

ПРОТОКОЛ

от

проведено Заседание № 11 на

Комитет за наблюдение на изграждането на Автомагистрала „Струма“

(КНАМС)

На 20.04.2015г. (понеделник) от 14.00 часа в сградата на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), бул. Македония № 3, ет. 7, зала 702 се проведе единнадесетото заседание на КНАМС. На срещата бяха поканени всички членове на Комитета, назначени със Заповед на Министъра на РРБ № РД-02-14-2857/29.11.2012 г. и изменена със Заповед № РД-02-14-187/18.02.2013 г.

Присъстваха представители на Министерство на околната среда и водите (МОСВ), Министерство на финансите, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), АПИ, Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП), Община Благоевград и неправителствени организации. Всички присъстващи са записани по надлежния ред в присъствен списък, разделна част от настоящия протокол.

Инж. Красимир Найденов, ръководител на екипите за управление на Лот 1 и Лот 4 на АМ „Струма“, откри срещата и представи напредъка по Лот 1. Отчуждителните процедури за обекта са приключили. Възникнал е проблем с дренажните системи при км 317+000 /ляво платно/, като срока за отстраняването му е до края на месец май. Текат проучванията относно причината за слягане на платното, но най-вероятно то е предизвикано от големите количества валежи. Ситуацията е аварийна. Възстановена е дренажната система на дясното платно, при лявото се налагат допълнителни дейности.

Г-н Петко Ковачев попита дали ще бъдат наложени санкции.

Инж. Найденов отговори, че участъка все още не е въведен в експлоатация и не текат гаранционни срокове, но въпреки това ремонтните дейности ще бъдат за сметка на Строителя.

Г-н Ковачев уточни, че санкцията би трябвало да бъде за одобрилите такъв проект, тъй като дъждовете не могат да бъдат изненада за никой.

Инж. Найденов допълни, че проекта отговаря на всички норми и стандарти. Става въпрос за измиване на фини частици от ската, за което никой не може да даде гаранция.

Г-н Ковачев отговори, че гаранция има и тя е десетгодишна. Трябва да се направят разследвания как се строят магистралите в България и неправителствените организации от своя страна ще предприемат проучвания на тази тема, каза още г-н Ковачев.

Инж. Найденов напомни, че има достатъчно органи, които следят за това. Проектът се изпълнява по техническа спецификация и нормите за проектиране.

Инж. Валентин Илиев, ръководител на екипа за управление на Лот 2 допълни, че наскоро е провел разговор с геолога проф. Божинов, за това че при изследването в различни лаборатории на една и съща почва се получават различни резултати. Това означава, че разликите в някои от показателите могат да доведат до проява на плъзгателна повърхнина, която вероятно е причината за това слягане на платното.

Г-жа Ирина Матеева, представител на Българско дружество за защита на птиците, заяви че самият факт, че се е стигнало до тук означава, че има пропуск във фазата на проектиране.

Инж. Илиев повтори, че всички изчисления са направени на база на лабораторни показатели.

Г-жа Галя Стателова, представител на МГИТС, обърна внимание на изказването на инж. Найденов, че проучванията за причината не са приключили, така че е рано да се коментира кой е виновен.

Инж. Найденов допълни, че е имал среща с Проектанта, чийто проучвания доказват наличието на плъзгателна повърхнина под дренажната система. Инж. Найденов заяви, че преди да се премине към държавна приемателна комисия, ще има вътрешна комисия с представители на Агенцията, Проектанта, Строителя и Надзора, които ще обхождат трасето внимателно и ако има дефекти, те ще бъдат описани и отстранени. Всичко ще бъде за сметка на Строителя и чак когато се издаде Разрешението за ползване ще започне да тече 5 годишния гаранционен срок за настилките и 10 годишния за съоръженията, съгласно Наредба 3 за гаранционните срокове. Удържани са 10 % от договорените средства за строителство, които в случай на неизпълнение на гаранцията, няма да бъдат изплатени на Строителя.

Г-н Ковачев изрази мнение, че е необходимо да се направят така наречените „Черни списъци“ за нелоялни фирми, които да не бъдат допускани в открити процедури.

Инж. Найденов отговори, че това би се тълкувало като дискриминация.

Г-жа Милошева, представител на МФ, отправи въпрос, в коя европейска държава се прилага всъщност такъв списък.

