КСБ за алтернативата на тунела през Кресненското дефиле. АМ „Хемус“ ще се строи с пари от ЕС. „Европейски транспортни коридори“ сменя „Транзитни пътища“.

Резервен вариант на тунела през Кресненското дефиле, цялата АМ „Хемус“ ще бъде финансирана по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020”, новата програма „Европейски транспортни коридори“ ще замени „Транзитни пътища“. Това са основните моменти от пренареждането на пътните приоритети на страната до 2020 г. Те бяха представени от вицепремиера и министър на регионалното развитие и инвестиционното проектиране Екатерина Захариева по време на Обществения съвет към Министерството на регионалното развитие.

Финансирането за проектите ще се осигури от оперативните програми „Транспорт и транспортна инфраструктура“, „Региони в растеж“, Републиканския бюджет и заем от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) в размер на 800 – 840 млн. евро. „Нуждите са големи, а парите са малко. Липсата на инвестиции в пътища пречи на развитието на икономиката“, каза вицепремиерът Захариева.

Пробивът с Кресненското дефиле

За първи път във вестник „Строител“ инж. Асен Антов, изп. директор на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ съобщи, че се търси алтернативен вариант, който да замени изграждането на тунел през Кресненското дефиле с дължина над 15 км. Това бе потвърдено и на Обществения съвет. Довършването на автомагистрала „Струма“ е топ приоритетът на новата Оперативна програма „Транспорт“, а строителството на тунела се очертава да погълне почти целия наличен ресурс за пътни проекти. Допускането на алтернатива е сериозен пробив на усилията на пет организации – Камарата на строителите в България, Браншова камара „Пътища“, Сдружение „Българска браншова асоциация пътна безопасност“, Сдружение на пътните инженери и консултанти, Сдружение „Българска асоциация интелигентни транспортни системи“ и Университета по архитектура, строителство и геодезия. Те се опитват да убедят управляващите, че има и по-евтин и екологичен вариант за преминаване през сложното трасе. От 2008 г. до сега правителствата не се вслушваха в аргументите на пътните експерти и специалисти. Според тях най-щадящ природата и приемлив вариант е преминаването на участъка между Крупник и Кресна чрез изграждането на къси тунели и виадукти. Това ще струва над два пъти по-малко от сегашния вариант и така ще се освободят средства за строежа на АМ „Хемус“, която е от изключително значение за икономическото развитие на Северна България.

Проблемът с трасето през Кресненското дефиле беше поставен по време на Обществения съвет от д-р Николай Иванов, председател на Браншовата асоциацията по пътна безопасност. Той призова да се търси по-евтин и екологичен вариант, за да не ни е срам един ден пред децата ни. По думите му пътуването през такова дълго и скъпо съоръжение

би ограничило скоростта за движение до 60 – 80 км/час, което прави изграждането на тунела безсмислено.
Решението за строителството на над 15-километровото подземно съоръжение е взето през 2008 г. след оценка за въздействие върху околната среда (ОВОС). Този проект е с огромна инвестиционна стойност, при него няма да има спестено време, а разходите за поддържането му ще са големи, каза, която отговаря за проектирането на трасето. Той посочи, че допълнителен риск за трасето е преминаването му през един от най-земетръсните региони в страната.
От техническа и икономическа гледна точка тунелът не е най-доброто решение, но е допустим от екологична, допълни инж. Антов. Той обаче призна, че при изготвянето на ОВОС от 2008 г. не са били оценени ефектите върху околната среда от изграждането на самото съоръжение. За да се построи тунелът, ще е необходимо да бъдат прекарани над 40 км помощни пътища в защитения природен парк, като част от тях ще останат за поддръжка на съоръжението и след завършването му. Отделно ще трябва да се извозят и депонират 44 млн. куб. м скална маса. Това сочат изчисленията на Сдружението на пътните инженери и консултанти. Вицепремиерът Захариева призна, че не е решен въпросът какво ще се прави с огромната скална маса, която ще бъде изкопана.
По тези причини е възложено да бъде направена оценка на влиянието на инвестиционното намерение, като се разработва и резервен вариант, който предвижда максимално придържане към съществуващия в момента път, съобщи инж. Асен Антов. По думите му това означава, че се проектира скоростен път – по две ленти за движение във всяка посока, без аварийна с максимална позволена скорост за движение 80 км/час. Според него би бил допустим нов вариант за преминаване през Кресненското дефиле, но за това ще е необходима нова процедура по ОВОС.
Ако докажем на Европейската комисия и експертите от Българската академия на науките, че има по-щадящ и удачен начин за преминаване през дефилето, то тогава той би бил възможен, каза вицепремиерът Захариева. Тя допълни, че засега разглеждането на друг вариант е „само алтернатива“.
Към момента участъкът между Крупник и Кресна с дължина 22 км включва строежа на най-дългия шосеен тунел в Европа – 13,3 км без прилежащите пътни участъци, с прогнозна стойност 1,1 млрд. лв. Съоръжението ще е на около 30 – 40 м дълбочина. Ще влиза откъм Крупник преди Кресненското дефиле и ще излиза западно след Кресна. Планират се изграждането на две хеликоптерни площадки, които да го обслужват, напречни връзки между тунелите за пешеходци, както и напречни връзки за влизане на коли между двата тунела. Ще бъде съставен и екип за поддържане на съоръжението, който ще включва пожарна и спешна помощ.
В ход са търговете за двата надземни участъка на лот 3 от АМ „Струма“
В момента текат търговете за избор на изпълнител на надземните участъци от лот 3 на магистрала „Струма“, съобщи инж. Антов. По думите му изборът на изпълнители ще стане на два етапа с предквалификация на участниците, като плановете са през първата половина на 2015 г. да са избрани строители.
Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ обяви търговете за строеж на участъка от Благоевград до Крупник (лот 3.1) и на отсечката от Кресна до

