градска мобилност, Столичен електротранспорт ЕАД, както и други институции, занимаващи се със запазване и охрана на историческото наследство в София;
2. Да популяризира идеята за възстановяване на историческите трамваи и изграждането на Музей на градския транспорт сред българското общество, големите търговски субекти, чуждестранните представителства в България и Европейските институции за постигане на запазване на културното и историческо наследство на България;
3. Да послужи като основополагащ документ при изготвяне на проекти за възстановяване на всеки от трамваите поотделно и за изграждането на Музея за градски транспорт в депо „Клокотница” на бул. „Княгиня Мария Луиза”.



III. КРАТКА ИСТОРИЧЕСКА СПРАВКА

1. Историческите трамваи в София

Търсенето на удобни, бързи и независещи от времето транспортни средства в разрастващите се по площ и население европейски градове довежда в средата на XIX век до възникването на редица нови средства за масово придвижване на хора. Така през 1832 г. в Ню Йорк е пусната първата линия на конския трамвай. Десетилетие по-късно в Европа започват да навлизат парните трамваи, а през 1881 г. в Берлин е пуснат първият електрически трамвай. Появата на първите автобуси далеч закъснява, като нейното възникване е повлияно от необходимостта за свързване на близко-разположени градове, които не са свързани с железопътна линия.

За съжаление намирането на свидетелства за навлизането на организиран градски транспорт в градовете у нас е изключително трудна задача. Причина за това са предимно немарливото съхранение на архиви в отделните градове, както и смяната на формата на управление на дружествата за градски транспорт.

Изборът на град София за столица на новоосвободена България се оказва от решаващо значение за развитието на града. Хората, които застават на чело на новата столица имат желанието тя бързо да заприлича на големите и модерни европейски градове. Идването на прогресивно мислещи и предприемчиви чужденци, чиито идеи и предложения са добре приети от управата на града дава тласък на бързото му развитие, което започва с електрифициране и изграждането на електрифицирана трамвайна система.

През 1898 година общината сключва концесионни договори с една френска фирма за електрифицирането на София и с белгийска — за прокарването на електрически трамвай. За две години са построени около 25 километра релсов път с използваното тогава в Белгия междурелсие 1000 милиметра, токоизправителни станции за 600 V_{DC} и контактна мрежа с меден проводник, както и депо на бул. “Княгиня Мария Луиза”. Релсовият път се състои от единични коловози, без обръщателни колела, като на по-главните спирки пътя се разделя на два коловоза за разминаване.

На 1 Януари 1901 година (стар стил) е открито движението по 6 маршрута, единичен път с разменни коловози на по-главните спирки, като на крайните спирки ватманите сменят кабините и обръщат ролковия токоприемник, тъй като няма обръщателни колела. Подвижният състав се състои от 25 нови или ремонтирани белгийски трамвайни мотриси и 14 трамвайни ремаркета, I и II клас. Тогавашните села Княжево, Павлово, Красно село и Подуяне (по-късно и Връбница) стават първите и единствени села с трамвай.

Жителите на града посрещат трамваите като чудо. Ето как един вестник описва това събитие: *“Вчера столичните жители бяха зрители на едно ново за тях явление на всесветския прогрес – първият трамвай прорязва почти цялата Витошка улица, грамадното множество се любуваше на приятната гледка от бързината на трамвая и от светлите искри под колелата му и на жицата отгоре. Трамваят върви бързо, без друсане, осветява се електрически и има изящна мебелировка”*.

През 1908 година София получава за пръв път 6 големи четири-осни мотриси. Три от Цепелините (както са ги наричали тогава) са били унищожени при бомбардировките през 1944 година, а останалите три работят до 1976 година.

Следващата доставка на трамваи са през 1914 година. От Белгия са доставени 12 мотриси „Charleroi” и 15 ремаркета.

На 1 октомври 1916 г. кметът на София Ради Радев арестува белгийския персонал на концесионера по договора за прокарване на електрически трамвай и изземва трамваите в полза на града. Окончателното прехвърляне на предприятието продължава до 18 Февруари 1927 година, когато е основана „Дирекция на трамваите и осветлението” – „ДТО”.

Състоянието трамваите и пътя, особено стария, е лошо. Имало е опасност от закриване на движението поради големи отклонения от междурелсието. На базата на направени измервания на моментното състояние е взето решение да се усредни размера му като новото междурелсие става 1013 милиметра.

В периода 1924 – 1931 г са доставени над 70 мотриси от различни европейски производители, сред които Siemens и MAN, както и 40 ремаркета, производство на Siemens, MAN, Uerdingen и Energie. По проект на инж. Кардалев, началник на Ремонтната работилница и с използването на рами и ходови части от стари бракувани са построени 12 трамвайни ремаркета, летен тип – с решетъчни вратички и без стъкла, станали известни като „ремаркета Кардалев”.

През 1936г. в трамвайната работилница започва производството на мотриси. Първите 6 броя са изработени по документацията на внесените през 1924 г. мотриси "Siemens", като са внесени някои изменения: удължен кош и увеличена мощност на двигателите.

Последната доставка на трамвайни мотриси, чуждестранно производство в София за много години напред е направена през 1938 година. Доставени са 20 мотриси „Breda”, които возят софиянци до 70-те години на XX век.

През 1941 година град София започва да задоволява нуждите си от трамваен подвижен състав със собствено производство. Работилницата в квартал „Красно село” започва да произвежда трамвайни мотриси успоредно с ремонта на старите возила.

През 1951 година започва производството на модерните за времето си трамвайни мотриси „Република”. Произведени са общо 20 мотриси и още толкова ремаркета, които работят до 1978 година.

С натрупаният опит Трамвайния завод – София (ЗТ София) пуска още два модела трамваи – „Комсомолец” през 1959 година и „Космонавт” през 1961, които са първите съчленени мотриси в столицата. От модел „Комсомолец” са произведени 25 броя, а от модела „Космонавт” – 63 броя.

През 1965 година се поставя началото на трамвайни мотриси с нова концепция. Моделът „София” е базов и от него са произведени 175 броя съчленени мотриси. На основата на базовият модел през 1971 година е започнало производството на модела „София 70” – осемосна мотриса с две съчленения, от която са произведени 180 трамвая.

Развитието на модела продължава със създаването на мотрисите „София 100”. Тези мотриси са шестосни с едно съчленение и са посветени на 100 годишнината от обявяване на София за столица. Също посветен на годишнина, в чест на 13-вековния юбилей на България, е построеният на базата на модела „София 70” трисекционен модел „България 1300”, от който са произведени 26 трамвая.

През 1985 година започва производството на трамваи модел Т6М-700. Моделът запазва концепцията на „Софиите”, като са внесени промени по ходовата част – разработена е нова талига с групово задвижване на колоосите. Този модел има варианти, както за тясното междурелсие 1009 мм, така и за новоизгражданото трасе със стандартно междурелсие 1435 мм.

