Катра Трейд
www.katratrade.com

Строителство Градът

fibran XPS ЕНЕРГИЕНЩИТ.
G.P. GROUP LTD. gpgroupbg.com
WWW.MAPEI.COM MAPEI ЛЕПИЛА • ИЗОЛАЦИИ • СТРОИТЕЛНА ХИМИЯ
AMF СИСТЕМИ ОКАЧЕНИ ТАВАНИ www.amf.bg
ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ ГРАДОВЕ И РЕГИОНИ
строителство PLANEX www.planex.bg
КАНАДСКИТЕ ПОКРИВИ IKO Налагаме стандартите ОТ АРМОРМАТ ООД: 02/978 96 97
TERRA www.terra-world.com
K2 DOORS официален представител HÖRMANN тел: 02/ 931 17 10; www.k2-doors.com
doka Експертите в Кофража Tel. +359 (2) 41 99 000 E-Mail: bulgaria@doka.com www.doka.com



Една година по-късно:

Лот 2 на магистрала „Тракия“

Изпълнител: Обединение „Магистрала Трейс“ с водещ партньор „Трейс Груп Холд“ АД

КОМЕНТАР

Като в балкански филм

Лот 2 на „Тракия“ се превърна в нещо като еталон от системата SI.

Той даде тон за цените и определи 2.2 млн. евро за километър като традиционна за българския пазар в период на криза.

Той създаде почва за спора дъмпинг или изпилена цена и подновi спора за най-ниската цена като критерий за избор. В резултат на дебатите от есента ще се прилага другата методика - икономически най-изгодната оферта.

Той постави на изпитание мениджърския екип с недружелюбния към обединението изпълнител договор за строителство.

Той се прослави с пилчарник на трасето.

„Трансперънси интернешънъл“ приложи проучвателните си способности най-напред на него и така го прослави като най-прозрачния лот.

БСП изпробва върху него политическата доктрина „пепел в магистрала“ и го превърна в част от шоу.

Лот 2 на „Тракия“ стана най-проверяваната и най-коментираната магистрална отсечка - като в балкански филм за новата история и психология на българите.

стр. 4

Тримесечен анализ на „Уникредит“ за Централна и Източна Европа:

Инвестициите ще тръгнат нагоре

стр. 8

Рекорди в офертите за строителство на лот 1 от магистрала „Струма”

Това е предпоследният магистрален лот в България с критерий за избор най-ниската цена.

стр. 12

Българска компания изгради третия по дължина тунел в Германия

Главен изпълнител е консорциумът Ed. Zublin AG и Bickhardt Bau AG, а изпълнител на пробива и укрепването е българската компания „Адвал“ АД.

Wienerberger.bg

27
9 771310 983000 27>

ДЪРЖАВНА ПОЛИТИКА

Парламентът узакони професионалните домоуправители, в блоковете ще си правят фондове за ремонт

Според приетите на второ четене текстове в Закона за етажната собственост общото събрание може да приема решения за вземане на кредити за необходими или неотложни ремонти, както и за извършване на полезни разходи. Събранието приема и решения за присъединяване към топлопреносната и газоснабдителната мрежа или за прекратяване на тези услуги. С промяната в закона се създава т.нар. длъжност щатен домоуправител, който ще получава възнаграждение и не е задължително той да притежава жилище в съответната кооперация. Не по-малко от един процент от минималната работна заплата трябва да е размерът на вноската във фонд „Ремонт и обновяване“, който общото събрание на собствениците в жилищните сгради поддържат, приеха депутатите. В действащия сега закон няма изискване колко да бъде вноската и кога да се набира от собствениците в сградата. Приетите промени предвиждат средствата във фонда да се набират ежемесечно от собствениците в размер, определен с решение на общото събрание на блока. Вноската трябва да бъде съобразно идеалните части на отделните собственици в общите части на етажната собственост, но да не е по-малко от един процент от минималната работна заплата.

Стара Загора е с актуализирана областна стратегия за развитие



Областният съвет за развитие на област Стара Загора под председателството на областния управител Йордан Николов на заседание от 5 юли прие актуализирания документ на Областната стратегия за развитие на област Стара Загора 2011 - 2013 г., изготвен от Националния център за териториално развитие. Тази актуализация е в духа на комплексните промени в контекста на регионалното планиране и развитие. Тя отразява новите регламенти в Закона за регионалното развитие и правилника за прилагането му; новата стратегия на ЕС – „Европа 2020“, и поетите национални ангажименти по прилагането ѝ, промените в стратегическите планови документи от по-високите нива и не на последно място очакваната стабилизация и възстановяване след кризата, подчерта Николов.

БРАНШ

Бранш

Първа международна конференция за геотехническо и тунелно строителство GEO Projects 2011 - през октомври



От 12 до 14 октомври 2011 г. ще се проведе първата международна конференция за геотехническо и тунелно строителство GEO Projects. Идеята е форумът да се превърне в ежегоден, професионален, със засилено международно присъствие. Конференцията е проект на Българската асоциация за геотехническо и тунелно строителство (БАГТС) и се инициира по повод на първата годишнина на професионалната организация. Тематично конференцията ще бъде разделена в две направления - геотехническо и тунелно строителство.

ОБЩИНИ

„Италдизайн Джуджаро” дава идеи за развитието на Казанлък

Кметът на община Казанлък Стефан Дамянов и арх. Гофредо Бадуини, мениджър бизнес и развитие на „Джуджаро дизайн” и „Джуджаро архитектура”, обсъдиха възможностите за съвместна работа по стратегическото развитие на Казанлък и неговата дългосрочна визия. Кметът Стефан Дамянов обяви, че предстои да бъде разработен интегриран план за градско развитие и възстановяване на града и като консултант иска да привлече компанията „Италдизайн Джуджаро”, която е световен лидер в автомобилния дизайн. Създателят на дружеството Джорджето Джуджаро е един от най-известните автомобилни дизайнери на XX век, а през 2002 г. името му е записано в автомобилната зала на славата.„Италдизайн Джуджаро” работи и в областта на архитектурата, като в момента развива две направления - „Джуджаро дизайн” и „Джуджаро архитектура”. Седалището на фирмата е в Торино. Според Бадуини Казанлък има изключителен потенциал – природа, история, културно наследство, чудесни условия за развитие на туризъм и дългосрочен престой на туристите.

Реставрират автентичния северен вход на Амфитеатъра в Пловдив



На 5 юли областният управител инж. Иван Тотев и зам.-министърът на културата Тодор Чобанов дадоха старт на ремонтно-реставрационните дейности на Античния театър в Пловдив. Проектът на стойност 190 052 лв. е спечелен от областната администрация по програма „Красива България”. В рамките на три месеца ще бъде извършено цялостно разкриване, реставриране и експониране на автентичния северен вход на амфитеатъра с монтиране на художествено осветление, както и частичен ремонт на компрометираните части от сцената и изграждане на санитарни възли. Главен изпълнител е „Реставрация” ЕАД.

Строителство Градът Издава: **Балпекс ООД**

Управител:

инж. Венета Кръстева: e-mail: vkrasteva@thecitymedia.bg

Мария Найденова - изпълнителен директор, 0897/84 62 80, mnaydenova@thecitymedia.bg

Деян Тодоров - програмен директор , 0897/846 282, dtodorov@thecitymedia.bg

Централен офис: София 1612, бул. „Акад. Ив.Ев. Гешов“ 104, ет.1, 02/ 958 88 55; 850 47 10; 850 47 15; факс: 02/ 958 8558, e-mail: office@thecitymedia.bg

Регионални офиси:

Пловдив: тел. 032/968 031, тел./факс 968 032, e-mail: str_office@press.bg

Варна: тел. 052/63 22 52, 0897/846279, e-mail: varna@thecitymedia.bg

Плевен: тел. 064/800 474, e-mail: pleven@thecitymedia.bg

Редакционен екип:

Николай Тодоров - главен редактор, 0898/617 162, ntodorov@thecitymedia.bg

Милена Червенова - зам. главен редактор, 0898/613 130, mvasileva@thecitymedia.bg

Мария Съботинова - фоторепортер, 0897/846 277, msabotinova@thecitymedia.bg

Силвия Ценова - Варна (052/63 22 52), 0897/84 62 79, stsenova@thecitymedia.bg;

Светла Добрева - Пловдив (032/968 030), 0897/ 846 284**,** sdobreva@thecitymedia.bg

Силвия Златкова - Плевен (064/800 474), 0897/ 846 286, szlatkova@thecitymedia.bg

Предпечат: Елисавета Иванова, Александър Петров

Димитър Кадрев - компютърен дизайн, 0898/61 31 34, office@thecitymedia.bg,

Татяна Христова - компютърен дизайн, 0896/66 27 15, thristova@thecitymedia.bg

Маркетинг и реклама: 02/ 958 88 55; 850 47 10; 850 47 15; факс: 02/ 958 8558

Анна Георгиева - рекламен мениджър 0897/84 62 69, ageorgieva@thecitymedia.bg

Наталия Димитрова - реклама и маркетинг, 0897/84 62 71, ndimitrova@thecitymedia.bg

Таня Трифонова - реклама и маркетинг, 0897/84 62 73, ttrifonova@thecitymedia.bg

Петя Иванова - реклама и маркетинг, 0898/61 31 35, pivanova@thecitymedia.bg

Абонамент: 02/ 46 15 349, факс 02/ 46 15 173, e-mail: abonament@economedia.bg

Банкова сметка Балпекс ООД**:**

„Банка ОББ“ АД, BG81 UBBS 8002 1005 2447 20, BIC UBBSBGSF

Печат: „Алианс Медиапринт“ ЕАД,

София, жк „Дружба“, ул. „Илия Бешков“ 3, 02 / 42 25 900

ИНФРАСТРУКТУРА

Европейската комисия одобри апликационните форми за жп проекта Пловдив - Бургас и втората фаза на метрото



Европейската комисия одобри апликационните форми на жп проекта Пловдив - Бургас, чиято стойност по договор е над 162 млн. евро, и втората фаза на метрото: от „Обеля“ до пътен възел „Надежда“ и от „Младост 1“ до бул. „Цариградско шосе“, на стойност 250 млн. евро. Общата стойност на двата проекта е приблизително 450 млн. евро, подкрепата от Кохезионния фонд е за 85% от нея.

Правителството започва преговори със Световната банка за железниците

Правителството поиска от Народното събрание да започне преговори с Международната банка за възстановяване и развитие за заем за устойчив железопътен сектор. Първият ще е за 80 млн. евро. Предвижда се подкрепата на Световната банка за провеждане на реформи в железопътния сектор да е 3-годишна и да е в размер до 240 млн. евро.

Пет жп отсечки стават национални обекти

Министерският съвет обяви пет жп линии за обекти с национално значение на заседанието си на 6 юли. Това са: Видин - София, София - Перник - Радомир, София - Пловдив, София - Драгоман и Радомир - Кулата, както и интермодалният терминал в Пловдив.

Военното летище в Балчик става гражданско

Правителството отне от Министерството на отбраната и предостави на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията летището в Балчик, за да бъде използвано за граждански полети. Промяната в предназначението му ще позволи подобряване на авиоуслугите по българското Черноморие.

Започва изпълнението на водния проект на Велико Търново



Рехабилитацията на водоснабдителната и канализационната инфраструктура на Велико Търново на стойност почти 44 милиона лева се очаква да започне в началото на август, след като на 8 юли беше подписан договорът за изпълнение на обекта с „Еврохидросистеми“ АД, София, съобщи общината. Строителният надзор се извършва от „Ню Дайрекшънс“ ООД. Проектът се финансира от Кохезионния фонд на Европейския съюз по оперативна програма „Околна среда 2007 – 2013 г.“ с 34 848 493 лв. Предвидена е работа по три участъка: „ул. „Магистрална“- „Качица“ – Южен пътен възел“, „Старо военно училище“, „Централна част“. „Планираме да изградим проекта в неговата цялост за 499 работни дни, като ще стартираме в началото на август 2011 г.“, коментира Иван Миримски, изпълнителен директор на „Еврохидросистеми“ АД. „Еврохидросистеми“ е дружество, специално създадено за обществената поръчка, учредено от „Водстрой-98“, „Интегрирани пътни системи“ и „ИПС инфраструктури“.

Рехабилитацията на Дунав мост I - по график



Рехабилитацията на Дунав мост при Русе, която започна преди десетина дни, върви в график, обектът се движи така, както е планиран. В момента се работи по конструкцията, каза министърът на регионалното развитие и благоустройството Росен Плевнелиев. Той увери, че ще бъде спазен както срокът, така и бюджетът, а асфалтът ще бъде положен на малко по-късен етап. Над 1.6 млн. лева са отделени от държавния бюджет за рехабилитация на пътната настилка на моста. Ще бъде подменена изцяло хидроизолацията на съоръжението, за да се защити металната конструкция от вредното въздействие на водата. Мостът не е ремонтиран от 1995 г. Срокът за изпълнение на рехабилитацията е два месеца. Направена е специална организация на движението с възможност за пренасочване на извън габаритни превозни средства към фериботни връзки. В следващите години предстои по-голям ремонт, от какъвто Дунав мост 1 се нуждае.

ИНВЕСТИЦИИ

Univeg вижда необходимост от хладилни складове



Спестявания до 20% от обичайните разходи за складиране и транспорт изкушават големите търговски вериги да прехвърлят на специализирани изпълнители доставките на стоката от производителя до магазините в пазар, в който цената предрешава избора на купувачите. Това важи с още по-голяма сила за пресните и замразени продукти, при които запазването на качеството и осигуряването на изискванията за безопасност на храните налагат сериозни инвестиции в хладилни складове и превозни средства. Увеличаването на потреблението на замразени храни води до увеличаване на търсенето на складови площи, както и на услугите за управлението им в посока централизирана логистика, казва Доминик Хамърс, управител на логистичния доставчик „Унивег България“, местно поделение на глобалната Univeg. „Унивег“ увеличи логистичните си площи с 8000 кв. метра по-рано тази година в Елин Пелин. С инвестицията си на стойност 6.5 милиона евро компанията се разположи между основния пазар за веригите - София, и техните снабдители в категории като мляко и млечни изделия, плодове и зеленчуци и месо. Хамърс смята, че с избора на подизпълнител при температурно контролираната логистика се избягват големи инвестиции в хладилни складове.

IKEA наема 130 служители

Подгряването за откриването на първия хипермаркет IKEA в България се засилва, след като компанията обяви, че ще наеме 130 служители за обекта. Глобалният лидер в продажбите на обзавеждане трябва да открие магазина тази есен паралелно със завършването на първия етап от разширението на околовръстното шосе. Собственост на франчайз партньора му за Гърция, Кипър и България - Fourlis, с разгъната застроена площ малко над 29 хил. кв.м, магазинът се цели в привличането на 1.6 милиона клиенти в първата си година работа. Инвестицията в него е 50 млн. евро. Строителството му даде ускорение на проекта за развитие на околовръстното шосе на София заедно с бъдещия „София саут ринг мол“ в съседство.

ТРЕНД

Тримесечен анализ на „Уникредит“ за Централна и Източна Европа:

Инвестициите ще тръгнат нагоре

Очаква се забавяне на ръста на частното потребление

Възстановяването на българската икономика набра скорост през последното тримесечие на 2010 г. за сметка на сериозния износ и нарасналите признаци на възстановяване на вътрешното търсене. Брутното капиталообразуване достигна равни нива през 2010 г. и се очаква да нараства с 4.7% през тази година. След като се засили през 2010/Q4, частното потребление се очаква да загуби малко инерция по-късно през тази година под влиянието на забавеното възстановяване на трудовия пазар и по-високата инфлация, като по-високите цени на храните и на енергийните носители заплашват крехкото възстановяване. Сега по-високата инфлация не само се очаква да намали реалните доходи, но и да изпрати много домакинства под линията на бедността, предвид факта, че средното българско домакинство харчи половината от дохода си за храна и електричество.

Ниска инфлация и ускоряване на растежа на БВП до 3.3% на годишна база през 2012 г. са част от очакванията за България, посочени в последния тримесечен анализ за икономиката на страните от Централна и Източна Европа.

Цялата 2012 г. ще премине под знака на ниска инфлация. Сред причините за това ще бъде

комбинацията от бавно възстановяване на вътрешното търсене и все още сравнително високата безработица.

Според анализа до края на 2011 г. инфлацията в България ще продължи да е проблем въпреки индикациите за успокояване през втората половина на годината. На годишна база потребителските цени ще достигнат своя пик през юни и юли, когато се очаква инфлацията да достигне 6%, а до края на годината да се успокои до около 4%.

Заради трудностите във възстановяването в България и влошените перспективи пред световната икономика предвижданията са икономическият растеж да загуби част от скоростта си през следващите месеци, но прогнозите за 2012 г. са за ускоряване на темпа на растеж на реалния БВП до 3.3% от 2.8% през 2011 г., което в комбинация с ниската инфлация ще улесни възстановяването на домакинствата.

По-доброто усвояване на средствата от Европейския съюз и евентуално трайно разрешаване на кризата с публичния дълг на Гърция, която в момента ограничава капиталовите потоци към целия регион на Балканите, ще са факторите, които очакваме да подкрепят увеличаването на инвестициите в икономиката на България през 2012 г., пише в доклада за Централна и Източна Европа.

По отношение на публичните финанси анализаторите на „Уникредит“ отчитат положителна тенденция. През първите четири месеца на 2011 г. бюджетът отчете дефицит от 0.7% от БВП в сравнение с над два пъти по-голям недостиг през същия период на 2010 г. (1.8% от БВП). Това е отражение на комбинация от значителен ръст от 11% на годишна база в постъпленията от данъци и 3.5% свиване на разходната част. Очакванията са България да редуцира бюджетния дефицит под 3% от БВП през тази година.

Най-после приток на капитали в региона

През първото тримесечие всички държави от региона изоставаха от другите развиващи се пазари по отношение на възстановяването на капиталовите потоци. Единствено Турция и Полша бързо се възстановиха за разлика от страните от ОНД и Балканите, което значително въздейства върху икономиките им и позиционирането.

За Централна и Източна Европа два са важните проблеми в момента.

Едната е възможността държавите от ОНД и страните по програмите на Международния валутен фонд да се възползват от повишения поток на капитали в региона през последните месеци.

Втората е способността на потребителите и централните банки в страните, вносители на петрол в региона и цял свят, да понесат последния ръст на цените на петрола и на храните в момент на слабост на трудовите пазари.

Резултатът и в двете отношения ще бъде решен както от световните тенденции, така и от решенията на местните правителства.

По данните от края на 2010 г. досега се вижда, че всички икономики с изключение на Латвия показват добро развитие. Румъния и Хърватия са единствените две икономики в региона, където ръстът на БВП на годишна база е бил отрицателен. При сегашните резултати и данни очакванията са за ръст на БВП в региона от около 4%.

Инфлацията за момента се сдържа на разумни нива. По-високите нива на петрола и на храните означават, че инфлационните равнища в региона може би няма да бъдат достигнати. За момента единствено Чехия и Турция са страните, които остават под заложените прагове. Унгария, Полша, Румъния, Казахстан, Русия и Сърбия са свидетели на ръст над заложените цифри.

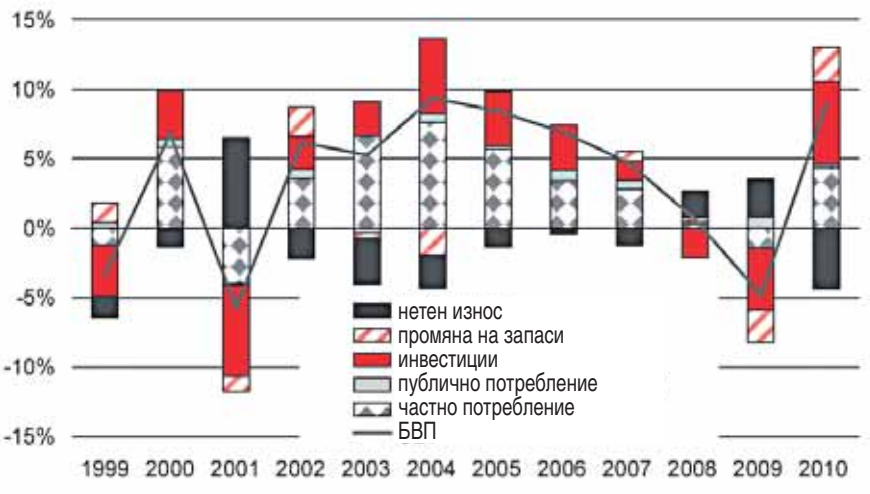
България - ръст на БВП и роля на отделните компоненти



Ръст на БВП - Румъния



Ръст на БВП - Турция



БЪЛГАРИЯ - МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ДАННИ И ПРОГНОЗИ

	2008	2009	2010	2011П	2012П
БВП, млрд. евро	35.4	34.9	36.0	39.1	41.9
Население, млн.	7.6	7.6	7.5	7.5	7.5
БВП на глава (евро)	4 658	4 618	4 783	5 208	5 610
РЕАЛНА ИКОНОМИКА, % РЪСТ					
БВП	6.2	-5.5	0.2	2.6	3.3
Частно потребление	3.0	-7.6	-0.6	0.0	1.3
Капиталови инвестиции	21.9	-17.6	-16.5	4.7	4.9
Обществено потребление	-1.5	-4.9	-5.0	-4.4	-0.3
Износ	3.0	-11.2	16.2	7.9	5.8
Внос	4.2	-21.0	4.5	5.3	3.8
Средномесечна заплата, евро	279	311	331	357	380
Безработица, %	6.3	8.6	10.1	10.1	9.6

Източник: „Уникредит“

Според анализаторската група Euroconstruct:

През 2011 г. приключва строителната криза

Международните кредитни затруднения ще продължат да спъват сектора

През последните четири години строителството в Европа не спираше да се влошава. Тази тенденция на спад се очаква да приключи до края на 2011 г., но за всяка страна и регион резултатите ще са различни. През 2011 г. Полша регистрира най-висок растеж, въпреки че скандинавските страни също отбелязват подобрение. Във Франция и Германия ръстът не е особено голям. Очевиден спад в строителния сектор се забелязва в Испания, Ирландия и Португалия, докато във Великобритания и страните от Южна и Източна Европа той е по-малък.

През последната година брутната добавена стойност нарастваше с 2% в Европа. Като обнадеждава компаниите този прираст е резултат от увеличеното потребителско търсене и от ръста на износа, което предполага ръст на инвестициите за следващата година.