Сандански (лот 3.3) на 1 август. И двете обществени поръчки са на инженеринг – проектиране и строителство. Те ще бъдат изпълнени в съответствие с договорните условия на FIDIC „Жълта книга". В изпълнение на дейностите е необходимо да се изготвят технически проекти, работни чертежи и детайли, да се изградят изцяло и да се пуснат в експлоатация трасетата. Срокът за това е три години и половина (1280 дни). Изборът на изпълнителите ще стане по критерий „икономически най-изгодна оферта", като финансовата оценка на предложението ще има тежест 75 точки, а техническата – 25 точки, е посочено в обявлението на обществената поръчка.
Срокът за подаване на оферти или заявления за участие по лот 3.1 е до 10 октомври. Отсечката от Благоевград до Крупник е с дължина 12,6 км (от км. 359+000 до км. 366+000 и от км. 370+400 до км. 376+000). Прогнозната й стойност е 150 млн. лв. без ДДС. За другия надземен участък на магистрала „Струма" – лот 3.3, срокът за подаване на оферти или заявления изтича на 3 ноември. Участъкът от Кресна до Сандански е с дължина 23,6 км (от км. 397+000 до км. 420+624), като прогнозната му стойност е 200 млн. лв. без ДДС.
Все още не е пуснат търгът за 2-километровия тунел при село Железница. Инж. Антов не уточни кога се планира да се даде ход на процедурата.
АМ „Струма" е топ приоритет за ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура" до 2020 г., защото без завършването на оставащите 62 км ще загубим инвестираните 538 млн. лв. безвъзмездна европейска помощ през програмен период 2007 – 2013 г. За настоящия индикативният бюджет на трасето от Благоевград до Сандански е 750 млн. евро, по данни на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщения Николина Ангелкова.
Цялата АМ „Хемус" ще се финансира с евросредства
Вторият приоритет по новата ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура" е строежът на АМ „Хемус" от София до Варна. „Длъжници сме на Северна България. Без пътища и свързаност няма работа", подчерта вицепремиерът Захариева.
Оставащите 250 км от трасето са разделени на три етапа с общо осем участъка за изграждане, като за всеки един от тях ще бъде обявен отделен търг, уточни инж. Асен Антов. Индикативната стойност на обекта е 780 млн. евро. Първият етап е от Ябланица до път
II-35 (кръстовището между Плевен и Ловеч) с дължина около 60 км. Проектирането му е възложено в началото на април. Вторият етап е от път II-35 до Е85 (района на Горна Оряховица) с дължина 85 км, чиято подготовка също е възложена. Третият е от Е85 до пътен възел „Белокопитово" с дължина 110 км. За него е в ход обществената поръчка за проектиране. Възложено е и изготвянето на оценката за въздействие на околната среда на цялото трасе, стана ясно от изказването на инж. Антов.
По време на Обществения съвет не беше обяснено как този проект ще бъде защитен пред Брюксел, за да получи финансиране. Проблемът е, че АМ „Хемус" не е част от трансевропейски коридор и затова е под въпрос изграждането й с евросредства. По времето, когато президентът Росен Плевнелиев беше министър на регионалното развитие и благоустройството, той успя да включи участъка от София до Велико Търново като част от трансевропейската мрежа, защото лежи на коридора, свързващ българската столица

през Велико Търново – Бяла и Русе с Букурещ. Допълнителна трудност за утвърждаване на проекта пред Европейската комисия е фактът, че по трасето от Велико Търново до Шумен трафикът е малък – средно между 5 хил. и 7 хил. автомобила на денонощие при рентабилност поне 20 хил. коли. Митко Димитров от Икономическия институт към БАН предложи изграждане на трета лента за движение на някои участъци от „Хемус“, което също е решение на проблема с оглед недостига на финансови средства.

Тунелът под Шипка – третият приоритетен проект

Изграждането на тунела под Шипка е третият приоритетен обект, който ще се финансира със средства по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“, посочи Екатерина Захариева. Проектът включва изграждането на пет тунела под връх Шипка с индикативна стойност 150 млн. евро. Най-дългият е 3,22 км, а останалите четири са съответно 290 м, 240 м, 171 м и 90 м. Това е втората фаза на изграждането на съоръжението.

В момента тече първата фаза на строителството на тунела с т.нар. обход на Габрово. То обаче върви бавно и трудно заради неприключили отчуждения. Извършват се само изкопни работи на пътен възел „Поповци“, заяви председателят на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“ инж. Лазар Лазаров.

Обходът на Габрово е с дължина 23 км и строителството започна през май 2013 г., като в края на годината приключи първият от общо пет етапа, чиято дължина е 7,6 км. Строителството беше спряно заради обжалване на трасето, което навлиза в природен парк „Българка“. След като делото приключи, през май 2014 г. строежът беше възобновен, но препъникамък се оказаха отчужденията.

Тунелът под Шипка е част от трансевропейския коридор номер 9 от Букурещ през Русе и Димитровград до гръцкото пристанище Александруполис. Той ще обслужва направленията Русе – Велико Търново – Шипка – Стара Загора – Свиленград (Маказа) и Оряхово – Севлиево – Шипка – Стара Загора – Свиленград (Маказа).

По време на Обществения съвет не беше засегнат въпросът за увеличаване на 50% на съфинансирането на обектите по новата програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, за което съобщи министър Николина Ангелкова в края на август. По думите й по този начин се преодолява недостигът на средства по програмата, като бюджетът й се вдига от 1,9 млрд. евро на 2,5 млрд. евро.

Програма „Европейски транспортни коридори“

Пълна промяна прави служебният кабинет с програма „Транзитни пътища“. „Заради недостатъчния европейски ресурс за нови трасета подходихме творчески и досегашната програма се трансформира в „Европейски транспортни коридори“, като по нея няма да се ремонтират пътища, а ще се строят нови магистрални участъци“, съобщи инж. Лазар Лазаров по време на заседанието в МРР. По думите му целта е да бъдат изградени основните пътни артерии, за да се разтоварят локалните мрежи.

„Транзитни пътища“ съществува от 20 години и се финансира със заеми от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ). До момента по нея са теглени пет кредита. Кабинетът „Орешарски“ планираше шестият заем да е около 300 млн. евро за ремонт на пътища, като сред обектите за рехабилитация беше включена реконструкцията на старата част на магистрала „Тракия“. Служебното правителство обаче отмени тези търгове. Сега вицепремиерът Захариева обяви, че се преговаря за заем от 800 – 840 млн. евро от ЕИБ

при лихва 3%. „Не е страшно да се теглят заеми, ако парите се инвестират така, че да доведат до икономически растеж“, посочи Захариева.
Парите ще отидат за строежа на пътя София – Видин, магистралата София – Калотина и на два участъка от Южната дъга на столицата. „Не приемаме упреците, че с изключването на пътя Видин – Ботевград от оперативната програма обричаме проектът да не се случи. Той е важен и ще бъде финансиран със заем от Европейската инвестиционна банка“, каза Захариева.
Разширението на пътя Видин – Ботевград до скоростно шосе е топ приоритет на новата програма „Европейски транспортни коридори“. Ако всичко върви по план, реализацията на проекта ще може да започне още тази година. Шосето е разделено на четири участъка: Видин – Монтана, Монтана – Враца, Враца – Мездра и Мездра – Ботевград. Скоростният път е част от международния Е79. С пускането в експлоатация на втория мост над Дунав при Видин – Калафат се увеличиха транзитните потоци в Северозападна България, като направлението се използва като най-кратък маршрут между Западна, Централна Европа и Бяло море, а също и като връзка на Европа с Азия.
Пътят Видин – София лежи лежи на основен еврокоридор, минава през най-бедния регион в ЕС – Северозападния, осъществява връзката с втория мост над Дунав. Строителството на пътя беше сред приоритетните за програмен период 2007 – 2013 г., но до изграждането му не се стигна за сметка на включването на Западната дъга на София, магистрала „Тракия“ и обхода на Габрово.
Подобна е съдбата и на магистралата от София до Калотина, която непрекъснато сменя източниците си за финансиране, а търговете за нея се прекратяват междувременно. Обектът беше заложен за изграждане по ОП „Транспорт 2007 – 2013” и дори десет кандидати подадоха оферти при управлението на ГЕРБ. Заради недостиг на средства кабинетът „Орешарски“ спря търга, а след това изгуби година в търсене на най-подходящия инструмент за финансиране, като ту включваше част от пътя по новия инструмент „Свързана Европа“, ту в ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020”.
Последно за изграждането на магистралата беше обявен търг през май с пари по новата оперативна програма, който обаче беше прекратен от служебния кабинет на 20 август. Сега плановете са строителството на участъка от около 32 км от границата със Сърбия до пътен възел „Храбърско“ да стане със заема от ЕИБ. Отсечката ще бъде разделена на два лота. Единият е от граничния пункт „Калотина“ до Драгоман, а другият е от Драгоман до пътен възел „Храбърско“, където се прави връзката със Северната скоростна тангента на София, каза инж. Лазар Лазаров.
За магистрала
„Черно море“ пари няма.
Строителството на магистрала „Черно море“, която да свърже Варна с Бургас, няма да се случи до 2020 г., стана ясно по време на обсъжданията в МРР. С проектирането на трасето е натоварена Националната компания „Стратегически инфраструктурни проекти“. „Имаме готовност да стартираме проектирането на магистрала „Черно море“, но за съжаление за нея не останаха пари“, отбеляза инж. Антов. Вицепремиерът Захариева допълни, че все още не е решен въпросът дали това да бъде магистрала или скоростен път.

Другият важен проект, за който ще се търси публично-частно партньорство, е отсечката Русе – Свиленград. За 300-километровото трасе, 280 км от които са ново строителство, има само иден проект, като нужните инвестиции се оценяват на над 2 млрд. лв., а рентабилността му е значително под търсените от инвеститорите 14%.
Според подготвения идеен проект скоростният път тръгва от Русе, минава източно на около 3 км от Бяла, върви източно покрай Полски Тръмбеш, преминава западно от Велико Търново и Дебелец, пресича Стара планина успоредно на прохода Хаинбоаз, след което излиза западно при Гурково, минава край Нова Загора и излиза при Любимец, където се качва на магистрала „Марица“ и по нея стига до граничния пункт на „Капитан Андреево“.
От направено проучване преди година се вижда, че трафикът в денонощие ще е около 6 хил. автомобила в участъка от Русе до Велико Търново. При преминаването през прохода Хаинбоаз спада с 30% и след Нова Загора отново се повишава.
Участниците в Обществения съвет обсъдиха още подзаконовата нормативна база в областта на пътното строителство. Те се обединиха около становището, че Наредбата за пътно проектиране №1 е твърде остаряла и не съответства на съвременните условия. Затова документът ще бъде основно променен. Оценката от възстановяването на работата на Обществения съвет към Министерството на регионалното развитие беше положителна от страна на участниците в него. До края на мандата на служебния кабинет предстои да бъдат проведени още две заседания. Едното ще бъде свързано с подзаконовата нормативна база за инвестиционното проектиране, а другото – с ВиК инфраструктурата, съобщи вицепремиерът Екатерина Захариева.