Г-жа Матеева отговори, че в Чехия се налага наказателна отговорност на експерти, подали грешна или непълна информация при оценяването на въздействието върху околната среда и така многократно се е повишило качеството на докладите по ОВОС. Когато държавата иска да наложи качествен контрол, тя намира механизми за това, каза още г-жа Матеева

След липса на повече въпроси и коментари относно напредъка по Лот 1, инж. Илиев отчете, че физическия напредък по Лот 2 към края на м. Март е 52 %. Изпълнителят твърди, че ще спазва крайният срок, който е 31-ви октомври 2015г. Пътното строителство е сезонно строителство, така че все още има проблеми с преувлажняването. Река Струма отнася вече няколко пъти брод при км 356+000, преди пътен възел „Благоевград“. Там има и други проблеми, тъй като подходящият материал е от едната страна на реката и се налага превозване до другата. С изключение на това съоръжение, останалите са почти изпълнени. Друг вече известен проблем е този с археологията – все още не са довършени 4 обекта, заради което се налага и удължаване на срока на Договора, чрез допълнително споразумение. За обект 15 се предвижда вместо насип да се изгради подпорна стена, с цел запазването и възстановката му. Вече има и изготвен график за дейностите, които предстоят след освобождаване на площадките, което ще стане към средата на юли. Според АПИ е трудно изпълнението в срока на договора, но Строителят е амбициран да се справи. Тунел 2 е готов, а от Тунел 1 остават около 150 м. По тунел 1 се е появил проблем със срутен комин, тъй като геологията показва, че участъка е скален масив, а в него се оказва, че има и глина. Г-н Илиев допълни, че ситуацията обаче е овладяна.

Г-жа Матеева попита дали има подозрения за възникване на още проблеми, предвид сезонното преувлажняването.

Г-н Илиев отговори, че в участъка след тунел 1 са поставени клинометри за проследяване на движенията. Това е един от рисковите участъци, които се наблюдава постоянно. Като цяло преувлажняването е изключително неблагоприятно за строителния процес, тъй като влаганите материали трябва да бъдат с определена влажност.

Напредъкът по проектът за Лот 3 беше представен от г-н Николай Недялков, представител на НКСИП. Той се извини за отсъствието на инж. Антоу, който е в платен годишен отпуск през м. Април. Г-н Недялков разясни, че е в ход процедура за съгласуване на пътните възли, парцеларни планове и реконструкции на линейни мрежи за част „Пътна“. Разработва се и идейния проект за тунелната част. Когато НКСИП приеме идейния проект, екологичният консултант трябва да изготви Оценка на съвместимостта със защитените зони по Натура 2000, на предложените проектни решения.

Г-н Ковачев попита дали няма да се пуска търг за изготвяне на Доклада за оценка на съвместимостта с Натура зони.

Г-н Недялков отговори, че това е дейност, включена в заданието към договора на екологичния консултант. Г-н Недялков допълни, че е приключил първият етап на геоложките проучвания и започва изпълнението на вторият етап, в който ще се прецизират и допълнят проучванията.

Г-н Недялков поясни, че през ноември 2014 година са обявени две обществени поръчки за възлагане на проектиране и строителство на Лот 3.1 и Лот 3.3. На първи етап е извършен предварителен подбор и са поканени 7 участници за Лот 3.1 и 4 за Лот

3.3. Техническите оферти са отворени и се преглеждат от Комисия. Отварянето на ценовите оферти и крайното класиране ще приключи към средата на юни. За тези два лота се провеждат процедури за преценяване на необходимостта от ОВОС и ОСВ за оптимизацията на трасето и изместванията на линейни мрежи, като вече има и постановени решения, публично достъпни на тяхната интернет страница на МОСВ. Процедурата за Лот 3.2, предстои да бъде постановена след представяне на допълнителна информация от страна на НКСИП.

Същевременно е разработена методика за оценка по екологични показатели на проекто-алтернативите, като са заложили 11 групи критерии, систематизирани по значимост, с използване на количествени и качествени параметри. Подхода е базиран на принципа източник – пътека на въздействие – рецептор.