Добрите икономически перспективи и ръстът на работните места увеличават потреблението на домакинствата, най-вече в скандинавските страни и Централна и Източна Европа. Португалия и Ирландия са единствените страни, в които се предвижда спад на потреблението.

Въпреки че икономическият ръст вероятно ще остане стабилен, рискове винаги съществуват. През изминалата година възстановителните мерки на правителствата успяха донякъде да подобрят ситуацията в строителния сектор, но нарастващите проблеми пред икономиките създават напрежение и предразполагат към свиване на разходите и икономии.

Финансовото затягане и инфлацията отслабват покупателната способност на клиентите. Затягането на финансовата политика заплашва да забави публичните инвестиции и строителството. Най-голям е рискът за Източна Европа и за инфраструктурния строителен сектор. Други заплахи пред растежа са увеличението на цените на енергията и на общите строителни разходи.

Новото строителство набира скорост

От всички строителни сектори най-голям спад през пиковата 2007 г. е регистриран в строителството на жилищни сгради. През 2007 г. в Европа са построени около 2.5 млн. жилищни сгради, през 2011 г. броят им спада до по-малко от 1.5 млн. Все пак очакванията са жилищното строителство да нарасне с малко под 5%.

Строителството на офис сгради преминава много по-добре през кризисния период. Общата му стойност намалява с около 13% между 2007 г. и 2010 г., докато новото строителство поема по-силен удар и спада с повече от 1/5. Изграждането на офис сгради изостава от икономическите тенденции и не се очаква да нарасне до 2012 г. Строителството на нови офиси претърпява по-големи поражения от реновациите и това се забелязва най-вече в индустриалното строителство. Благодарение на взетите от правителствата мерки ситуацията в обществения сектор се подобрява.

Реновиране и инфраструктурно строителство

В момента цената на сградната реновация в Европа е 1.5 пъти по-голяма от тази на новото строителство. В по-богатите държави строителството ще продължи да се съсредоточава върху реновирането на съществуващи сгради. Водещ фактор е подобрението на енергийната ефективност на сградния фонд с подкрепа на публични фондове.

В много от европейските страни инфраструктурното строителство е добре насърчено от държавата. До 2008-2009 г. строителният пазар остава почти непроменен, но през 2010 г. размерът на строителството се сви с почти 5%. Проблемите на икономиката действат като спирачка за старта на нови проекти и се предполага, че броят им ще продължи да спада през цялата 2011 г. Тъй като европейското финансиране става все по-малко, а държавните инвестиционни фондове преминават през труден период, ръстът в Източна Европа ще бъде по-скромен.

В резултат на финансовата криза през последните четири години строителната дейност в Европа намаля с над 15% до равнището на 1998 г. Процесът на възстановяване е непостоянен. V-образната графика на бързото възстановяване - рязко спадане и рязко покачване, се наблюдава във Финландия, Швеция, Норвегия, Германия и Полша.

Много страни от Централна Европа обаче стават свидетели на U-образна диаграма и прекарват по-дълъг период на спад.

В някои държави като Гърция U-образната диаграма се превръща в крива с дълготрайно понижение, чийто период на продължение не може да бъде определен в нестабилна икономическа ситуация.

Значителна разлика в перспективите за регионалните строителни пазари до 2020 г.

Прогнозата е строителството в Западна Европа е ръст с по-малко от 2% годишно до 2020 г., малко по-бавно от увеличението на БВП.

В богатите западноевропейски държави строителството ще нараства бавно (1.5% годишно) с фокус върху реновирането и изграждането на нови жилищни сгради.

Изгледите са най-добри за новите страни членки от Централна и Източна Европа, които се опитват да достигнат същия стандарт и където нуждата от строителство е най-голяма. Очаква се в бъдеще строителният сектор там да нараства от 4.5% до 5% на година.

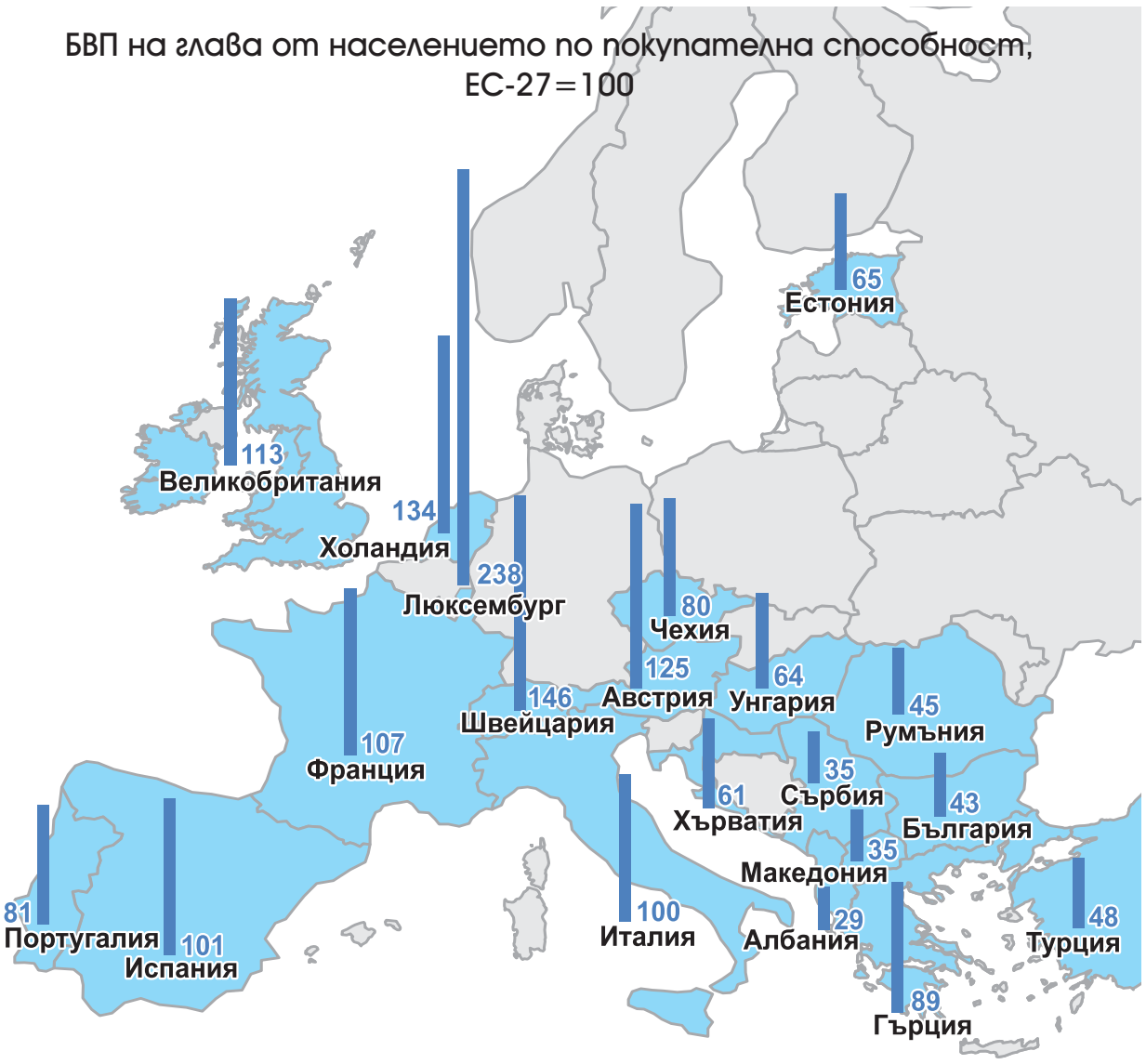
Предвижда се както строителният сектор, така и БВП в скандинавските страни да имат по-бързо темпо на растеж от средното за континента.

Южноевропейските държави трябва да изчакат до 2020 г. за да достигнат по-високо равнище от това за 2010 г. Икономическите проблеми и увеличилият се брой дългове ще имат продължително влияние върху региона. Налице е и пренасищане на жилищни и бизнес сгради, което пречи на новото строителство.

Някои от основните фактори, които пречат на строителния ръст, са застаряващото население, големият брой сгради и тенденцията хората да живеят сами.

Ръстът на населението не е основен фактор за Европа, но продължаващата урбанизация налага ръста на строителството. Друг ключов фактор са и повишаващите се изисквания за подобряване на енергийната ефективност.

Николай ТОДОРОВ



Източник: Евростат

По-развитите държави с по-висок БВП на глава от населението имат по-малък потенциал за растеж както на икономиките, така и на строителството

ИНВЕСТИЦИИ

От бюрото към поточната линия:

Потопът от капитал към България стана поточе

Докато чуждите инвестициите спаднаха с близо 80 на сто в последните две години, влизащите в България компании се преориентираха от създаването към експлоатацията на активи

Концернът АББ миналата седмица съобщи, че е наел хилядния си служител в България. Въпреки че съобщението не направи повече заглавия по вестниците от кампанията за набиране на работници за хипермаркета IKEA (130), то е белег за промяната в центъра на тежестта на инвестициите в последните две-три години - от поглъщащи капитал отрасли към такива, в които трудът играе по-голяма роля.

В последните две години дяловете на недвижимите имоти, търговията и преработващата промишленост в потока от преките чужди инвестиции са спаднали най-драматично от всички други сектори в сравнение с предходните 24 месеца. При положение че общият приток в парично изражение е намалял до едва малко над една пета (на всеки пет евро външни инвестиции 2007 - 2009 г. в следващите две години е вложено само по малко повече от едно), преразпределението е направило комуналните услуги и транспорта и комуникациите водещи в привличането на инвеститори. Производството на енергия и доставката на енергия и вода за бизнеса и домакинствата са привлекли с 16 на сто повече капитали в двете години до първото тримесечие на 2011 в сравнение с предходния двегодишен период, докато компании като американската AES и швейцарската Alpiq завършиха инвестиции на стойност около 350 млн. евро във ветроенергийни паркове.

Транспортът, складирането и съобщенията са отчели почти 692 млн. евро приток на капитал, при положение че отрасълът е бил на минус през цялата 2008 г., сочат данни на Българската народна банка.

Комуналните услуги и транспортът и съобщенията са и единствените два отрасъла, в които инвестициите са се увеличавали в този период. И двете са свързани с изграждането на инфраструктура, която да обслужва или да направи по-ефективна експлоатацията на дълготрайните активи, създадени в последните години.

Има признаци, че спадът до момента в комбинация с желанието на международните компании да преориентират бизнеса си може да донесе повече капитал в България тази и следващата година



Обработката на данни и обслужването на клиенти или корпоративни процеси от разстояние с цел спестяване на разходи, повишаване на производителността на компаниите и разширяване на обсега от клиенти водят в създадените работни места от преки чуждестранни инвестиции в Европа, сочи проучване на Ernst&Young

Фотограф Георги Кожухаров

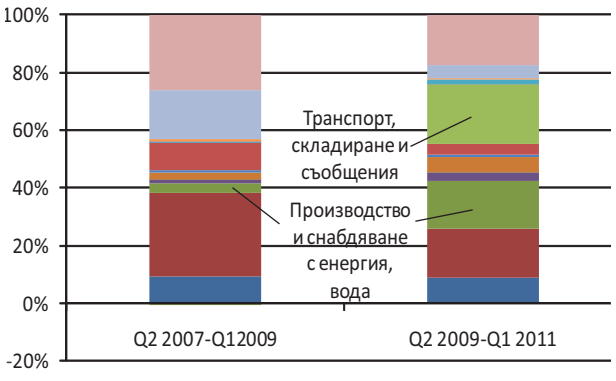
Трансформацията засяга не само конкретни отрасли, а и подходът на инвеститорите. В близко бъдеще е по-вероятно да видим повече сливания и придобивания, отколкото проекти на зелено като този на АББ, завършен 2009 г. и дал работа на 500 души оттогава.

„От началото на годината забелязваме съживяване. За добро или за лошо това основно в момента са инвестиционни фондове, които откриват добри възможности да влязат на пазара в следкризисния период или да придобият активи или инвестиционни цели, които преди заради високите цени не са успявали да покоряват", каза пред „Строителство Градът" Юлиян Михов, главен мениджър на „Ърнст и Янг България", след участието си в конфе-

Бизнес услугите и софтуерът са водещи в Европа

Проучване на Ernst&Young от май показа, че бизнес услугите и софтуерното развитие и производство са били водещите отрасли, в които са правени нови преки чуждестранни инвестиции в Европа през 2010 г. Те са съставлявали една четвърт от общия брой проекти. Като подотрасъл на бизнес услугите проектите за централизирането на административни дейности на международните корпорации в едно местоположение с цел по-голяма производителност и намаляване на разходите са се удвоили като брой и са донесли 54% повече работни места. Новооткритите работни места вследствие на 379 преки чужди инвестиции в софтуерната индустрия в Европа са били 5982 и са нараснали със 7%.

Поток на чужди инвестиции - дялове по отрасли



Преки чужди инвестиции в България по тримесечия



Поток чужди инвестиции по отрасъл, 2009 - 2010 г.



Източник: БНБ

Бизнесът продължава да мигрира към новите офиси

До договори се стига по-лесно, откакто цените паднаха, а наемателите се окопитиха от кризата

Мигрирането на компаниите към нови офис сгради, които могат да предложат несимволично подобрение на условията на символично изглеждащ наем, продължава и освен това е основна задвижваща сила за ръст в броя на сделките, казаха ит консултантската фирма Colliers International миналата седмица.

Преместването на индийския доставчик на бизнес услуги Sutherland в офис блока „Сердика" над мола „Сердика център" беше поредното от поредица потвърждения на тази тенденция в последните шест месеца. Очаква се „Ърнст и Янг България" да се изнесе от „Бизнес парк София", за да стане съсед на GfK и Forton (още две преместания) в „Полиграфия офис център". Преди два месеца стана ясно и че Ubisoft, производител на компютърни игри, заема още 1400 кв.м в същата сграда. Intersnack отиде в „Сердика център", а телевизионната Fox Channels и Max Telecom са новите попълнения в списъка наематели в „Мегапарк", друг офис блок на „Цариградско шосе", според интернет страницата му.



Sutherland, индийската аутсорсинг фирма, договори 2000 кв.м в офисите в комплекса „Сердика център", най-голямата сделка до момента в тази сграда

Фотограф Мария Съботинова

Движение...

Всички тези сделки са доказателствата, че пътят за повечето собственици е завземането на дял от конкуренцията, а не растеж на работните места. „(Пазарът) продължава да се движи от преместванията", каза пред „Строителство Градът" Антон Славчев, мениджър „Офис площи" в Colliers.

2010 беше годината, в която брокерите можаха да си отдъхнат благодарение на ръст в нетното усвояване с 50% спрямо 2009 до 105 хил. кв.м по данни на MBL|CBRE от началото на тази година.

В началото на годината свободни стояха над 330 хил. кв.м по данни на Colliers - число, което не е мръднало значително по думите на Славчев в следващата половин година, докато част от сградите са привлекли наематели за сметка на новозавършените офис площи.

...в синхрон

Хубавата новина е, че активност се забелязва и от двете страни - наемодателите са свили още повече цените, а на пазара излиза поширок кръг наематели, които допреди това са стояли по апартаменти или в стари сгради. Славчев каза, че средният месечен ефективен наем (с отчитане на отстъпките) извън центъра е слязъл до малко под 10 евро на кв.м.

Но докато над една четвърт от площите в София стоят празни, тази тенденция не е нищо повече от намек за възстановяване, обезкуражаващ предприемачите, въпреки че Антон Славчев казва: „Със сигурност има място за нишови проекти."

Деян ТОДОРОВ

ренция за насърчаване на търговските отношения между Съединените щати и България в началото на юни.

Ще бъде малко да се каже, че новите капитали са недостатъчно да заместят спада в отрасли като банки и застраховане, строителството на търговски центрове и офис сгради. В недвижими имоти например са се влели близо 4.4 млрд. евро от второто тримесечие на 2007 до първото на 2009 г., с почти една трета повече, отколкото вложените в цялата икономика в следващите две години. Преките инвестиции в България намаляха от върховите 29.4% от брутния вътрешен продукт през 2007 г. до 4.5 на сто през 2010 г.

И все пак има признаци, че спадът до момента в комбинация с желанието на международните компании да преориентират бизнеса си може да донесе повече капитал в България тази и следващата година.

„В целия свят има видимо засилване на интереса към чуждестранните инвестиции, което е нормално. За фирмите в развитите държави инвестициите са начин да увеличат възвращаемостта си - било чрез намаляване на разходи или чрез нови пазари. Нормално е след криза те да започнат да се оглеждат по-активно", каза Борислав Стефанов, изпълнителен директор на Българската агенция за инвестиции, пред „Строителство Градът".

„Поне около 60 фирми се свързаха с нас само за първите три месеца на тази година, което е доста повече от същия период на миналата", добави той. Стефанов каза, че фирмите, които се интересуват от аутсорсинг, или извършването на бизнес процеси за трета организация, са „доста голяма група".

Случайно или не, но отрасълът, статистически привлякъл най-големи инвестиции в последните две години - транспорт и съобщения, съвпада с един от приоритетите в правителствената стратегия. Без широка производствена база и голямо потребление България няма какво повече да предложи от другите страни в региона. Но решенията за преместване на производство, организиране на доставките през определено географско местоположение или изнасяне на нематериален бизнес процес са в пряка зависимост от наличието на ефективна логистика и комуникации. „Това е сфера, която е свързана с всички останали. Много от производствените фирми, които идват тук, признават, че енергията и работната ръка са по-евтини и са налични, но ако отнема два пъти повече време да се стигне до Германия например, може да се откажат", казва Стефанов.

Деян ТОДОРОВ

В недвижими имоти например са се влели близо 4.4 млрд. евро от второто тримесечие на 2007 до първото на 2009 г., с почти една трета повече, отколкото вложените в цялата икономика в следващите две години



ИНФРАСТРУКТУРА

ЮПИТЕР 05 ООД
www.jupitermetal.com

Рекорди в офертите за строителство на лот 1 от магистрала „Струма"

Това е предпоследният магистрален лот в България с критерий за избор най-ниската цена. След последния - лот 4 на „Струма", критерий за избор ще е икономически най-изгодната оферта

Състезанието за строителството на 17 км от магистрала „Струма" отново подобри всички до момента рекорди в пътния сектор. Това беше коментарът на Росен Плевнелиев - министър на регионалното развитие и благоустройство, след отваряне на ценовите оферти за „Определяне на изпълнител за допълнително проектиране и строителството на магистрала "Струма", лот 1, Долна Диканя – Дупница от км 305+220 до км 322+000".

Показателно в провеждането на тръжната процедура е рекордният брой участници, които са допуснати до отваряне на ценовите оферти – 17 от общо 19 подадени предложения. Това по думите на министър Плевнелиев показва, че компаниите напредват, познават правилата и внимателно подготвят офертите си за участие в тръжните процедури. Оттук нататък вследствие на вече приключилите преговори с Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) критерий за оценка няма да бъде най-ниската цена, а икономически най-изгодното предложение. Техническо съдействие в подготовката на новите процедури ще бъде оказано от JASPERS към ЕИБ, допълни министър Плевнелиев. Изборът на изпълнител за строителството на лот 4 на магистрала „Струма" ще е последният търг, в който най-ниската цена ще е определяща.



Цените на офертите за лот 1 Долна Диканя - Дупница на „Струма" варираха от 58.5 млн. евро за 17-те километра на участъка до 117.116 млн. лева

Фотограф Мария Съботинова

За строителството на 17-километровия участък Долна Диканя – Дупница най-ниската предложената ценова оферта е на стойност 58.5 млн. лв. без ДДС, което прави 1.8 млн.евро/км, на консорциум „Струма 1", съставен от „Импреза" АД – Италия, „ГБС - Инфраструктурно строителство" АД – София, „Пътстрой 92" АД - София. Според министър Плевнелиев цената е „кризисна, но пазарна" и основна роля в нейното формиране играят цените на инертните материали, тъй като лот 1 е технически лесен за изпълнение участък: сравнително равен, с един пътен възел. Именно поради това софийски фирми със собствени кариери близо до обекта предлагат тази цена, добави министър Плевнелиев.

Още 3 фирми предлагат цена под 60 млн. лв., като за сравнение прогнозната стойност за строителството на лот 1 беше 100 млн. лв. без ДДС (4 млн. евро/км).

Най високата цена - 117. 116 млн. лева, предложи италианската „Сочета Италиана Пер Кондоте Д'Акуа" АД. Това прави по 3.45 млн. евро за километър.

Паралелно с избора на изпълнител се провежда и процедурата за избор на консултант за лот 1 на магистрала „Струма". На 23 юни бяха отворени ценовите предложения за надзор на 17-километровата отсечка. Участникът с най-ниска цена - 269 400 лв. без ДДС, е сдружение „Инфраструктура магистрални пътища", в което влизат „Пловдивинвест" АД и „Гама сървисиз" ЕООД, София. Предложената от тях цена е с 55.95% по-благоприятна от средната стойност на останалите ценови предложения в останалите оферти. По тази причина комисията е поискала от участника подробна писмена обосновка за начина на ценообразуване. Следващата най-ниска ценова оферта - 445 000 лв. без ДДС, е на „Трансконсулт - БГ" ООД, София.

