

ПРОТОКОЛ

от

проведено Заседание № 5 на

Комитет за наблюдение на изграждането на Автомагистрала „Струма“

/КНАМС/

На 14.01.2014г. /вторник/ от 15.00 часа в сградата на Агенция „Пътна инфраструктура“ /АПИ/, бул. Македония № 3, ет. 7, зала 702 се проведе петото заседание на КНАМС. На срещата бяха поканени всички членове на Комитета, назначени със Заповед на Министъра на РРБ № РД-02-14-2857/29.11.2012г. и изменена със Заповед № РД-02-14-187/18.02.2013г.

Присъстваха представители на Министерство на регионалното развитие /МРР/, Министерство на околната среда и водите/МОСВ/, Министерство на финансите, АПИ, Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ /НКСИП/, както и представители на неправителствените организации, включени като членове на КНАМС и техни заместници. Всички присъстващи са записани по надлежния ред в присъствен списък, неразделна част от настоящия протокол.

Срещата беше открита от инж. Валентин Илиев, ръководител екип за управление на Лот 2 на АМ Струма. В момента по обекта се извършват строително-монтажни дейности в участъците от км 332+760 до км 341+060 и от км 341+200 до км 344+340. За тези два участъка има издадено допълнение към разрешението за строеж. На 13.01.2014г. АПИ получи и разрешителни за ползване на повърхностни водни обекти, като това означава, че след допълване на разрешението за строеж в обхвата на горесцитираните два участъка, ще може да се работи и по мостовите съоръжения. В процедура за разрешителни за ползване на повърхностни водени обекти са големите съоръжения над р. Джерман и р. Рилска. Участъците от магистралата, за които не се налагат допълнителни отчуждения, водните обекти и тунелите, за които се очаква проектът за обслужващите системи, ще бъдат подготвени за внасяне в МРР за допълнение към разрешението за строеж. Заради отваряне на откосите при изкопите и насипите, в някои участъци се налагат допълнителни отчуждения. За доказването на необходимостта от тези отчуждения, АПИ очаква стабилитетни изчисления, отчитащи сеизмичното въздействие. В момента се изпълняват предимно насипи, изкопи, малки съоръжения, водостоци, реконструкции на линейни мрежи, както и на следните големи съоръжения:

- Селскостопански подлез при км 342+230;
- Селскостопански подлез при км 342+840;

- Подлез при км 336+432;
- Надлез при пътен възел „Бобошево“ км 341+680.

АПИ очаква да се внесат за утвърждаване проектите и за останалите участъци, заяви още инж. Илиев.

Г-жа Нина Стоянова, експерт към МРР попита дали АПИ е получила отговор от Министерство на културата за паралелно изпълнение на строително-монтажните дейности и спасително-археологичното проучване.

Инж. Илиев заяви, че АПИ има положителен отговор за паралелно изпълнение на строително-монтажните дейности и спасително-археологическо проучване. Има и подписан договор за наблюдение.

Г-жа Стоянова отправи въпрос и за етапа до който е стигнала тръжна процедура за възлагане на спасително- археологическо проучване.

Инж. Илиев от своя страна отговори, че в ход е комисията по договаряне, тъй като откритата процедура е прекратена, заради липса на участници.

Г-н Петко Ковачев, изпълнителен директор на Институт за Зелена политика прояви интерес, относно годишния доклад за извършените дейности по АМ „Струма“ за 2013г.

Г-н Антонов, изпълнителен директор на НКСИП заяви, че такива доклади се изготвят за управляващия орган по Оперативна програма „Транспорт“, така че предоставянето на такава информация не би било проблем. Важно е да се уточни, че за всеки Лот от магистралата, се изготвя отделна документация, тъй като бенефициентите са различни. На следващата среща може да се направи такъв обзор.

Г-жа Милошева, държавен експерт в МФ зададе въпрос, относно темпа, с който се извършват строително-монтажните дейности по Лот 2, тъй като на последната проверка е забелязала добрата организация на работа.

Доц. Начев потвърди, че и той е бил на проверка и строителните дейности наистина вървят с бързи темпове.

Инж. Илиев отбеляза, че забавяне по строителство на Лот 2, предизвикат процедурни въпроси и най-вече процедурата за спасително- археологическото проучване. С това коментарите по Лот 2 на АМ „Струма“ се изчерпаха.

Инж. Петя Цолова, член на екипа за управление на Лот 1 и Лот 4 от АМ „Струма“ – част проектиране, се извини за отсъствието на нейния ръководител инж. Красимир Найденов и помоли тя да представи напредъкът по двата лота.

