



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

## СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, Тел. 93 77 591, Факс 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, http://www.sofiacouncil.bg

### ПОСТОЯННА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

#### ПРОТОКОЛ 38

От извънредното заседание на Постоянната Комисия по транспорт и  
пътна безопасност

проведено на 27.01.2021 г.

Днес, 27.01.2021 г. от 12:00 часа, онлайн, чрез платформата CISCO Webex Meeting и излъчвано във фейсбук страницата на СОС се проведе извънредно заседание на Постоянната Комисия по транспорт и пътна безопасност. Заседанието беше открито от председателя на комисията – г-н Карлос Контрера в 12:00 часа.

При направената проверка на кворума беше установено, че присъстват 11 общински съветници, поради което заседанието може да бъде проведено. Списъкът на присъстващите членове на комисията е приложен към протокола – Приложение № 1.

Председателят на комисията подлага Дневният ред на гласуване.

Гласуване на дневния ред:

Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	за
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	за
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	-
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	за
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	за
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	за

7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	за
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	за
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	-
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	за
12.	АЛЪОША ДАКОВ	за
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

Въз основа на гласуването комисията **реши:**

**Приема дневния ред за заседанието на комисията.**

<b>Общо гласували:</b>	11
в т.ч.:	
<b>За</b>	11
<b>Против</b>	няма
<b>Въздържали се</b>	няма

Приетият дневен ред е приложен към протокола. Приложение № 2.

**По т. 2 от дневния ред:**

**Относно:** Доклад с вх. № СОА21-ВК66-639/21.01.21г. относно приемане на отчет за изпълнение на Оперативната работна програма на Столичен общински съвет за 2020г. и приемане на Оперативна работна програма на Столичен общински съвет за 2021г. с вносител Елен Герджиков- председател на СОС.

Г-н Контрера подложи Доклада с проекта за решение на гласуване.

Комисията гласува доклада с предложения проект за решение.

<b>Общо гласували:</b>	11
в т.ч.:	
<b>За</b>	7
<b>Против</b>	2
<b>Въздържали се</b>	2

**В резултат на проведеното гласуване, комисията реши:**

## Приема доклада с предложения проект за решение.

Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	За
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	За
3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	-
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	За
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	За
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	За
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	За
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	За
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	-
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	Против
11.	БОРИС БОНЕВ	Против
12.	АЛЪОША ДАКОВ	Въздържал се
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	Въздържал се

### По т. 1 от дневния ред:

**Относно:** Предоставяне на информация относно възникнала авария по трасето на трета метро линия в участъка между метростанция „Театрална“ и метростанция „Хаджи Димитър“.

Председателят на комисията дава думата на г-н Братоев да предостави информация, относно възникнала авария по трасето на трета метро линия в участъка между метростанция „Театрална“ и метростанция „Хаджи Димитър“.

Г-н Братоев обяснява, че са започнали демонтажа на релсите в 30-метров участък преди станция „Хаджи Димитър“, защото релсите в него са се надигнали и това довело до спиране на движението към крайната станция След демонтажа на релсите, започва и демонтаж на траверсите и бетона на релсовия път. В момента се работи с малка строителна техника, а след това ще влязат по-големи машини и вагони, с които да се извозят материалите. До момента е ясно само, че високото ниво на подземните води е повишило водния напор, което най-вероятно е

причината за надигането на релсовия път. За да се гарантира пълна безопасност и да не се допусне компрометиране на съоръжението, ще бъдат направени допълнителни сондажи. Той обяснява, че няма отклонение от проекта, а има претоварване. В проектите, които са заложен нивото на подводните води е на 14м, а този случай се е получило на 19м.

Симеон Ставрев взема думата, че е посикал тази извънредна комисия. Има няколко въпроса.

