

ПРОТОКОЛ

от

проведено Заседание № 18

на

Комитет за наблюдение на изграждането на Автомагистрала „Струма“

(КНАМС)

На 08.11.2016г. (вторник) от 10.00 часа в сградата на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), бул. Македония № 3, ет. 7, зала 702 се проведе осемнадесетото заседание на КНАМС. На срещата бяха поканени всички членове на Комитета, съгласно Заповед РД-02-14-476/17.06.2016г. на Министъра на регионалното развитие и благоустройство.

Присъстваха представители на Министерство на Регионалното развитие и благоустройство (МРРБ), Министерство на околната среда и водите (МОСВ), Министерство на финансите (МФ), Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), Българска академия на науките (БАН), Областна администрация – Благоевград, Общини Благоевград и Симитли, и представители на редица браншови асоциации и неправителствени организации. Всички присъстващи са записани по надлежния ред в присъствен списък, неразделна част от настоящия протокол.

Срещата беше открита от инж. Лазар Лазаров, който даде думата на инж. Йордан Прашанов, главен проектант в „Пътпроект-2000“ ООД за представяне на разглежданите в процедурата по ОВОС варианти, както и подобрения по разработката на източния вариант на Лот 3.2 на АМ Струма.

На аудиторията беше представена ситуация с нанесени всички варианти, разглеждани в процедурата за оценка на въздействието върху околната среда. През 2014, а по-късно и през 2015г. в дефилето са разработени 2 варианта, представени на картата, съответно със синьо и лилаво, каза инж. Прашанов. Синият вариант е разработен във фаза предпроектни проучвания, варианта е по-смел, с повече виадукти, както и тунели с дължина 7,2 км. Лилавия вариант е разработен в подробна степен и по-стриктно спазва съществуващият път, с оптимизирана дължина на тунелите до 4 км., Двата варианта са сходни до определена степен, като първоначално и двата преминават по съществуващия път през защитена територия, а в последствие са преработени, така че да не я пресичат. Вариантите обхождат гр. Кресна и се включва в началото на Лот 3.3. Лилавия вариант има изготвен подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП-ПП).

Източния вариант е изобразен на картата с червено, показва инж. Прашанов. Разработен е в два подварианта, единия с габарит 10.5м., а другия с габарит 20м., като приблизително са по една и съща следа. Разработен е и западен вариант с дължина на тунелите от 11,5 км, единия около 9км, а другия около 2км и 3500м. виадукти. Варианта е съпоставим с дългия тунел.

Източния вариант е в идейна фаза, започва преди гр. Симитли и е само с един километър по-дълъг от останалите варианти, въпреки че отива доста на изток. По-източно решение е невъзможно, тъй като ската започва да става много стръмен, а по-на запад са разположени населените места. Изработения вариант също минава през тежък терен с големи оврази и дерета, които следва да се преодоляват със съответните видаукти, които в този проект са 17 на брой, 7 от които с голяма височина. Има 5 броя тунели. На картата са показани и необходимите връзки, които при реализация само на едно платно на източния вариант са задължителни. Варианта е възможен, въпреки максималните наклони от 5 % и отгоре. Това изисква и трета лента при изкачване и много добро зимно поддържане.

Инж. Лазаров даде думата за въпроси по представения напредък по проекта за Лот 3.2

Г-н Петко Ковачев, представител на „Институт за зелена политика“ попита какво представлява варианта източен Г-20.

Инж. Прашанов обясни, че това е вариант при който и двете платна са изнесени на изток.

Г-н Ковачев попита дали това означава, че има такъв разработен вариант, а г-н Прашанов поясни, че той не е разработван в достатъчно напреднала фаза, колкото е източния Г-10.5. Разглежда се като техническо решение, което изисква двойни тунели, удвояване на виадуктите и платната, и ще завиши значително и терените за отчуждения.

Г-н Попов, представител на „Информационен и учебен център по екология“, отправи въпрос дали подготвяната от АПИ обществена поръчка за идейния проект, включва и разработването на този вариант източен Г-20.

Г-н Лазаров отговори, че обществената поръчка включва предлагането на технически решения за изграждане на трасето на Лот 3.2 в източна посока.