В резултат на необходимостта от трамваи с увеличен капацитет, част от произведените трамваи Т6М-700 преминават модернизация с добавяне на една секция, като по този начин стават трисекционни и придобиват означение Т8М-900. Последният изцяло новопостроен трамвай в завода за трамваи в София излиза от завода през 1990 г., като по този начин приключва историята на трамваестроенето в България.

През 1989 година след дългогодишно прекъсване е възобновен вносът на трамвайни мотриси и ремаркета, основно от трамвайните заводи „Татра” – Чехословакия. Тогава са внесени 37 броя мотриси тип Т6В5 за първите новоизградени трасета със стандартно междурелсие – 1435 мм.

През 1990 – 1991 година са доставени от Чехия нови 40 четириосни мотриси тип Т6А2-ВG, а през 2000 година още 17 мотриси от следващия модел – Т6А2-Sf, всички за междурелсие 1009 мм.

След 1995 година започва попълване на трамвайния парк на София с трамваен подвижен състав втора употреба. За стандартното междурелсие през 1995 г. са доставени 29 броя четири-, шест- и осемосни мотриси и ремаркета „Duewag”, произведени в периода 1958-1975 г. и работили в различни градове на Германия. През 2003 година са доставени 16 мотриси Т4D, произведени през 70-те години на XX век в Чехословакия и експлоатирани в Германия. Паркът на столичния електротранспорт е допълнен през 2010 година с внесени 15 мотриси Т4D-М и 15 ремаркета В4D-М за нормално междурелсие и през 2011 година – 20 мотриси Т4D-С и 20 ремаркета В4D-С за тясно междурелсие, които са модернизирани през 90-те години на XX век от мотриси Т4D и ремаркета В4D.

Съществен момент в историята на трамваите в София е модернизацията на трамваи Т8М-900, при която те придобиват средна нископодова секция. В периода 1999 – 2007 г. са модернизирани 23 броя трамваи, които придобиват означение Т8М-900М. София е една от първите столици от източния блок с нископодови трамваи!

В периода 2007 – 2009 година чешката фирма Inekon a.s. съвместно с Трамкар извършва модернизация на 18 броя шестосни мотриси Т6М-700, като ги преобразува в осемосни със средна секция с нисък под.

Към 2013 година по данни на „Столичен електротранспорт” ЕАД са запазени следните исторически трамвайни мотриси, ремаркета и маневрени машини:

Таблица 1.

Инвентарен номер	Модел	Вид	Производител / Година на производство		Текущо местоположение
92	MAN – Siemens	мотриса	Германия	1935	Депо „Банишора”
35	Siemens	мотриса	Германия	1948	Депо „Банишора”
501	Кардалев	ремарке	България	1931	Депо „Банишора”
564	Charles-le-Roi	мотриса	Белгия	1912	Поделение „Трамкар”
601	Графиня	маневрена машина	Белгия	1935	Поделение „Трамкар” *
553	MAN	мотриса	Германия	1935	Поделение „Трамкар”
551	Breda	мотриса	Италия	1938	Поделение „Трамкар”
240 + 538	Република	мотриса + ремарке	ДТО, България	1953	Поделение „Трамкар” *
719	Комсомолец	мотриса	ЗТ София	1960	Поделение „Трамкар” *
174	София 70	мотриса	ЗТ София	1970	Поделение „Трамкар” *
1094**	Tatra T4D	мотриса	СКД/Tatra	1979	Поделение „Трамкар” *

* Преместени от депо „Красна поляна” по инициатива на сдружение „Градски транспорт и инфраструктура” през месец юли 2013 година.

* Трамвайна мотриса 1094 е съхранена благодарение на сдружение „Градски транспорт и инфраструктура”, малко преди да бъде нарязана на скрап през април 2013 г.

Изключение правят емблематичните мотриси Цепелин и Космонавт, които за съжаление не са запазени до днешни дни.

2. Трамвайно депо на бул. „Княгиня Мария Луиза”

Трамвайното депо на бул. „Княгиня Мария Луиза” (по-долу „Клокотница”) е първото трамвайно депо в София, изградено и открито през 1901 година с началото на трамвайното движение в град София. До изграждането на депо „Красно село” (днес под. „Трамкар”) в депото се е намирала Ремонтната работилница на трамваите.

През 1999 година е закрито като трамвайно депо, но продължава да се използва за база на службите по поддръжка на трамвайния релсов път.

Депото е включено в списъка на обектите със специално значение на Столична община, предвидени за съхраняване и възстановяване. Трамвайно депо „Клокотница” е разположено в близост до историческия градски център, на главната ос, свързваща го с Централната железопътна гара и Централната автогара, генериращ значителен поток както от пътуващи, така и от туристи. Депото има осигурена добра достъпност с масов градски транспорт (покрай депото минават действащи трасета на трамвайния транспорт, в близост има автобусни и тролейбусни спирки, както и две метростанции), както и с алтернативни начини на придвижване – пешеходно и велосипедно.



Местоположение на депо „Клокотница“ спрямо Центъра на град София по оста към Централна железопътна и автогара и територия на депото спрямо съседните сгради, входове на депото

В границите на същия квартал е разположена централата на Центъра за градска мобилност (общинското предприятие, отговарящо за обществения транспорт и паркиране в града), както и базите на различни звена по поддръжката и управлението на трамвайния транспорт. В непосредствена близост са разположени администрацията на район „Сердика“ на Столична община, голям хотел, административни и търговски обекти, както и жилищни сгради.

Входовете на депо „Клокотница“ са два: главен - откъм булевард „Княгиня Мария Луиза“ и вход откъм улица „Будапеща“. Възможност за използване от трамвайни мотриси има само през главния вход. Обемът на сградата е съобразен с функцията, която е изпълнявала, околното застрояване.

Състоянието на депото в момента е незадоволително, изминало е много време от последният основен ремонт, а текущата поддръжка е на много ниско ниво или изцяло липсва. Халето е в лошо състояние и се нуждае от реконструкция на подовата настилка и покривната конструкция.