Мария ПЪДЕВА

50
фирми са закупили тръжна документация

19
са подадените оферти

100 млн. лв.
без ДДС - прогнозна стойност за изпълнение

58.5 млн. лв.
без ДДС - най-ниската предложена цена

1.8 млн.
евро/км е най-ниската цена

117.1 млн. лв.
без ДДС е най-високата предложена цена

3.45 млн.
евро/км е най-високата цена

ЦЕНОВИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА УЧАСТНИЦИТЕ

Участник	Цена (лв. без ДДС)
ДЗЗД „Макс Бьогел Инжстрой", съставено от „Макс Бьогел Бауунтернремунг Ферваltунгс" ООД – Германия, и „Инжстройинженеринг" ЕООД - Варна	98 333 745
"Сочета Италиана Пер Кондоте Д'Акуа" АД , Италия	117 115 962.62
"Джей - Енд - Пи - Авакс - С.А.", Гърция	95 640 000
Консорциум „Струма 1","Импреза" АД – Италия, „ГБС - Инфраструктурно строителство" АД – София, „Пътстрой 92" АД - София	58 534 000
STFA АД, Турция	отстранени
Обединение „ЕХП Струма", съставено от „Евроасфалт строителство и услуги" ООД – Унгария, „Идепито" АД – Унгария, „Път инженеринг" ЕООД - Пловдив	отстранени
„Чи. Ем. Чи. Акмар Джойнт Венчър","Кооператива моратори и цементисти ди Равена", Италия, и"Асочиационе Кооператива Муратори Е Аффини" Равенна Кад - Италия	98 426 489
„Доуш Инкшаат Ве Тиджарет" АД – Турция	87101 873.19
„Актор" – Гърция	61 478 000
"Сдружение „Пътища Струма 2011", съставено от „Аксиона инфраструктурат" АД - Испания, „Пътностроителна техника" - София	89 177 000
Консорциум „Струма I Копаса Ортис", съставено от „Копаса" АД - Испания, „Ортис строителство и проекти „ - Испания	79 869 020.01
Сдружение „Автомагистрала Струма 2011, Монтана", „Порр Технобау унд Умвелт Акциенгезелшафт „ - Австрия, „Пътинженеринг - М" - Монтана	95 104 445.68
Сдружение „Салваторе Матарезе АД Клаудио Салини Гранди Лавори АД","Сдружение Салваторе Матарезе" АД, Италия, „Клаудио Салини Гранди Лавори" АД, Италия	59 999 000
Обединение „Струма коридор 4" ДЗЗД, съставено от „Трейс Груп Холд" АД - София, „СК - 13 Пътстрой" АД - Перник,"Конструктор – Инженеринг АД" - Хърватска	64 731 668.50
„Алпине бау" ГБМХ	79 992 343.36
Сдружение „Текнис - ИПС"ДЗЗД, съставено от „Интегрирани пътни системи" АД, София, „Текнис" АД - Италия	74 989 000
Консорциум Струма, София, съставен от „Лена енженария конструшоит" АД -Португалия, „ИСА - 2000" ЕООД - София, „Агромах" ЕООД - Благоевград	59 966 986.66
Консорциум „Азвирт" ПМВ"Азвирт" ООД - Азербайджан, „Пътища и мостове" ЕООД - Варна	96 748 883.43
„Конструксионес Рубау" АД , Испания	69 744 086.86

Почти консолидирани цени за 8.5 км от Околовръстното до пътен възел Яна

Най-ниската е 34.95 млн. лева, а най-високата - 53.25 млн. лева

На 8 юли от 17 часа в пътната агенция бяха отворени цените на кандидатите да изградят 8.5 км от автомагистрала „Хемус“ - от Софийски околовръстен път до пътен възел Яна.

От общо 12 участника до отваряне на ценовите оферти достигнаха 10 кандидата. Отстранени бяха консорциум „СОП - Яна: Копаса - Ортис”, съставен от „Копаса“ АД – Испания, и „Ортис строителство и проекти“, и консорциум „Лена - ИСА - СОП - Яна”, съставен от „Лена енженария конструшоит“ АД – Португалия, „ИСА - 2000“ ЕООД - София, и „Агромах“ ЕООД - Благоевград.

Най-ниската цена е на станалото вече традиционно обединение от „Трейс Груп Холд“ АД – София, „СК – 13 Пътстрой“ АД - Перник, и „Конструктор - Инженеринг“ АД - Хърватия, наречено „Хемус А2” ДЗЗД - 31 950 309 лв. без ДДС, или около 1.9 млн. евро на километър.

Най-висока е цената на „Хохтийф Салюшънс” АД - 53 249 612 без ДДС. Друга подобна на най-високата оферта е тази на сдружение „Пътища - Хемус 2011”, съставено от „Аксиона инфраструктурас“ АД - Испания, и „Пътностроителна техника“, София - 52 777 000 лв.

На 40 млн. лева са още две оферти: на „Доуш Иншаат Ве Тиджарет” АД, с който играят и „Хидрострой” АД като подизпълнител по част „Асфалтови и бетонови работи”, които са 20% от общия обем работа - 47 621 851 лв., и на „Алпине бау“ Гмбх, Австрия - 45 167 107 лв.

Според Лазар Лазаров, член на управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“, с прибавяне на ДДС цените стават като традиционните за страната - около 2.2 млн. евро за километър.

Това е един от последните търгове, в който основният критерий за избор на изпълнител е цената. През есента ще започне прилагането на другия тип методика, в която основният критерий е икономически изгодна оферта.

13 участника в търга за строителен надзор на „СОП - пътен възел Яна“

Тринайсет фирми и обединения участват в търга за строителен надзор на 8.5 км от околовръстното на София до пътен възел Яна от км 0+000 до км 8+460. Участниците са: обединение „Софинвест - Градиакт консулт”, София; „Трафикконсулт БГ” ЕООД, Аксаково; „Трансконсулт – БГ” ООД, София; ДЗЗД „Интегра - Дреес и Зомер”, София; „Пътинвест-инженеринг” АД, София; обединение „Ен Ар – Поли - Контрол”, Хасково; ДЗЗД „Инфраструктура – Хемус”, Пловдив; „ИНФРАМ” АД, Прага, Чехия; „Пътконсулт 2000” ЕООД, София; „ММВ-Инженеринг” ЕООД, София; „Т7 консулт” ЕООД, Пловдив; ДЗЗД „Север консулт”, София.

ПРЕДЛОЖЕНИ ОТ УЧАСТНИЦИТЕ ЦЕНИ

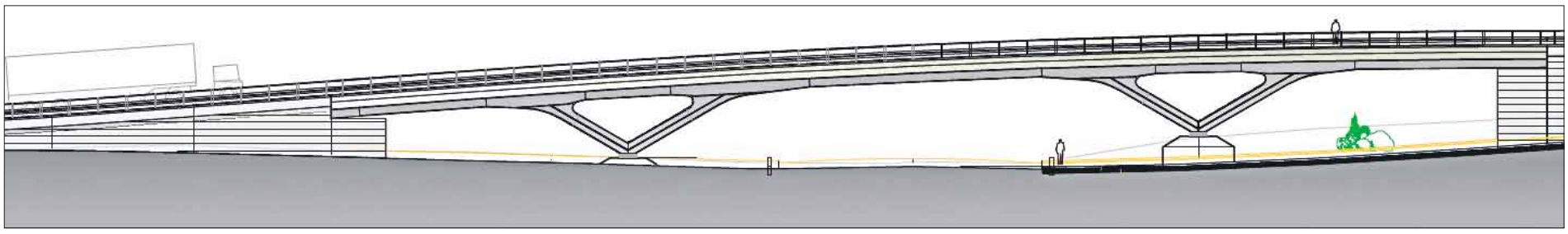
Участник	Цена в лева без ДДС
1.Консорциум „Хемус – Яна”, съставен от „ГБС Инфраструктурно строителство” АД и „Пътстрой 92” АД	34 955 130
2.„Доуш Иншаат Ве Тиджарет” АД, с „Хидрострой” АД като подизпълнил по част „Асфалтови и бетонови работи”, които са 20% от общия обем работа	47 621 851
3. Консорциум „СОП - Яна: Копаса - Ортис”, съставен от „Копаса“ АД – Испания, и „Ортис строителство и проекти“	отстранен
4. Консорциум „Лена - ИСА - СОП - Яна”, съставен от „Лена енженария конструшоит“ АД – Португалия, „ИСА - 2000“ ЕООД - София, и „Агромах“ ЕООД - Благоевград	отстранен
5. Сдружение „Салваторе Матарезе - Клаудио Салини Гранди Лавори АД“, съставен от „Сдружение Салваторе Матарезе“ АД - Италия, и „Клаудио Салини Гранди Лавори“ АД - Италия	46 399 000
6. „Актор” АСД – Гърция	39 320 792
7. „Хохтийф Салюшънс” АД	53 249 612
8. Сдружение „СОП – Хемус 2011” ДЗЗД, съставен от „Интегрирани пътни системи“ АД – София, „Текнис“ АД – Италия	37 300 000
9.Обединение „Хемус А2” ДЗЗД, съставен от „Трейс Груп Холд“ АД – София, „СК – 13 Пътстрой“ АД - Перник и „Конструктор - Инженеринг“ АД - Хърватия	31 950 309
10.Сдружение „Пътища - Хемус 2011”, съставен от „Аксиона инфраструктурас“ АД - Испания, и „Пътностроителна техника“ - София	52 777 000
11.“Алпине бау“ ГбмХ – Австрия	45 167 107
12.“Конструксионес Рубау“ АД – Испания	38 886 086



ИНФРАСТРУКТУРА

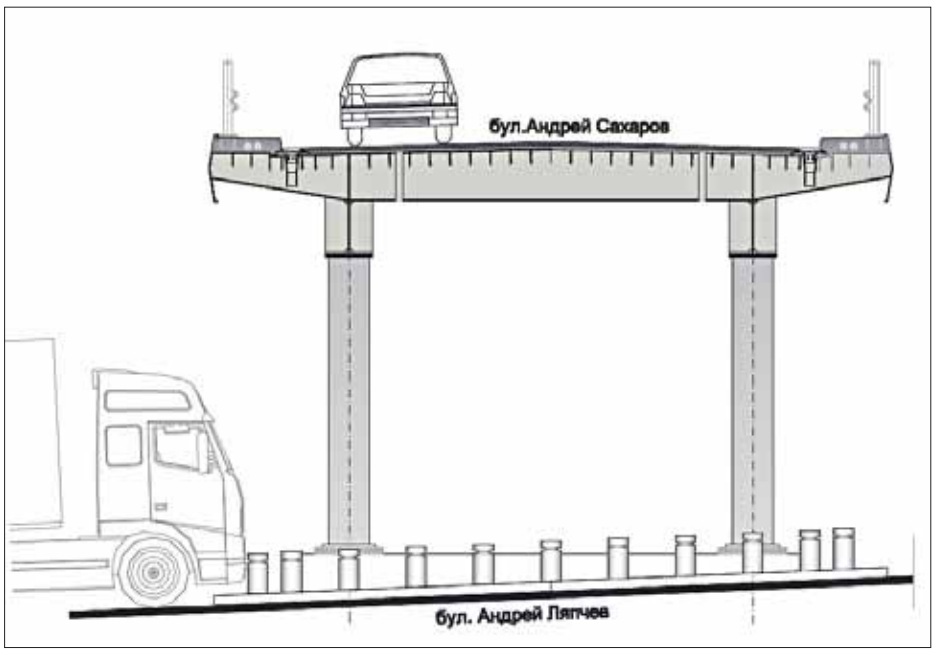
Метален мост на кръстовището „Сахаров“ - „Ляпчев“ ще намали трафика

Конструкцията е замислена така, че монтажът минимално да възпрепятства градското движение. Планирано е затрудненията да са в рамките на два дни



Отчуждават земите за кръстовището „Ляпчев“ - „Сахаров“

Обявена е процедура за отчуждаване на земите за кръстовището на булевардите „Андрей Ляпчев“ и „Андрей Сахаров“. Там ще бъде монтиран мост, който е един от трите проекта на две нива, предвидени от Столична община за тази година. Металната конструкция за мостовото съоръжение „Ляпчев“ - „Сахаров“ е част от цялостния проект на кръстовището на две нива между булевардите „Андрей Сахаров“ и „Андрей Ляпчев“ в район „Младост“. Водещ проектант е „Виа План“ ЕООД, изпълнител на строителството е „Трейс груп холд“ АД. Търгът за инженеринг е спечелен от консорциума между двете фирми, а договорът за изпълнение с възложителя - Столичната община, е подписан през месец септември 2010 г. Планирано е изпълнението на моста да започне през месец юли тази година и да бъде готов в началото на 2011 г. Проектът за стоманената конструкция на моста е изготвен от проектантски колектив на бюро „Иркон“ ООД. Авторите на проекта са професор Петър Стайков и инж. Цветан Георгиев, както и техните по-млади колеги - инж. Димитър Герашки, инж. Илия Карабаджаков и инж. Нина Николова. Визията на съоръжението е идея на арх. Светла Трендафилова, а технически контрол се осъществява от доц. инж. Михаил Цанков. Основният проектантски колектив е член на катедра „Метални, дървени и пластасови конструкции” към УАСГ. Професор Георги Илов е консултант по част фундиране.



НАПРЕЧЕН РАЗРЕЗ
Долу се виждат архитектурни елементи - ниските стълбове, които са фундирани в основата достатъчно дълбоко и служат за предпазна ограда при инцидент превозното средство да не се удари в стълба. По този начин до известна степен се обезпечава конструкцията против удар.



Проф. д-р инж. Петър Стайков е дългогодишен преподавател в катедра „Метални, дървени и пластмасови конструкции”, УАСГ – София, преподававъв Варненския свободен университет „Черноризец Храбър”



Инж. Цветан Георгиев е управител направление „Проектиране” в проектантско бюро „Иркон” ООД. Освен това е главен асистент в катедра „Метални, дървени и пластмасови конструкции”, УАСГ

Върху колко варианта за металната конструкция работихте?

Инж.Цветан Георгиев: В идеен проект бяха разработени 3 варианта, представени съответно на възложителя - Столична община. Основно трите варианта се различават естетически, но следователно и като конструктивна схема. Окончателно изборът се спря на това решение - вариант 3, което анализирахме и разработихме.

Кои са основните предимства, които определиха избора на този вариант?

Проф. Петър Стайков: Този вариант притежава известно естетическо разнообразие при оптимално използване на околното пространство. За целта се използва една ефективна конструктивна схема, която даде относително евтино решение с постигане на необходимите архитектурни въздействия.

Ц.Г. Както каза проф. Стайков, главно се заложи на добрия баланс между естетика и конструктивна ефективност, защото конструкцията все пак е в градска среда. Мостът е по-разчупен - не е така ортогонален/правоъгълен - и е с отвори 20, 40, 20 метра. По-нетрадиционното съоръжение е замислено така, че да бъде произведено в договорените срокове, като сме се съобразили съответно с технологичните възможности и традиции за производство на стоманени конструкции в България.

Конструкцията изисква ли по-специфичен монтаж?

Ц.Г. Това е важен момент в проекта. Конструкцията е замислена така, че монтажът минимално да възпрепятства градското движение. Планираме в рамките на две денонощия монтажните работи да пречат на движението. Цялостната конструкция е възможно да се реализира в рамките на 4-6 месеца.

Какво е предвидено с оглед бързото изпълнение на конструкцията на място?

Ц.Г. Конструкцията е сглобяема и е членена така, че да може да се докара до мястото на строежа, т.е. да бъде транспортабилна. В заводски условия се прави пробен монтаж - напасват се отделните части, които съставляват конструкцията, така че същинският монтаж да се изпълни бързо и лесно.

П.С. Подобно разчленяване на металната конструкция е необходимо главно поради транспортни съображения, тъй като в градската среда има известни ограничения за елементите с голяма дължина. Отделните конструктивни блокове са съобразени така, че да могат да бъдат произведени в завода, да бъдат транспортирани и най-бързо монтирани с минимални затруднения за околната среда, движението и т.н.

На колко части е разделена мостовата конструкция?

Ц.Г. Пътната плоча е

Вариант 3

Представлява рамково решение на мостовата конструкция. Основната рамка е постигната чрез ригел, следващ формата на нивелетата на пътя и две V-образни колони. Връхната многоотворна непрекъсната греда (ригел от рамката) е с отвори между 15 и 30 метра. Статическият анализ доказва доброто статическо и динамично поведение на конструкцията, както и намалената в сравнение с вариант 2 хоризонтална реакция върху средните фундаменти. Недостатък на варианта е по-сложната геометрия на стоманените стълбове. Три са основните преимущества на избрания вариант. При него се постига подобра коравина на главните носачи. Съоръжението е естетически красиво. Дава възможност за бърз обектов монтаж.

разчленена на 5 части, главните стълбове от своя страна са поне от 2 части, като има и едни крайни стълбове, които също са отделни конструктивни елементи. В напречно направление се члени на още 3 части. Съставните части са максимално окрупнени, но все пак транспортабилни.

Какво включва пробният монтаж, който се прави в заводски условия?

Ц.Г. Тази конструкция се произвежда и се напасва в проектната геометрия в заводски условия. Посредством подвижни бормашини се пробиват отворите на отделните съставни части, така че да съвпаднат и при монтажа да няма проблеми. Монтирането на място, където е възможно, става с високоякостни болтове. Единствено пътната плоча е със заваръчни шевове, тъй като това е единственият начин да се свърже този тип конструкция.

Върху какви опорни устройства ще стане монтажът на пътната плоча?

П.С. Ще бъдат използвани гумени лагери в гърне (pot bearing). Този тип лагери позволяват премествания, които са необходими, за да не се получават допълнителни усилия в мостовата конструкция. Материалите - гума и метал, които съставят лагера, са обикновени и относително евтини. Най-важното е, че този тип лагери са относително евтини и лесно могат да бъдат произведени.

Какво е специфично за фундирането при изпълнението на металната конструкция?

Ц.Г. Фундирането е в градска среда, което е свързано с наличието на колектори и други инженерни комуникации. Това неминуемо създава известни пречки затруднения. В конкретния случай лекотата на металния мост прави фундирането поблекчено, въпреки че пак се наложи пилотно фундиране, което е характерно за мостовете.

Преминаващите комуникации създават ли някакви пречки за конструкцията?

Ц.Г. Няма нещо особено. В проектното решение има оставени трасета под тротоара за кабели. Тролейбусната мрежа няма да минава по моста, така че няма нищо нестандартно, което да създаде допълнителни затруднения.

Какви отводнителни мерки са предвидени?

Ц.Г. Когато не се отвежда правилно, водата става опасна за всяка една конструкция. Водоотвеждането се осигурява на четири места - посредством тръби водата отива в тревната площ под съоръжението.

В заключение какви са предимствата на този тип конструкция?

Ц.Г. Що се отнася до бързината на изпълнение - безспорно металните съоръжения са подобрият вариант. Освен това за големи отвори металът е по-ефективен и икономически по-целесъобразен. Основен проблем при стоманените конструкции, когато се експлоатират на открито, е корозията. Разбира се, проблемът е решим чрез редовна поддръжка на съоръжението. В България има метални мостове, изпълнени преди години, които с правилна поддръжка продължават да функционират и днес - такива са повечето жп мостове, Аспаруховият мост и т.н., което потвърждава ефективното приложение на метала в мостостроенето. Що се отнася до определяне ефективността на металните строителни съоръжения, това става единствено и задължително при гарантирана сигурност. Така че в дългосрочен план металната конструкция не е компромис, а функционално и икономически целесъобразно решение. Експлоатационният гаранционен период на едно такова съоръжение е 50 години. При това, когато говорим за метални мостове, има една категория - пешеходни надлези, които са добро решение за градска среда. Европейската и световната практика в тази насока е да има естетическа изява на конструкцията, което е възможно поради лекотата на метала.

Интервюто взе Мария ПЪДЕВА

Три нови договора за жп проекта Септември - Пловдив разшириха пазара със 158 млн. лева

На 5 юли бяха подписани три договора за строителство на железен път, част от проекта София - Пловдив - Септември, на обща стойност 157 860 835.75 лева. С това 90% от общата сума за железниците за този програмен период, възлизаща на 580 млн евро, са договорени, съобщиха от Национална компания „Железопътна инфраструктура“. В тази сума попада проектът Свиленград - турска граница за 36 млн. евро, Пловдив - Бургас за 162 063 626 евро, 200 млн. евро за софийското метро. Останалите около 200 млн. евро са за Димитровград - Свиленград - гръцка граница. Министърът по усвояване на средствата от Европейския съюз Томислав Дончев, който присъства на подписването на трите договора, каза, че за следващия период са необходими поне още толкова европейски средства, колкото са през сегашния за железници, за да бъдат завършени основни отсечки от жп мрежата. Той нарече железниците бъдещето на инфраструктурата и „зелената“ инфраструктура. Всички участници в церемонията отчетоха раздвижването на оперативна програма „Транспорт“ в частта ѝ за жп инфраструктура.

Консорциум „Свителски – РВП Кьоне” получи лот 1 Септември - Пазарджик за 57 083 580,24 лева без ДДС.



По време на церемонията Томислав Дончев (вдясно) съобщи, че Европейската комисия е одобрила апликационните форми на два проекта. Първият е вторият етап на софийското метро, който включва „Обеля“ - п.в.“Надежда“ и жк“Младост 1“ - бул. „Цариградско шосе“ с еврофинансиране 200 млн. евро. Вторият е жп линията Пловдив - Бургас.

ДЗЗД „Ай Джи Ей железопътна инфраструктура консорциум” подписа договор за лот 2 Пазарджик - Стамболийски на стойност 49 842 820.26 лева без ДДС.

„Порр Бау” АД спечели лот 3 Стамболийски - Пловдив за 50 934 435.25 лева без ДДС.

В търга за модернизация Пловдив - Септември участваха 19 фирми и обединения, офертите бяха отворени в средата на февруари.

Проектът ще бъде осъществен за три години. Поръчката обхваща проектиране и строителство. Първите 6 месеца са отделени за проектиране. Жп линии, по които ще се развива висока скорост на влаковете, не минават през жп прелези - пресичането на линията с автомобилните пътища става чрез надлези или тунели.

Модернизацията на железопътния участък Септември - Пловдив е част от трансевропейската железопътна мрежа и се обуславя от необходимостта железопътната линия да бъде приведена в съответствия с изискванията към трансевропейските железопътни линии и като част от тях да отговаря на изискванията за оперативна съвместимост на железопътната инфраструктура. Постигането на тази оперативна съвместимост, както и скорост от 160 км/ч е основна цел на проекта.

Железопътната линия Септември – Пловдив е част от TINA мрежата и общо европейски транспортен коридор VIII. Съществуващата двойно електрифицирана железопътна линия Септември – Пловдив е с обща дължина 53 км.

Проектът ще бъде финансиран от Кохезионния фонд на ЕС по приоритетна ос 1 на оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. На 29 юни Министерският съвет разреши на управляващия орган по ОП „Транспорт“ да подпише договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ на Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Средствата в размер до 200 млн. лв. са за стартиране на проекта „Модернизация на железопътния участък Септември - Пловдив“.

На 6 юни в Европейската комисия е изпратена за одобрение апликационната форма на проекта.

Оценителната комисия за избор на консултант за проекта Септември - Пловдив следва да излезе с решение за избора си до 3 август 2011 г.