Извършват се и двете дейности, указани от МОСВ през 2013г., а именно мониторинг на скоростта на трафика и мониторинг на смъртността на диви животни. Периодично се качват данни на страницата на НКСИП, приет е окончателния доклад за първи етап, който съвсем скоро също ще бъде и публично достъпен.

Г-н Ковачев отправи въпрос кога ще приключат мониторинга, геологията и съвместимостта.

Г-н Недялков отговори, че в заданието на екологичния консултант е заложило, че оценката за съвместимост с Натура зони трябва да се изготви до 6 седмици след приемането на идейния проект по част тунелна. Това означава, че ако той се приеме в рамките на месец – два, до още толкова трябва да има изработен и представен доклад. За геоложките проучвания стартира втори етап, като на страницата на Компанията е качен заложилия график за проекта. По отношение на мониторинга на смъртността, той трябва да приключи през м. Октомври, тъй като средствата са осигурени през предходния програмен период.

Г-н Ковачев попита дали са верни слухове в медийното пространство и най-вече изявленията на Камерата на строителите, че работят за n-броя тунели и как техните планове се вписват в графиците на Компанията.

Г-н Недялков заяви, че не може да коментира слухове в медийното пространство, както и медийни изявления, а може да даде разяснения по процедурните и експертните въпроси. Компанията работи по заложилия график и задачите предвидени в техническата спецификация.

Г-жа Матеева попита дали от страна на Компанията се проучват тези 24 тунела, които се тиражират в публичното пространство.

Ние следим изпълнението на договорите, възложени през 2013та и 2014та година отговори г-н Недялков.

Г-жа Матеева попита дали Компанията работи само върху варианта 2 тунела с пътна част.

Г-н Недялков отговори, че още на миналото заседание се е обсъждало вариантното решение за преминаване с габарит Г-20.

Г-жа Матеева попита работите ли се по вариантното решение, което е отхвърлено при процедурата по ОВОС и може ли да се отговори на въпросът кой ще реши и кога, по кой вариант ще се работи. Кой ще даде повече информация за случващото се, тъй като на КНАМС се коментират едни неща, а в публичното пространство се говорят съвсем други, заяви още г-жа Матеева.

Г-н Ковачев попита дали има включен представител на МРРБ в комитета.

Г-жа Стоилова, секретар на КНАМС, отговори, че има включен във Заповедта и поканен на заседанието, представител на МРРБ, но такъв не присъства на срещата.

Г-жа Матеева заяви, че реално на това Заседание няма кой да даде пълна и изчерпателна информация относно случващото се.

Г-н Начев предложи по-подробно да бъдат обяснени процедурите.

Г-н Ковачев каза, че проблемът по-скоро е, че се води странична процедура.

Г-жа Матеева припомни, че още на предходното заседание тя е заявила позицията си, че магистралата не трябва да преминава през дефилето.

Г-н Ковачев изрази и притесненията си, че провеждането на нови процедури и разглеждането на алтернативни варианти ще се отразят негативно на цялата Оперативна програма „Транспорт“ 2014-2020г.

Г-жа Матеева допълни, че на последния мониторингов съвет на Бернската конвенция, през декември 2014г. има запитване към нея, дали се работи по варианта, приет в процедурата по ОВОС и съответно одобрен от Европейската комисия или ще има изменения.

Г-н Недялков отговори, че само провежданата процедура по ОВОС и ОС за Лот 3.2 може да даде отговор на този въпрос.

Г-н Ковачев от своя страна заяви, че г-жа Лиляна Павлова, министър на регионалното развитие и благоустройство също би могла да даде повече разяснения, като отправи предложение да се направи официално запитване към нея. Има съществена разлика между тиражираният от страна на Камара на строителите вариант и представяния от НКСИП, като за това компетентен орган, в случая е МРРБ.

Г-н Недялков уточни, че изборът на алтернатива, следва да се направи в процедурата по ОВОС и ОС.

Г-н Ковачев изяви притесненията си дали изобщо трябва да се стига до нова процедура по ОВОС.

Г-жа Матеева каза, че е необходимо някой по-подробно да обясни какво се случва с проектът за Лот 3 на АМ Струма.