IV. АНАЛИЗ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ИСТОРИЧЕСКИТЕ ТРАМВАИ И ИЗГРАЖДАНЕ НА МУЗЕЙ НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ

1. Условия за туризъм в София

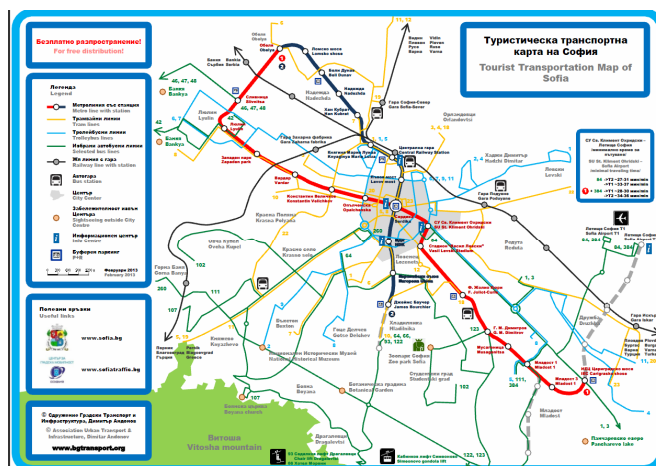
София има богати и разнообразни ресурси, които могат да бъдат предпоставка за развитие на конкурентен туризъм. Градът се намира в котловина между три планини, в и около него има над 50 минерални извора, притежава богато културно-историческо наследство, множество културни институции, разнообразие от заведения за хранене и развлечения ... Въпреки всичко това, София е една от малкото европейски столици, които все още не са се превърнали в разпознаваема туристическа дестинация. Макар че в последните десетина години се наблюдава ръст на посещенията, София все още не може да се похвали с туристическия магнетизъм на Виена, Прага, Будапеща – столици със сходни териториални и демографски показатели (сравнението с градове като Лондон, Париж и Рим е неуместно поради разликата в мащабите).

Причините за недостатъчното развитие на туризма в София са разнородни – неразработени ресурси, лоша инфраструктура, проблеми на съпътстващите отрасли (транспорт, търговия на дребно и др.), ниска степен на изпълнение на Стратегията за туризма в София (2006), недостатъчно обучение на заетите в бранша, малки инвестиции в реклама и др.¹

В град София може успешно да се развиват следните видове туризъм:

- Културен туризъм
- Поклоннически туризъм
- Конгресен, конферентен и бизнес туризъм
- Балнеологичен туризъм
- Младежки и развлекателен туризъм
- Спортен и екотуризм
- Събитийен туризъм

2. Туристическа транспортна карта на София



¹ Димитър Петров, „Туризмът в София – какви продукти може да предложи нашата столица”, София, <http://www.conservative.bg/index.php/sample-sites/91-turizmat-v-sofiya-kakvi-produkti-mozhe-da-predlozhi-nashata-stolitsa>

3. Годишен приток на чуждестранни гости и туристи в града

Най-голям е броят на гръцките туристи, следван от този на германските, британските и италианските туристи, чиито общ относителен дял е почти 30% от всички чуждестранни пристигания в София през 2012 г. В сравнение с предходната 2011 г. намаление се отчита при посетителите от Гърция (с около 11,12 %) за сметка на увеличение в броя на посетителите от Русия – с 6 367 души или над 45 % и Турция – с 5 368 души или с около 35%.

Руснаците са едни от най-многобройните туристи в България (по данни на НСИ за 2012 г.: бр. гости – 336 326; бр. нощувки – 2 564 743), насочени предимно към морските ни туристически дестинации. Изчисленият техен среден престой е приблизително 7,6 дни, което дава възможност на гостите от Русия, използвайки Летище София, преди пристигането си на Черноморието или преди отпътуването си, да посетят българската столица.

ТОП 10 ПАЗАРА СПОРЕД БРОЯ НА РЕГИСТРИРАНИТЕ ГОСТИ В НАСТАНИТЕЛНАТА БАЗА НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА ПРЕЗ 2012 Г. / TOP 10 MARKETS BY NUMBER OF REGISTERED GUESTS IN THE ACCOMMODATION FACILITIES IN THE TERRITORY OF SOFIA MUNICIPALITY IN 2012

	Националност / Nationality	2011	2012	Отн. дял / Share	Изменение 11/12 г. / Difference 2011/2012
1	Гърция / Greece	46 351	41 198	8,47%	-11,12%
2	Германия / Germany	41 257	40 754	8,37%	-1,22%
3	Великобритания / Great Britain	30 821	31 163	6,40%	1,11%
4	Италия / Italy	30 033	29 723	6,11%	-1,03%
5	Франция / France	26 412	26 303	5,40%	-0,41%
6	САЩ / USA	20 699	24 917	5,12%	20,38%
7	Австрия / Austria	15 657	21 025	4,32%	34,28%
8	Испания / Spain	13 660	20 027	4,12%	46,61%
9	Турция / Turkey	15 480	17 760	3,65%	14,73%
10	Румъния / Romania	16 096	17 178	3,53%	6,72%
	Други / Other	193 447	216 623	44,51%	11,98%
	ОБЩ БРОЙ / TOTAL NUMBER	449 913	486 671	100%	8,17%

Източник: ОП „Туристическо обслужване“ / Source: Tourist Service Municipal Enterprise

Брой пренощуващи лица по месеци през 2012 г. / Number of guests staying overnight for 2012

Месец / Month	Българи / Bulgarians	Чужденци / Foreigners	Общо / Total
Януари / January	25 346	28 407	53 753
Февруари / February	28 715	29 021	57 736
Март / March	29 671	37 220	66 891
Април / April	26 133	36 519	62 652
Май / May	29 258	49 023	78 281
Юни / June	28 502	47 317	75 819
Юли / July	24 678	47 278	71 956
Август / August	22 096	43 692	65 788
Септември / September	26 943	48 487	75 430
Октомври / October	31 877	48 432	80 309
Ноември / November	34 206	40 438	74 644
Декември / December	34 363	30 837	65 200
ОБЩО / TOTAL	341 788	486 671	828 459

Източник: ОП „Туристическо обслужване“ / Source: Tourist Service Municipal Enterprise

4. Най-посещавани туристически обекти в столицата

Таблица 2.

№	Туристически обект	Разположение	Достъпност
1	Археологически музей	централна градска част	М 1, паркинг
2	Национален исторически музей	р-н Витоша	ТБ 2, А 111, паркинг
3	Църква „Света София“	централна градска част	ТБ 9, паркинг
4	Църква „Света Петка“	централна градска част	М 1 и 2, ТМ 12, 18, паркинг
5	Катедрала „Александър Невски“	централна градска част	ТБ 9, паркинг

В града има два музея с техническа насоченост. Това са:

- Политехническият музей;
- Национален военно-исторически музей.

Със своята скромна и неосъвременявана експозиция и труднодостъпно местонахождение Политехническият музей далеч не е най-притегателния музей за туристите в София. Той не разполага с достатъчно място и необходимата съоръженост за атрактивно представяне на изложените експонати, не предлага и възможността за изнесени изложби, като например „пътуващ музей“ с наличните исторически автомобили. Като допълнение, музеят не разполага с адекватна интернет страница и представяне в интернет.

Националният военно-историческият музей е разположен на голяма територия, със закрыта и открита изложбени площи. Той успешно е обединил военно-историческото наследство на България, с експозиции на всички видове войски, техника от съвременността и миналото на българската армия. Гостите на града могат да разгледат богата колекция от архиви, принадлежности на военни дейци, както и пленени от българската армия чуждестранни бойни знамена, оръжия и боеприпаси. Това нарежда музея на едно от първите места в града по атрактивност. За съжаление, макар и разположен близо до центъра на града, той е трудно достъпен с градски транспорт, а наблизо до него няма удобни места за паркиране. Този недостатък пречи музеят да привлича голямо количество туристи. В същото време привличащите най-много внимание експонати на музея не могат да участват в изнесени изложби, т.к. от една страна са трудно мобилни, а от друга малко изложбени площи биха били удачни за тяхното експониране.