Предстои обявяване на търг за „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация в участъка Септември - Пловдив и телекомуникация София - Пловдив“.

Милена ВАСИЛЕВА

За пазара и изпълнителите

Българо-австрийското обединение „Свиетелски - РВП Кьоне“ игра за трите позиции и спечели първа - Септември - Пазарджик. Подизпълнители за трите позиции са „Евротранспроект“ ЕООД за проектната част и „Авис инженеринг“ ЕООД за телекомуникациите и сигнализацията. „Свиетелски“ е от големите европейски и световни инфраструктурни компании. На подписването на договора обединението беше представено от изпълнителния директор на „РВП Кьоне“ Георги Георгиев и представителя на „Свиетелски“ Хелмут Шрейнер.

Австрийската „Порр Бау“ участва с българските подизпълнители: „Трансгео“ - проектант, „Авис инженеринг“ и „Кейбилд“. След участието си в търга за Пловдив - Свиленград, когато обжалва избора на изпълнител, фирмата се включи повторно в български жп търг едва на „поправката“ на Пловдив - Бургас. „Порр Бау“ е от големите европейски и световни инфраструктурни компании. Договора подписа Марко Марианович, мениджърът, отговорен за жп инфраструктурата в компанията.

Г-н Марианович изрази радост, че компанията има обект в България. „Порр Бау“ строи 120 км железници от Кампина до Предкал (в подходите на Букурещ) за 140 млн. евро. В България това е първият спечелен търг за компанията.

ДЗЗД „Ай Джи Ей жп инфраструктура консорциум“ включва българската „Инжстройинженеринг“ и испанските „Геа 21“ и „Аранс Асинас“.“Аранс Асинас“ има инфраструктурни обекти в Унгария и Полша. Българската „Инжстройинженеринг“ е регистрирана във Варна и работи в Североизточна България, Черноморието, участва в търгове в Румъния, осъществява зимно поддържане на магистрала „Хемус“ от Каспичан до Варна. Има акредитиран бетонов възел, асфалтова база и строителна и пътна лаборатория. Според директора на фирмата Бистра Николова пазарът в съседните страни е свит и цените, на които там се играе, са дъмпингови. Според нея офертите на участниците в търга за Димитровград - Свиленград ще покажат известно стабилизиране на цените в жп обектите на България.

ИНФРАСТРУКТУРА

Българска компания изгради третия по дължина тунел в Германия

Тунелът „Блесcберг“ е част от инвестиционен проект на немските железници. Главен изпълнител е консорциумът Ed. Zublin AG и Bickhardt Bau AG, а изпълнител на пробива и укрепването е българската компания „Адвал“ АД

Под върховете на планината Тюрингер Валд (Thuringer Wald), 235 метра под земята, на 29 юни 2011 г. се състоя окончателният пробив на 8.3-километровия тунел „Блесcберг”. Подземното съоръжение е най-дългият от общо 22-та железопътни тунела от новата високоскоростна отсечка на немските железници (Deutsche Bahn) между градовете Ебенсфелд и Ерфурт.



Фотограф Цветан Четъшки

Окончателният пробив беше отбелязан с присъствието на: (от ляво на дясно) д-р Петер Рамзауер - министър на транспорта, строителството и регионалното развитие на Германия, д-р Рюдигер Грубе - председател на Съвета на директорите на немските железници (Deutsche Bahn AG), и дипл. инж. арх. Валентин Трашлиев - изпълнителен директор на „Адвал“ АД.

Традиционно за Германия събитието се отбеляза с официално тържество, на което присъства и транспортният министър на Германия д-р Петер Рамзуер. Той използва възможността да изкаже благодарност към всички участници в строителството на тунела и на няколко пъти подчерта значимостта от проекта за цялостното развитие на региона - провинция Тюрингия.

Изграждането на 8314-метровия тунел

„Блесcберг” започва през 2007 г. под патронажа на Ирис Глейке, която е депутат от Бундестага и кръстница на тунела. Съоръжението пресича основния масив на планината Тюрингер Валд и след пускането му в експлоатация ще е третият по дължина тунел в Германия след Landr ckentunnel и M nderer.

Изпълнението на тунела е разделено на 2 лота – Блесcберг Зюд (от юг) и Блесcберг Норд (от север). Лот 1 - Блесcберг Зюд, стартира през юни 2007 и завършва през 2008 г. Изпълнението на лот 2 - Блесcберг Норд, започва през декември 2008 и към момента графика е с 3 месеца предсрочно.

Прокопаването и укрепването на подземното съоръжение е извършено по новоавстрийски метод - калота, щрос и дъно. Този метод е най-целесъобразен и ефективен с оглед на съществуващите геоложки условия, които се характеризират с наличието на карстови образувания и разломи. Тежките геоложки условия налагат вземането на допълнителни мерки – инжектиране, анкериране, допълнително укрепване.

Осредненият напредък на прокопаване е бил 6.7-6.8 м на денонощие. Предстои полагане на хидроизолация, изграждане на стоманобетонна вторична облицовка, изграждане на електрически и противопожарни системи и полагане на релсов път.

Част от общия проект за тунел „Блесcберг“ е и изграждането на тунел „Голдберг“ (1120 м).

Общото количество земна маса, изкопана от двата тунела, възлиза на повече от 1 150 000 куб.м, като за укрепването им са използвани около 120 000 куб.м шприцбетон.

Проектът

Събарянето на последната разделителна стена в средата на тунела е ключово достижение от изпълнението на новата скоростна жп отсечка Ебенсфелд – Ерфурт - Лайпциг/Хале, която е част от инфраструктурен проект на немските железници - Verkeh-rsprojekt Deutsche Einheit №8 (VDE №8). Самото име на проекта (Einheit - единство, сплотеност) изтъква идеята за подобра и бърза транспортна връзка между отделните региони на страната – в конкретния случай между „старите” западни провинции и „новите” в бившата ГДР.

След пускане в експлоатация на отсечката се очаква пътуването по направление Мюнхен-Берлин да става в рамките на 4 часа. Проектната скорост за движение е 300 км/ч, а общата дължина на отсечката е 107 км, като включва 22 тунела (с обща дължина 41 км) и 29 виадукта (12.3 км).

По думите на председателя на управителния съвет на немските железници д-р Рюдигър Грубе „с този проект Германия поставя нови стандарти за пътническия и товарен транспорт в трансевропейска мрежа и същевременно допринася за опазване на околната среда и общественото здраве”.

Инвестиционният капацитет

на немските железници към момента е насочен към реализирането на цялостния проект VDE №8, който включва подобряването на съществуващи и изграждането на нови високоскоростни жп отсечки между Берлин и Нюрнберг - Ерфурт - Лайпциг/Хале. Общата стойност на инвестициите в проекта възлиза на 10 млрд. евро, като финансирането идва главно от Федералното правителство и компанията на немските железниците „Дойче бан“, като има и много малка част съфинансиране от Европейския съюз. Окончателното завършване на целия проект е планирано за 2017 г., като това лято ще бъдат изпълнени и въведени в експлоатация 230 км. Общата дължина на експресната жп линия е 500 км и включва изграждането на общо 27 тунела, като тунелът „Блесcберг” е най-дългият от тях. Единичната инвестиция за изграждането на това съоръжение е около 200 млн. евро. В момента продължава изпълнението на цялостния проект в Бавария, Тюрингия и Саксония-Анхалт. Пряко заетите в строителството са около 4500 души.

Мария ПЪДЕВА

ТЕХНИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ

Проект	Високоскоростен железопътен тунел Блесcберг
Направление	Жп линия „Нюрнберг – Ерфурт”
Местоположение	Блесcберг, провинция Тюрингия
Тунелен метод на прокопаване	Нов Австрийски метод
Дължина	8 314 м
Полезно напречно сечение	92 м2
Строително напречно сечение	130 м2
Минимална дълбочина на прокопаване под повърхността	6 м
Максимална дълбочина на прокопаване под повърхността	330 м
Височина	8.23 м от горния край на релсите
Широчина	13.64 м
Брой на тръбите	1
Брой на аварийните изходи	8
Брой на релсите	2
Разстояние между релсите	4.5 м
Проектна скорост	300 км/ч

Българското дружество „Адвал“ АД продължава работата си по още няколко тунела – „Голдберг“, „Рееберг“, „Массерберг“ и „Зулберберг“, които също са част от този жп проект. Българските работници, които са ангажирани в изпълнението на тунелите в Германия, наброяват 120-150 човека. От 1991 г. насам компанията не е прекъсвала своето присъствие в Германия, което показва, че е предпочитан и доказан партньор при изграждането на подземни съоръжения.

ИНФРАСТРУКТУРА



Северен портал Брессберг Норд. Светлото сечение на тунела е 92 кв.м



Крум Трашлиев - директор на „Адвал“ АД в Германия, дипл. инж. Дарин Ангелов - главен технически ръководител, дипл. инж. арх. Валентин Трашлиев - изпълнителен директор на „Адвал“ АД



Последната преграда между северната и южната част на тунела, беше преодоляна на 29 юни 2011 г.



Официалните гости поздравиха работниците за успешното изпълнение на тунела



Назад във времето: етап от прокопаване на тунел „Блессберг“



Така изглежда сечението, преди взривяване. Отделните дупки са пълни с експлозив и са свързани помежду си в обща система за детонация



Зареждане на взривните дупки



Етап от изпълнението



Вентилацията на тунела по време на работа е необходима за създаване на благоприятни условия на работа



Изкопаното количество земна маса се транспортира до регламентираните за целта депа

Фотограф Цветан Четъшки



Ирис Глейке е депутат от парламента на Федерална република Германия (Бундестага) и е кръстница на тунела „Блесcберг”. От 2002 г. до 2005 г. е парламентарен държавен секретар в Министерството на транспорта, строителството и жилищната политика.

„Преди всичко съм изключително доволна и щастлива да бъда кръстница на тунела „Блесcберг“, както и от работата на българските строители и тунелджии от „Адвал” АД - техните професионални знания и умения са в основата за успешното реализиране на тунела. Още в идейния етап на проекта - преди неговото внасяне за окончателно одобрение за финансиране и строителство, се проведе обществен дебат за неговото влияние. С изграждането на скоростната железопътна линия провинция Тюрингия става конкурентноспособна на останалите региони. Отсечката минава през Ерфурт (столица на провинция Тюрингия) и това е важно както за туризма, така и за вътрешната икономика на цялата провинция. Жп линията ще конкурира полетите от Мюнхен за Берлин, защото след реализирането й разстоянието ще се изминава в рамките на 4 часа, което със самолет не може да се случи за това кратко време. Самите немски железници (Deutsche Bahn AG) са разделени по провинции - т.е. използването на железниците се заплаща в провинцията, където билетите са закупени. Държавната железница заплаща на отделните провинции съответно такса и данъци за преминаване през техните територии.

В заключение, общественият дебат и съгласуването с всички страни отнема много време – процесът е бавен и сложен, но това е разковничето на успеха на един значим инфраструктурен проект. Когато се даде съгласие и се договори нещо, което е важно - било то един инфраструктурен проект или нещо друго, всички се обединяват, всеки отстоява своята позиция и не бяга от отговорност.“



Дипл. инж. Михаел Новак е главен ръководител и координатор на проекта. Той отговаря за изпълнението на строителството от страна на главния изпълнител - Ed.ZUBLIN AG, и координира финансирането на проекта с инвеститора – немските железници (Deutsche Bahn AG)

„За успешното управление и координиране на един голям инфраструктурен проект най-важно от всичко е наличието на добра комуникации между страните в строителния процес – инвеститор, изпълнител, подизпълнители, доставчици, строителен надзор и т.н. Като главен изпълнител провеждаме срещи с инвеститора на всеки 4 седмици и тогава докладваме какво се е случило, какво предстои да се изпълни, какви са проблемите, които трябва да се разрешат. На този обект ZUBLIN работи с 20 подизпълнителя с общо 250 работници, като „Адвал” АД е един от големите ни подизпълнители, който извършва основната работа по тунелите – прокопаване и укрепване. Така че може да предположите колко много проблеми възникват. В този смисъл добрата комуникация и изграденото доверие между страните е в основата на качественото изпълнение в договорените срокове. Добър пример е съвместната ни работа с българското дружество „Адвал” АД. Компанията е наш надежден партньор – служителите са добри професионалисти и с работата си показват, че може да се разчита на качествено и отговорно изпълнение. А когато имате наистина надежден партньор, може да му се доверите и да работите добре заедно, да разрешавате заедно проблемите и съответно да изпълнявате поетите ангажименти, като разчитате един на друг. Надявам се да продължаваме да работим със същите темпове и качество, както се случи на тунел „Блесcберг”, където изпреварваме графика с 3 месеца. Изводите, които извличаме всекидневно, са, че екипната работа между всички заинтересовани страни е в основата на доброто изпълнение.“

ТЕМА

Готови са 65% от лот 2 на „Тракия“



В НАЧАЛОТО 27 ЮЛИ 2010 Г.

След първата копка на 3 май последва чакането на разрешението за строеж. То дойде на 9 юни и тогава започна строителството на лот 2 на „Тракия“. Изграждането й ставаше паралелно на петте участъка, на които е разделен 32-километровият лот. Според приетия на 9 юни 2010 г. график етапите на строителството са 16. В последвалата една година дебати предизвика договорът за строителство на лот 2 - най-тежкият от трите лота заради отговорностите и рисковете, и влаганите в отсечката материали след изявление на Димчо Михалевски от БСП за влагане на пепел в магистрала „Тракия“. Още за двата проблема - на стр.19.



ЕДНА ГОДИНА ПО-КЪСНО 16 ЮНИ 2011 Г.

Сега се изпълняват 10-и и 11-и етап. В тази една година министърът на регионалното развитие и благоустройството посети работната площадка официално 3 пъти, „Прозрачност без граници“ направи проверка, а запален и потушен беше скандалът „пепел“: Дирекцията за национален строителен контрол обстойно провери качеството на влаганите материали и на 17 юни 2011 г. министърът на регионалното развитие и благоустройството Росен Плевнелиев съобщи решението на комисията: вложените в лот 2 материали отговарят на изискванията на Техническата спецификация.

65% от цялото строителство	**70%** от земните работи	**90%** от работите по защита и изместване на съоръжения на напоителни системи	**85%** от мостовите съоръжения	**40%** пътни работи	**35%** асфалтови работи

Работим по 10-и и 11-и етап, досега сме представили 9 сертификата



Инж. Петър СТЕФАНОВ, ръководител на проекта по изграждане на лот 2 на магистрала „Тракия”

Една година след старта на лот 2 на магистрала „Тракия“ са изпълнени 80% от земните работи, изместени са всички комуникационни и електрически кабели, 90% са завършени работите по защита и изместване на съоръжения на напоителни системи, мостовите съоръжения са изпълнени на 80%, изпълняват всички видове настилки – трошено-каменна настилка, циментостабилизирана основа, битумизирана основа, неплътен асфалтобетон с полимермодифициран битум.

За договора

Предвид договора и това, че всички рискове са за наша сметка (археология, геология, техническа инфраструктура), ние се мобилизирахме и работехме на база опита ни в предишни години да изпълняваме точно според графика работите, да имаме добро планиране като обеми и местоположение на обекта, за да се осигури навременното завършване на работите при крайната цена на договора и с изискваното качество.

За графика и етапите

Етапите са 16. Във всеки са включени различни видове работи, но могат да се обобщят до следните: земни, пътни, мостови съоръжения, отводняване, хоризонтална маркировка, пътна сигнализация, предпазни огради, ландшафтно оформяне.

Досега са изпълнени:

- Земни работи – 70%
- Пътни работи – 40%
- Асфалтови работи – 35%
- Мостови съоръжения – 85%

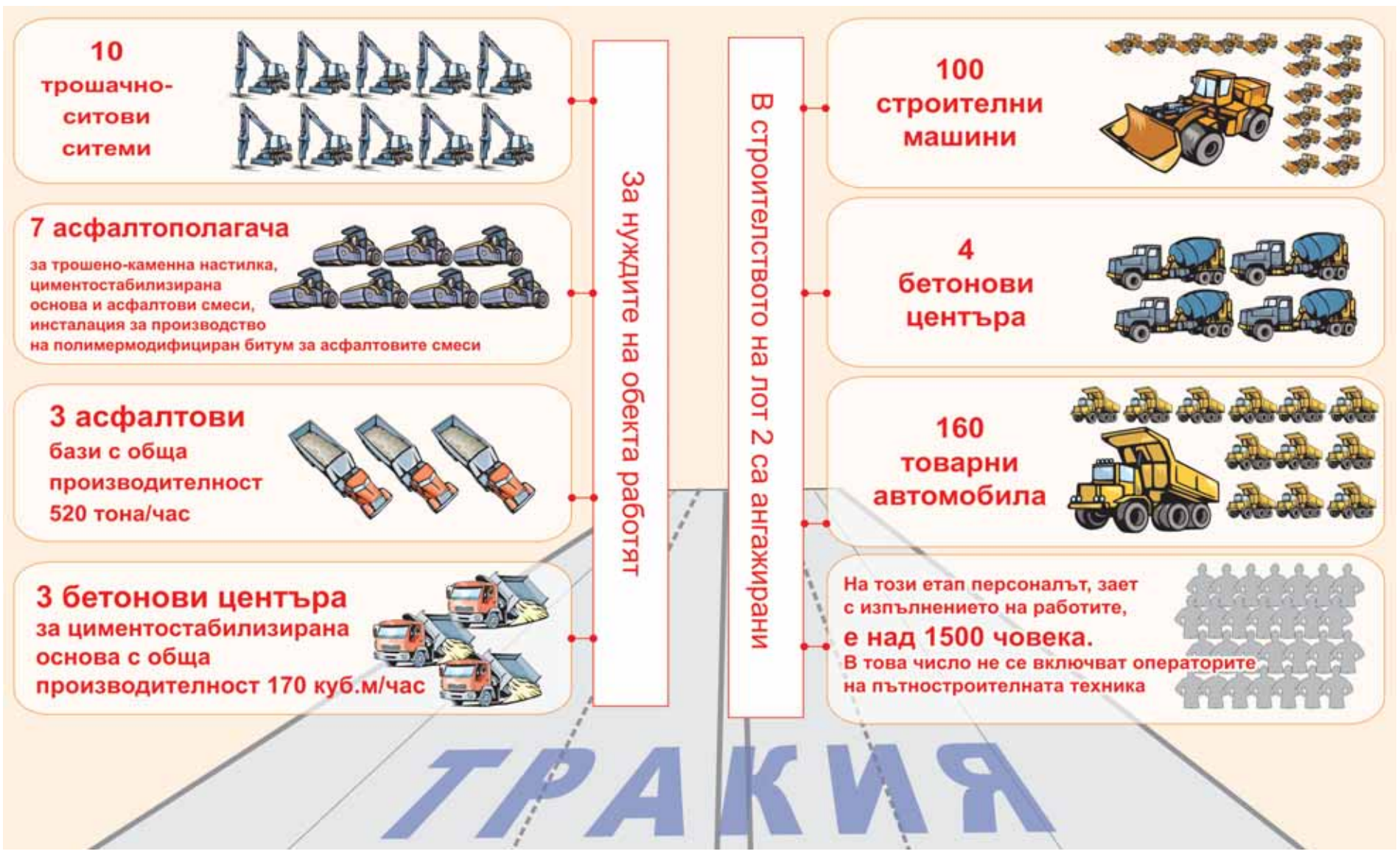
Като обем от цялото строителство 65%.

За документацията и техническия паспорт

Всеки ден издаваме и събираме всички документи, доказващи качеството и количеството на изпълнените работи през деня според изискванията на ЗУТ, различни данни от обекта за използваните машини, извършен транспорт, къде и какво се завършило през деня, кореспонденция между нас и възложителя или консултанта, или други страни. Така с ежедневното изготвяне на документите, удостоверяващи изпълнените работи според изискванията на ЗУТ, становища от експлоатационни дружества се събират всички данни, необходими за техническия паспорт на обекта.

За сертификатите

Досега към 1 юли сме предали 9 сертификата. Издадени, одобрени и изплатени са 7 сертификата. Сертификатът за 8-и етап е одобрен от възложителя и съгласно договора не е настъпила датата за плащане. Представен е 9-и сертификат за преглед и одобрение. В момента се изпълняват работи по 10-и и 11-и етап.



ЛОТ 2 НА МАГИСТРАЛА „ТРАКИЯ“	
Проект	Доизграждане на автомагистрала „Тракия”, лотове 2,3 и 4
Участък	Лот 2 Стара Загора – Нова Загора, от км 210+100 до км 241+900
Бюджет за строителство	137 868 000 лв.
Възложител	Агенция „Пътна инфраструктура“
Изпълнител	Обединение „Магистрала Трейс“ с водещ партньор „Трейс груп холд” АД и партньори Пи Ес Ай АД, „СК – 13 Пътстрой” АД, „Пътно строителство” АД - Добрич, и „Виастройинженеринг” ООД.
Строителен надзор	„Пътинвестинженеринг“ АД
Бюджет за строителен надзор:	1.384 184 лв.
Проектант и авторски надзор	„Пътпроект“ ЕООД
Финансиране	Оперативна програма „Транспорт” 2007 - 2013 г., приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по трансевропейските и основните национални транспортни оси”. Проектът ще се реализира със средства от Кохезионния фонд на Европейския съюз и национално съфинансиране.

Технически параметри на изграждането на участъка

Габарит на автомагистрала „Тракия”-А-29:

- По две ленти за движение във всяка посока - 2 х 3.75 м
- Водещи ивици - 0.75 м
- Аварийни ленти (във всяка посока) - 2 х 2.50 м
- Банкети - 2 х 1.25 м
- Средна разделителна ивица - 3.50 м

Видове работи

- Земни работи – около 8 млн. куб. м

Производство на материали и полагане на пътна настилка

- Мостови съоръжения - 20
- Пътен възел на пресичането на магистрала „Тракия” с път I-5 Стара Загора – Хасково, етапна връзка на магистралата с път III – 534 Нова Загора – Раднево.
- Реконструкция на далекопроводи за високо напрежение и ТТ кабели, водопроводи, напоителни и отводнителни съоръжения.