Г-н Недялков от своя страна каза, че още на предходното заседание на комитета г-н Антонов е обяснил, че вече има идеен проект за част тунелна, чийто елементи, не са били ясни по време на процедурата по ОВОС през 2008г. Тези елементи включват предимно вентилация, обслужващи пътища, междинни достъпи, третиране на изкопни маси и т.н., който са предмет на процедура по преценяване на необходимостта от ОВОС. Заедно с тази информация в МОСВ е представена и информация за вариантното решение с габарит Г-20. Тече кореспонденция с МОСВ, като предстои компетентния орган да определи вида на процедурата, която ще може да даде отговор на въпросите на г-н Ковачев и г-жа Матеева.

Въпреки това г-н Ковачев попита г-н Недялков дали е съгласен от името на КНАМС да се направи официално запитване към компетентния орган МРРБ, относно процедурата.

Г-н Недялков отговори, че не е необходимо неговото съгласие за да се направи това запитване.

Г-жа Матеева допълни, че не става ясно по коя алтернатива работи НКСИП и какви са стъпките, които предприема до октомври месец 2015г., затова тя иска да получи официален отговор чрез запитване, разпространено по интернет, което г-н Ковачев ще подготви.

Въпреки, че г-жа Милушева припомни, че статутът на КНАМС и представяната на него информация са абсолютно официални и достатъчно достоверни, г-жа Матеева настоя да получи официалната позиция на този който отговаря за цялостния процес.

В отговор г-жа Милушева предложи на първо време НКСИП да излезе с такава официална позиция, относно разглежданите варианти и предстоящите процедури и ако това също неудовлетворява неправителствения сектор, чак тогава да се обърне към принципала, който в случая е МРРБ.

Г-н Ковачев заяви, че при всички положения е необходимо да се следва основната рамка, заложена в едно от писмата на Комисията, подписано от Жан Мари Сейлер през 2012г., а именно че Европейската комисия иска да има абсолютната сигурност, че проектът за АМ Струма, включително Лот 3, ще се изпълни в срок с един или няколко тунела, заобикалящи Кресненското дефиле.

Г-жа Матеева каза още, че иска отговор на фундаменталния въпрос следва ли се Решението по ОВОС от 2008г. или се работи по нещо друго и защо в медиите се тиражира вариант с 24 тунела.

Г-н Недялков отново обясни, че в МОСВ са представени елементите и детайлите от идейния проект за част „Тунелна“ и заедно с тях е представена информация за вариантното решение с габарит Г-20, което не дублира нито един от вариантите,

отхвърлени в процедурата по ОВОС през 2008г. Това е реалният напредък по обекта и отговор на фундаменталният въпрос какво се случва с Лот 3.2 на АМ „Струма“, а по медиите може да се говори всичко.

Г-жа Матеева обясни, че проблемът не е толкова в това какво се говори, а защо никой от НКСИП, АПИ или МРРБ не го опроверга.

Г-н Недялков обясни, че каквото и да се говори, определяща е процедурата по ОВОС, която не е приключила, затова спорът е безпредметен. Г-н Недялков допълни, че досега КНАМС предоставя редица официални документи и доклади, които отразяват действителния напредък по проекта.

След изчерпване на темата за Лот 3 г-н Найденов продължи с представяне на напредъка по Лот 4, за който обясни, че е подписано допълнително споразумение за удължаване на срока на договора до 31ви Юли тази година. Имало е вероятност „Актор“ АД да не продължат изпълнението на договора, във връзка с допълнителните финансови искания в размер на 35 милиона лева, които са отхвърлени от Агенцията. Удължаването на срока е предизвикано освен от форсмажорните обстоятелства, така и в следствие на незавършили отчуждителни процедури по 17те допълнителни измествания на инженерни мрежи, предизвикали и спирането на 15ти и 16ти етап от предходната технологично-строителна програма.