5. SWOT анализ

<u>Възможности</u>	<u>Заплахи</u>
- предоставяне на нов туристически продукт - създаване на нови туристически маршрути - обвързване на съществуващите забележителности и маршрути с помощта на исторически превозни средства - създаване на нови атрактивни места за осъществяване на бизнес срещи, изложби, концерти и др. - популяризиране на обществения транспорт - провеждане на специализирани международни транспортни семинари	- липса на финансиране - липса на място за възстановяване на историческите превозни средства - промяна в ръководството на ключови за осъществяването на проекта организации и институции
<u>Преимущества</u>	<u>Недостатъци</u>
- местоположение в идеалния център на града - лесна достъпност с градския транспорт - не е необходимо отчуждаване на собственост - безпрепятствено придвижване и експониране на превозните средства във всички части на града, вкл. на собствен ход	- необходимост от преместване на аварийния подвижен състав от депо „Клокотница” - липса на ККМ за придвижване на тролейбусите до бъдещия музей на градския транспорт

6. Извод

Разнообразието от застъпени видове туризъм в София е благоприятстващо за града, но към момента няма разработен продукт, който да бъде широко предложен на бизнеса и туристите. Компактната територия на София, както и централното разположение на по-голяма част от историческите, културни и обществени забележителности и сгради на града предразполагат лесната им достъпност с градския транспорт. Центърът на града е обслужван почти изцяло от мрежата на електротранспорта – трамваи, тролейбуси и метро. Автобусните линии са довеждащи, но не и преминаващи през центъра на града.

Както беше посочено по-горе лесно достъпна и широко отворена експозиция на техническото наследство на София и България в момента липсва. Затова считаме възстановяването на историческите трамваи и изграждането на музей на градския транспорт в бившето трамвайно депо „Клокотница” на бул. „Княгиня Мария Луиза” като проект от първостепенно значение за столицата. Музеят ще представя:

- експозиция, която е специфична и без аналог в останалите музеи в града;
- възможност за атракционни пътувания с изложения подвижен състав;

Достъпното местоположение на музея, между две метростанции и няколко спирки на масовия градски транспорт, близостта до Централна жп гара и централната автогара, и наличието на закрити паркинги са предпоставка за привличане на голям поток от туристи.

V. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ИСТОРИЧЕСКИТЕ ТРАМВАИ

1. Обща информация

В момента от изброените в таблица 1. трамвайни мотриси и ремаркета са възстановени две мотриси и едно ремарке. Те се отдават под наем за провеждане на рекламни мероприятия на частни фирми, по-рядко пътувания на чуждестранни туристи, както и за атракционни пътувания, организирани от Столична община.

Двата трамвая не могат да се използват ефективно поради това, че са недостъпни за широката публика. Политиката на Столична община, Центъра за градска мобилност и „Столичен електротранспорт“ ЕАД е изключително консервативна относно възможността за привличане на приходи от атракционни и туристически пътувания. Например, при запитване в туристическия информационен център на Столична община (подлез на СУ „Климент Охридски“) за наемане на исторически трамвай (каквато практика има при чуждестранните посетители на града ни) служителите не предлагат директно услугата, а препращат туристите към „Столичен електротранспорт“ ЕАД. Но самото „препращане“ на туристите е достатъчно те да се откажат от предприемането на следващата стъпка, а ако все пак се свържат със „Столичен електротранспорт“ ЕАД ще е необходимо сключване на договор и заплащане на такса. Тази практика отблъсква и пречи за привличане на туристи. Друг проблем е, туристическият информационен център не предлага рекламни материали за историческите трамваи (брошури, картички, видео-материали, други артикули), които не са скъпи за изработване, но носят голяма добавена стойност. И за да бъде съвсем обречено нито на страницата на туристическия информационен център, нито на страниците, посветени на забележителностите на София (поддържани от СО), нито на страницата на „Столичен електротранспорт“ ЕАД не е публикувана информация за възможностите за наемане на исторически трамваи като средство за опознаване на забележителностите на града и разходка.

В същото време двата възстановени трамвая и ремаркетото са само част от богатото историческо наследство, което има София в областта на трамвайния транспорт. Наличието на нереставрирани трамваи открива възможност след извършване на възстановителни дейности да бъде разширен спектъра от предлагани туристически атракции, като по този начин се създаде нов вид туризъм – технически.

По-долу е описано текущото състояние на нереставрираните трамваи, възможностите за тяхното възстановяване и очакваните от това възможности за последващата им реализация като музейни експонати.

2. Текущо състояние

Запазените трамвайни мотриси (ТМ) и трамвайни ремаркета (ТР) към 01. Август 2013 година се намират в следното техническо състояние.

- ТМ „Charles-le-Roi“ с инв. № 564, намираща се в хале на под. „Трамкар“ е със сравнително добре запазена ходова част, но има значителни поражения от корозия по конструкцията на коша. Липсват стъклата на прозорците и седалките в салона за пътници.
- Маневрена машина, наричана от персонала „Графиня“ с инв. № 601, намираща се в хале на под. „Трамкар“ е със сравнително добре запазена ходова част – талига от ТМ „Zeppelin“, но има значителни поражения от корозия по рамата на коша.

- ТМ „MAN” с инв. № 564, намираща се в хале на под. „Трамкар” е със сравнително добре запазена ходова част, но има значителни поражения от корозия по конструкцията на коша. Липсват стъклата на прозорците и седалките в салона за пътници.
- ТМ „Breda” с инв. № 551, намираща се в хале на под. „Трамкар” е със сравнително добре запазена ходова част, но има значителни поражения от корозия по конструкцията на коша. Липсват стъклата на прозорците и седалките в салона за пътници.
- ТМ „Република” с инв. № 240 и ТР „Република” с инв. № 538, намиращи се в хале на под. „Трамкар” са със сравнително добре запазена ходова част, но има значителни поражения от корозия по конструкцията на коша. Липсват част от стъклата на прозорците и седалките в салона за пътници. Разкомплектовани са кабината на водача и пусково-спирачния контролер.
- ТМ „Комсомолец” с инв. № 719, намираща се в хале на под. „Трамкар” е със сравнително добре запазена ходова част, но има значителни поражения от корозия по конструкцията на коша. Липсват част от стъклата на прозорците и седалките в салона за пътници. Разкомплектовани са кабината на водача и пусково-спирачния контролер.
- ТМ „София 70” с инв. № 174, намираща се в хале на под. „Трамкар” е със сравнително добре запазена ходова част, но има значителни поражения от корозия по конструкцията на коша. Липсват част от стъклата на прозорците и седалките в салона за пътници. Разкомплектовани са кабината на водача и пусково-спирачния контролер.
- ТМ „Татра”, тип Т4D, с инв. № 1094. Мотрисата е в състоянието, в което е спряна от линия с минимални изменения от близо двегодишен престой. Тяговото оборудване и управлението му не са променяни или демонтирани. Не са правени промени по коша.

