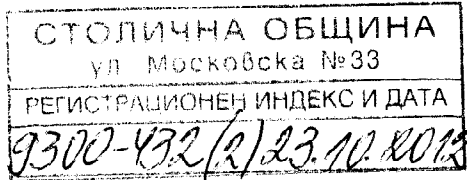




СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София 1000, ул. "Московска", № 33, тел.номератор 9377XXX, факс 9810653, www.sofia.bg



ЧРЕЗ
Г-Н ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ
НА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДО
Г-Н ГЕОРГИ КАДИЕВ
ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

Относно: Питане 9300-432/09.10.2012 г.

Уважаеми господин Кадиев,

Във връзка с Ваше питане, относно състоянието и сигурността на Столичното метро, Ви информирам следното:

Съгласно информацията, която получавам от „Метрополитен“ ЕАД, състоянието на участъците от първия метродиаметър и по-специално от МС „Сливница“ до МС „Опълченска“ и от МС „Стадион В.Левски“ до МС „Г.М.Димитров“ в т.ч. конструкциите, съоръженията на транспортната автоматика, електроснабдяването, контактната релса, релсовия път и др. е много добро. Както в тези участъци така и по цялата линия, съоръженията работят съгласно изискванията на правилниците за експлоатация на метрото. За гарантирането на тази работа, всяка вечер след спирането на движението на влаковете, дежурните екипи от специализираните експлоатационни служби на Метрополитен ЕАД правят оглед на съоръженията и там където е необходимо извършват необходимата профилактика или ремонт. Всички съществени ремонти се документират.

Западният метрорадиус на първия метродиаметър е в експлоатация 15 години. През всеки 4-7 минути по релсите в този участък преминават влакове с тегло от 150-300 тона всеки. Практиката в други страни показва, че при подобна интензивност и срок на експлоатация в най-натоварените участъци разположени в крива се извършва частична подмяна на износени релси, а в останалите участъци шлайфане на горната им повърхност с оглед ограничаване на вълнообразното износване.

При текущите измервания на релсите с ултразвук с вихров ток в западния радиус от трасето на първата линия от нашето метро, извършвани през последните няколко години е констатирано известно износване на ходовите релси. Независимо, че това износване не е надвишило допустимото, след обсъждане в Технически съвет, в полза на сигурността е решено релсите в тези участъци да бъдат подменени с релси със закалени повърхности. През първата половина на 2012г са сменени 80 бр.релси, а общо последните три години в западния радиус са сменени около 180 бр. релси на приблизителна стойност 280 хил.лв. Смяна на релси преди това не е правена. С оглед ограничаване на вълнообразното износване на релсите от първата линия през настоящата година от швейцарската фирма „Спено“ със специален влак е извършено шлайфане на повърхността на релсите.

Снимките, които се тиражираха в публичното пространство в последно време са част от архива на Техническият съвет на Метрополитен ЕАД, където е разглеждана необходимостта от подмяна на релси в участъка на двете криви по трасето между МС „К.Величков“ и МС „Вардар“.

Контактна релса както в този, така и в други участъци не се е налагало да бъде подменяна, а са извършвани малки ремонти по подмяна и укрепване на изолатори и скрепителни елементи.

Както по част релсов път, така и по част електромеханична, възлагането на строителството се извършва само и единствено чрез открити процедури по ЗОП. В комисиите за възлагане, освен специалисти от Метрополитен ЕАД, участват представители на СО, СОС, АОП, а за процедурите за участъци включени в ОП „Транспорт“ и от МТИТС.

Изграждането на релсовия път изисква голяма специализация и прецизно изпълнение. Релсовия път в отделните участъци от първата линия на метрото в София е строен от различни фирми-Трансстрой АД, Транспортни войски, РТ, СК-13, РВП Кьоне и Трансремонтинженеринг. През последните години СК-13 Трансстрой е участвала като подизпълнител на главните изпълнители на отделни участъци от разширението на метрото- фирмите Доуш и Трейс.

Подобно е положението и с фирма Стартинженеринг АД. На някои от новите участъци от разширението на метрото, тя е участвала като подизпълнител на Главни изпълнители- Доуш, Трейс и Тйсей, които сами избират партньорите си за участие в търговете, в зависимост от техната специализация и опит. Електромеханичната част на трасето на втората линия под бул. Ломско шосе от Линия 2 с дължина 4,2км е изградена от Енергоремонт АД спечелила търг за изпълнител на тази част от линията.