Конструкция на пътната настилка по проект

Асфалтови пластове:

- Износващ пласт от сплит-мастик асфалт - 4 см
- Биндер (неплътен асфалтобетон) - 6 см
- Битумизирана основа - 12 см

Основни пластове:

- Циментостабилизирана основа - 20 см
- Пътна основа от трошен камък - 28 см

Доц. д-р инж. Николай Михайлов, председател на СД на „Трейс груп холд” АД:

Младите специалисти са гръбнакът на мениджърските екипи на „Трейс“

Като мажоритарен собственик на „Трейс груп холд” АД как виждате бъдещото развитие на групата?

- Преди 4 години аз и моят екип предприехме една изключително важна стъпка в развитието на групата - публичното предлагане на ценни книжа на „Трейс груп холд” АД на Българската фондова борса. Днес можем да кажем, че структурата се развива устойчиво. „Трейс“ е една голяма корпорация със система от правила за ефективно и публично управление на акционерната собственост. Тогава си поставихме и една много важна задача – да излезем от тясната си специализация – строителството на пътища. Сега изпълняваме успешно както пътни проекти, така и обекти по благоустрояване, изграждане на метрополитени, жп линии и съоръжения, водоснабдителни и газоснабдителни системи, пречиствателни станции. Днес „Трейс груп холд” АД владее сериозен дял от строителния пазар. Следващата ни стъпка е участие в изграждането на обекти в чужбина. Това е следващата кота, която искаме да стигнем, и работим упорито вече три години.

Миналата година при старта на изграждането на лот 2 на магистрала „Тракия” при нас започнаха 22-ма току-що завършили инженери. Те работят заедно с по-опитните си колеги цяла година и днес можем да кажем, че 70% от тях се справят. Поне 10% от тях след края на проекта могат да управляват самостоятелно по-малки обекти у нас. След още няколко години ще бъдат ръководители на големи обекти

А имате ли достатъчно добре подготвени екипи за управление на проекти зад граница?

- Смятам, че да. Защото през годините ние не сме преставали да инвестираме в младите специалисти. И днес те са гръбнакът на мениджърските екипи на „Трейс“. Те са тези, които ще тръгнат да правят следващата стъпка на корпорацията ни напред.



Като преподавател в Университета по архитектура, строителство и геодезия имам преимуществото да виждам потенциала на младите колеги още от студентската скамейка. През всичките години от съществуването на „Трейс“ групата аз съм настоявал да се вземат на работа поне 8-10 души годишно - млади специалисти без никакъв опит. Миналата година при старта на изграждането на лот 2 на магистрала „Тракия” при нас започнаха 22-ма току-що завършили инженери. Те работят заедно с по-опитните си колеги цяла година и днес можем да кажем, че 70% от тях се справят. Поне 10% от тях след края на проекта могат да управляват самостоятелно по-малки обекти у нас. След още няколко години ще бъдат ръководители на големи обекти.

Ще дам за пример развитието на кариерата на настоящия ръководител на лот 2 – инж. Петър Стефанов, на колегата, който е начело на проекта на метрото в центъра – инж. Боян Делчев. Те извървяха своя път от студентската скамейка до мениджъри на големи проекти. Двамата в момента управляват обекти, които са с обемите на средноголеми фирми. Те могат да застанат начело и на големи обекти в чужбина.

Винаги съм казвал, че 25-35-годишните трябва да влязат на ключови позиции не само във фирмите, но и в държавното управление. Това е сигурният път не само на нашата група, но и на България като цяло да върви напред.

Смятате ли, че студентите ви са достатъчно мотивирани?

- Трябва да разговаряте с тях, за да разберете защо толкова много им вярвам и защо виждам в тях бъдещето.



Младите експерти инж. Добри Добрев (вдясно), Динко Михайлов (в средата) и инж. Стойко Мешков (вляво) работят на обекта веднага след завършването си и от началото на строителството на лот 2. Това е най-добрият начин да научиш това, което си слушал в университета



Учениците от специалността „Пътно строителство” – 10 и 11 клас, от Професионална гимназия по архитектура, стоителство и геодезия „Лубор Байер”, Стара Загора, провеждат откритите си уроци на лот 2 на магистрала „Тракия“

Инж. Цветан Цонев, главен изпълнителен директор на „Трейс Груп Холд” АД:

Готови сме да участваме в публично-частни проекти

Г-н Цонев, изграждането на лот 2 стана знаков обект за „Трейс груп холд” АД, но вие строите и други големи обекти. Различен ли е моделът на управление на пътните и на останалите инфраструктурни проекти?

Лот 2 стана знаков, защото е важен за обществото. А щом е важен за хората, става и обект на политиците. Но ние също така изграждаме 5 метростанции и прилежащия към тях път в центъра на София и в жк „Младост”, които са на обща стойност близо 400 млн. лв. Двата проекта са също толкова големи и обществено значими, но там няма такова политизиране. Работи се на експертно ниво и напредваме много сериозно. Станциите на НДК и бул. „Витоша” вече са почти завършени като архитектура, остава да бъдат оборудвани. Напредваме и с изграждането на закрития паркинг пред Интер експо центъра. През септември ще отворим изцяло за движение тази толкова важна артерия на столицата. Започнахме и работа по рехабилитация на жп инфраструктурата по линията Пловдив - Бургас. Това е също един изключително голям проект от три лота – общо 292 км железен път с прилежащите гари на обща стойност над 400 млн. лв. Неговото изпълнение изисква много сериозно взаимодействие между партньорите.
А дали има различия в управлението - разбира се. Защото всеки един обект е уникален сам по себе си и носи различни предизвикателства от другия. Ето сега не мога да кажа, че няма разлика между лот 1, който също сме изграждали, и лот 2 на магистрала „Тракия”. Дори и само за това, че в договора за отсечката между Стара и Нова Загора рисковете са изцяло за сметка на изпълнителя - геоложки изненади, археологически находки, проблеми с подземната инфраструктура. Затова най-важни за управлението на големите обекти са мениджърските умения за планиране и координиране на човешките и материалните ресурси. Защото ръководителят на обекта трябва непрекъснато да следи съотношението между времето, обема, качеството и стойността на извършваните работи.

Инж. Цветан Цонев е Главен изпълнителен директор и заместник-председател на Съвета на директорите на „Трейс Груп Холд” АД. Преди това е бил изпълнителен директор на водещата пътно-строителна фирма в холдинга - „Пи Ес Ай” АД - Стара Загора. Инж. Цонев е изпълнителен директор и член на Съвета на директорите на дъщерни дружества.



Най-важни за управлението на големите обекти са мениджърските умения за планиране и координиране на човешките и материалните ресурси. Защото ръководителят на обекта трябва непрекъснато да следи съотношението между времето, обема, качеството и стойността на извършваните работи

Повечето от обектите, които изпълнявате, са по европейски програми. Различен ли е контролът по тяхното изпълнение?

Не, защото изискванията на вътрешните финансиращи програми са сходни с тези на европейските. Релевантни са с тези на ФИДИК. Фирмите, които извършват надзорна и консултантска дейност, на практика са едни и същи. Единствената разлика е, че се счита, че европейските пари са по-сигурни от бюджетните средства.

Следователно може да се каже, че дружеството ви е готово да управлява обекти и извън рамките на страната?

Никакъв проблем няма за това, защото ние от много години работим по такива програми и много добре познаваме и правилата на ФИДИК, които се прилагат извън рамките на Европейския съюз. Тези правила са едни и същи. Даже фирмите, които са извършвали консултантско-инженерната дейност в България, са фирми със световно реноме, които работят по цял свят - Саудитска Арабия, Африка, Азия. В България вече от години господстват европейските и световните правила на инвестиционния процес.

Последните класации на публичните и непубличните дружества поставят „Трейс“ в челните места на инфраструктурните компании и холдинговите структури. Мислите ли, че можете да участвате в проекти по линия на публично-частното партньорство?

Бихме участвали, но нека да бъдат одобрени промените в Закона за публично-частното партньорство, които се обсъждат вече трети месец. Големият дебат в момента е около Закона за обществените поръчки, защото според експертите той не съдържа правила за възлагане на комплексни обществени поръчки, които да съчетават строителството на обекти на техническата и социалната инфраструктура с тяхната последваща експлоатация, свързана с предоставяне от изпълнителя на услуги от обществен интерес. Надявам се, че промените ще доведат и до създаването на национална програма и списък с приоритетните инфраструктурни обекти, които ще бъдат изграждани чрез публично-частното партньорство. Много е важно да се определят и правилата за разпределянето на рисковете между страните в ПЧП.

Големият дебат в момента е около Закона за обществените поръчки, защото според експертите той не съдържа правила за възлагане на комплексни обществени поръчки, които да съчетават строителството на обекти на техническата и социалната инфраструктура с тяхната последваща експлоатация, свързана с предоставяне от изпълнителя на услуги от обществен интерес

• Ние също така изграждаме 5 метростанции и прилежащия към тях път в центъра на София и в жк „Младост”, които са на обща стойност близо 400 млн. лв.

• Станциите на НДК и бул. „Витоша” вече са почти завършени като архитектура, остава да бъдат оборудвани.

• Напредваме и с изграждането на закрития паркинг пред Интер експо центъра. През септември ще отворим изцяло за движение тази толкова важна артерия на столицата.

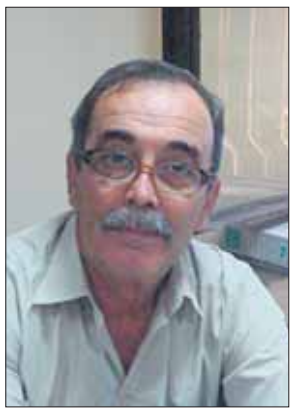
• Започнахме и работа по рехабилитация на жп инфраструктурата по линията Пловдив - Бургас. Това е също един изключително голям проект от три лота – общо 292 км железен път с прилежащите гари на обща стойност над 400 млн. лв. Неговото изпълнение изисква много сериозно взаимодействие между партньорите.

Инж. Ангел Николов, „Пътпроект” – постоянен авторски надзор на лот 2:

Не са допуснати промени в проекта без съгласуване с проектанта и възложителя

Авторският надзор, който осъществяваме на лот 2, се извършва координирано и в сътрудничество със строителния надзор, изпълняван професионално от екип на фирма „Пътинвестинженеринг”. Не са допуснати отклонения от проекта, които да не са съгласувани с проектанта и възложителя. Обектът е разделен на 7 участъка и на всички се работи едновременно, което изисква постоянно следене на отделните етапи.

Искам да отбележа, че по отношение на влаганите материали строителството се извършва съгласно техническа спецификация от 2009 г., одобрена от Агенция „Пътна инфраструктура”, т.е. при значително по-завишени изисквания за качество и устойчивост в сравнение с проекта, който е разработван през 2000 г.



При изпитването, ако материалът отговаря на зададените норми, той е годен за влагане в строителството.

При полагане на отделните пластове освен използването на качествени материали е много важно спазването на технологията за изпълнение на насипа. След изпълнение на насипен пласт се правят проби с натискова плоча за необходимата носимоспособност.

По отношение на проекта по искане на строителя се направиха промени в големите съоръжения – смяна на вида фундиране и на връхната конструкция. Препроектирането се извърши от друга проектантска фирма и е одобрено от Агенция „Пътна инфраструктура”. По цялото трасе на лот 2 има 20 големи съоръжения, от които 5 моста, 1 жп надлез и останалите са пътни надлези. Освен това проектираните бетонови водостоци бяха заменени с ПВЦ, които са много трайни и по-лесни за изпълнение.

В хода на строителството незначителни корекции се наложиха в някои участъци с пресичане на подземни съоръжения на други ведомства, където се установиха несъответствия с предвиденото им в проекта местоположение. При км 217+300 се извършиха археологически разкопки. Разкритите останки от тракийската могила не се оказаха с висока културна стойност и затова нямаше необходимост от допълнителни пътностроителни мероприятия.

Инженерно-геоложките условия като цяло са подходящи за изпълнение на строителството. Но по трасето са налице доста замочурени участъци, изискващи допълнителни отводнителни работи. Съгласно проекта се извърши изгребване на негодните пластове до необходимата дълбочина и изграждане на тяхно място на призми от подходящ дрениращ материал. При км 235+300 – най-замочуреното място, в стабилизиране на основата се насипаха 1000 куб.м скален материал.

Професионализъм, сътрудничество между участниците в строителството и етапност на финансирането

Според инж. Веселина Христова, ръководител на екипа на консултанта, това е гаранцията за завършването на обекта в срок

Лот 2 Стара Загора - Нова Загора от км 210+100 до км 241+900 от автомагистрала „Тракия” (А-4) Оризово - Бургас е с дължина 31.800 км

В разглеждания участък са включени:

- директно трасе на автомагистралата
- пътен възел „Стара Загора” при км 210+550 при пресичането с път I-5
- 20 големи съоръжения. От тях мостовите съоръжения - 5, надлезите над пътища от РПМ - 6, един надлез над жп линия Нова Загора - Раднево на км 240+598.86, селскостопански надлези - 8, малки съоръжения – общо 175.

Габаритът на автомагистралата е 29 м. Пътната конструкция е оразмерена за категория на движението „много тежко” - 70 см.

За участъка са изготвени самостоятелни проекти, третиращи реконструкцията на засегнатите от автомагистралата съоръжения на други ведомства: далекопроводи за високо и ниско напрежение, ТТ линии, водопроводи, напоителни системи и газопроводи, които са неразделна част от проекта.



Начална дата на строителството е 9.06.2010 г (протокол образец 2а), продължителността на строителството е 25 месеца, крайната дата е 09.07. 2012 г.

Строителството на обекта се изпълнява съгласно актуализираната технологично-строителна програма, която включва 16 етапа, като всеки етап е с определена продължителност и стойност.

Отчетени са междинни сертификати от №1 до №9 за изпълнени СМР. Приключва изпълнението на етап 10 и се работи по следващи етапи на програмата.

Строителството започна с изкопни работи, които са завършени по цялото трасе. Изпълнението на насипите е 65%, като остава завършване на малък участък с висок насип (около жп надлеза). Обектът е разделен на 7 участъка, като се работи едновременно във всички тях. Изпълняват се пътни работи:

- основа от трошен камък 0-40 и циментова стабилизация - в участъци 1, 2, 5 и 6
- полага се асфалтова смес АС 31.5 осн. А0 в участък 1 и 2
- изпълнен е биндер в двете платна на магистралата с дължина 6 км.

Завършени са реконструкциите на ел. проводи, ТТ линии, газопровод ГРС - Димитровград.

Напредна изграждането на големите съоръжения. На всички съоръжения е изпълнено долното строене:

- фундирането на 5 моста над реки е пилотно (набивни пилоти) при осигурена максимална носимоспособност и против подравяне
- при останалите съоръжения фундирането е плоскостно, върху здрави почви. Половината от големите съоръжения са изпълнени до ниво пътна плоча и остават само настилките.

Преминаването през магистралата с водостоци с отвори от 1 м до 4 м е изпълнено. Остават завършване на входно-изходните части на малка част от тях.

Следенето на всички видове СМР се извършва чрез контролни геодезически измервания във всички етапи от строителните работи, като стриктно се спазват изискванията и допуските, посочени в техническата спесификация 2009.

Контролът по изпълнението се извършва от екипа на строителния надзор „Пътинвест инженеринг”АД, София, като се спазват изискванията на проекта. В процеса участва представител на проектанта „Пътпроект”ЕООД София - постоянен авторски надзор на обекта. Окачествяването на изпълнените работи, както и всички необходими изпитвания на материалите и вземане на проби се извършват съгласно изискванията на ТС 2009.

Качеството на материалите се доказва с протоколи от акредитирана лаборатория. Представят се и декларации за съответствие на всички продукти, влагани в обекта. По този начин се осигурява и качеството на изпълнените работи.

Строителството на лот 2 се извършва координирано с представители на ЕУП към АПИ, от които очакваме разбиране, търсим съдействие и решаване на проблемите.

Гаранцията за срочното завършване на Лот 2, участък Стара Загора - Нова Загора от км 210+100 до км 241+900, е професионализмът на строителя Обединение „Магистрала Трейс” ДЗЗД, доброто сътрудничество между възложител, строителен надзор и строител, и осигуряване на етапност във финансирането на обекта.



Участък 1: км212+360- Пилчарника в трасето на магистралата



Изпълнени биндер- дясно платно, „А0“ - ляво платно, от км.214+420 до км.215+380

Лазар Лазаров, член на управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“:

Финансовото изпълнение на лот 2 Стара Загора - Нова Загора е 28.75%

Шест сертификата за лот 3 чакат одобрение, предстои търг за влажните зони на лот 4 с прогнозна стойност 15 млн. лева

Инж. Лазаров, какво е развитието на лот 2 на магистрала „Тракия“ за една година?

- Работата на лот 2 с изпълнител „ Магистрали Трейс“ ДЗЗД върви ритмично. Изпълнени са всички етапи от 1 до 9, като етап 8 вече е одобрен от Агенция „Пътна инфраструктура“, предстои одобряването и на етап 9. В момента се изпълняват пластове зона А от насипите, а в началото на обекта се полага циментова стабилизация, битумизирана основа, биндер. Монтират се главни греди, изливат се пътни плочи и тротоарни конзоли при големите съоръжения.

До 6 юли 2011 г. са изплатени сертификати от 1 до 7 за 39 637 050 лв., представляващи 28.75% финансово изпълнение. Предстои изплащане на сертификат 8, който вече е одобрен от АПИ и е за 2 619 492 лева, както и на сертификат 9, който все още не е одобрен от АПИ и е за 3 929 238 лв. Сега съгласно представените сертификати са завършени приблизително 30% от строителството.

На строителния надзор „Пътинвест инженеринг“ АД са изплатени сертификатите от 1 до 10 включително за 437 590 лева. Предстои да бъдат изплатени сертификати 11 и 12 за 89 971 лв.

На авторския надзор „Пътпроект“ ЕООД са изплатени актове от 1 до 4 включително за 14 020 лева. Предстои плащане за актове 5 и 6 за 3960 лева.

Бихте ли представили данни и за лот 3 Нова Загора - Ямбол?

- За лот 3 с изпълнител „Актор“ АСД са завършени етапите до 10 включително, от 5 до 10 все още на са одобрени от АПИ. Изплатени са сертификати от 1 до 4 включително за 27 757 544 лева, които представляват 20.72% финансово изпълнение. Съгласно сключения договор между АПИ и „Актор“ АСД следва да се разплатят сертификати №5 и 6 на обща стойност 10 704 780 лв. На строителния надзор на обекта - обединение „Т7/СНИК“, са изплатени сертификати от 1 до 8 включително за 287 264 лева. Предстоящи за плащане са сертификати 9 и 10 за 71 816 лв.

На авторския надзор – „Рутекс“ ООД, са изплатени актове от 1 до 4 на обща стойност 17 760.00 лв. Предстои плащане на акт №5 на стойност 240.00 лева.

Какви промени предстоят, какво е развитието на лот 4 от Ямбол до Бургас?

Подготвя се открита тръжна процедура за преовлажнените участъци на лот 4. Налага се да бъде осигурено допълнително финансиране на тези участъци. Прогнозната цена е 15 млн. лева без ДДС.

От лот 4 с изпълнител сдружение „Тракия IV“ ДЗЗД са завършени и одобрени от 1 до 5 етап от строителството. Не е отчужден паркинг на км 282+000. Парцеларният план е върнат на проектанта „Виаплан - Бурда” за окомплектоване. Извършва се строителство по етап 6, който е с продължителност 7 месеца.

До 6 юли 2011 г. са изплатени сертификати от 1 до 3 за 39 859 082 лева, представляващи 19.01% финансово изпълнение. Предстои плащане по одобрените от АПИ сертификати: №4 на стойност 9 778 971 лева, и №5 на стойност 9 898 469 лева.

На строителния надзор „План инвест - Пловдив инвест“ ДЗЗД са изплатени сертификати от 1 до 7 включително на обща стойност 185 136 лева. Предстои плащане по сертификати 8 и 9 на обща стойност 58 464 лв.

На авторския надзор обединение „Виа план“ - „Бурда“ изплатени актове няма. Предстои плащане по актове от 1 до 4 за 17 280 лв.

Моля ви за коментар по резултатите от проверките по магистрала „Тракия“.

Резултатите от редовните проверки по магистралата са:

- към настоящия момент изпълнението на строителството е съгласно одобрения график и в срок
- всички извършени дейности са съгласно изискванията на договора и техническата спецификация.

Възложените проби за проверка на качеството от екипа за управление на проекта показват съответствие с изискванията на спецификацията.

Проверката на „Трансперънси интернешънъл” показва, че изпълнителят е мобилизирал задоволителни ресурси за изпълнение на работите, считано към февруари 2011 г. Заключението от тези проверки показва съответствие с изискванията на техническата спецификация за обекта.

Кога ще бъде обявен търг за удвояване на Път I-5 от пътен възел за „Тракия“ към летище Стара Загора?

- Търгът за удвояване на път I-5 от пътен възел за „Тракия“ към летище Стара Загора ще стартира след приключване на отчуждителните процедури, като прогнозният срок е 20 септември 2011 г.

Интервюто взе
Милена ВАСИЛЕВА



Лазар Лазаров е завършил Университета по архитектура, строителство и геодезия, специалност „Пътно строителство“, той е научен сътрудник е I-ва степен при Научен съвет, УАСГ. От 1995 г. до 2007 г. заема различни длъжности в Централния институт на пътните технологии, национални и европейски норми и стандарти, а в периода 2007 - 2010 г. е негов директор. Вече повече от година е член на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“.

Търгът за удвояване на Път I-5 от пътен възел за „Тракия“ към летище Стара Загора ще стартира след приключване на отчуждителните процедури, чийто срок е 20 септември 2011 г.