3. Възможности за възстановяване

Решението за степента на възстановяване ще зависи от наличните финансови средства, поради което в настоящия проект ще бъдат разгледани различни варианти за възстановяване. При разработването на проектите за възстановяване на всеки конкретен от запазените трамваи следва да се съблюдава принципа на модулност, т.е. в случай на частично възстановяване да може в бъдещ момент трамвайът да бъде възстановен напълно, без това да налага съществени конструктивни промени след извършеното първоначално възстановяване.

Съществуват различни варианти за възстановяване на запазените трамвайни мотриси и ремаркета – пълно възстановяване и варианти за възстановяване до различна степен.

Вариантите са:

А. Пълно възстановяване на ПС до състояние близко до оригиналното – промените ще минимални и ще са съобразени с действащите в момента норми за безопасност в Република България и Европейския съюз. Съответно возилата ще трябва да се сертифицират с цел извършване на пътуване с пътници по трамвайната мрежа на град София.

Б. Възстановяване до състояние, което ще позволява самостоятелно придвижване по трамвайната система на града без пътници. Това включва: рекламни пътувания, движение в състава на „Парад на историческите возила”, придвижване за промяна на домуването или до база за техническо обслужване и ремонти и други такива. Съответно возилата ще трябва да се сертифицират с цел извършване на пътуване по трамвайната мрежа на град София.

В. Частично възстановяване до музейен експонат, с достъп на хора в салона за пътници и кабината на водача. Т.е. с напълно възстановен кош – салон за пътници и кабина, светлини – вътрешни и външни; ходова част годна за придвижване с чужда тяга; без възстановяване на тяговите агрегати, системата за управление на тяговите агрегати и спирачките.

Г. Частично възстановяване до музеен експонат без достъп на хора във вътрешността на возилото. Т.е. с възстановен кош отвън, светлини – само външни; ходова част годна за придвижване с чужда тяга; без възстановяване на тяговите агрегати, системата за управление на тяговите агрегати и спирачките.

Д. Частично възстановяване до музеен експонат без възможност за придвижване и без хора във вътрешността на возилото. Т.е. с възстановен кош отвън, светлини – само външни; ходова част годна за статично носене на возилото.

Е. Частично възстановяване до музеен експонат без възможност за придвижване, с достъп на хора в салона за пътници и кабината на водача. При възстановяването ще се направят „разрези” – неносещи елементи от конструкцията ще са заменени с такива от прозрачен материал с цел видимост на конструкцията, инсталацията, тяговото оборудване и управлението му.

4. База за реализиране на възстановителните работи

За извършване на дейностите по възстановяването на историческите трамваи е необходимо да се предвиди база, оборудвана с необходимите машиностроителни и дървообработващи машини, колонни крикове или ремонтни канали, телфери, преносими машини и приспособления, електротехническа работилница и други необходими работни постове. Възможни бази са: поделение „Трамкар” – единствената ремонтна база за трамваи в София; сервизните бази на трамвайните депа – разполагащи с гореизброените машини и приспособления; вагоноремонтните предприятия; учебните работилници на техническите висши учебни заведения; цехове и работилници на външни фирми занимаващи се с ремонти на транспортна техника и др. Всичките изброени бази имат своите особености и недостатъци.

Подделение „Трамкар” има подходяща база и обучен персонал, но и доста натоварена програма за ремонти и модернизирание на намиращия се в експлоатация трамваен подвижен състав.

Трамвайните депа се грижат за техническата изправност на експлоатираните трамвайни мотриси и възможностите за отделяне на персонал за работа по възстановяването на историческите трамваи имат случаен характер, зависещ от възникващите откази.

Вагоноремонтните предприятия също имат подходяща база и персонал, но се изисква допълнителни настроявка на оборудването и квалификация на персонала.

Учебните бази на техническите ВУЗ-ове са добра възможност за добиване на умения и знания на бъдещите инженери по транспортна техника, но възстановителните работи силно ще зависят от учебните планове и занятията на студентите.

Външните фирми, макар и разполагащи с оборудване на високо ниво не разполагат със специалисти по трамвайни возила, а и (нещо важно) до базите няма прокаран релсов път от трамвайната система на града.

След внимателен анализ на всички преимущества и недостатъци на горе изброените възможности се стига до извода, че е необходимо да се обособи нарочна база със специално избран квалифициран персонал. На тази база да се възложи възстановяването на трамваите и това да е нейното основно занимание. Базата може да е под управлението на Столична община чрез „Столичен електротранспорт” ЕАД или да е с концесия на специално създадена фирма, като контрола на дейността ѝ да е съвместен на Общината и организацията спонсор чрез Сдружение „Градски транспорт и инфраструктура”.

Предложението ни е да се обособи част от ремонтното хале на бившето трамвайно депо „Клокотница” за работилница, като част от бъдещия Музей на градския транспорт на София, където освен експозицията на подвижен състав да се вижда и процеса на възстановяване. Подходящо за случая място е халето с бившите ремонтни коловози – от 5-ти

до 8-ми, където и в момента има работилница с металообработващи машини, работеща за звената поддържащи релсовия път. Предвид ограничените възможности на работилницата – възможност да се работи само по една мотриса (ремарке), то възстановяването на всички исторически трамваи ще продължи около 5 – 6 години, време, за което ще може успоредно с това да се възстанови и депо в близък до оригиналния. Там след възстановяването на наличните исторически трамваи ще се осъществява поддръжката на действащите експонати.

5. Техническа документация

Осигуряването на техническата документация на историческия подвижен състав е важно условие за успеха на възстановяването му. Има сведения, че в поделение „Трамкар“ се съхранява пълна или в голяма степен запазена техническа документация за всички трамвайни возила работили и работещи в София. Липсващата информация и чертежи ще се възстановят по метода на копиране от готовото изделие от инженерите на възстановяващата фирма.

Предвид, че възстановяването на мотрисите ще става до вид близък до оригиналния, но с изменения, продиктувани действащите норми за безопасност, то за всеки възстановен екземпляр ще се създава техническа документация отговаряща на действителната конструкция, в т.ч. направените изменения. Новосъставената техническа документация ще благоприятства, както техническата поддръжка на експонатите, така и евентуално бъдещо изграждане на ретро трамваи, като действащи експонати за туристически и рекламни пътувания, така и като елементи за екстериора на места в града, където трамвайното движение е емблематично.