Г-н Попов уточни въпроса си като попита дали това техническо решение е само за габарит Г-10,5, а инж. Лазаров потвърди, че проекта ще бъде само за едно платно, но с осигуряване на техническата възможност за двойни тунели.

Г-н Попов отправи и въпрос на какъв етап са геоложките проучвания.

Инж. Ася Чипева, директор на дирекция „Инвестиционно проектиране и отчуждителни процедури“ в АПИ отговори, че както са уведомени и с писмо членовете

на КНАМС, концепцията по отношение на отделно геоложко проучване е сменена, като то ще бъде заложено като част от разширен идеен проект. Това е направено с цел оптимизиране на процедури и време. Предприети са действия за провеждане на открит конкурс по реда на Закона за обществените поръчки с предмет „Изработване на разширен идеен проект с парцеларен план за Автомагистрала „Струма“ Лот 3.2, участък „Крупник - Кресна“ – ляво платно с приблизителна дължина 23,8 км и обходен път на гр. Кресна – част от дясно платно, с приблизителна дължина 5,45 км“. Към момента проектът на конкурсната документация за открит конкурс е на предварителен контрол от страна на Агенция „Обществени поръчки“ (АОП). След получаване на становище от АОП, документацията ще бъде публикувана за обществен достъп на интернет страницата на АПИ.

Инж. Захариева, член на УС на АПИ допълни, че това е най-удачния вариант тъй като, по време на разработване на проекта по конкурса може да се наложи промяна на трасето и е желателно геологията да го следва.

Инж. Лазаров допълни, че възлагането на предварителна геология, ограничава Изпълнителя до приетия от АПИ вариант, а така в момента в който се намери оптималното трасе, геологията ще следва него.

Г-н П. Ковачев попита дали това означава, че когато проекта е готов АПИ ще има отговор на всички геоложки въпроси по отношение на трасето, като инж. Захариева отговори, че би могло да се тълкува така.

След липса на други забележки или въпроси, инж. Лазаров пристъпи към следващата точка от Дневния ред, а именно дискусия по Заданието за обхват и съдържание на ОВОС.

Инж. Виктор Лебанов, началник на отдел „ОВОС и ОС“ в АПИ, обясни, че от позицията си на Възложител на проекта на задание за обхват и съдържание на ОВОС, АПИ е изпратила разработката до над 50 адресата – засегнати ведомства или организации. Към днешна дата, повече от половината от тях са изпратили становища, като почти всички потвърждават обхвата на заданието без забележки.

Инж. Георги Петков, ръководител на екипа изготвил Заданието за ОВОС допълни, че становищата са вече при тях и се разглеждат от експертите. Изготвя се справка за проведените консултации, където се отразяват мотивите за приети и неприети забележки. Една от забележките е и изместване на трасето във връзка със засягане на газопровод. Трасето на източния вариант е оптимизирано, както отбеляза и инж. Прашанов. Очакват се и още становища, като след отразяването им в справката ще завършат консултациите по заданието за обхват и съдържание на ОВОС и то ще бъде предоставено на компетентните органи МОСВ и МЗ за съгласуване.

По време на заседанието беше представена и триизмерна визуализация на трасето на източния вариант за габарит 10, 5 м.

Г-жа Мануела Милошева, директор дирекция "Национален фонд" към МФ отбеляза, че не са представени аварийните ленти, като инж. Прашанов допълни, че те ще бъдат допълнени към модела с уточнението, че третата лента не е аварийна, а допълнителна за тежкотоварните автомобили при изкачванията, а за аварийно спиране ще има изградени т.нар. джобове. Г-н Прашанов отново подчерта факта, че терена е изключително сложен както се вижда и на модела, но с цената на по-скъпи технически решения за премостване на големите дерета и оврази е напълно реализуем. Проблем при варианта е денивелацията – от 200м. надморска височина се качва на 600м и отново се слиза на същата кота.

При представяне на модела, г-н Прашанов уточни, че това са схеми, а проекта подлежи на техническо разглеждане в следващ етап на разработване и съответно вземане на окончателни технически решения за показаните схеми.

Инж. Захаријева уточни, че очакванията от конкурса са именно разработване на окончателни технически решения с прогнозна проектна цена, която обаче няма да е крайната цена обявена от Строителя.

Г-н Попов отпрати и въпрос, защо в идейния проект, който предстои да се изготви не се разработи и източен вариант с габарит 20м.

