



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София 1000, ул. "Московска" 33, телефонен номератор: 9377xxx, факс 9810653, www.sofia.bg

СТОЛИЧНА ОБЩИНА ул. Московска №33
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И/ДАТА 9301-4346/2/10.12.08

ДО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
Г-Н АНДРЕЙ ИВАНОВ

ОТНОСНО: ПИТАНЕ ОТ ОБЩИНСКИЯ СЪВЕТНИК Г-Н ХРИСТО АНГЕЛИЧИН ЗА
СТРОИТЕЛСТВО НА ПЪРВИ И ВТОРИ МЕТРОДИАМЕТЪР

УВАЖАЕМИ Г-Н ИВАНОВ,

Приложено изпращаме Ви отговорите на въпросите от питането на общинския съветник г-н Христо Ангеличин относно строителството на първи и втори метродиаметър както следва:

Въпрос 1 : Има ли обективни причини за забавянето на строителството на първия метродиаметър в участъка при ЦУМ и връзката на новото трасе със сега действащото, освен закъснението от страна на Тайсей Ко ? Правена ли е пълна инженерна геодезия (**точния термин е инженерно-геоложки проучвания-н.р.**) на новостроящия се участък от първия метродиаметър, както и за предвиденото за строителство второ трасе на метрото ? Какви са предвидените промени в движението на столицата със строителството на втория метродиаметър.

Отговор: Строителството на първия метрорадиус на метрото в София „ж.к.Обеля-ж.к.Люлин-пл.Св.Неделя” с дължина 10 км и 8 станции започва през 1979г и на етапи завършва през 1998-2003г. Средногодишния темп на строителство е 0,41км/год. От 2005г започва строителството на продължението „пл.Св.Неделя-Интерпред”, а от 2006г и на участъка „Интерпред-ж.к.Младост”. През 2009г ще има готовност за поетапно пускане на участъка от „пл.Св.Неделя до ж.к.Младост” с обща дължина 8 км. Това прави средногодишен темп на строителство 1,7км/год. За информация пуснатите през 2008г участъци на метрото в Прага и Варшава, с дължина 3,6 и 4 км са строени съответно 4 и 4,5 години.

Съгласно докладите на Инженер-Консултанта по FIDIC за забавянето на строителството на централния участък от метрото от пл.Св.Неделя до стадион Юнак основните причини са:

Някои слабости при организацията и управлението на строителството на обекта от страна на Главния Изпълнител Тайсей Ко. Значително е времето за наемане на подизпълнители, за изготвяне на работни проекти, за транспортиране на тунелната машина от Япония, а така също за някои строителни работи.

Столична община, в качеството си на Възложител, чрез категорични писма и срещи с Висшето ръководство на Изпълнителя през 2006-2007г, поиска вземане на адекватни мерки за подобряване на работата на обекта и на темпа на строителство. По настояване на Възложителя се направиха промени в ръководството на обекта, подобри се организацията на строителство и се ускори издаването на визи, разрешителни за работа, внос на оборудване и др от държавната администрация. В резултат от 2007г влиянието на субективните причини е намалено и вече са изпълнени около 80% от работите.

Влияние на закъснението са оказали и някои непредвидени обстоятелства, възникването на каквито, според Инженер-Консултанта, е характерно за този тип сложно строителство. Основните в конкретния случай са:

-лошо състояние на разкритата по време на изкопните работи конструкция на подлеза пред ЦУМ. Това е наложило преработка на проекта, премахване на част от тази конструкция, изпълнение на допълнително анкерно, пилотно и стоманено укрепване покрай х-л Шератон и под бул.М.Луиза;

- поява на участъци от слаби оводнени почви под част от подлеза. Поради малките размери и разпокъсания характер на лещите с подобни почви се е наложило неколккратно съгъстяване на проучвателните сондажи за изготвянето на работния проект от Изпълнителя. След определяне на границите на тези участъци и характеристиките на почвите в проекта са предвидени допълнителни инжекционни и укрепителни работи около тунелите и пред сградата на Президентството ;

- поява на метални отломки от самолет пред тунелната машина в района на Народното събрание. Това е довело до продължително спиране на работата за отстраняване на тези късове чрез проходка от забоя и ремонт на работния орган на машината;

- спиране на изкопните работи за проучване и преместване на разкрити зидове в Ларгото, преместване или допълнително укрепване на непосочени в кадастъра инженерни мрежи, промяна на трасета на реконструирани инженерни мрежи поради появата им на различни места от посочените в кадастъра и от експлоатиращите предприятия и др.

За изготвянето на идейните проекти на участъка от първия метродиаметър и включения в ОП"Транспорт" на ЕС участък от втория метродиаметър са извършени нормативно регламентираните геоложки проучвания на трасетата и на тяхна основа са изготвени инженерно-геоложки доклади, приложени към тръжните документации. При търговете „Проектиране и строителство“ тези геоложки доклади са необходими на участниците за определяне на подходящите строителни методи и конструктивни решения предлагани в офертите. Съгласно изискванията на тръжните документации и на нормативните изисквания за обхвата на работните проекти при изготвянето им избраните изпълнители са длъжни да направят всички необходими геоложки и други проучвания. В резултат от тях в проекта са предвидени допълнителни инжекционни и укрепителни работи около тунелите и пред сградата на Президентството;

При изграждането на отделните участъци от втория метродиаметър, в зависимост от спецификата на прилаганите строителни методи в офертните проекти са предвидени временни промени в организацията на движение около метростанциите. Това е нормална практика при този тип строителство, като изискванията на Възложителя са тези промени да бъдат сведени до минимум. Проектите за организация на движение, като част от работните проекти, ще се изготвят от изпълнителите, в зависимост от етапността на строителството на отделните подобекти, и ще се реализират след съответно одобрение от специализираните структури на общината.

Въпрос 2: Каква е причината за съществуването на две системи за електронно таксуване на пътниците в метрото и в наземния транспорт ?

Отговор: В метрото съществува таксуване с единични билети и електронни карти за многократна употреба.

Таксуването с единични билети става чрез кодиране с индивидуален бар код при продажбата им от касиер или от автомат, разчитане на кода при преминаване през пропускателните апарати и заличаване на кода в паметта на системата след това.

От 2001г година в метрото е внедрена система за таксуване с електронни карти за многократна употреба. При продажбата на картите, със специални електронни устройства към фискализираните компютри на касите, се зареждат определен брой преминавания. При всяко преминаване по безконтактен път картите се разчитат от валидаторите и от тях се отнема по едно пътуване, след което се отключват турникетите за преминаване на пътниците. Системата информира пътниците колко пътувания (при лимитиране с пари, каква сума) остават в картите и преди последните пътувания сигнализират пътниците да заредят ново количество пътувания (сума пари) или да върнат картите, като им се възстановяват първоначално платените депозити.

Системата позволява разчитане на подобни карти и на други оператори. Метрополитен ЕАД има готовност да разпознава картите издадени от СКГТ, като за целта е необходимо предоставяне на кодовия „чип“ от фирмата изпълнител на системата в наземния транспорт. За това са направени съответните постъпки пред чешките изпълнители. „Чипът“ ще бъде вграден в системата за достъп в метрото в срок от един месец от представянето му. В техническата идеология на системата за таксуване в метрото е заложена възможност за използването и на дебитни карти при таксуване на пътуванията след съответна връзка с банките или с техен междинен оператор.

С уважение

(Бойко Борисов - Кмет на София)

М. Терджиев
РД-15-13100/08