1. Кога ще бъде отстранена аварията?
2. Само релсовия път ли е разместен или и самата конструкция на тунела? Има ли проблеми по различни системи, които вървят по самия тунел?
3. Трябва ли да се анкерира допълнително или да се укрепва по някакъв начин самия тунел или само плочата за която говорите?
4. Защо допускате се случи този инцидент, това което разбирам от вас е заради неправилния геоложки доклад?
5. За сметка на кой ще бъде изпълнен ремонта?
6. Той лично е получил сигнали от граждани, че малко след стрелката, за която говорихте в посока Хаджи Димитър, след Театрална още миналата седмица, имало потъване на влаковете, това така ли? Влаковете потъвали ли са?
7. Каква е гаранцията, че подобни инциденти няма да се повторят?
8. Има ли проблеми по трети метродиаметър, по които се работи в момента, други проблеми?
9. Защо не е било разчетено в проекта, такова голямо натоварване?
10. Този, който е направил геоложкото проучване, как коментира ситуацията?
11. Изместена ли е реката от предишното си корито?
12. Дали няма и други геоложки нестабилни локални участъци в тунела?
13. Предвижда ли се възлагане на строителите да се извършват сондажи през 10- 15м.
14. Навярно сте видели репортажа за блока, който се намира до метростанция Хаджи Димитър, където граждани се оплакват, от това че има разместване в техните апартаменти, поне на плода на плочките, по този повод иска да ви попита има ли изпомпване на води в района на метростанция Хаджи Димитър, в резултат на което е възможно блокът да започна да сляга?

Г-н Братоев взема думата по поставените въпроси. Той обяснява, че колкото до сериозността на аварията - трябва да се остави този бетон да се изгради нов, с нов с ново решение на възела, който да връзва вътрешната облицовка със стената с дъното. Няма индикации за нарушения и деформации на носещата конструкция на тунела. Релсовият път е надигнат, не е пропаднал и няма никъде пропадане. В момента е разработено техническо решение, което не предвижда анкерирание, а заздравяване на връзката между дъното и стената,

на която се държи само хидроизолацията и върху нея се монтира релсовия път. Допуснато е да се случи и заради геоложкия доклад- водният стълб от 14м е станал 19м. Участъкът е в гаранция, строителят ще си отстрани дефекта, отделно ще предивят иска за пропуснати ползи към фирмата изпълнител. Специалистите по управление и експлоатация са действали правилно.

Този участък е най дълбокият участък в София и никъде другаде няма такъв воден стълб, така че няма как да се повтори в друг участък, но въпреки това вече е възложено на проектантите да се направят проучвания- нива на води и др.

Г-жа Тагарева взема думата и обяснява , че ситуацията е много неприятна , но не е прецедент други европейски държави. Пробите на материалите са в съответствие с проекта, претенциите за пропуснатите ползи е много важно. Важно е , че що се отнася до сигурността е приоритет и е много важно.

Г-н Братоев коментира, че мнението на геолозите, е че геоложкия доклад е направен коректно, а това е форсмажорно обстоятелство от голямата покачване на Перловска река. Обектът е в гаранция, всички разходи за строителя, ще бъдат калкулирани пропуснати ползи. По отношение на сигурността- експлоатационният персонал е действал изключително прецизно и правилно. Персоналът минава през проверка на знанията периодично.

Г-н Зарков взема думата и обяснява, че дискусиата е дала отговор на всички неясноти и г-н Братоев е бил доста изчерпателен. Надява се да се намери най – бързото решение, без политизиране. Има два въпроса: едва когато бетонът бъде премахнат ,ще имаме по голяма яснота за ситуацията и тогава ли ще има срок за отстраняване на аварията. Безспорно, е че трябва да се търсят причинените вреди.

Г-н Братоев отговаря, че трудно става разбиването на бетона- затова трябва постепенно, премахването на хидроизолацията- така , че не може в момента да се говори за реален срок. За пропуснатите ползи може да се говори, когато се изчислят загубените часове, разходите на заместващия транспорт, какви са загубите на дружеството.

Г-н Борис Бонев обяснява, че не може общонският съвет да разбира от медии за проблемите в метрото, моли да се дава своевременна информация.