6. Етапи на реализация

1. Решение на Столична община за одобрение на идейния проект и етапите на реализация;
2. Оценка на състоянието на всички единици подлежащи на възстановяване и съставяне на индивидуални протоколи;
3. Набавяне и уточняване на техническата документация за всяка мотриса;
4. Уточняване на степента, до която ще бъде възстановена всяка отделна единица ПС;
5. Изготвяне на проект за възстановяване поотделно за всеки от историческите трамваи;
6. Осигуряване на средства за възстановителни работи;
7. Възстановяване;
8. Приемане от комисия;
9. Предаване за експлоатация и експониране.

7. Очаквани резултати

а. Парад на историческите превозни средства

Веднъж или няколко пъти годишно, например по време на седмицата на мобилността, включващ отбелязването на деня на София (17 септември), се провежда парад на историческите превозни средства на градския транспорт. Основно място в парада принадлежи на историческите трамваи, дали в началото на XX век тласък за последващото развитие на градския транспорт в София. Парадът представлява едновременно дефилиране на всички исторически трамваи по улиците на града, като се дава възможност на гражданите и гостите на града да се качат, повозят и да ги разгледат. Маршрутът на парада преминава през основните забележителности на центъра на столицата – от депо „Клокотница“, през пл.

„Лвов мост”, Централни хали, Катедрален храм „Св. Неделя”, Съдебна палата, ул. „Граф Игнатиев”, Строителен техникум, пл. „Журналист”, обратно до пл. „Македония”, пл. „Възраждане”, бул. „Христо Ботев”, Централна жп гара и депо „Клокотница”.



Общ изглед на подобен парад в Прага

Освен трамваите в парада се включват историческите тролейбуси и автобуси. По този начин на гражданите на града се дава възможност да се върнат обратно във времето, като направят разходка из столицата така, както са го правили техните родители, баби и дядовци.

б. Разходки с историческите превозни средства (носталгична линия)

Наличието на разнообразен парк от исторически трамваи дава възможност за организиране на разходки и атракционни пътувания. След извършване на пробни пътувания с наличните в момента възстановени трамваи №№ 92+501 и 35 може да се определи периодичността – ежедневно, само в съботно-неделни дни, по време на празници. Пробните пътувания ще покажат и оптималния интервал на движение – веднъж на половин или един час, както и часовете на потегляне – целодневно, следобяд и т.н.

За да се популяризира историческият трамвай ще бъде избран конкретен маршрут и спирки, на които ще могат да се качват и слизат желаещите за разходка. Начална и крайна спирка на маршрута ще бъде музеят на градския транспорт.

По време на движение в трамвая ще бъдат раздавани рекламни материали, свързани с историята на градския транспорт в София.

Проект за реализацията на пробните пътувания и последващия анализ за възможността за осъществяване на постоянни разходки с историческите пътувания ще бъде допълнително представен от сдружение „Градски транспорт и инфраструктура”

с. Отдаване под наем

- на възстановените за движение трамваи

Освен въвеждането на носталгична линия, трамваите в движение могат да бъдат отдавани под наем за рекламни пътувания, специални пътувания (сватби, тържествени вечери) и др. При отдаването под наем трябва да се предвиди възможността за осигуряване на комплексен кетъринг, извършен от служители и сътрудници на музея.

- на възстановените за статично експониране трамваи

Историческите трамваи, които ще бъдат възстановени за статично експониране, могат да бъдат разположени в различни части на столицата. По този начин ще се разшири

експозицията на музея на градския транспорт и ще се предостави възможност за последващ различен начин на тяхното използване.

Например, удачен вариант за използване на исторически трамвай би било съоръжаването му в кафене и разполагането му в пешеходната част на бул. Витоша. Кафенето ще бъде филиал на музея на градския транспорт, ще рекламира София и ще върне по оригинален начин трамвая на емблематичния за София булевард.

Друг удачен вариант за използване на исторически трамвай би било разполагането превръщането му в информационен киоск на летище София. По този начин гостите на града ще бъдат привличани от момента на пристигането им в града ни към възможността за разходка с исторически превозни средства в центъра на града. Едновременно с това киоскът ще показва готовността на София по нестандартен начин да представи на посетителите на града кандидатурата за Европейска столица на културата.

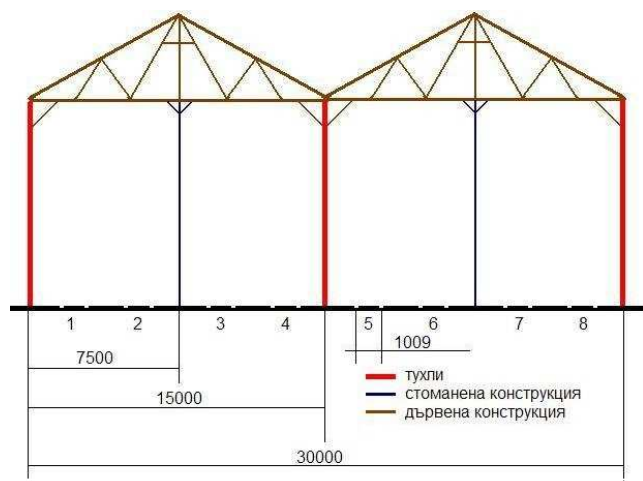
VI. МУЗЕЙ НА МАСОВИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА СОФИЯ

1. Обща информация

Депо „Клокотница“ на бул. „Княгиня Мария Луиза“, като наследник на първото трамвайно депо в София – депо „Княгиня Мария Луиза“ е включено в списъка на обектите със специално значение на Столична Община, предвидени за съхраняване и възстановяване, като плановите са да се използва за музей на градския транспорт, където да бъдат съхранени и експонирани реставрирани исторически возила, използвани в масовия градски транспорт на София, както и на други експонати, свързани с него. Но тези проекти не са в актуалния дневен ред на градската управа и не е ясно, кога ще бъдат реализирани, като междувременно техническото състояние на сградата се влошава без необходимия основен ремонт и текуща поддръжка и без ясни времеви ангажменти за промяна, източници на финанси, проектна готовност за реализацията и последващото функциониране на музея. Местоположението в близост до градския център на оживен булевард благоприятстват бъдещият интерес към Музея и дейностите, развивани в неговите пространства. Неговата успешна реализация от своя страна би дала тласък и на цялостното обновяване на квартала, в който се намира, в момента съдържащ функции, несъвместими с привлекателното си положение и достъпност до Центъра.

2. Характеристика на депо

Депото се състои от няколко сгради, строени и променяни през дългия период на съществуването му от 1900 г. до наши дни. Основното хале е разположено по дължина и покрива осем коловоза – четири приемно-отправни и четири ремонтни глухи коловози,



Напречен разрез на сградата на депо

включващи място за технически инспекции по ходовата част на трамваите, както и място за почистване им. Конструкцията е масивна и се състои от бетонна основа с вграден релсов път, тухлени стени, стоманени колони и покривна конструкция от гредоред. Към халето има пристройки с помещения за персонала, складови помещения и други. Освен, че е първото трамвайно депо, то е уникално и с това, че е единственото покрито трамвайно депо, като в изградените след това по-нови, трамваите нощуват на открито, като на закрито се извършва само тяхното техническо обслужване. Сградите в депо са запазили характерното излъчване на архитектурата от времето на своето построяване и специфичното си предназначение. В рамките на депо е разположена и уникална трипътна стрелка.