Относно Лот 1, инж. Цолова докладва, че строително-монтажните дейности са приключили, но не са завършили отчуждителните процедури. На 21.12.2013г. има

издадено Решение на Министерски съвет /РМС/ за извършване на отчуждаване, като те първа, обаче предстои по-сложната процедура по връчване на това РМС и съответно изчакване на законоустановения срок за обжалване Решението.

Към настоящия момент физическото изпълнение по Лот 4 е около 40 %, като малките съоръжения са изпълнени и е започнала работа по големите, както и по изместване на ЖП линията. Има изготвен допълнителен Подробен устройствен план - парцеларен план /ПУП-ПП/ за новооткритите инженерни мрежи. На 02.12.2013 е издадена Заповед за одобрение на допълнителния ПУП-ПП, обнародвана в Държавен вестник на 17.12.2013г. 14-дневния срок за обжалване вече е изтекъл. Очаква се писмо от МРР с информация дали са постъпили обжалвания.

Г-жа Стоянова заяви, че такива не са постъпили, а в най-кратки срокове ще пристигне и писмото от МРР, потвърждаващо това.

Инж. Цолова заяви, че колегите от дирекция ИПОП вече проверяват и оценителските доклади, така че се очаква и РМС. Намеренията на строителите са от февруари месец да се започне работа по гредите на обекта. Има обособена и строителна площадка. Февруари месец, в МРР ще се внесе за допълнение към разрешението за строеж и проектът за изместване на ЖП линията, изготвен от фирмата-изпълнител, съгласно заданието за допълнително проектиране. Проектът вече е в ходиран в АПИ, внесен в МОСВ и предстои негово утвърждаване, съгласуване и приключване на отчуждителните процедури.

Г-жа Милошева попита дали е разрешен проблемът с обходния маршрут в началото на обекта.

Инж. Цолова заяви, че Решение все още няма, като най-вероятно е да се изпълни варианта с редуване на движението по двете платна, но все още се изчаква конкретно предложение от Строителя.

Във връзка с проекта за изместване на ЖП линията, г-жа Стоянова попита дали има Доклад за съответствие, за което получи положителен отговор от инж. Цолова. Г-жа Стоянова зададе въпрос и на какъв етап е обявената процедура по избор на Изпълнител за реконструкция на линейни мрежи.

Инж. Цолова отговори, че процедурата е към своя край, като се очаква до средата на февруари да бъде подписан и договор с Изпълнителя.

Г-жа Милошева попита какво ще бъде закъснението от първоначално заложения план.

Инж. Цолова каза, че в момента се одобрява графика.

Г-жа Милошева припомни, че този въпрос е от изключителна важност, поради което сроковете са кратки, а приближава края на програмния период, затова пълната мобилизация от страна на Изпълнителя е решаваща.

Инж. Антоф представи напредъкът по Лот 3, който е разделен условно на пътна и тунелна част, като работата по пътната част е в по-напреднала фаза от тези за тунелната. Първият етап от проектирането за пътната част вече приключи, уточнено е трасето, местата и вида на пътните възли, големите и малки съоръжения, площадките за отдиш и центровете за управление на тунелите. Инж. Антоф разказа и за проведеното през м. декември 2013 г. в гр. Благоевград обществено обсъждане, на което е представено трасето на Лот 3, варианти на местата и вида на пътните възли, както и площадките за отдиш. На срещата са присъствали кметове и представители на общинските администрации, както и представители на различни организации от петте общини, през които преминава трасето. Направените на срещата конструктивни предложения ще бъдат взети предвид, на следващия етап от проектирането.

Очаква се пътната част на проекта да е готова до средата на м. април 2014 г. Проектът се преглежда и от екологичния консултант, който е отправил конкретни препоръки и коментари какво да се преработи. Това най-вече се изразява в предварителна оценка по изпълнение на мерките, заложените в Решението по ОВОС, както и определяне на допълнителни мерки за смекчаване на въздействието върху околната среда. На база на прогнозната трафика и окончателно избраното трасе, консултантите са определили местата, където ще се наложи поставяне на шумоизолиращи прегради, изграждане на специфични и многофункционални биокоридори. Тези изисквания са включени и в Доклада за концептуален проект на Изпълнителя, като той е задължен да ги доразработи на следващия етап от проектирането.