	Завършени и предадени в АПИ етапи на изпълнение	Сертификати за изпълнение		Сертификати за строителен надзор		Сертификати за авторски надзор	
		изплатени	за плащане	изплатени	за плащане	изплатени	за плащане
Лот 2	1 - 9 етап	№ 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7 общо за 39 637 050 лв., което е 28,75 %финансово изпълнение	№ 8 за 2 619 492 лв. е одобрен № 9 а 3 929 238 лв. се проверява	№ 1, 2, 3, 4,5, 6, 7, 8, 9 и 10общо за 437 590,70 лв.	№ 11 и 12общо за 89 971,92 лв.	№ 1, 2, 3 и 4общо за 14 020 лв.	№ 5 и 6общо за 3 960 лв.
Лот 3	1 - 10 етап	№ 1, 2, 3 и 4общо за 27 757 545 лв., което е 20,72 %финансово изпълнение	№ 5 и 6 общо за 10 704 780,58 лв.	№ 1, 2, 3, 4,5, 6, 7 и 8общо за 287 264 лв.	№ 9 и 10общо за71 816 лв.	№ 1, 2, 3 и 4общо за 17 760 лв.	№ 5 за 240 лв.
Лот 4	1 - 5 етап	№ 1, 2 и 3общо за 39 859 083 лв., което е 19,01 % финансово изпълнение	Одобрени № 4 за 9 778 971,25 лв.№ 5 за 9 898 469,88 лв.	№ 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7общо за 185 136 лв.	№ 8 и 9общо за 58 464 лв.	няма	№ 1, 2, 3 и 4общо за 17 280 лв.
Общо	**-**	**107 253 678 лв.**	**26 930 951,71 лв.**	**909 990,70 лв.**	**220 251,92 лв.**	**31 780 лв.**	**21 480 лв.**

Акцент: *До момента за изпълнението на магистрала „Тракия”:*
- обща сума на изплатените средства: 108 195 448,70 лв.
- обща сума на средствата, които предстои да бъдат изплатени: 27 172 683,63 лв.

Рисковете на първия

Лот 2 на магистрала „Тракия“ беше първи по отношение на типа договор, прозрачността на процедурата, броя на проверките, участието на „Прозрачност без граници“ в процеса на подготовка на тръжната процедура, провеждането на търговете и изграждането на трасето.

Две неща в съдбата на лот 2 на „Тракия“ имат особено значение за хода на политиката и преговорите по отношение на пътищата. Това са договорът за строителство и сигналът за вложени в магистралата некачествени материали (виж стр. 21).

В договора за участъка от Стара Загора до Нова Загора рисковете, свързани с геология, археология и подземна инфраструктура, са изцяло за сметка на изпълнителя. Това, от една страна, поставя под съмнение равнопоставеността с изпълнителите на останалите две отсечки и подлага на изпитание мениджърските умения на изпълнителя на лот 2.

От друга страна, е показател за поведението на държавата, която отскочи рязко в другата крайност. Ако до лятото на 2009 г. договорите за пътни инфраструктурни обекти не защитаваха достатъчно интереса на държавата, то при този първи договор от нов тип се защитаваше почти само нейният интерес.

Според Асен Антов, автор на в. „Строителство Градът“, който определи започването на строителството на участъци 2, 3 и 4 от емблематичната автомагистрала „Тракия“ за най-важното събитие за 2010 г., основният проблем в договора за лот 2 е изключително несправедливото разпределение на рисковете при изпълнение, а за цялата „Тракия“ - необичайно ниските офертни цени.

Това означава затруднения за изпълнителя, а не улеснение, каквато би трябвало да е целта. „При такава постановка изпълнителите ще бъдат принудени да търсят изключително труден баланс между разумен резерв в цената, който да покрива огромните рискове, и желанието да се постигне конкурентна цена“, смята Асен Антов. Неговите хипотези по комбинацията от ниска тръжна цена и рестриктивен за изпълнителя договор ще доведат или до труден напредък, или до натиск от страна на изпълнителя за увеличаване на цената и срока, или до песимизъм по отношение на успеха на проекта.

Няколко месеца след старта на лот 2 на магистала „Тракия“ се появиха договорите за лот 3 Нова Загора - Ямбол и лот 4 Ямбол - Карнобат. Те вече са договори от друг тип. Отговорностите са поделени. При проблем от типа подземна инфраструктура, археология или геология от компетентността на държавата срокът за изпълнение на обекта спира да тече, а за проблемната зона се обявява търг - така, както сега това предстои да стане за мочурлив участък от лот 4 Ямбол - Карнобат.

Нещо повече - вече стана ясно, че след търговете за изпълнител на лот 1 и 4 в тръжните условия ще се появи критерият икономически изгодна оферта. Новата методика с критерий икономически най-изгодна оферта ще започне да се прилага през септември-октомври.

Липсващи рискове при археология за договори за лот 3 и 4

„В случай че археологическите проучвания, посочени по-горе, не приключат преди началото на изпълнението на договора или в случай че възникне необходимост да бъдат извършени други археологически проучвания извън посочените по-горе, срокът за изпълнение на съответния етап спира да тече при условията на т. 1.1.2. за времето, през което строителството е забавено в резултат на археологическите проучвания.“

Липсващи рискове при отчуждаване за лот 3 и 4

В случай че след началото на изпълнението се наложи допълнително отчуждаване или промяна на предназначението на земите, както и изменение на разрешението за строеж в резултат на такова отчуждаване или промяна на предназначението на земите, срокът за изпълнение на съответния етап спира за времето, през което строителството е забавено в резултат на тези процедури.

Липсващи рискове при геоложки условия за лот 3 и 4

В случай че геоложките условия в действителност се различават от геоложките условия в местата на проучването (сондажи, шурфове и др.), посочени в Приложение 1, и това доведе до забавяне на изпълнението на договора, срокът за изпълнение на съответния етап спира да тече при условията на т. 1.1.2 за времето, през което строителството е забавено в резултат тези неточности. В случай че се наложи извършването на допълнителни работи в резултат на неточни данни, посочени в Приложение 1, те ще бъдат извършени за сметка на Възложителя и ще бъдат възложени по реда на ЗОП.

Министърът на регионалното развитие и благоустройството Росен Плевнелиев:

stroitelstvo.info - 04.12.2009 г.

Досега не е правен договор, който да се опита максимално да защити интереса на държавата.

Това, което разбрахме в работата с представители на различните институции, е, че досега държавата не е чела добре договорите и не е защитавала добре държавния интерес.

Сега държавата ще бъде безкомпромисна, самият договор е изключително тежък и той е в полза на държавата. Почти целият риск - над 95%, е прехвърлен към изпълнителя, за да може държавата да контролира изпълнението на проекта по отношение на цената, реализацията му да става в срок и качествено.

„Трейс груп холд“:

Отговор на въпрос на „Строителство Градът“, 6 юли 2011 г.

По договора всички рискове от археология, техническа инфраструктура и геология са за сметка на изпълнителя. Поради този факт като изпълнител сме били активната страна в комуникациите с археолози или собственици на различни технически съоръжения, неотразени в проекта, за разрешаването на проблемите с това. Благодарение на тези контакти и разговори сме имали възможност да избегнем рисковете по договора, без да застрашим напредъка на работите, и да няма засегнати страни изпълнител – възложител – археолози/собственици на техническа инфраструктура, като за всички проблеми сме информирали възложителя и консултанта и сме давали нашите решения за отстраняването на проблема. По отношение на геологията не сме имали геоложки изненади.

Георги Прегьов, заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството:



„Строителство Градът“, брой 7 от 22.02.2010 г.

Развитието на процедурата за лот 2 на „Тракия“ показа, че нашата преценка е била правилна и нямаме особени основания да променяме ключовите параметри. Например, като заложихме реализиран обем от 200 млн. лева, изхождахме от логиката, че е необходимо изпълнителят да има сходен обем на изпълнените договори. И реално получихме предложение за 137 млн. лева. Така подходихме и към другите важни критерии.

Все пак малки промени в документацията водят до известно забавяне в подготовката й. Това, което добавяме в процедурата за лот 3, е възложителят да поеме отговорност за работи, които не са в компетенцията или няма как да бъдат толкова лесно оценени от изпълнителите. Става дума за уточняването на случаите с крайно непредвидими рискове и поемането на отговорност от възложителя за тяхната проверка - например археологическо находище по трасето на пътя, което е ново и непознато и създава проблеми с изпълнението на проекта, или пък някакъв инженерен провод на експлоатационно дружество, който не е нанесен в никакви кадастрални карти, но повече подробности ще има в самата документация.

МРРБ, прессъобщение, 26 февруари 2010 г.

Според преработената за лот 3 документация държавата приема, че ще понесе част от рисковете, които обаче ще трябва да бъдат защитени. Например геоложките условия. Ако за един участък те са различни от заложените, държавата ще поеме риска само ако се установи разликата в геоложките условия в местата на проучване. Това обаче означава, че държавата ще потърси правата си към този, който е правил проучванията, обясни зам.-министър Прегьов. Рискът е за непредвидени ситуации и може да се удължи етапът, за който се извършват дейностите по проекта, без това да влияе на крайната цена по договора и поставения краен срок.

„Строителство Градът“, брой 13 от 6.04.2010 г.

Цената и сроковете по новите договори са непроменяеми величини. Изискването на етапност в изпълнението на проекта позволява при забавяне на един етап той да бъде наваксван през други. Но щом на някой етап има закъснение, изпълнителят се санкционира. Възстанови ли той графика - парите му се връщат.

Най-големият проблем при процедурата за лот 2 на автомагистрала „Тракия“ беше разсейването на офертните цени, дължащо се на степента на риска, преценен от компаниите. Процедурата не е в съзвучие с най-добрите европейски практики, защото те се изпълняват при готов инвестиционен проект, ясни отчуждителни процедури и археология. Такъв би трябвало да бъде подходът при следващите проекти. Притиснати от времето, подготвихме процедурата и избрахме изпълнител.

Инж. Цветан Цонев, главен изпълнителен директор на „Трейс груп холд“ АД:

„Строителство Градът“, брой 12 от 28.03.2011

Лот 2 е по-различен от останалите новостроящи се лотове на магистрала „Тракия“ по отношение на отговорностите на изпълнителя по договор. Изненади от геологията, забавените отчуждения, археологията, техническата инфраструктура, ако не съвпадат с това, което е в проекта, са изцяло риск на изпълнителя. Но тези изненади няма как да бъдат предвидени и калкулирани. Няма логика в подхода да се прехвърля на строителя отговорността за пропуските на проектанта. Ако проектът е точен, основните разходни пера са ясни, ценообразуващите елементи също са ясни - стомана, бетон, фракции, битум, горива. Как ще се движат техните цени в периода на строителството е въпрос повече на анализи и прогнози.

Проблемите с разплащането преди време дойдоха от това, че нямаше строително разрешение за преместване на техническата инфраструктура, което е задължение на държавата. Техническата инфраструктура е разположена по целия обект и беше част от всеки от тези етапи. Договорът е такъв, че не казва по чия вина е забавянето. В него се казва, щом етапът не е завършил, той не може да се актува, а за забавеното време се начислява санкция, която е проценти на ден, но не повече от 25%. Когато в някой от следващите етапи се навакса закъснението, задържаните суми ще се възстановят на изпълнителя. Това е сериозният недостатък на договора.

Росен Плевнелиев, министър на регионалното развитие и блгоустройството

Вложените материали в насипа на лот 2 от АМ “Тракия” отговарят на изискванията на техническата спецификация



Вложените материали в насипа на лот 2 от автомагистрала “Тракия” отговарят на изискванията за техническа спецификация, залегнали в одобрения инвестиционен проект на съоръжението. Това съобщи на 17 юни 2011 г. министърът на регионалното развитие и благоустройството Росен Плевнелиев на пресконференция за обявяване на резултатите от изпитването на пробите, които бяха взети от независима акредитирана лаборатория на 2 май тази година.

Министърът заяви, че отговорността за качеството на строителството на магистралата се носи от изпълнителя, възложителя и строителния надзор, и отново допълни, че се работи в рамките на техническата спецификация. Той поиска всеки, който твърди, че магистралата “се строи върху пепел, кал, върху каша, да предостави съответните данни на компетентните органи”.

Началникът на Дирекцията за национален строителен контрол инж. Милка Гечева информира, че от дирекцията се правят ежемесечни проверки по цялото строително трасе. Проверява се и начинът на документиране на строително-монтажните работи, след което те се представят на възложителя. Последната проба от магистралата струва на българските данъкоплатци 6750 лева, а предходните 146 лабораторни изследвания на материалите, влагани в строежа, са извършени от изпълнителя, надзора, възложителя и не са за сметка на държавата.

“Политиците в България не спазват правилата. Правило първо – ако не си експерт, не се прави на експерт. Политиците трябва да оставят експертите да си свършат работата”, каза министър Плевнелиев.

За 147-ми път попитахме експертите за качеството на вложените материали, каза министърът и поиска от БСП, от Сергей Станишев и Димчо Михалевски да се извинят на българските граждани, на Университета по архитектура, строителство и геодезия (УАСГ), на експертите, които ежедневно работят по изграждането на магистралата. Росен Плевнелиев коментира, че в държавата ни има надпартийни приоритети и “Тракия” е именно такъв.

Министърът на културата Вежди Рашидов и министърът на регионалното развитие и благоустройството Росен Плевнелиев ще представят пет договора за ремонт на културни институти с европейско финансиране

Министърът поясни още, че УАСГ, посочен от БСП, че е потвърдил техните обвинения, се е извинил с писмо още на 18 март т.г. В писмото се казва, че категорично не се обосновава тезата, че магистралата се строи върху пепел. В становището на института е допусната езикова грешка, като е използван терминът сгуропепелина.

Министър Росен Плевнелиев очаква извинение и писмено опровержение до Брюксел на доносите, които бяха изпратени там относно строителните материали, влагани в лот 2 “Стара Загора – Нова Загора” на автомагистрала “Тракия”.

Лазар Лазаров, член на управителния съвет на Агенция “Пътна инфраструктура”, заяви, че не е изненадан от резултатите от изпитванията на пробите, тъй като по време на строително-монтажните работи съгласно договора представител на възложителя стриктно е следял и е получавал ясни доказателства, че вложените материали отговарят на изискванията на техническата спецификация. Според него тази проверка за пореден път доказва, че магистралите, които се строят в момента, са най-проверяваните по отношение на техническите параметри и се строят качествено и съобразно изискванията. По тази причина АПИ няма никакви притеснения по отношение на бъдещата експлоатация на съоръжението.

Димчо Михалевски, депутат от парламентарната група на „Коалиция за България“

Четири показателя не съответстват на изискванията на техническата спецификация на АПИ от 2009 г.



На 17 юни 2011 г. на специална пресконференция МРРБ, ДНСК и АПИ обявиха, че взетите от тях проби съответстват на изискванията. Беше оповестено, че има становища, които посочват съответствие, но не беше показана конкретна техническа експертиза. По същество трябва да вярваме само на думи, както и няма информация за наличието на арбитражни проби. На 17 юни 2011 г. ПГКБ разпространи техническата експертиза от ЦНИП на УАСГ, изработена от петчленна комисия на катедра „Геотехника“ на база взетите проби от трасето на АМ „Тракия“ на 19 април 2011 г. Същата техническа експертиза е приета на експертен съвет от представители на катедрите „Пътища“, „Геотехника“ и „Строителни материали“ в УАСГ на 13 юни 2011 г. Експертизата е качена на сайта на БСП (55 страници) и е предоставена в електронен и хартиен вид на всички журналисти.

От експертизата е видно, че 4 показателя не съответстват на изискванията на Техническата спецификация на АПИ от 2009 г., както и на други действащи документи. Това са отклонения в зърнометричния състав на сгурията (2 показателя), водното съдържание и съдържанието на органични примеси (въглища). Тези отклонения и несъответствия пряко влияят върху възможността на този материал (сгуропепелината) да образува здрав и устойчив скелет на насипа, както и има недопустим риск от самозапалване на материала поради съдържанието на въглищни частици.

По-конкретно какви са несъответствията и в какво:

• Съдържанието на органични вещества (в случая въглища) е средно за пробите (6 на брой) 5.63%, което е над допустимия размер от 3%, което класифицира посочените проби като такива с органични примеси. Това е недопустима практика при строителството на пътища (особено такъв висок клас, каквито са магистралите). Органичните примеси се влияят от промени в средата (влага, температура, натоварване и други), което поставя под риск стабилитета на скелета на насипа и устойчивото поведение на геометричните параметри на съоръжението.

• Водното съдържание на почвените проби не отговаря на изискванията на Техническа спецификация 2009 с изключение на една проба. (Тук трябва да направим уточнението, че няма проба, която да отговаря на всички изисквания на ТС 2009). Отклонението между оптималното водно съдържание на пробите (при което се постига максимално уплътняване на материала) и естественото водно съдържание на материала в насипа следва да бъде не повече от 3%. Констатираните отклонения за 5 от пробите са: 55.06%; 27.83%; 58.82%; 29.2%; 3.83%

• По критерия за зърнометричен състав почвените проби не отговарят на изискванията на ТС 2009 с изключение на една проба. При изискване праховата фракция от материала (зърна с размер, по-малък от 0.075 мм) да не надвишава 35%, 5 от пробите дават следните резултати: 40.0%; 39.5%; 38.0%; 40.5%; 36.0%.

Още по-обезпокоително е, че по-едрите фракции, които са установени при зърнометричния анализ, показват, че те не са устойчиви агрегати, а са споена прахова фракция, която се чупи на ръка, което ясно показва, че в бъдеще при експлоатационното натоварване на пътя и промените в средата (влага, температура и други) праховата фракция ще увеличава относителния и дял в общия обем на насипа и ще надхвърли 50%. Това ще направи скелета на насипа неустойчив и ще доведе до недопустими деформации по пътните настилки. Последствията са в повишен риск за безопасността на движение и дискомфорт.

• Съдържанието на въглищни частици в изследваните проби е предпоставка за самозапалването им. Трябва да се припомни, че тези въглища са от Маришкия басейн и са характерни с това, че се самозапалват дори само при повишаване на влагата.

Никъде в Техническата експертиза от 2009 г. на АПИ не е посочено, че материал сгурия е допустим за изпълнението на насипи в пътното строителство.

Магистрална история



Преди старта на лот 2 на магистрала „Тракия“



Строителството между проверките





12 ноември 2009 г.
Старт на тръжна процедура

11 януари 2010 г.
Отваряне на оферти за изпълнител

5 февруари 2010 г.
Отваряне на ценови оферти в Министерството на отбраната

23 април 2010 г.
Подписване на договор

3 май 2010 г.
Първа копка

9 юни 2010 г.
Начало на строителството, подписан Акт 2а според ЗУТ

9 юни 2010 г.
График и начало на работите









в 398 дни



Поредна проверка от експерти на Европейската комисия, май 2011 г.



В изграждането на лот 2 са ангажирани 100 строителни машини





юли 2010 г.
Проверка на министъра на регионалното развитие и благоустройството Росен Плевнелиев

12 октомври 2010 г.
Проверка на министъра на регионалното развитие и благоустройството Росен Плевнелиев

9 декември 2010 г.
Полагане на първия асфалтов пласт - битумизирана основа

19 април 2011 г.
Проверка на министъра на регионалното развитие и благоустройството Росен Плевнелиев

май 2011 г.
Резултати от проучването на „Прозрачност без граници“, изнесени на пресконференция

17 юни 2011 г.
Резултати от проверката за качеството на влаганите материали, изнесени от смесената комисия

9 юли 2012 г.
Завършване на строителството







Към юли 2011 г. съоръженията са почти завършени



Така беше в началото, очакваме завършването

БРАНШ

В България започва все повече да се търси добро обслужване

Нивото на използване на Allplan в България е доста високо, а потенциалът на пазара е голям



Габор Такач е строителен инженер, завършил в Констанц, Германия. По време на следването си започва работа като програмист в Nemetschek GmbH в Мюнхен. От 1993 г. е търговски директор за Централна и Източна Европа в Nemetschek GmbH. От 2000 г. е директор развитие международна дейност и изпълнителен вицепрезидент на Nemetschek AG, Германия. През 2001 г. основава фирма ИРМ ЕООД - генерален дистрибутор на Nemetschek и други водещи софтуерни решения от Германия за Югоизточна Европа и Близкия изток. През 2011 г. се навършват десет години от основаването на фирмата.

Кои са основните предизвикателства на пазара в момента пред софтуерните продукти, които предлагате?

- Строителният сектор в България все още се намира в несигурна ситуация, което кара проектантите да се колебаят относно инвестициите си за софтуер. Има доста силен интерес към нашите продукти, но крайното решение на потребителя зависи най-вече от бъдещите перспективи. И все пак през второто тримесечие на тази година постигнахме добри резултати и очакваме тази тенденция да се запази и занапред.

Какво е развитието на проектантския софтуер в света, какви са ключовите особености, които трябва да бъдат решени при създаване на такъв тип продукт?

- Allplan, водещият продукт в Европа, сега се предлага като “cloud” решение, което означава, че може да се използва през интернет, без да е необходима локална инсталация на вашия компютър. В същото време Allplan разчита повече от 50 файлови формата за данни, някои от които за интелигентен трансфер. Интегрирането на проектиране и изчисляване на разходите ще става все по-важно в бъдеще, както и енергийната ефективност и създаването на устойчиви сгради. Allplan вече има такива модули и ще продължава да се развива в същата посока.

Как оценявате развитието на продуктите на „Немечек“ и другите фирми, с които работите в България за 10 години от гледна точка на пазарен дял, разнообразие и функционалност на предлаганите продукти.

- Интересен въпрос предвид факта, че нашата фирма е основана точно преди 10 години. През изминалото десетилетие много архитекти, инженери и строителни компании, малки и големи фирми решиха да работят с Allplan и броят на нашите потребители е значителен. Нивото на използване на Allplan в България е доста високо дори когато го сравняваме с това в Германия. Повечето ни клиенти не само използват пълната 3D функционалност на Allplan, но и автоматични количествени сметки, спецификации на армировката, моделиер на фасади и цифров модел на терена. Наблюдава се също засилено търсене на продуктите ни за инфраструктурни обекти като пътища и софийското метро. Земната механика и фундирането стават все по-важни, особено изчисленията в съответсвие с еврокод.

Какви са вашите планове и прогнози за развитие през следващите години?

- В България започва все повече да се търси добро обслужване. На клиентите вече не им е достатъчно просто да купят софтуер и след това да се справят сами с него. Те искат компетентно обслужване от специалисти, които говорят на техния език и им помагат по време на проектирането.
Въпреки това има доста проектанти, които все още не преминават от 2D чертане към интелигентно 3D проектиране, така че потенциалът ни е голям. И така въпреки несигурността в строителния бранш ние гледаме позитивно напред. Добрият софтуер в комбинация с добро обслужване винаги е била и ще бъде нашата стратегия

За компанията

ИРМ ЕООД е основана през 2001 г. в София и има 12 служители. Фирмата разпространява софтуерни решения за строително проектиране и обслужва повече от 1200 клиенти в България и посредством партньорска мрежа в Румъния, Турция, Гърция и Близкия изток. ИРМ предоставя професионални услуги за предлаганите софтуерни продукти – обучение, софтуерна поддръжка и помощ по телефона и електронната поща.

