



## СТОЛИЧНА ОБЩИНА

11.9.2024 г.

**X** СОА24-ВК66-6308-[3]/11.0...

РЕГ. №

**ЧРЕЗ Г-Н ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

**ДО  
Г-Н ИВАЙЛО ЙОНКОВ  
ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИК ПРИ СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ**

Относно: *Питане с рег. № СОА24-ВК66-6308-(1)/29.07.2024 г.*

**Уважаеми господин Йонков,**

В отговор на поставените в горещитираното питане въпроси, представям на Вашето внимание следната информация, предоставена от направление „Обществено строителство“:

Във връзка с получен сигнал на гражданин за текущото състояние на мостовата конструкция, част от пътния възел на бул. „България“ беше извършен оглед на съоръжението от представители на Столична община. Установена беше потенциална опасност за преминаващите по съоръжението.

Допълнително се извърши оглед с конструктори, които изразиха становище, че конструкцията е в предаварийно състояние и застрашава здравето и живота на гражданите. Веднага бяха предприети действия, координирани с дирекция „Транспорт“, „Управление и анализ на трафика“ и „Аварийна помощ и превенция“ на СО за ограничаване на движението по съоръжението.

Бяха изискани и получени две писмени становища от доказани проектантски организации относно състоянието на съоръжението. И в двете становища потвърждават опасността за гражданите преминаващо по и под моста.

Веднага бяха взети мерки за ограничаване на движението и възлагане на проект за временна организация на движението, който да облекчи проблемите с трафика в двете посоки. На ОП „София-проект“ беше възложено изготвянето на проекта, който координирахме и придвижихме за спешно съгласуване със всички инстанции и приемане на постоянната комисия по транспорт, организация и безопасност на движението.

Действията бяха координирани с „Център за градска мобилност“, като се наложи промяна на маршрутите на някои линии от масовия градски транспорт.

Беше организиран оглед на обходните маршрути и отстраняване на повреди по пътните настилки за повишаване на проводимостта по тях. Съвместно с дирекция „Управление и анализ на трафика“ се наблюдава движението в участъка и се предприемат „живи“ действия по повишаване на пропускателната способност на светлинно регулираните кръстовища по обходните маршрути („дърпа“ се трафика по кръстовищата с образували си „тапи“ - ръчно).

Веднага бяха поискани оферти за изготвяне на конструктивно становище, решение за временно укрепване на съоръжение и конструктивно решение за ремонт на дефектните елементи

на моста от доказани проектантски екипи. Бяха получени два броя оферти. Координирахме процеса по намиране на финансиране и сключване на договор за изпълнение с избрания участник.

След сключване на договора веднага започна детайлното обследване на конструкцията. Открихме архивни данни от ремонтните работи извършени през 2018 година – проект и снимков материал. Проведени бяха множество разговори с фирмата, извършила ремонта. Усилено търсихме архивни данни от строителството на съоръжението, но без успех. Това наложи подробното обследване на конструкцията.

Беше извършено подробно заснемане с лидар (3d скенер). Беше изграден облак (облачно пространство) от точки с повишена точност. Изготвена беше и геодезическа снимка за координиране на съоръжението и повишаване на прецизността на заснетите в облака точки. Това даде възможност за точно заснемане на изключително сложната геометрия на съоръжението и реалните данни за размерите на всички елементи. За така заснетото съоръжение беше изготвена графична част и изграден модел на софтуер за статичен анализ на база метод на крайните елементи.

Беше направена визуална инспекция, която установи не само силното увреждане на стълба, но и наличието на новообразували се пукнатини в стълба и плочата на моста. Изместването на стойката е приблизително 15 см от проектното положение. Значителна част от надлъжната прътова армировка в зоната на ставата е изкълчена. Обрамчващите я стремени са разтворени вследствие на загуба на сцепление с бетона и заварените напречни мрежи в петата на стойката имат скъсани връзки. Във връзката са инсталирани "оловни лагери", които са с геометрична конфигурация, неосигуряваща нормално функциониране и контакт с основната повърхност.

Бяха огледани подробно и останалите елементи на конструкцията. В зоните на конзолите, както и по останалите части на конструкцията, няма видими следи от дефекти. По останалите стойки няма индикации за проблеми, аналогични на счупената такава.

За целта на огледа координирахме процеса със строителна фирма и осигурихме техника и работници.

Беше организирано заснемане на вложената армировка и определяне на бетонното покритие с лабораторни изпитвания на място. За целта отново организирахме процеса по осигуряване на техника на място.

В характерни места на конструкцията бяха взети проби (ядки) от бетона и настилката. Чрез изпитвания в лабораторни условия беше определен класът на бетона. Този процес отнема технологично време от поне 7 дни, включващо взимане на проби, лабораторно изпитване на пробни тела и обработка на информацията.

Беше извършено геоложко проучване, като бяха взети два броя сондажи с общ метраж 18 м. В лабораторни условия бяха изпитани 5 броя земни проби. Технологичният процес по изпитване на пробите отнема поне 7 дни, като следва обработка и на резултатите.

По време на всички изпитвания бяха направени множество посещения на място от служители на дирекцията, както и други експерти, имащи отношение.

След получаването на всички гореописани данни беше направен модел в изчислителен софтуер, който симулира реалното положение на конструкцията. Направени са изчисления с различни предпоставки. Достигнато е до извода, че текущата експлоатация на съоръжението е с повишен риск от разрушение. Преминаването по съоръжението крие риск от претоварване на вече критичното напрегнато състояние, което би довело до пълно разрушение. Текущото състояние трябва да бъде следено поради наличие на високи температурни амплитуди. Възможността за евентуални удари от преминаващи под съоръжението извънгабаритни ППС крие риск от загуба на стабилитет в разрушената опора, което може да доведе до пълно разрушение.

Дадено е решение за временно подпиране на конструкцията, което да осигури безопасното преминаване под моста. То се състои от два броя подпорни скелета с висока носимоспособност.

Изпратени са писма за оферти за изпълнението на временното подпиране до 4 броя строителни фирми. Проведени са разговори с фирми гоставчици на подпорни конструкции и се

*Електронен документ, подписан с КЕП. Писмото се изпраща от АИССО към АИСОС.*

установи, че такива скелета трябва да бъдат внесени от чужбина, като предвиденият срок за доставка е минимум две седмици.

За възстановяване на движението по съоръжението са дадени няколко решения за ремонт. Следва процедура по избор на най-доброто решение и подбор на изпълнител на СМР.

**С УВАЖЕНИЕ:**

10.9.2024 г.

**X** Васил Терзиев

---

КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА