Проект: BG 161PO004-2.0.01-0004-Доизграждане на автомагистрала„Тракия", Лотове 2,3,4
Финансиран по приоритетна ос II на Оперативна ПрограмаТранспорт 2007-2013г

СТАНОВИЩЕ

от инж. Валентин Зарев – Изпълнителен директор на „Пътинвест-инженеринг" АД
относно
АВТОМАГИСТРАЛА „ТРАКИЯ" /А-4/, „ОРИЗОВО – БУРГАС",
участък: Лот 2 „Стара Загора- Нова Загора", от 210+100 до км 241+900

С настоящото изразяваме нашето категорично несъгласие с твърденията и заключенията, представени от министъра на МРРБ и министъра на МВР на пресконференция, излъчена на 12.10.2022г. от 15.00 часа, и последващите изявления в медийното пространство. В тази връзка представяме нашето становище по повдигнатите въпроси и направените некоректни заключения, както следва:

- Участък „Стара Загора – Нова Загора" от км 210+100 до км 241+900 е изпълнен в периода 2010г. – 2012г. Въведен е в експлоатация с Разрешение за ползване № СТ-05-737/27.06.2012г, издадено от ДНСК. Изпълнените СМР са в съответствие с одобрения инвестиционен проект и Техническа спецификация на АПИ 2009г. (ТС), неразделна част от Договора за строителство. По време на строителството са съставени всички необходими актове по Наредба №3 за съставяне на актове и протоколи по време на строителството. Всички влагани материали са предварително окачествени, като по време на строителството са извършени изпитвания на влаганите материали по вид и честота, съгласно Техническа спецификация на АПИ 2009г. За всички материали са представени изискуемите документи за съответствие, съгласно действащата към 2012г. нормативна уредба. Конкретно за асфалтовите работи са съгласувани рецепти с ЦИПТНЕНС (в момента Институт по пътища и мостове – ИПМ). Взети са общо 1147 бр. проби (ядки) от трите асфалтови пласта. Изпитванията на пробите от асфалтовите смеси отговарят на показателите на одобрените рецепти и са в рамките на допуските по ТС 2009, което е потвърдено и от множеството контролни проби, извършени от ИПМ, които извършваха ежемесечни проверки по време на строителството.
- Категорично се противопоставяме на направените заключения от министъра на МРРБ за дебелината на асфалтовата настилка в целия участък на база едва 4 проби (ядки), взети на две места от участъка - км 224+395, ляво платно и км 219+000, дясно платно. Имайки предвид, че площта на асфалтовите работи по директното трасе е над 730 000м^2, не можем да приемем направените заключения на база проби, взети на едва две места от участъка. Обръщаме внимание, че съгласно ТС 2009 на АПИ, за да бъде окачествена една асфалтова настилка се правят проби (ядки) на всеки 2000 м^2. В допълнение, министърът на МРРБ следва да е наясно, че съгласно ТС 2009 на АПИ се допускат отклонения от дебелината на асфалтовата настилка, но това не бе съобщено на пресконференцията. По-конкретно: 90% от направените проби следва да са в рамките на +/- 10% от проектната дебелина, а максимално допустимото отклонение е 36мм. Тук следва да се отчете и че обектът е в експлоатация вече повече от 10 години и на база целогодишния интензивния трафик, може да се очаква изтъняване на износващия пласт 3 – 4 мм.
- На горецитираната пресконференция некоректно и неточно бе представена и конструкцията на настилката. Зона А е последният пласт от насипа и не е част от конструкцията на настилката, респективно не се взема като конструктивен пласт при оразмеряване на настилката. Съгласно одобрения проект, строителната документация

и Протокол обр. 16, с които обектът е приет от ДНСК, конструкцията е 70 см, както следва:

- сплит мастик SMA 12 ПмБ 45-80/65 - 4 см
- биндер, АС 16 биндер Пм Б 25-55/55 - 6 см
- битумизирана основа, АС 31.5 осн А0 50/70 - 12 см
- циментo стабилизирана основа - 20 см
- основа от несортиран трошен камък 0-40мм - 28 см

- Не отговаря на истината и твърдението, че обектът до момента не проверяван от нито една институция. Освен вече споменатите ежемесечни проверки от Институт по пътища и мостове, през 2014г. бе извършена проверка и от чуждестранна лаборатория по линия на „Подкрепа за оценка на качеството на транспортни проекти (Кохезионен фонд и ЕФРР) в България – CCI 2013CE16BAT070. Заключението от доклада е, цитирам: *Общата твърдост (модул на еластичност) на настилката, получена при изпитването с ДТП показва, че настилката е структурно здрава с малък или никакъв риск за намаляване на очаквания проектен живот*". Измерените модули на еластичност (носимоспособност) на настилката в голяма част от участъка са два пъти по-големи от изискуемите, което, само по себе си, показва качеството на изпълнените СМР след 2-годишна експлоатация. Носимоспособността на конструкцията е основен показател при определяне на необходимостта от ремонт и вида на самия ремонт. Не става ясно защо не е направено измерване на носимоспособността към настоящия момент, което би дало много по – реална представа за състоянието на настилката, отколкото вземането на две проби и отправянето на недоказани обвинения.
- По отношение твърденията за наличие на преовлажнен материал в подосновните пластове (несортиран трошен камък и зона А от насипа), това не може да бъде оценка за качеството на материалите, а означава, че отводнителната система на пътя не функционира, което говори за липсата на адекватна подръжка на пътя. През последните две години пътно поддържане реално липсваше, а и като цяло същото е на много ниско ниво през годините назад. Това бе установено и при ремонта на Лот 1 на АМ Тракия през 2021г., когато се установи, че цялата отводнителна система не функционира (колектори, дренажи, ревизионни шахти, дъждоприемни шахти, отводнителни окопи, водостоци са затлачени, непочистени и на места запушени), което води до задържане на вода в конструкцията на пътя и преовлажняване на материалите.
- Следва да се вземе предвид, че конструкцията на настилката е оразмерена за натоварване 11.5 т/ос, съгласно изискванията на нормативната уредба. В действителност, реалното натоварване на ос е значително по-голямо - 13 – 14 т/ос. Това неминуемо води до по-бързото износване и компроментиране на асфалтовата настилка. От друга страна, обектът е в експлоатация вече повече от 10 години, през които ремонт не е извършван. Препоръчителния междуремонтен срок при такава интензивност на движението е 7 – 8 години, преди значително да се се влошили експлоатационните качества на настилката.
- Изразяваме несъгласие с коментарите и внушенията по отношение цената на договора за упражняване на строителен надзор. Обръщаме внимание на арх. Шишков, че в целия свят цената за строителен надзор е между 3% и 5% от стойността на СМР, като за Лот 2 на АМ Тракия този процент е под 1. От друга страна, в продължение на 2 години, ежедневно са упражнявали надзор на обекта 10 висококвалифицирани експерти, подсигурени с необходмите геодезически инструменти, квартири, автомобили, офис и т.н.

Изразявам дълбокото си възмущение от нахвърляните в медийното пространство безпочвени и недоказани твърдения, неоснователно уронващи престижа на строителните и най-вече на консултантските фирми, отговорни за законосъобразното протичане на строителния процес. Считам за изключително некоректен подходът на отправяне на недоказани обвинения, неподкрепени с доказателства, целящи единствено повишаване на собствения рейтинг за сметка на очерняне на доказани професионалисти, без дори да им бъде дадена възможност да отговорят на абсурдните внушения.

инж. Валентин Зарев
/Изпълнителен директор/

18.10.2022г.