ПРОДУКТИ:

- **Allplan - интегрирана CAD система за архитектурно и инженерно проектиране (Nemetschek Allplan, Германия)**
- **Allplan BCM - софтуер за прозрачно проектиране с CAD и планиране на разходите (Nemetschek Allplan, Германия)**
- **Frilo - специализирани програми за статически изчисления и оразмеряване на сгради и съоръжения (Nemetschek Frilo, Германия)**
- **Scia - моделиране, анализ, оразмеряване и детайлиране на всички типове конструкции в 1D, 2D, 3D и 4D (Nemetschek Scia, Белгия)**
- **On-Site Photo - система за заснемане на сгради от цифрови снимки (BJC, Германия)**
- **On-Site Survey - система за мобилно заснемане на сгради (BJC, Германия)**
- **DC-Software - софтуерни приложения за земна механика и фундиране (DC Doster & Christmann GmbH, Германия)**
- **AX3000 - проектиране и изчисление на сградни инсталации - вентилация, отопление, ВиК и електро; симулация на сграда и сертификат за енергийна ефективност (ESS, Австрия)**
- **Cinema 4D - водещ софтуерен пакет за мултимедийни продукции (Maxon Computer, Германия)**

Продължава дарителската кампания за Гигинския манастир



Инициативата е в рамките на кампанията "Вечните сгради на България", поета от организаторите на конкурса "Сграда на годината" Градът Медиа Груп.

Целта е да се привлекат български компании и граждани, съпричастни към опазването и съхранението на националното ни културно наследство, чрез дарения на средства, материали или други дейности за осъществяването на това благородно начинание.



СГРАДА НА ГОДИНАТА

Манастирът се нуждае от още средства за възстановяване на старото манастирско крило, довършване на новата част на манастира, облагородяване на околните пространства, изграждане на постройки за нови функции като места за хранене и за пребиваване на туристи извън манастира.

Банкова сметка на Манастир "Св. св. Козма и Дамян"
IBAN: BG46KORP92201029994001 KORPBGSF, Корпоративна Търговска Банка – клон Централен

За контакти: йеромонах Никанор – тел. 0879 010 260, e-mail: chernogorsky.monastery@gmail.com, www.svetogorie.com

ПРОЕКТИ

10 млн. лв. инвестират в нова шивашка фабрика в Русе

Инвеститор е „Топ Ман”, изпълнението е поверено на „Кордеел България” ЕАД



Началото на строителството бе дадено с официална церемония по полагане на първа тухла от министъра на регионалното развитие и благоустройството Росен Плевнелиев, собственика на „Топ Ман” Мартин Йорданов (отдясно) и изпълнителния директор на „Кордеел България” Иво Трингов (по средата)



Инвестиция от 10 млн. лв. стартира една от водещите фирми в шивашката промишленост в Русе - „Топ Ман” ЕООД.

Не 24 месеца, а осем месеца строителен срок обеща българското поделение на белгийската компания с годишен оборот от над 300 млн. евро, коментира министър Плевнелиев и обеща да дойде в Русе в последния ден на осемте месеца.

Проектът е дело на „Ренкон консултинг инженер” с управител инж. Константин Златев. Проектанти по част „Архитектурна” са арх. Десислава Иванова и арх. Мирела Кафкова, по част „Конструктивна” - инж. Юлиян Байчев, инж. Георги Чекуров. Надзорът ще осъществява „Консултантска инженерна група” ООД. Изпълнението на нулевия цикъл като подизпълнител реализира „Трансстрой Русе” АД.

Сградата съчетава различни функции

- шивашко производство с необходимите складове и социално-битови помещения и търговска площ (шоурум). Тя попада в имот със смесена обществено обслужваща зона от почти 7 дка в Източната промишлена зона на Русе. Сградата е ситуирана свободно в имота. Оформени са вход и изход към ул. „Потсдам”, съобразени с бъдещото разширение на пътя. Осигурено е паркиране за посетители в предната зона на парцела и паркинг за служители в дъното на парцела, като общият брой на паркоместата е 69.

Във функционално отношение обектът се състои от шест надземни нива. Съвместяването на функции налага разделянето и в хоризонтална, и във вертикална посока.

Конструкцията на сградата е монолитна стоманобетонова. Покривът е плосък с послоен монтаж от LT ламарина, топло- и хидроизолация с възможност за монтаж на фотоволтаични батерии. Фасадното оформление е заложено от панели с минерална вата 12 см TRIMO. Дограмата е алуминиева със стъклопакет и прекъснат термомост. В производствените и складовите помещения ще се изпълнява тънкослойна шлайфана бетонова настилка 6 мм по технология мокро към сухо. В търговските площи, столовата, битовите помещения и офисите ще се полага гранитогрес.

Инвеститорът

„Топ Ман” ЕООД произвежда 250 хил. костюма годишно. Създадена през 1999 г., фирмата работи с най-съвременното за шивашкия бранш оборудване. Русенската фирма произвежда мъжки костюми за много европейски държави, включително за много от най-големите марки в Германия, сред които Roy Robson и Hugo Boss. С новото производствено предприятие фирмата ще осигури 200 нови работни места, с което общият брой на заетите във фирмата ще нарасне на 600 души.

Обект	Производствена и складова сграда с търговски площи
Инвеститор	„Топ Ман” ЕООД
Проектант	„Ренкон консултинг инженер”
Изпълнител	„Кордеел България” ЕАД
Консултант	„Консултантска инженерна група” ООД
Площ на имота	6929 кв.м
ЗП	2 969 кв.м
РЗП	17 338 кв.м
Озеленяване	1386 кв.м
Брой паркоместа	69

Проектантът

„Ренкон консултинг инженер” има половин милион квадратни метра проектирана промишлена площ. Фирмата е водеща в областта на предварителните проучвания, оценка на икономическата ефективност и проектиране на широкомащабни търговски обекти, логистични центрове и складови бази.

Строителят

„Кордеел” – Белгия, е основана преди 77 години. Днес компанията има офиси в пет европейски страни и годишен оборот от 310 млн. евро. За десет години клонът на фирмата „Кордеел България” построи до ключ впечатляващи обекти в Перник, Пирдоп, София, Пловдив, Варна.

Надзорникът „Консултантска инженерна група” ООД е с изключителен опит в проектното ръководство и консултантската дейност. Услугите й напълно покриват етапите на един инвестиционен проект от проучването до строителния надзор. Дружеството има няколко проекта в Русе, последният от които е пречиствателната станция.

Силвия ЗЛАТКОВА

Мартин Йорданов, собственик на „Топ Ман” ЕООД

Нашата идея е свързана със създаването на един по-голям добавен продукт. Към момента ние само произвеждаме за големите марки, но в бъдеще има възможност утвърдени компании да отворят свои офиси и складови бази в България. Искаме да направим действащи офиси на големи световни марки – производители на платове, преси и т.н., които да използват нашата фабрика като действащ шоурум. За целта сме отредили 2000 кв.м в новата ни сграда. Стараем се да направим един богат пазар и ние ще бъдем част от него. Достатъчно е да имаш партньори и добри марки. Щастливи сме, че в момента работим за най-утвърдените марки в Германия и стартираме абсолютно нова производствена линия за Hugo Boss. За тях ще работим около 100 000 бройки на година. Смятам, че ще имаме нов бум в шивашката индустрия в България, тъй като Европа не знае за нас. Познавам много фабрики в Чехия и Словакия, които затвориха врати и някой ще трябва да поеме тяхното производство, и ние, ако покажем, че има къде да произвеждат, те ще дойдат при нас.

Камен Георгиев, директор бизнес и развитие, „Ренкон консултинг инженер”

Когато обсъждахме с инвеститора още при първите ни срещи различни параметри, визии на сградата, различни технологии, бях особено впечатлен от това, което ми каза ръководното тяло на инвеститора – когато проектирате сградата, знайте, че това е домът на нашите работници – хората, на които дължим всичките си досегашни и на които разчитаме за всичките си бъдещи успехи.

Иво Трингов, изпълнителен директор на „Кордеел България”

Обещали сме осем месеца срок на изпълнение и ще го спазим. Като главен изпълнител поемаме всички строителни дейности до въвеждането на обекта в експлоатация. Може би не всички знаят, че връзката между България и Белгия е още от времето на освобождаването ни от турско робство и е много дълбока. През последните десетина години ние работим на българския пазар, участваме във всякакви проекти, сигурни сме, че и тук ще се представим както трябва.

РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

С еврофинансиране отварят археологически музей под базиликата „Св. София"

Уникални стенописи, мозайки и гробници ще видят посетителите след година

Забележителни останки от древни гробници и храмове с фрески, стенописи и мозайки ще оформят експозиционните пространства на бъдещия музей в основите на „Света София". Реставрацията и социализацията на разкритите подземни археологически структури е пореден етап от дългогодишните усилия за възстановяване и опазване на древната базилика - символ на столицата. Финансирането на проекта в размер на 656 000 лв. е осигурено от оперативна програма „Регионално развитие". На 6 юли министърът на културата Вежди Рашидов и зам.-министърът на регионалното развитие и благоустройството Лиляна Павлова подписаха договор за предоставяне на безвъзмездната финансова помощ за реконструкция и благоустрояване на археологическия музей. На церемонията в археологическото ниво на базиликата присъстваха кметът на София Йорданка Фандъкова и зам.-министърът на културата д-р Тодор Чобанов. Бенефициент е Министерството на културата, в чието лице държавата е собственик на археологическите структури до кота терен. По думите на министър Рашидов с реализацията на проекта за подземен музей базиликата „Св. София" ще се превърне в едно от чудесата на света и ще стане притегателно място за туристи и източник на приходи за Столичната община. Общо досега за ремонт на храма, укрепване, реконструкция и разкриване на археологията Столичната община е вложила 1.6 млн. лева, каза кметът Фандъкова. Тя съобщи също, че по програма „Култура" ще бъде изпълнено прозрачно покритие над откритата археология пред сградата на базиликата. Средствата по програма „Регионално развитие" са в рамките на схемата „Подкрепа за осигуряване на подходяща и ефективна държавна културна инфраструктура, допринасяща за развитието на устойчиви градски ареали", операция 1.1 „Социална инфраструктура", приоритетна ос 1 „Устойчиво и интегрирано градско развитие". С проекта на екип под ръководството на арх. Васил Китов археологическата част под базиликата „Света София" ще бъде превърната в музей с широк обществен достъп. Под кота нула на столичния храм се крие 14-вековна история. На първо ниво (кота -2.93 м) са разкрити останки от по-ранни гробищни църкви с добре запазени цветни мозайки, а под него (на кота -5.93 м) в едно криптоподобно пространство се разкриват и ще се експонират множество уникални гробници. Цялата площ е около 900 кв.м. След цялостното консервиране и експониране на археологията ще се реализират мерки за въвеждане на ефективно художествено и музейно осветление, вентилационна система и комуникационно обзавеждане, с което ще се подобри атрактивността и енергийната ефективност на националната културна ценност. Общо 13 проекта на обща стойност над 20 млн. лв. се изпълняват от Министерството на културата по „Регионално развитие". До края на юли ще бъдат подписани договори за още 30 млн. лв., като малко над половината от средствата са за проекта „Античен културно-комуникационен комплекс „Сердика", който ще се реализира в зоната на Ларгото и пред ЦУМ. След месец се очаква да приключи реставрацията на „Ески джамия" в Стара Загора и да започнат ремонтите на театрите в Бургас и Варна, на операта в Русе и на зала „България", допълни министърът на културата Вежди Рашидов. Около 500 000 лв. са предвидени за подводна археология около Созопол. Подготвя се и мащабен проект съвместно с Министерството на регионалното развитие и благоустройството за експониране на остров Свети Кирик.

Светла ДОБРЕВА



На 6 юли министърът на културата Вежди Рашидов и зам.-министърът на регионалното развитие и благоустройството Лиляна Павлова подписаха договор за предоставяне на безвъзмездната финансова помощ за реконструкция и благоустрояване на археологическия музей. На церемонията в археологическото ниво на базиликата присъстваха кметът на София Йорданка Фандъкова и зам.-министърът на културата д-р Тодор Чобанов.

656 хил. лв
финансиране от Оперативна програма „Регионално развитие"

1.6 млн. лв
инвестиции на Столична община до момента за ремонт на храма, укрепване, реконструкция и разкриване на археологията

14 века
история се намират под кота нула на храма

20 млн. лв
е общият размер на проектите на Министерство на културата по Оперативна програма „Регионално развитие"

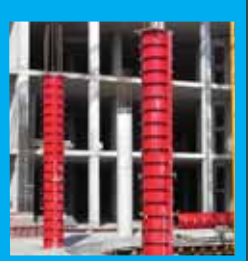
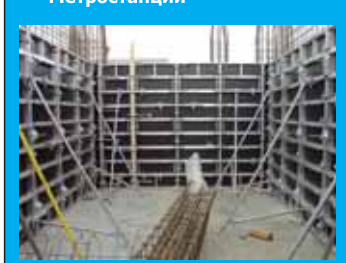
30 млн. лв
допълнително се очаква да получи културното министерство, малко над половината от които ще бъдат за Ларгото пред ЦУМ

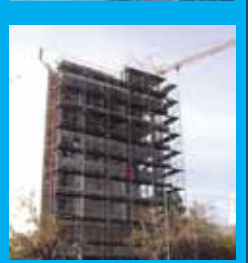
ЕК®
КОФРАЖНА ТЕХНИКА
гр. Пловдив,
бул. "Христо Ботев" 92В, тел. : (032) 655 120; 655 123,
факс: (032) 655 124, ek@kofragna-bg.com
бул. "Дунав" No.77, тел. : (032) 955 178
факс: (032) 965 766, zek@kofragna-bg.com,
www.kofragna-bg.com

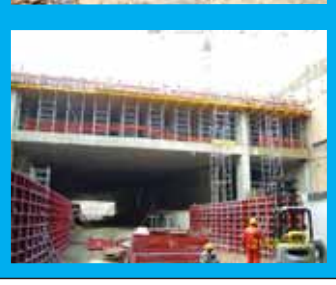
НИЕ ПРОИЗВЕЖДАМЕ:
- Рамкови алуминиеви и стоманени кофражи
- Подпорни скелета и телескопични подпори
- Дървени I-греди и трислойни платна (внос)
- Фасадни рамкови скелета, подвижни работни платформи
- Парапетни стойки за обезопасяване на плочи
- Едностранни кофражи
- Кофражни аксесоари
- Специални кофражи

НИЕ ПРЕДЛАГАМЕ модерни технологични решения за изпълнение на:
- Търговски сгради (МОЛ)
- Пречиствателни станции
- Мостови съоръжения
- Подпорни стени
- Пристанищни обекти (кесони, акроподи)
- Метростанции








110 млн. лв. за интегриран градски транспорт във Варна

Броят на операторите е основен проблем при подготовка на проектите

Броят на операторите в градския транспорт е основният проблем, с който се сблъскват общините при подготовката на проектите за интегриран градски транспорт, стана ясно на координационната среща на тема „Интегриран градски транспорт на 7-те големи града", която се проведе във Варна. На нея бяха представени напредъкът и реално постигнатите резултати от предпроектните проучвания в петте града - Варна, Пловдив, Стара Загора, Плевен и Русе. В община Бургас е един, в община Варна са само два, което улеснява работата по проекта, който е много амбициозен и в напредната фаза. Състои се от 11 компонента, от които два все още са дискусионни. Те включват изграждане на интегрирана система за контрол и управление на трафика, въвеждане на електронно тикетиране, изграждане на BRT (бързо) трасе Владиславо – център – Почивка, възможности за изграждане на алтернативен транспорт – велоалеи (сега) и железница (следващия програмен период), съоръжения за хора с увреждания, покупка на нови автобуси и тролейбуси, развитие на тролейбусната мрежа, подобряване на качеството на обръщачите (терминали), изграждане на информационна система в реално време за транспорт и спирки, реорганизация на кръстовищата с предимство за градския транспорт, подобряване на депата на превозвачите. Индикативна стойност на проекта е 110 млн. лв.



До края на юли параметрите по проекта трябва да бъдат одобрени от общинския съвет във Варна, а през есента ще се чака и официално одобрението на Европейската комисия, заяви Деница Николова, главен директор на главна дирекция „Програмиране на регионалното развитие". По думите ѝ проектите трябва да се реализират до 2015 г., но мерките в тях следва да чертаят развитието на транспорта в градовете до 2020 г. Всички проекти са двуфазни, като втората фаза ще може да се реализира през следващия програмен период на оперативната програма.

Проектите за Пловдив, Плевен и Стара Загора са на етап допотвърждаване на основните компоненти и подготовка на апликационните форми. Очаква са да са готови до октомври. Проектът за Русе закъснява заради обжалване на обществената поръчка. Ще е готов в началото на 2012 г. Всеки момент се очаква одобрението на Европейската комисия на апликационната форма на проекта за интегриран градски транспорт на Бургас. В процес на одобрение от управляващия орган е и проектът за интегриран градски транспорт на София. Общо 210 млн. евро ще бъдат вложени в реализацията на проектите за интегриран градски транспорт в седемте града по „Регионално развитие".

Силвия ЦЕНОВА

Консултантите по проектите

- **Община Варна: „ROM – ИТК – Трафикконсулт БГ"**
- **Община Пловдив: Консорциум „Планет С.А. – Денко С.А."**
- **Община Стара Загора: „УИГ Интернешънъл" ООД**
- **Община Плевен : „Екорис 2010"**
- **Община Русе: „Инфрапроект консулт" ЕООД**

Два нови парка ще бъдат изградени във Велико Търново

Два нови парка в парк „Акация" и парк „Руски гробища" с обща площ от 21 022 кв.м ще бъдат оформени в едни от най-гъсто населените жилищни квартали на град Велико Търново. Започва и цялостно обновление в жк „Колю Фичето", популярен сред търновци като кв. „Триъгълника", чрез рехабилитирани и изградени нови зелени площи, зони за свободно време, детски площадки, тротоарни пространства и др.

Ще бъдат реконструирани и модернизирани над 148 000 кв.м паркови и озеленени площи, ще бъде реконструирана и монтирана нова паркова мебел в парковете „Дружба", „Колю Фичето", „Марно поле" и „Майка България".

Предстои да бъде отремонтирано съществуващото и изградено ново енергоспестяващо парково осветление в търновските паркове „Дружба", „Акация", „Руски гробища" и „Колю Фичето", както и да бъдат отремонтирани съществуващи и изградени нови детски площадки в тези паркове.

Всичко това се реализира по проект „Повишаване качеството на живот чрез подобряване на физическата среда на територията на община Велико Търново" по програма „Регионално развитие 2007 - 2013", схема за подкрепа за интегрирано и устойчиво развитие чрез подобряване на градската среда. Договорът за изпълнение на проекта е от юли миналата година.

Още по проекта ще бъде извършен основен ремонт на водна каскада в парк „Марно поле" в старата столица, ще бъде създадена адекватна среда за хора с физически увреждания и подобрена тяхната достъпност до сградата на общината, ще бъде повишена енергийната ефективност и намаляване на месечните разходи за енергоносители в парковете и зоните за отдих.

Договорите по пет от обявените общо девет обособени позиции с фирмите изпълнителки бяха подписани на 1 юли.

ЕТ „Пролет" ще реализира ландшафтното решение на парк „Акация". Екострой" ЕООД, Трявна, ще прави решението на парк „Руски гробища, „Стройко" ООД - благоустройство и паркоустройство на жк „Колю Фичето", „Хит" ООД - ремонтно-възстановителни дейности в парк „Дружба", „Ремстройинвест" ЕООД - ремонтно-възстановителни дейности в „Майка България". Строителният надзор ще изпълнява великотърновската фирма „Инвестстрой 92".



По проекта ще бъде създадена достъпна среда до сградата на община Велико Търново

Повторно ще бъде обявена процедурата за осма позиция - архитектурно-художествено осветление на паметник-костница и парк и възпоменателна чешма с барелеф на отец Матей Преображенски - с. Ново село.

За останалите две позиции предстои да бъдат подписани договорите с фирмите изпълнители.

Проектът е на обща стойност 4 445 999.13 лв. Продължителността е осемнайсет месеца, изпълнението приключва в края на тази година.

Силвия ЗЛАТКОВА

РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

В Стара Загора ще модернизират спирките и

Общинските съветници избраха работен вариант на проекта за подобряване на

Два алтернативни варианта за подобряване на транспортната система на Стара Загора предложи фирмата консултант „УИГ Интернешънъл” ООД, избрана от МРРБ да разработи пакет от документи, насочени към модернизация и развитие на устойчив обществен транспорт в Града на липите по програма „Регионално развитие”. Основната цел за постигане с този проект е подобряване на жизнените и екологичните условия на градската среда чрез създаване на ефективна система за градска мобилност и управление на трафика.

Стара Загора страда от влошено качество на атмосферния въздух вследствие на чести обгазявания, затова приоритет в краткосрочен и дългосрочен план е развитието на електротранспорта – подновяване на тролейбусния парк и рехабилитация и разширяване на тролейбусната мрежа, както и строителство на нови велоалеи.

На тази база фирмата консултант е разработила

два алтернативни технически варианта (1 и 2)

в които са включени интервенции по отношение на подвижен състав, инфраструктура и телематични системи. И двата сценария съдържат един основен пакет от проекти, като съществената разлика е, че във втория е добавено разширяване на тролейбусната мрежа до кв. „Зора” на стойност 5 млн. евро. Консултантският екип е предложил и по две вариации на всеки от вариантите, като първата (1а и 2а) е с подмяна на 8 тролейбуса – 2.8 млн. евро, а втората (1б и 2б) с подмяна на 14 тролейбуса – 4.9 млн. евро.

Така след преценка на ползите и разходите общинският съвет на Стара Загора с мнозинство прие работния проект да бъде изготвен от консултантския екип въз основа на

вариант 2б, който напълно отговаря на потребностите на града.

По разчети на консултантския екип общата му стойност възлиза на 26.1 млн. евро.

Освен модернизация на тролейбусния подвижен състав и обновяване на контактната мрежа в него се предлага и изграждане на 10 км мрежа от велоалеи, свързващи основни зони в града. Според решението на местния парламент е необходимо оптимизиране на велотрасетата, с което предвидената строителна стойност от 3 млн. евро да се намали с 1 млн. евро.

