**ДО**

**Г-ЖА ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА**

**КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА**

**ЧРЕЗ**

**Г-Н ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ**

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА**

**СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ**

**СЪВЕТ**

**П И Т А Н Е**

от

**Методи Лалов**

общински съветник от “Демократична България” в СОС

**Относно:** наличие на дефекти - пукнатини в асфалтовата настилка в пътния участък, свързващ “Лъвов мост” с бул. “Сливница”, част от транспортен възел “Лъвов мост”

**Правно основание:** чл. 33, ал. 1, т. 4 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и чл. 129, ал. 2, вр. ал. 1 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет.

**УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ФАНДЪКОВА**,

Българските граждани за пореден път станаха свидетели на дефекти на инфраструктурен проект на значителна стойност (над 22 млн. лева) на Столична община, появили се сравнително скоро след неговата реализация.

В качеството си на общински съветник съм длъжен да защитавам интереса на столичани при разходването на публичните средства и да следя направената обществена инфраструктура да бъде безопасна, функционална, надеждна, технически и естетически издържана и щадяща околната среда.

За да могат българските граждани да направят изводи дали Вие и ръководената от Вас общинска администрация сте взели най-добрите решения, които да гарантират обществения интерес при проектирането и строителството на мостовете, част от транспортния възел “Лъвов мост”, на основание чл. 33, ал. 1, т. 4 от ЗМСМА и чл. 129, ал. 2, вр. ал. 1 от ПОДСОС, отправям към Вас следното *питане*:

1. СО поставяла ли е изисквания в рамките на възложената от нея обществена поръчка какъв да бъде типа на мостовите съоръжения при проектирането и строителството на транспортен възел “Лъвов мост”?
2. Известно е в теорията и практиката по масивни конструкции, че при “интегралните мостове” няма лагери и деформационни фуги, вкл. при устоите, което води до редица предимства при проектирането, изграждането, експлоатацията, поддържането, опазването на природната среда, реконструкцията и рехабилитацията на тези съоръжения, включително икономически такива в сравнение с мостовете с лагери и деформационни фуги. С оглед на това какви са мотивите на СО да не възложи да бъдат изградени именно такъв тип мостове на транспортния възел “Лъвов мост?
3. Извършвани ли са, колко, кога и с какви резултати проверки на мостовете на транспортния възел “Лъвов мост” след приемане на строителните и монтажни работи (извън процедурата по приемане на изпълнението), за да се установи действителното им качество, както и техническото състояние на съоръженията в условията на експлоатация (това би сторил всеки добър стопанин, независимо че съоръженията са в гаранция)?
4. При справка в специализирана литература, в общодостъпни сайтове на строителни фирми и производители на строителни елементи и материали, дори за неспециалист е видно, че деформационните фуги имат специфична конструкция и се изграждат чрез използване на специални елементи при спазване на съответна технология. С оглед на това появилите се на асфалтовата настилка пукнатини на “Лъвов мост”, в произволна геометрия, широчина и дълбочина, имат ли според Вас характер на деформационни фуги?

Отговорът следва да бъде предоставен *устно* в следващото заседание на СОС.

*С уважение,*