3. Текущо състояние

В момента депо не е действащо като такова, но активно се използва за техническа база, където са разположени специализирани и ремонтни трамваи. Състоянието му обаче е изключително лошо, като не е известно, кога е извършван последният основен ремонт, а текущата и аварийна поддръжка е на много ниско ниво или изцяло липсва. Сградата се нуждае от цялостно саниране. В момента най-критично е състоянието на дървената покривна конструкция, която е изключително амортизирана и единствено предприемането на спешни укрепителни и възстановителни ремонти може да я предпази от срутване и запазване на цялата сграда до цялостното и възстановяване. Сградата също се нуждае от укрепване и възстановяване на зидове, нова мазилка, смяна на дограмата, мерки за енергийна ефективност. След извеждането от експлоатация са премахнати част от коловозите извън депо, осигуряващи достъпа до него, изцяло премахнат е входния коловоз към депо откъм ул. „Будапеща“, а откъм бул. „Княгиня Мария Луиза“ е демонтирана кревата в посока на пл. „Лъвов мост“. В рамките на депо релсовият път е запазен но не е поддържан.



Актуално състояние на халето на депо и в детайл най-тежките му проблеми.

4. Концепция за възстановяване

Концепцията на проекта за депо предвижда трансформирането на сградите на депо „Клокотница“ на бул. „Княгиня Мария Луиза“ в Музей на градския транспорт. Основното предназначение на депо ще се съчетае с:

- възможностите за използване на наличните пространства за реализирането и на други културни и публични мероприятия като изложби, концерти, форуми, срещи, обучения и т.н.
- необходимостта от място за извършване на възстановителни и рехабилитационни дейности по историческите трамваи, както и по другия подвижен състав, предвиден за съхранение и експониране (автобуси, тролейбуси, специализирани машини и др.)



Пример за успешно реализиран музей на градския транспорт в град Прага, Чешка република

Концепцията предвижда обособяването на две главни постоянни експозиции. Едната ще бъде разположена в халето с проходните коловози (от 1-ви до 4-ти), където ще бъдат представени възстановените исторически превозни средства, които освен трамваи (най-голям брой запазени като марки и модели превозни средства) се очаква да включва също тролейбуси, автобуси и други сервизни и специализирани превозни средства. Според състоянието им и възможностите до каква степен те могат да се възстановят, експонатите могат да бъдат както само статични, така и напълно работещи с възможност да излизат от депо на специални обиколки. Съвременните тенденции за интерактивност и включване на посетителите с реален досег с работата на експонатите може да бъде осигурена чрез симулатори, реално управление на машините за кратко с инструктор-машинист, демонстрации и включване при извършването на специфични ремонти или подмяна на части по машините и други. На табла между експонатите ще има обяснителен текст за историческото развитие на транспорта в града, технически данни и снимки.

В началото на халето с бившите ремонтни коловози (от 5-ти до 8-ми), където в дъното ще се обособи работилницата, се предвижда да се експонират колекция от атрибути и предмети, свързани с градския транспорт (фотографии, униформи, указателни и маршрутни табели, инструменти). Експозицията ще включва също така отделни характерни възли от трамвайните возила (колооси, двигатели, контролери, токоприемници и др.), елементи от трамвайния релсов път и контактно-кабелна мрежа, трамвайни светофари и други.

Предвижда се преосмисляне и използване на другите съществуващи постройки и помещения към депо, като намиращото се в съседство бюро за издаване на абонаментни карти, което освен тази си функция може да бъде трансформирано в информационен център и каса-вход на музея, където освен продажбата на карти да се предлага цялостна транспортна и туристическа информация и да се продават различни сувенири, книги и други, свързани с дейността на Музея, градския транспорт в София и града като цяло. Предвижда се също обособяването на детски кът с тематични забавления, както и заведение-кафене, използващо характерната (възможност за трансформацията на кош от трамвай в кафене).

Пространството на главната сграда на депо то със своя голям размер, обем и форма биха били подходящи за провеждането и на други масови събития, свързани или не с дейността на Музея, за които той би бил подходящ фон – изложби и изложения, концерти и конкурси, заснемането на предавания и музикални клипове, организирането на събирания, форуми и други.

Проектът за превръщането на депо „Клокотница“ на бул. „Княгиня Мария Луиза“ в Музей на градския транспорт ще окаже силно въздействие за обновяване на целия район около депо то, който в момента има сериозна нужда от това. В съседство на депо то се намира централата на Център за градска мобилност, но също така и базите на поделенията за аварийни ремонти и поддръжка на превозните средства и инфраструктурата. Те са разположени в амортизирани сгради с недостатъчно пространство, като следва да бъдат преместени на друго подходящо за целта място. Започването на трансформацията и обновяването на квартала с музей на градския транспорт, ще даде импулс за цялостното подобрене на средата в района.

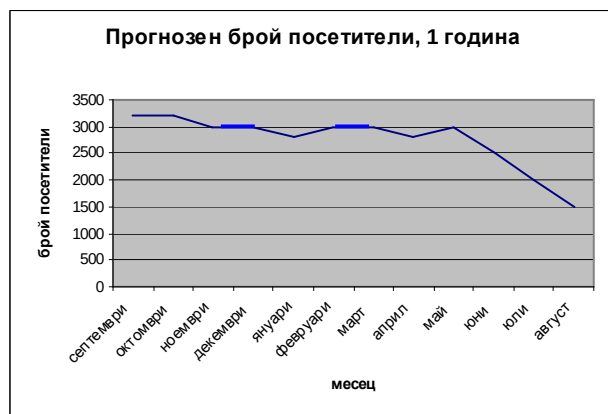
5. Етапи на реализация

1. Решение на Столична община за одобрение на идейния проект и етапите на реализация;
2. Решение на Столична община за обявяване на сградата на бивше трамвайно депо „Клокотница“ на бул. „Княгиня Мария Луиза“ за паметник на културата;
3. Сформиране на екип за подготвяне на конкурс за изработване на проект за изграждане на музей на градския транспорт в бивше трамвайно депо „Клокотница“;
4. Провеждане на конкурс за изработване на проект за изграждане на музей на градския транспорт в бивше трамвайно депо „Клокотница“;
5. Кандидатстване за финансиране по европейски програми (регионално развитие, др.);
6. Възстановяване;
7. Приемане от комисия;
8. Разполагане на експонатите;
9. Започване на реставрационни дейности по останалите за възстановяване исторически трамваи
10. Отваряне за посещение.