В световната практика преобладаваща част от метрополитените имат осигуряване на достъпност с асансьори само на отделни метростанции. Съгласно тази практика, там където има подобни съоръжения с тях обикновено се оборудва по един от входовете метростанциите. На метрото в Лондон например само на около 20% от станциите има подобна достъпност. На метрото в Париж този процент е още по-малък. На някои метрополитени въобще липсват подобни съоръжения или ги има само на по няколко станции (в т.ч. руските метрополитени, Рим, Прага, Будапеща и др.), на други с подобни съоръжения са оборудвани предимно възловите, а в отделни случаи и някои други станции (Виена, Мадрид, Атина, Мюнхен, Брюксел и др.).

На метрото в София от 27 метростанции 24 са оборудвани с асансьори и само 3- МС „К.Величков“, МС „Западен парк“ и МС „Сливница“ все още нямат. В момента тече търг за избор на изпълнител за доставка и монтаж на повдигателни съоръжения и на тези три метростанции. Предвижда се през първото тримесечие на следващата година всички станции да имат асансьори, като с това метрото в София ще стане едно от малкото метра в света с подобно оборудване на всички станции.

По отношение качването във влакове на хора с увреждания следва да се има предвид, че поради динамичния габарит при движението на влаковете между тях и пероните има разстояние около 10см. В местата където станциите са разположени в криви участъци (по норми до 800м минимален радиус на кривите) това отстояние е по-голямо или по-малко в зависимост от това дали влака е от вътрешната страна или от външната страна на кривата. Подът на влаковете при празен влак е с около 10см над пода на перона, а при максимално натоварен влак той е малко по-нисък от този на перона. На някои метрополитени тези разминавания са още по-големи, както в частност на метрото в Лондон те достигат 16см. Поради престоя на влаковете на станциите от порядъка на 10-20 сек. няма практика да се използват помощни съоръжения, а качването на инвалидни колички става с помощ от придружител или от пътници.

Следва да се има предвид, че основната част от конструкцията на станция „Вардар“ е строена през 80-90години на миналия век. Тя има общо 6 действащи стълбища при обикновено около 4 на другите станции. Въпросното седмо стълбище е ситуирано югоизточно от боровата горичка разположена между станцията и жилищните блокове. Другите две стълбища, които функционират от тази страна на кръстовището са разположени по-близо до блоковете.

Покритието на входовете на метростанции не е задължително по действащите норми. Няма метрополитен в света с покритие на всички стълбища на входовете, като за изпълнението им е изхождано от конкретните градоустройствени и климатични условия. Поради големите размери на някои от входовете на по-старите станции на метрото в София, като това е на МС „Вардар“ или МС „Западен парк“ за покриването им е необходимо да се изградят огромни и тежки конструкции.

Предвид особения характер на метрото за гарантиране на по-голяма сигурност на пътниците то се охранява от полиция, като на всяка метростанция има денонощно полицейско дежурство. Нощно време има патрулни дежурства по трасето. В метрото функционира център за видеонаблюдение, като по станциите и на отделни места в тунелите са монтирани над 400 камери. Има съответни охранителни обследвания подписани от СДВР и Метрополитен ЕАД, като изпълнението на мерките в тях периодически се проверява. Разработени са и се изпълняват специални инструкции за взаимодействия на отделните структури с полицията, както и планове за действие в кризисни ситуации.

Метрото разполага със специализирана техника за аварийни ситуации, противопожарно оборудване и противопожарен водопровод по цялото дължината на всяка от линиите. Съгласно проектите на всички станции има монтирани пожароизвестителни инсталации. Всички кабели средно и ниско напрежение в метрото са с неразпространяващи горенето изолации. В станциите, освен полицейската охрана, има денонощно дежурство в командните пунктове, като персоналят е обучен да реагират в различни ситуации в т.ч. при пожар.

Противопожарното обслужване на метрото се извършва от съответните районни противопожарни служби, където попадат отделните подобекти. Периодически се прави противопожарно обследване на метрото от противопожарната охрана, като предписанията от тези обследвания се изпълняват своевременно. За осигуряване на ефективно противопожарно обслужване на трасето по споразумение с пожарната Метрополитен ЕАД е доставил на софийските пожарни служби специализирана техника в т.ч. дихателни апарати за продължителна работа в тунелите, оборудване за тяхното зареждане и др. За гарантиране на своевременна реакция на пожарната и полицията в комуникационната система на метрото има постоянно функциониращ независим канал за радиовръзка с полицията и пожарната.

С уважение,

ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА
КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