Относно тунелната част вече е изготвен доклад за концептуален проект, който ще бъде предаден за одобрение в началото на м. февруари. По отношение на екологичните аспекти са възникнали 2 по-съществени въпроса, първият от които е по отношение на местоположението на южния портал на тунела. Предложено е решение за изместването му на север, с цел избягване на нестабилни зони и скъсяване дължината на тунела, Така той попада в защитена местност „Моравска“ и екологичния консултант счита предложеното решение за неприемливо от екологична гледна точка и го отхвърля категорично. Вторият съществен въпрос е по отношение на вентилационните шахти на тунел "Кресна" – техният брой и местоположение. Проектантът е предложил два варианта. Първият вариант е тя да се позиционира в непосредствена близост до резервата „Тисата“, заради което екологичният консултант го счита за неприемлив. Вторият вариант е в близост до пътя за с. Долна Градешница и той е приет за по-удачен. След извършените изчисления за оразмеряване се установява необходимостта от втора вентилационна шахта, като в момента се очаква Проектанта да даде предложения за нейното месторазположение, което ще бъде разгледано отново и от екологичния консултант. Възможен вариант с една вентилационна шахта е при разположението и приблизително по средата на тунела. Предстои да се оцени и избере вариант, удачен както от техническа, така и от екологична гледна точка.

На въпрос на г-н Ковачев, относно проект за проучване на възможността за добив на полезни изкопаеми в района на Кресненското дефиле, инж. Антов изказа становище, че съгласно Закона за пътищата, в 1000-метровата зона, от двете страни на оста на тунела са ограничени възможностите за добив. Той предполага, че добив там няма да е възможен и тъй като района е част от националната екологична мрежа, което допълнително ограничава възможността за такъв тип дейности. Инж. Антов уточни, че все пак това е проучване, което ще продължи 2 години.

Г-н Ковачев се върна на въпросът за шахтата в близост до Резервата „Тисата“, като се поинтересува за конкретната ѝ локация спрямо.

Инж. Цанев уточни, че предложението е тя да е позиционирана почти в средата на тунела, в района на „Кресненско ханче“, от западната страна на реката.

Г-н Ковачев попита дали на север няма да има също вентилационна шахта.

Инж. Цанев отговори, че в този район техническите възможности са силно ограничени.

Г-н Ковачев пое ангажимент и той да проучи въпроса.

Инж. Антов заяви, че веднага щом има по-голяма яснота, местоположението на шахтите ще бъде коментирано и на заседанията на КНАМС.

Друг въпрос, който беше поставен на Дневен ред, е по отношение броя на тунелните тръби, за който инж. Антов уточни, че на първо място се регламентира от Директивата за тунелна безопасност, която има много точни изисквания по отношение параметрите на тунела, включително и броя на тръбите. Съгласно изискванията на тази Директива при трафик над 10 000 превозни средства на лента се изисква втора тръба, като в конкретния случай прогнозите до 2040 са под тези стойности. Въпреки това проектът се разработва на база две тунелни тръби. Съзирайки опасност от липса на достатъчно финансиране, се налага преразглеждане на първоначалните планове. Естествено най-добрият вариант е построяване на две тръби с еднопосочно движение във всяка посока, категоричен беше инж. Антов. Вторият класически вариант е прокаране на една тръба с двупосочно движение. Третия възможен вариант е еднопосочно движение в една тръба, а другата посока да остане по съществуващия път. Това също ще облекчи трафика. Факт е, че при преминаване от варианта с 2 тръби към другите два, цената не пада двойно. Също така, съгласно Директивата за тунелна безопасност, при изчисления трафик по съществуващия път, ще се наложи построяване и на евакуационен тунел. Отделно ситуацията при преминаване от две към една тръба се усложнява и от въпросът за вентилацията. Променяйки нея се променя и сечението на тунела, съответно и неговата цена се повишава. Така, че като се преразгледа всичко казано до тук не може да се определи категорично преимущество на някой от изброените варианти. Това е и причината да се продължи проектирането на две тунелни тръби. Предстои да се определи окончателната сума, предвидена по оперативните

програми за пътища, от което до голяма степен зависи този въпрос. Имало е идея да се намалят разходите чрез оптимизиране до 10-15% на напречното сечение, това обаче се оказва невъзможно, най-вече заради новите Норми за проектиране на тунели, в които е заложено доста щедро напречно сечение.

Г-н Ковачев попита дали това означава, че няма достатъчен трафик, особено ако се вземе в предвид проекта на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за изграждане на жп линия, дублираща автомагистралата. Също така, той отпрати и въпрос за експлоатационните разходи.

Г-н Антоф заяви категорично, че трафика по съществуващия път е сериозен, с тенденции за увеличаването му, а експлоатационните разходи определено са в полза на една тръба на тунела.