Инж. Лазаров обясни, че може да се очакват и такива технически предложения. Заложени са единствено точките на тунелите, съществуващото трасе и насоки по отношение на преминаването, съгласно прединвестиционното проучване. Самото техническо решение ще бъде изработено първо. За да може да са съпоставими обектите, като условие са заложени ценовите книги за строителство, излизачи на всяко тримесечие. Така индикативната стойност ще се изчислява по едни и същи ценови критерии. Ще се започне по едни и същи базови цени. Ако дадена цена липсва в книгата, тя ще бъде предлагана от Възложителя.

Г-н П. Ковачев попита дали все пак няма индикативна цена.

Инж. Лазаров отговори, че тя е задължителна, а крайния резултат от конкурса е задание по което да се търгува строителството. Те първа ще се остойностява, за което обаче трябва да има и количествени сметки. Това което особено интересува АПИ е и стойността за поддържането.

Г-н Попов попита, времево как ще вървят разработването на ДОВОС-а и идейния проект.

Инж. Лазаров изрази надеждата, че ако няма жалби, процедурата по ОВОС би следвало да приключи преди идейния проект.

Г-н Попов напомни, че все още няма дори утвърдено задание по ОВОС, а инж. Лазаров допълни, че все още няма и обявен конкурс.

Г-н Лебанов отговори, че консултациите по Заданието текат, а те са със законоустановени срокове, въпреки че становища получени след срока също се разглеждат. Ако все пак процедурата върви безпроблемно, проект на доклада по ОВОС би могъл да е готов февруари месец, 2017г.

Г-жа Мануела Милошева, попита какви са сроковете за изпълнение на поръчката за идейния проект.

Инж. Захаријева отговори, че срокът е 120 дни, а заданието по ОВОС индикативно се очаква да бъде внесено в МОСВ и МЗ в средата на декември 2016г.

Г-н Попов припомни, че заданието по ОВОС се дискутира вече доста време, а инж. Захаријева се съгласи, но уточни, че се работи усилено, изчакват се законотустановените срокове за консултации и получаване на всички становища, има и промени по трасето.

Г-н Емил Георгиев, представител на „Федерация на потребителите в България“, попита каква е най-голямата денивелация която се преодолява по трасето.

Инж. Прашанов отговори, че е около 110м.

Инж. Захаријева, напомни че това са данни към тази фаза на проектиране, но те могат да се променят, а инж. Лазаров допълни, че в момента най-високия виадукт е „Бобреш“, който е с височина около 109м., като тук виадуктите също ще са от този порядък.

Г-жа Милошева отправи въпрос как върви подготовката на апликационната форма за проекта?

Инж. Ивета Колева, директор на дирекция „Изпълнение на проекти по Оперативна програма „Транспорт“ и кохезионен фонд“ уточни, че по подготвената апликационна форма има коментари от управляващия орган и от JASPARS. Анализът „Разходи и ползи“ е почти финализиран и след седмица ще бъде предаден за преглед от JASPARS.

Г-н П. Ковачев попита как се изготвя анализ „Разходи и ползи“ без да е изготвен проекта и да има индикативна стойност.

Инж. Асен Антоу, съветник на Министъра на РРБ допълни, че за да се отговори на този въпрос е необходимо да се изясни какъв е обхвата на апликационната форма, като такава има за Лот 3.1, 3.3 и Тунел „Железница“ и тази апликационна форма е пред финализиране. Като част от нея има прогноза на трафика и анализ „Разходи и ползи“. Апликационна форма за Лот 3.2 ще може да бъде изготвена, чак когато има готов идеен проект, за да се зложат точните му параметри. Модела е наличен и сега, но е безсмислено да се започва предвид нивото на детайл, който изискват анализите. Ще се наложи нова прогноза за трафика, стрия модел на анализ „Разходи и ползи“ ще трябва да бъде актуализиран.

Г-н П. Ковачев попита под стария модел, дали се има предвид този за периода 2007-2014г., а инж. Антов уточни, че под стария модел има предвид одобрения от JASPERS.

Г-н П. Ковачев напомни, че съгласно изказване на Европейската комисия би могло да се използват старите модели.