Той коментира, че вече има проект за възстановяване, което означава, че очевидно има идея какъв точно е проблемът и от тази гледна точка, как е възможно, при готов проект за възстановяване, още да не може да се даде ориентиран срок за край на аварията и възстановяване на метрото? Дали се говори за седмици или месеци? Той иска да попита, ако фирмата- изпълнител е изпълнила проекта, който е бил одобрен и съгласувана от всички истанции, част от които общински и при положение ,че по време на строителството е имало контрол на възложителя, на какво основание ще предават претенции към фирма, която съвестно е изпълнила проекта? Ако надзора не си е свършил работата, какво биха били санкциите към него. Кой плаща за наетите външни експерти , които са наети за проекта за възстановяване- каква е сумата за експертите и за договора?

Защо е избран нов австрийски метод за строителство, тъй като определителните геоложки доклади са показали високо ниво на подпочвени води и самият господин Братоев казва, че това е участъка от цялата Метро

система на София, в която най-дълбоко е използван този метод. Може ли да се даде оценка за избора, именно на този метод и защо и какво е наложило неговото предпочитане, вместо например тунелопробивната машина да продължи или пък да бъде изпълнен по открит способ, както очевидно ще се случи на следващите три станции по трасето в тази посока? Последният въпрос е няколко пъти се споменава, че г-н Братоев е изненадан от водната леща и че всъщност се е получило „малшанс“, че старото русло на реката е попаднало между два геоложки сондажа. Как се гарантира, че на други места по линията няма да се случи същото. И дали предвиждате изследване тунелите на третата метролиния- в геоложки план.

Г-н Братоев коментира, че не може да се даде срок, защото в тези притеснени условия още не се знае колко време ще отнеме разбиването на този много здрав бетон, но със сигурност няма да е една седмица, надява се е скоро. По отношение на австрийския метод, той вече е приложен на над 10км отсечка, и да можело тунелопробивната машина да продължи, но е трябвало да е по дълбоко пробиването. Водата от река Перловска подхранва целия масив. Геоложки доклади са паревени, но не в форсмажорна ситуация.

Г-жа Стефанова взема думата и коментира, че има хидроложки проучвания и не може да се разчита само на геоложки проучвания, дали строителя е запознат с него? Новият проект от кого е изготвен? Самият проект на участъка от фирма „Трейс“ ли е правен? Как ще бъде отразено за фирма „Трейс“ това финансово отежняване? Гражданите, които живеят наоколо ще получат ли гаранция, при евентуално нарушение на конструкциите им, ще получат някаква компенсация?

Г-н Братоев коментира, че новият проект е възложен на главния изпълнител да изготви проект на ремонта, що се отнася до средствата, това не влиза в работата на „Метрополитен“, тяхна грижа е само да изпълнят за тяхна сметка ремонта. Участъкът е правен от обединение от фирми, но водещия изпълнител е фирма „Трейс“.

Г-н Джоргов коментира, че не е още приключило обследването за жилището, което имат претенции, че е нарушена цялостта му, заради проблемът с метрото.

Г-н Чаушев взема думата и обяснява, че блокът не е на 300м, а на 50м от метрото. Подземните води в района са е на два метра на 20 м 30 м, всички блокове в квартала лежат върху вода. По принцип строителството на такива конструкции, ако се компрометира заради водата, веднага ще има последици върху сградите. Той смята, че е наложително да предложи да се направи цялостно обследване на цели участък, който е строен от фирма Трейс, за да се провери, дали конструкцията реално е изпълнена спрямо проекта. Очевидно има някакви проблеми с изпълнението, с контрола.. Той предлага да се направи проучване с гел радат. От това изследване ще се види, дали има такива специфични геоложки проблеми и да се понесе отговорност.

Г-н Зарков има реплика към г-н Чаушев. Той коментира, че темата се политизира. Не са 50 м на блока до проблема на метрото, а до началото на конструкцията на метрото.