Доц. Начев също потвърди, че при изграждане на магистралния път, трафика рязко ще се увеличи, тъй като в момента съществуващият път не е предпочитан, особено от страна на транзитния трафик, предвид техническите му характеристики и опасността от пътно-транспортни произшествия.

Инж. Цанев допълни, че трите гръцки пристанища Солун, Кавала и Александрополис са китайски концесии, като в момента се строи и четвърто в един от заливите между Пирея и Солун.

Г-жа Милошева отбеляза, че независимо от трафика, проектът е ситуиран на Трансевропейски транспортен коридор № 4.

Инж. Антоф припомни, че има поставени броячи по съществуващия път, като те отчитат голям дял на тежкотоварни пътнотранспортни средства. Във връзка с темата за броячите, инж. Антоф допълни, че поставянето им и точното отчитане на броя и вида на пътнотранспортните средства преминаващи по „Път Е-79“ са дали възможност, за по-точно оразмеряване на вентилационните шахти, тъй като се откриват известни разминавания от първоначално направените допускания. Друго, което се забелязва при преброяването е, че голям дял от движението се образува от транспортния поток свързан с туризма.

Г-н Ковачев отново напомни, че този туристическият поток може да намалее при изграждане и пускане в експлоатация на жп линията.

Г-н Пътов, представител на Екофорум за устойчиво развитие попита какъв е трафика по съществуващият път и за какъв период от време. Също така помоли за повече разяснения по отношение предисторията на проекта и по точно каква част от магистралата ще преминава по съществуващия път и на какво основание се взема решение дали да се разшири старото трасе или да се изгражда по нов терен.

Относно въпроса за трафика, инж. Антоф заявн, че прогнозннте стонностн за трафика за 2040, съгласно изготвеннте през 2011г. модели са приблизнтелно 17 800 автомобнла дневно/годншно в двете посокн.

Инж. Цанев допълнн, че тезн прогнозн се потвърждават от преброяването, което НКСИП извършва от м. септември 2013 г. въпреки че все още няма завършен пълен годншен цикъл. В началото на м. септември е отчетен трафик от близо 11 000 автомобнла на ден, в двете посокн.

По вторнн отпращен въпрос, във връзка с трасето, инж. Антоф отговорн, че то е одобрено още 2008 г. в рамкнте на процедурата по ОВОС, като са заложенн препоръкн за оптнмнзация в следващата фаза на проектиране. Единствено по Лот 4 има дублиране на съществуващн път с изграждащата се магнстрала. Припокриване на проекта за Лот 3 и съществуващн път има при гр. Снмнтлн и до северннн портал на тунела при с. Черннче. В тезн участъцн ще се наложн изместване на съществуващнн път, като ще се направн вснчко възможно по време на строителството да има мннмалнн затруднения, при използването на съществуващнн път.

Инж. Цанев отбеляза, че най-важното в случая е, че след изграждане на Лот 3 на АМ „Струма”, в експлоатация ще са 62 км. магнстрален път и 62 км. първокласен.

Г-н Пътов отново повтори въпроса си на каква база се взнма решеннето дали ще се разширява съществуващнн път или ще се изгради по нов терен.

Инж. Антоф каза, че варннтн за проекта има отдавна, но първото сериозно проучване е направено 199 8г. От тогава са разглеждани много варннтн от разлнчнн колектнвн, като в района на Кресненско дефнле има разработенн поне 10 варннтн до 2008 г., когато процедурата по ОВОС определя за най-целесъобразен варннтн – дълъг тунел. По него се проектира и в момента. Няма варннт да се подхожда стандартно, тъй като района на Кресненското дефнле е изключнтелно чувствнтелен по отношение на околната среда.

Г-н Ковачев отправн въпрос, относно етапа на който е стнгнала процедурата по избор на Изпълннтел, за извършване на геоложкн проучваннн за двата тунела.

Инж. Антоф отговорн, че същнн ден са отворенн офертнте, като те са две на брой, но това е обяснмо предвнд тежкнн обхват на поръчката. Инж. Антоф изрази надежда офертнте да са допустнмн, за да има избран Изпълннтел до м. март.

Г-н Ковачев помолн, на следващото заседание да се представи и план графнк за предстоящите дейностн по АМ „Струма” за 2014 г.

Инж. Антоф изрази съгласнето си, като помолн за следващнн път да се подготвн както отчет за 2013 г., така и се представи план графнка за 2014г.

Поради лнпса на повече въпросн и коментарн, срещата беше закритн.