Съгласно чл. 75 от Договора на Строителя е постъпило ново искане от страна на „Актор“ АД за удължаване на срока на договор. Това е предизвикано от появилите се нови форсмажорни обстоятелства, включващи невъзможност за строителни дейности, заради лошата метеорологична обстановка и главно преувлажняването на почвата. Това създава невъзможност за извършване на изкопи и насипи. От тези три месеца /януари, февруари и март 2015г./, в който не е имало възможност за строително-монтажни дейности, надзора признава 42 дни и ако Българската търговско-промишлена палата издаде сертификат за това, срокът ще бъде удължен до 11ти септември 2015г. Към 31ви март 2015 година физическият напредък по обекта е 59%. В момента се изпълнява насип зона А, който на 50% е завършен. В голяма част трасето дублира, съществуващият път I-I, затова с цел осигуряване на по-голяма сигурност, в тези участъци се предприе стабилизация на цялата ширина. Това се налага заради факта, че материалите от насипа на стария път не отговарят напълно на техническата спецификация. Това е направено за сметка на Строителя. Утре ще излязат резултатите от стабилизацията на пробните участъци и ако са положителни, ще се продължи със стабилизация на цялата ширина. До месец и половина трябва да са готови оставащите за производство на обекта, 72 греди. Изпълнява се насип от подходящ материал 076 за ж.п. линии, като изместването е готово на 80%. Предстои поставяне на противозамръзващия пласт и баластровата призма. Траверсите и релсите са доставени, както и стълбовете за контактната мрежа, като началото на юни се очаква да се приключи с изместването на ж.п линията.

Днес се въвежда нова организация на движението, свързана с разрушаване на първото съоръжение в началото на лота и изграждането на ново монолитно съоръжение.

Предвижда се предварително да се пусне в експлоатация едното платно, за да се смекчи трафикът по обходния маршрут през малките населени места.

Подготвя се обществена поръчка за осветлението на пътните възли и връзки.

Г-н Ковачев отправи въпрос дали АПИ и НКСИП са съгласували заданието за ОВОС на проекта на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ /НКЖИ/, за железопътна линия София-Кулата.

Г-н Виктор Лебанов, началник на отдел ОВОС и ОС към АПИ, отговори че на НКЖИ е предоставена цялата необходима информация за проектът АМ Струма.

Г-н Найденов допълни, че дори съвместно са коментирани вариантите решения.

Г-н Ковачев зададе въпрос кой ще ремонтира обходния маршрут на Път I-1, в участъка на Лот 4.

Г-н Найденов отговори, че Агенцията е поела ангажимент за това и дори в момента пътя се кърпи постоянно, тъй като не издържа на тежкия трафик. Г-н Найденов допълни, че при лот 4 е възникнал и много сериозен проблем с материалите, тъй като в района няма подходящи и се доставят от Благоевград и от Гърция. Това е била и една от причините Строителите да искат увеличаване на бюджета, но до там в крайна сметка не се стига.

Г-н Ковачев заяви, че ако тунелът на Лот 3 предхождаше като дейност строителството на Лот 4, този проблем можеше и да не се появи.

След липса на повече въпроси за АМ Струма, г-н Найденов предложи да се премине към последната точка от Дневния ред, а именно молбата на Рибарско сдружение „Балканка 2009 – Благоевград“ за съгласуване на проект за мониторинг на ефективността на съоръженията за дефрагментация на автомагистрала „Струма“ при язовир Дяково. Г-н Найденов уточни, че това касае по специално надлеза за мечки и подлеза за вълци на Лот 1 на АМ Струма. Молбата на сдружението е да се осигури достъп до двете съоръжения, което по мнение на г-н Найденов не е проблем.

Г-жа Матеева помоли след извършване на мониторинга данните да бъдат представени на вниманието на членовете на КНАМС.

Г-н Начев допълни, че към молбата е приложена техническа спецификация и финансова разбивка. Поет е и ангажимент данните от мониторинга да бъдат безвъзмездно предоставени на АПИ. Г-н Начев изрази мнение, че дейността е полезна и за двете страни.

Г-н Начев уточни, че давността на проекта е 13 месеца, в отговор на отправения от г-н Недялков въпрос.

Г-н Недялков подчерта, че е добре да има информация за методиката, по която ще се работи, за експертния колектив, които ще извършва проучването и да се осъществява контрол, за да се осигурят обективни данни и достоверни анализи.

Г-н Начев отговори, че ще бъдат предоставени необработени и анализирани данни, описана е и методиката по която ще се работи. Към проекта има предвидени и обучения. Г-н Начев заяви, че той извършва постоянен мониторинг на тези две съоръжения и ще е полезно да се сверят и техните данни.

Членовете на комитета не изразиха възражения относно молбата на Рибарско сдружение „Балканка 2009 – Благоевград“, с което срещата беше закрыта.

Изготвил: Нина Стоилова

/Секретар на КНАМС/