Г-н Братоев коментира, че блокът се намира на 50 м от станцията, но повече от 500 м. до проблемът. В момента проектантите правят проучвания, за да се достигне до висок коефициент на сигурност. Той коментира, че с гел радара няма да се постигнат добри и точни резултати, най доброто проучване е със сондажи.

Г-н Чаушев коментира, че по отношение на казаното на г-н Зарков, че целият район е пълен с вода, и строителството на метро може да въздейства върху всички близки сгради, при валежи и повишаване на подземните води.

Важно е да се уверим, че строителя е изпълнил проекта, за това иска проучването с гео радара.

Г-н Ставрев има процедурно предложение, заседанието да излезе със следното становище:

„Възлага на кмета на Столична община да назначи комисия, с участието на експерти и общински съветници от всички политически групи в общинския съвет и да възложи изследване с георадарен лазер на конструкцията на метрото в тунелния участък от МС Театрална до МС Хаджи Димитър, включително станциите, изпълнявани от „Трейс Груп Холд“ АД за реално установяване на дебелина на конструкцията, съответствие с изпълнявания проект и наличие на други участъци с проблемни специфични геоложки условия, които не са отразени в изпълнявания проект. Комисията да участва в изследването.“

Г-н Контрера подложи процедурното предложение на гласуване.

Комисията гласува предложението:

<b>Общо гласували:</b> в т.ч.:	12
<b>За</b>	3
<b>Против</b>	1
<b>Въздържали се</b>	8

**В резултат на проведеното гласуване, комисията реши:**

**Не приема предложението на г-н Ставрев.**

Поименно гласуване:

1.	КАРЛОС КОНТРЕРА	Въздържал се
2.	ЗАФИР ЗАРКОВ	Въздържал се

3.	КАЛОЯН ПАРГОВ	-
4.	ХРИСТИАН ПЕТРОВ	Въздържал се
5.	БОРИСЛАВ БОРИСЛАВОВ	Въздържал се
6.	ДИМИТЪР ВУЧЕВ	Въздържал се
7.	ВАНЯ ТАГАРЕВА	против
8.	РАДОСЛАВ ВЛАХОВ	Въздържал се
9.	ВЛАДИСЛАВ ПАНЕВ	за
10.	СИМЕОН СТАВРЕВ	за
11.	БОРИС БОНЕВ	Въздържал се
12.	АЛЪОША ДАКОВ	Въздържал се
13.	МИХАИЛ СТАВРЕВ	за

Г-н Контрера коментира, че той не смята , че комисията и конкретно той не се компетентен да участва в подобна експертна комисия.

Г-н Контрера пита какво точно ще се направи в гео радара и колко ще струва?

Г-н Зарков коментира, че такава комисия от експерти вече е назначена със специалисти- хидроинженери и геолози и участието на политически лица може да има само една цел- политизиране на случая. След като тази комисия вземе своите компетентни решение, транспортната комисия ще бъде запозната.

Г-н Барбалов коментира, че ползването на гео радара – проучванията не са толкова точни, а приблизителни.

Г-жа Тагарева обяснява, че няма да подкрепи предложението, защото членовете на комисията нямат нужните компетенции.

Г-н Бонев коментира, че подкрепя предложението за обстойното изследване, но не и тази комисия да е от политически лица, тя трябва да бъде от експерти.

Комисията трябва да дава всяка седмица информация на транспортната комисия за напредъка, който е постигнала.



Поради изчерпване на дневния ред, председателят закри заседанието в 15:30 ч.

**Изготвил:**

**Йоанна Цанкова-  
младши експерт П**

**Председател на  
Постоянната Комисия по  
транспорт и пътна  
безопасност**

**Карлос Контрера П**

**Зам.Председател на  
Постоянната Комисия по  
транспорт и пътна  
безопасност**

**Зафир Зарков П**

**Зам.Председател на  
Постоянната Комисия по  
транспорт и пътна  
безопасност**

**Калоян Паргов П**

27.01.2021 г.