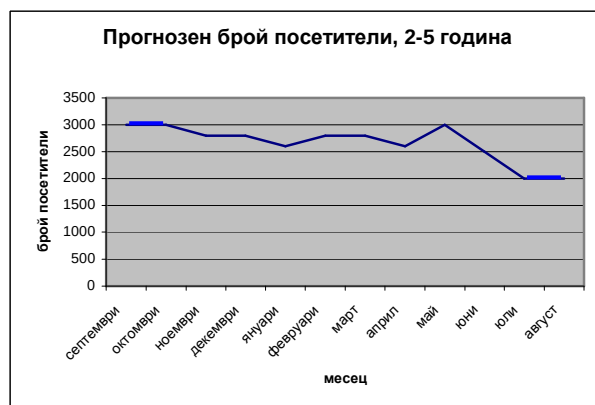
6. Очаквани резултати

- Прогнозен брой посетители

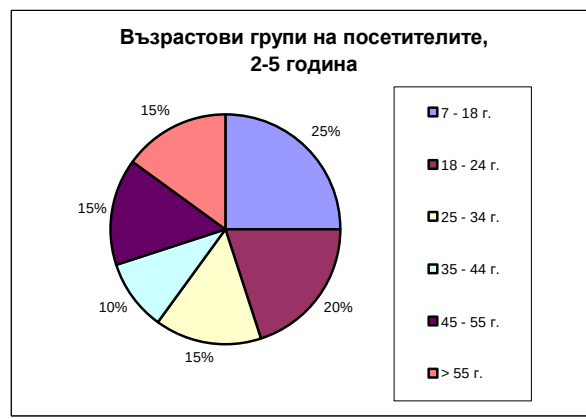
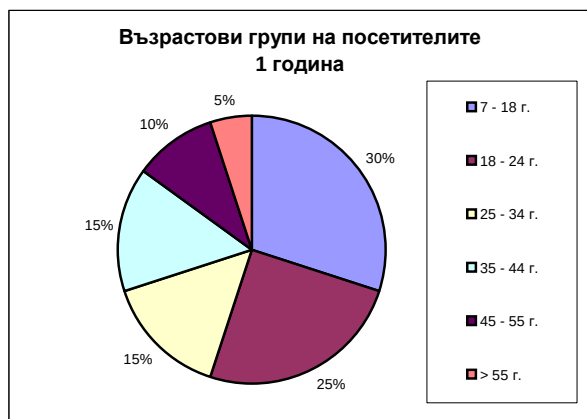
О В първата година след откриване на музея



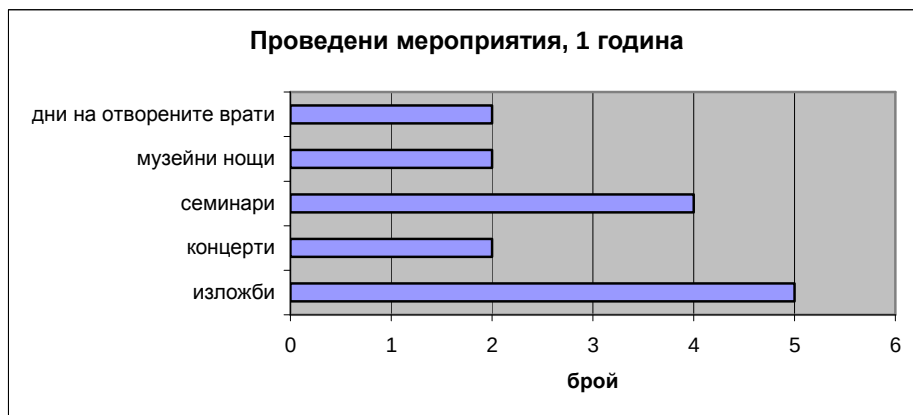
О 2-5 година от откриването на музея



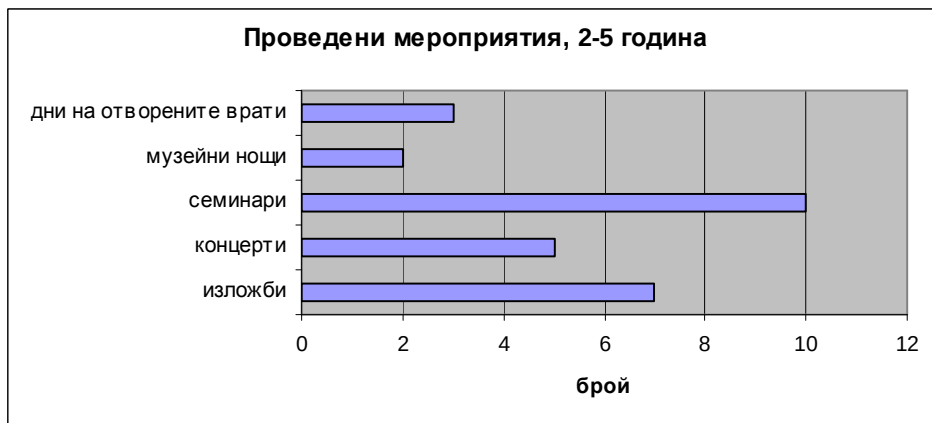
- Прогнозен профил на посетителите
 - В първата година след откриване на музея
 - 2-5 година от откриването на музея



- Очакван брой проведени мероприятия за първата година
 - В първата година след откриване на музея



- 2-5 година от откриването на музея



VII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Представените данни за престоя на чуждестранните и българските туристи и гости на столицата доказват необходимостта от предприемане на мерки за удължаване на техния престой, който в момента е едва 1-2 дена. Огромният туристически потенциал на столицата ни е предпоставка промяната да се случи лесно, от една страна чрез подобряване на съществуващите туристически продукти, а от друга – чрез предлагането на нови. Именно възстановяването на историческите трамваи, съхранявани десетилетия при неподходящи за това условия, може да се превърне в една от първите мерки, които значително ще подобри цялостния туристически облик на София. Редом с това, изграждането на музей на градския транспорт в бившето трамвайно депо „Клокотница” на бул. „Княгиня Мария Луиза” ще създаде условия за превръщане на услугата в завършен туристически продукт.

Извършването на описаните по-горе мероприятия ще бъде значително ускорено чрез използването на възможностите на публично-частното партньорство и европейските фондове за подпомагане на културното наследство. При използването на ПЧП от една страна Столична община и „Столичен електротранспорт” ЕАД ще бъдат подпомогнати в цялостното управление на проекта и намирането на финансиране за реализирането му, от друга включването на повече страни във възстановяването на трамваите ще разшири промотирането на проекта. Използването на европейските фондове е подходящо за изграждането на музея на градския транспорт, където необходимите средства и обхват на строителните работи налагат търсенето на финансиране от един източник и избор на висококвалифициран екип от строители, историци и транспортни специалисти.

Вярваме, че кандидатурата на София за Европейска столица на културата през 2019 г. ще бъде още по-силна след приемане на решение за възстановяване на историческите трамваи от парка на „Столичен електротранспорт” ЕАД и изграждане на музей на градския транспорт в бившето трамвайно депо „Клокотница” на бул. „Княгиня Мария Луиза”.