Инж. Антов се съгласи, че наистина има направено изказване от един конкретен представител на Европейската комисия, че хипотетично могат да се използват старите модели, но на практика ситуацията е по-сложна и още преди години е възложено изготвяне на нови модели, които са готови и приети от JASPERS.

Г-н П. Ковачев изрази мнението, че JASPERS са просто консултанти и не те взимат решенията. Когато проектът за АМ „Струма“ започва по един модел, той следва да бъде завършен по същия и Европейската комисия няма нищо против това. А именно модела определя дали анализът „Разходи и ползи“ ще излезе или не и това е извинението на инж. Антов за тунелния вариант.

Г-жа Галина Василева, директор дирекция "Координация на проекти и програми" към МТИТС попита как по стария модел излиза, а по-новия не.

Г-жа Милошева се съгласи с изказването на инж. Антов, че отправния от нея въпрос касае апликационната форма за Лот 3.1, 3.3 и Тунел „Железница“, предвид, че за тези обекти има сключени договори по които се извършват плащания. Преди JASPERS да одобри документацията и тя да бъде изпратена към Брюксел, няма как да се декларират плащания, въпреки че на национално равнище плащания се извършват и в този аспект е изключително важно апликационната форма да е готова възможно най-скоро.

Инж. Лазаров потвърди изказването на инж. Колева, че апликационната форма ще е готова до седмица.

Г-жа Милошева попита дали има обратна връзка с Консултанта и колко бързо биха могли да я процедират.

Инж. Колева заяви, че JASPERS са запознати предварително с всичко което се изготвя и се поддържа постоянен контакт с тях, като не би следвало да има забавяне от тяхна страна.

Г-жа Василева напомни, че по-скоро проблем би предизвикала липсата на решение за Лот 3.2 и до каква степен това би повлияло на готовата апликационна форма за Лот 3.1, 3.3 и Тунел „Железница“.

Инж. Лазаров отговори, че влиянието от строителна гледна точка ще е минимално, като говорим най-вече за стойност. Функционалностите на трасето ще бъдат запазени, пътния възел също, не се предвиждат кардинални промени и не би следвало да има проблеми по апликационната форма.

Г-н Юлиан Мишев, зам. кмет на община Симитли отправи въпрос дали началото на Лот 3.2 ще бъде представеното от вариантите Г-10,5 и Г-20, а инж. Лазаров отговори, че гр. Симитли е в края на Лот 3.1 е и от там започва трасето на Лот 3.2.

Г-н Мишев изрази притеснение, че трасето минава в голяма близост до населеното място, а инж. Антоу напомни, че и в момента трасето на съществуващия път минава през него.

На представения триизмерен модел инж. Лазаров обясни подробно от къде точно започва трасето на Лот 3.2, а г-н Мишев допълни, че е важно за общината да знае от къде точно минава трасето в този участък, за да не се одобряват процедури за преотреждане и застрояване в този терен.

Инж. Захариева заяви, че няма законово основание на което да бъде изпратено за съгласуване това трасе, а инж. Чипева допълни, че за да бъде предоставено на общините трябва да има Заповед на Министъра на РРБ за изработване на ПУП-ПП. Инж. Лазаров пое ангажимент информативно да предостави координати на трасето в участъка на гр. Симитли.

Г-н Емил Георгиев, представител на „Федерация на потребителите в България“, изрази мнението, че всички членове в крайна сметка се обединяват около този проект, а инж. Лазаров припомни, че това стана ясно още с гласуването на 17-тото заседание.

По-голяма част от членовете на КНАМС излизат от заседанията с чувството за добре свършена работа и само г-н П. Ковачев излизайки от заседанията на КНАМС започва да пише жалби, изказа като мнение г-н Георгиев. Има становище на Националния природо-научен музей на БАН с подписите на 108 учени, което ще тръгне към Страсбург. Г-н Георгиев отправи въпрос дали инж. Прашанов е бил поканен на тяхно заседание, който от своя страна отговори, че за първи път чува за такова заседание.

Г-н П. Ковачев уточни, че това е становище във връзка със Заданието за обхват и съдържание по ОВОС, и не е становище на Националния природо-научен музей на БАН, а на учени от няколко различни института и университета.

След липса въпроси и коментари, инж. Лазаров закри заседанието.

Изготвил: Нина Стоилова

/Секретар на КНАМС/

18.11.2016г.