Във вариант 2б се предвижда изграждане на тротоарни рампи по основните кръстовища с цел подобряване на достъпа и мобилността на хората с увреждания. Разчетената инвестиция възлиза на 24 000 евро. Още 63 360 евро са заложени за хоризонтална пътна маркировка върху пешеходни пътеки, паркинг места, пътни платна. Друг важен компонент, включен в проекта, е монтиране на 3.5 км (2000 броя) антипаркинг съоръжения на главните улици с цел превенция на нерегламентирано паркиране и подобряване безопасността на движението, особено за пешеходците. По преценка на общинския съвет броят



ПРОЕКТИ, ВКЛЮЧЕНИ В ОДОБРЕНИЯ ВАРИАНТ 2Б :

Проект	Описание	Кол.	Цена/ Брой (€)	Общо разходи (€)
	Подвижен състав			
Модернизиране на тролейбусния подвижен състав	Подмяна на колите над 24-годишна възраст	14	350 000	4 900 000
	Инфраструктура			
Поддръжка на тролейбусната мрежа	Рехабилитация на ВКМ (контакта мрежа, директни захранващи кабели, стълбове), 15 приоритетизирани дейности			3 622 780
	Рехабилитация на 4 токоизправителни станции			697 460
	Рехабилитация депо			205 000
Аварийна кола			250 000	250 000
Разширяване на тролейбусната мрежа до кв. „Зора“				5 003 900
Строителство на велоалеи	Чрез мрежа от приблизително 10 км велосипедни алеи ще бъдат свързани основни зони в града.	10 km	300 000	3 000 000 2 000 000 (реш. ОбС)
Тротоарни рампи	Строителство на тротоарни рампи на основни кръстовища за хора за със специфични нужди	80	300	24 000
Пътна хоризонтална маркировка	Хоризонтална пътна маркировка по уличните платна, особено по местата, по които преминават пешеходци, паркоместа, пътни ленти.	14 400 m2	4.40/m2	63 360
Антипаркинг колчета по тротоарите	Монтиране на антипаркинг колчета по тротоарите на главните улици, с цел предотвратяването на неправилно паркиране и увеличаване на пътната безопасност	3.5 km – 2 000 бр./ 7.0 km – 4000 бр.(решение ОбС)	20	40 000 80 000 (реш. ОбС)
Рехабилитация на спирки на ГТ	Рехабилитация и модернизация на 119 съществуващи автобусни спирки	119	2 500	297 500
	Оперативни			
Телематика по автобусните спирки	Инсталиране на електронна информационна система, която ще осигурява информация в реално време за всички ползватели на градския транспорт, които чакат на спирките			8 000 000 4 000 000 (реш. ОбС)
ОБЩО РАЗХОДИ:		26 104 000, 21 144 100 (реш. ОбС)		

TBS consulting

организира семинар:

НОВИТЕ ЕВРОПЕЙСКИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ТЪРГОВИЯ СЪС СТРОИТЕЛНИ ПРОДУКТИ

Семинарът ще се проведе на 29.07.2011 г. в София, бул. "Княг. Мария Лузиа"№92, ет.5

Семинарът е предназначен за производители и търговци на строителни продукти, проектанти, строители и специалисти осъществяващи строителен надзор, нотифицирани органи и органи за осъществяване надзор на пазара.

Целта на семинара е да запознае участниците с:

- регламент (ЕС) №305/2011 на Европейския парламент на Съвета от 9 март 2011 г. за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти и за отмяна на Директива 89/106/ЕИО на Съвета;
- изискванията на новото европейско законодателство, което променя философията за „свободно движение” на строителните продукти на Европейския пазар;
- въвежда нови задължения на търговците на строителни продукти;
- нови документи, които да придружават строителните продукти на пазара;
- нови изисквания към строителните продукти.

Лектори на семинара: специалисти от МРРБ.

Допълнителна информация: 02 8310033, 088340740

www.tbsconsulting.eu

тролейбусния транспорт, веломрежата

транспортната система, финансиран по „Регионално развитие”



За подобряване на градския транспорт в Стара Загора се предвижда рехабилитация и разширение на тролейбусната мрежа, монтиране на антипаркинг колчета по тротоарите на главните улици, модернизация на спирки на градския транспорт с инсталиране на електронна информационна система

на колчета по тротоарите трябва да се увеличи двойно - съответно на 7 км (4000 броя).

Предвижда се рехабилитация и модернизация на 119 съществуващи спирки на градския транспорт, които са или в лошо състояние, или се нуждаят от модернизация. По този начин ще се удовлетворят оперативните нужди на подвижния състав и ще станат по-привлекателни за пътниците.

На този етап

няма да се внедрява цялостна интелигентна транспортна система

(ИТС), която да включва електронни знаци, указващи задръствания, очаквано време за придвижване и други, както и център за управление на трафика. Това според консултантския екип на „УИГ Интернешънъл” е много мащабна и скъпа инвестиция, която не е подходяща за градове с големината и характеристиките на град Стара Загора. Освен това по техни наблюдения не се наблюдават големи задръствания. Поради тази причина се предлага въвеждането на телематична система по спирките на градския транспорт, по-специално инсталиране на електронни информационни табла, които да указват в реално време оставащите минути до пристигане, за закъснения, ако има такива, както и причините. Това е най-скъпият инвестиционен разход – 8 млн. евро, и според общинските съветници е необходимо той да се оптимизира в рамките на 4 млн. евро, като се включи и електронно таксуване на пътниците.

Не се предвиждат мерки, свързани със светофарните уредби, тъй като според консултантския екип те функционират адекватно и общината се справя много добре със ситуацията и работи в правилната посока.

До края на август е срокът, в който „УИГ Интернешънъл” трябва да приключи с работния проект, след което ще започне подготвянето на апликационната форма за кандидатстване на общината като бенефициент. Поканата за директно предоставяне на безвъзмездната помощ по ОПРР се планира да бъде обявена на 15 ноември 2011 г. Индикативната стойност, определена за финансиране на проекта за устойчив градски транспорт на Стара Загора, е 13.5 млн. евро.

Светла ДОБРЕВА

Общинският съвет предлага намаление на разходите за телематика до 4 млн. евро, оптимизиране на трасето на велоалеите, инвестицията за тяхното изграждане да се снижи с 1 млн. евро, и двойно увеличаване на антипаркинговите колчета

Интегриран проект за Водния цикъл на град Габрово

Оперативна програма "Околна среда 2007 - 2013 г."

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД
Инвестираме във Вашето бъдеще

НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЧЕСКА РЕФЕРЕНТНА РАМКА 2007 – 2013

Решения за по-добър живот
www.ope.moew.government.bg

На 15.07.2011 г., от 15.00 часа в Ритуалната зала на Община Габрово ще се състои начална конференция по проект 58111-77-268 ИНТЕГРИРАН ПРОЕКТ ЗА ВОДНИЯ ЦИКЪЛ НА ГРАД ГАБРОВО. Договорът за безвъзмездна финансова помощ 58111-C077-268 между Министерство на околната среда и водите и Община Габрово, в качеството й на бенефициент на проекта, е подписан на 23.02.2010 г. и е с продължителност 65 месеца. Проектът се финансира от Кохезионния фонд на ЕС и от държавния бюджет на Република България чрез Оперативна програма „Околна среда 2007 – 2013 г." Общата стойност на проекта е 123 106 289,12 лв., а стойността на безвъзмездната помощ - 117 037 149, 07 лв., от които 93 634 643,51 лв. от Кохезионен фонд на ЕС и 23 402 505,56 лв. от държавния бюджет на Република България.

Проектните цели са насочени към подобряване на водния цикъл на гр. Габрово посредством инвестиции в отделните компоненти на ВиК системата, обединени в интегрирана инвестиционна програма; принос към постигането на съответствие с европейското екологично законодателство, особено по отношение на директивите за питейни и градски отпадъчни води, както и постигане на регионална устойчивост; насърчаване на икономическо развитие; защита на природните ресурси.

Интегрираната инвестиционна програма обхваща всички елементи по пътя на водата: Реконструкция на пречиствателна станция за питейни води; Ремонт на 4 помпени станции и изграждане на 1 нова; Рехабилитация на водоснабдителна система – 76,5 км; Разширяване на канализационна мрежа – 18, 5 км; Рехабилитация на съществуваща канализационна мрежа – 21,6 км; Реконструкция на пречиствателна станция за отпадъчни води с проектен капацитет 99 780 еквивалент жители.

Проектното изпълнение предвижда 5 обществени поръчки за строителство – две с договорните условия на ФИДИК Жълта книга (проектиране и строителство) за пречиствателна станция за питейни и отпадъчни води, три с договорните условия на ФИДИК Червена Книга за ВиК мрежата съгласно трите обособени етапа на линейна интервенция.

Ползи от инвестиционната програма

ОТ ГЛЕДНА ТОЧКА НА ПОДОБРЕНИЯТА В ТЕХНИЧЕСКАТА ЕКОЛОГИЧНА ИНФРАСТРУКТУРА:
оптимизиране на пречиствателните процеси в двете станции; постигане на ефективност в работата на съоръженията на ВиК системата; намаляване на техническите водни загуби в разпределителната мрежа от 73% до 39% след проект; намаляване на инфилтрацията в канализационната система от 85% до 12% след проект; увеличаване на свързаността към канализационната система от 79% до 96% след проект.

ОТ ЕКОЛОГИЧНА ГЛЕДНА ТОЧКА:
преустановяване на здравните рискове - намаляване на риска от замърсяване на р. Янтра, воден приемник на станцията за отпадъчни води; преустановяване на директните изливания на непречистена отпадъчна вода в прилежащи приемници, чрез отвеждане на отпадната вода, генерирана от 11 670 жители, в градската ПСОВ; подобряване на екосистемите;

ОТ СОЦИАЛНА ГЛЕДНА ТОЧКА: подобряване на качеството на ВиК услугите за населението чрез оптимизиране на ВиК системата и подобряване на жизнените условия като цяло; създаване на нови работни места и значително подобряване на работните условия на експлоатационния персонал; внедряване на съвременни технологии, автоматизация на процесите и осигуряване на специализирано обучение за експлоатационния персонал;

ОТ ИКОНОМИЧЕСКА ГЛЕДНА ТОЧКА:
подобрена ефективност във ВиК системата посредством намаляване на разходите за експлоатация и поддръжка на нейните елементи; създаване на възможност операторът да генерира достатъчно собствени средства, които да инвестира в последващо подобряване на елементи от съществуващите системи; принос към постигане на устойчиво развитие на региона чрез създаване на предпоставки за икономически и социален подем, в т.ч развитие на туризма;

ОТ ГЛЕДНА ТОЧКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКИ:
съблюдаване на екологичните стандарти, както и националните, и европейски политики в сектор води; принос към оптимизирането на управлението на водния сектор като цяло; принос към постигане на ангажиментите, поети от България в преговорния процес, в дължимия срок.

http://www.waterprojectgabrovo.eu
пътят на водата



Съществуваща Пречиствателна станция за питейни води Габрово – филтърен корпус. Реконструкцията на станцията предвижда: Изграждане на първичен утаител; Подмяна на механични и електрически съоръжения (тръби, кранове, помпи и компресори); Реконструкция на резервоари, филтърни клетки, обеззаразяващо стопало, съоръжение за пречистване на промивни води; Въвеждане на диспечеризация на процесите.



Съществуваща Пречиствателна станция за отпадъчни води Габрово – утаител. Реконструкцията на станцията предвижда: реконструкция на съоръжения на механично стопало (решетки и пясъкозадържател), утаители, аератор, басейн за дъждовна вода, третиране на утайката, диспечеризация на процесите.

Този документ е създаден с финансовата подкрепа на Европейския съюз чрез Оперативна програма „Околна среда 2007 – 2013 г.". Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Община Габрово и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и правителството на Република България, представлявано от Министерството на околната среда и водите.

УРБАНИЗЪМ

Урбанистични модели от Виена

Дунавският остров - обществен проект с участието на бизнеса и гражданите





The Donauinsel (Дунавският остров) е дълъг 21.1 км и много тесен изкуствен остров във Виена по река Дунав, който разделя реката на две главни течения - Дунав и Нови Дунав. Най-широката част на острова е 200 метра. Това лесно достъпен район със зеленина и много възможности за рекреация и за много виенчани това е екологично природно кътче с различни атракции, музикални фестивали

Островът е създаден като част от инициативите за подобряване на системата срещу наводнения на Виена между 1972 г. и 1988 г.

През 2000 г. във Виена е приет стратегически план за управление на публичните пространства, свързани със свободно време и култура (Пратерът, Donauinsel, Museumsquartier), транспорт (обществения транспорт и железниците), обновяване на различни жилищни квартали (Leopoldstradt, Spittelberg, Erberg) и съживяване на търговските улици. Местната администрация участва в изпълнението на проекта, създава се управителен комитет и са намерени частни партньори.

Основната идея е създаване и опазване на привлекателни обществени места за подобряване идентичността на кварталите, развитие на силна маркетингова стратегия, разширяване на пешеходните зони.

В процеса на прецизиране на идеите преди самото планиране е взето под внимание мнението на гражданите, като така те чувстват проекта като свой, с принос за осъществяването му и да вземат активно участие в реализацията - укрепване на бреговата ивица, озеленяване и цялостно благоустрояване на пространството.

Проектът се превръща в пример за много други и се превръща в успешна реализация за обновяване на публично пространство с участието на гражданите.

Михаела АНГЕЛОВА

Активен.БГ

esri Bulgaria

Включете се в инициативата Активен.БГ

Активен.БГ подобрява комуникацията между публичните организации и обществото

Инициативата Активен.БГ, която стартира в края на миналата седмица, е изцяло насочена към подобряване на комуникацията между организациите и обществото. Изградена върху най-съвременна ГИС технология, системата предлага бърз и удобен начин на гражданите за съобщаване за нередности, а на организациите - за тяхната обработка.

Проектът е инициран от ЕСРИ - България, с официални партньори в лицето на Националното сдружение на общините в Република България и Съвета за устойчиво развитие и медийната подкрепа на Радио Витоша.

Сигналите за нередности могат да се подават чрез уебсайта http://aktiven.bg/ или чрез специално приложение за мобилни телефони. Сайтът и мобилното приложение са общи за всички институции и организации, които участват в проекта. В зависимост от това на територията на коя организация е регистриран подаденият сигнал и от неговия тип уведомлението се подава към съответното отговорно лице. По този начин се предоставя възможност за получаване в реално време на сигнали от гражданите за различен тип нередности.

Към момента в инициативата са се включили седем общини (Пловдив, Бургас, Плевен, Добрич, Ловеч, Гоце Делчев и Белоградчик) и две ютилити дружества („Водоснабдяване и канализация“ ООД - Варна, и „Водоснабдяване и канализация“ ООД - Русе).

С присъединяването си към проекта отговорните организации поемат ангажимент за следене на получените сигнали и отразяване статуса на тяхната обработка на уебсайта. Гражданите, подали сигнал, могат не само да наблюдават статуса му на уебсайта, а и да получат имейл относно извършените дейности за отстраняване на нередността. Това на свой ред води до подобряване на комуникацията между обществото и администрацията.

По този начин публичните организации, участващи в инициативата, се отварят още повече за гражданите, реализират съвременна концепция за управление, в която администрацията слуша гражданите и показва, че ако те са загрижени за заобикалящата ги среда и когато видят нередност я съобщават, а не я подминават, то има кой да реагира и страната ни става по-привлекателно място за живеене.

Реализацията на проекта се осъществява безвъзмездно от ЕСРИ България като част от глобална инициатива на ESRI Inc. Платформата Активен.БГ се базира на най-съвременни ESRI ГИС технологии, които се прилагат в стотици crowd sourcing инициативи по света в сферата на опазване на околната среда, биоразнообразие, управление при кризи и спасителни операции, здравеопазване, умиротворяващи операции, граждански инициативи и др.

Ако сте община или експлоатационно дружество и искате да се включите безплатно в инициативата, пишете на info@aktiven.bg или се обадете на: 02/9626366.

За контакти: ЕСРИ България, София, бул. „Никола Вапцаров“ 35, тел: (359 2)806 59 69, факс: (359 2)962 63 66, www.esribulgaria.com

BUILDINGREEN

REYNAERS aluminium
WE BRING ALUMINIUM TO LIFE

Централният офис на Schneider Electric е първата сграда в света по ISO 50001

Стандартът официално влезе в сила от 15 юни 2011 г.



Централният офис на Schneider Electric (известен също като the Hive) в Рюей-Малмезон край Париж получи първия в света сертификат за съответствие с изискванията на новия стандарт за системи за енергиен мениджмънт ISO 50001. The Hive, френското съкращение на The Hall of Innovation and Energy Showcase в Рюей-Малмезон, Франция, е сграда с площ 35 000 кв.м, в която работят повече от 1800 служители.

Schneider Electric продължава да следва своите цели за непрекъснато подобряване на енергийната ефективност на сградите, намаляване на техния въглероден отпечатък върху околната среда и увеличаване на комфорта на потребителите.

Новият стандарт ISO 50001 дефинира изискванията за проектиране, изграждане, поддръжка и подобряване на системите за енергиен мениджмънт. Той е предназначен да подпомага организациите в непрестанното подобряване на енергийната ефективност на търговските и индустриалните сгради, оптимизиране на употребата им и намаляване на оперативните разходи. Стандартът официално влезе в сила от 15 юни 2011.

За да отговори на новите изисквания, Schneider Electric започна да адаптира системата си за енергиен мениджмънт от края на 2010 г. на базата на първоначални варианти на стандарта.

Сертифицирането по ISO 50001 е извършено от AFNOR Certification - водеща организация за сертифициране във Франция и една от сертифициращите организации с най-висок ранг в световен мащаб.

Миналата година The Hive беше първата сграда във Франция, сертифицирана по стандартите HQE Exploitation, ISO 14001 и NF EN 16001.

Други сгради на Schneider Electric следват примера на централния офис. Търговските сгради и сградите на научноизследователски отдели в Гренобъл вече са получили сертификат NF EN 16001 и сега се подготвят за сетифициране по ISO 50001.

Компания - глобален специалист в енергийния мениджмънт с дейности в над 100 държави, „Шнайдер електрик“ предлага интегрирани решения, които правят енергията безопасна, продуктивна и екологична в различни сегменти. Компанията има лидерски позиции в енергетика и инфраструктурата, индустриални процеси, сградна автоматизация и центрове за обработка и съхранение на данни. През 2010 г. регистрира продажби от 19,6 млрд. евро, с над 100 000 служители.





Жан-Паскал Трикоар, CEO на Schneider Electric:



Този сертификат е признание за нашия ангажимент по отношение на енергийната ефективност и опита ни в тази област. Днес повече от всякога се стремим към постигане на най-високи стандарти в енергийния мениджмънт както в сградите на нашите клиенти, така и в сградите на компанията. Централният офис The Hive е една добра референция за това, че можем да създаваме работещи енергийно ефективни решения с висока добавена стойност за нашите клиенти.

СВЯТ

Мостове и тунели свързват Германия, Дания и Швеция

Най-новото съоръжение ще бъде тунел под пролива Фемарн



Така щеше да изглежда мостът Фемарн, но по експлоатационни, екологични и финансови причини съоръжението ще бъде тунел



Връзката Орезунд свързва Копенхаген и Малмьо, Грейт белт е вътрешна за Дания връзка, в червено е проектът за Фемарн за връзка с Германия

Германско-датската сухопътна връзка Фемарн белт ще бъде тунел. Плановете доскоро бяха за мост, който да свързва остров край германския бряг - Фемарн, с датския остров Лоланд, ще пресича пролива Фемарн в Балтийско море с ширина 18 км и ще осигурява директна връзка с железница и магистрала.

Връзката Фемарн се очакваше да бъде завършена през 2018 г., датата беше променена на 2020 г. Първоначално проектът е замислен като мост, но през декември 2010 г. проектното дружество Femern A/S съобщи, че тунелът е за предпочитане, тъй като създава по-малко конструктивни и финансови рискове. През януари 2011 г. проектът беше одобрен от датския парламент. Дълги години проектът включваше мост и затова беше изненада изборът на подводен тунел.

Изпълнител на тунела ще бъде Tunnel Engineering Consultants (TEC) - смесено дружество между DHV, Royal Haskoning и Witteveen+Bos, проектът е на Ramboll-Arup-TEC.

Строителните работи се очаква да стартират през 2014 г. Тунелът с дължина 19 км ще има две платна в двете посоки, аварийна лента и двойна жп линия, което ще го направи най-дългия комбиниран тунел в света.

Оценката на проекта е 5.1 млрд. евро, а за инфраструктурата по двата бряга - 1.5 млрд. евро, общо 6.6 млрд. евро. Подготвителните работи се очаква да отнемат три години.

Финансирането ще бъде чрез държавно гарантирани заеми, изплащани чрез пътни и жп такси. Датското правителство ще притежава, стопанисва и експлоатира съоръжението.

Проектът е един от TEN-T мрежата и ще бъде подкрепен от Европейския съюз с 5-10% от финансирането.

Подводните тунели са вкопани или потопени - за по-късите трасета в плитки води. В случая е проектиран най-дългият в света и на най-голяма дълбочина потопен тунел по проект на Ramboll, Arup and TEC consortium. Максималната дълбочина ще бъде 35 метра при височина около 10 м и дължина на тунела 17.6 км. Пътните тунели ще бъдат два с ширина 11 м с по две ленти и една аварийна, жп тунелите ще бъдат също два по 6 м всеки.

При драгажните работи ще бъде изкопано легло с ширина 40-50 м и 12-15 м дълбочина с общо 20 млн. куб.м изкопни работи. Конвенционалното драгажно оборудване работи до 25 м дълбочина.

Първоначално предложеният мост трябваше да бъде с дължина 20 км с четири колони в долното строене с 280 м височина, от които 65 м над морското равнище с възможност океанските кораби да преминават отдолу. Проектът щеше да бъде изработен от Dissing+Weitling в част архитектура и COWI и Obermeyer по инженерната част.

Споразумението между двете правителства за изграждане на моста е от 2007 г., ратифицирано от парламентите през 2009 г., но дискусиите продължиха повече от 30 години.



Грейт белт е пролив между два главни датски острова - Зийланд и Фунен, и разделя територията на Дания на две, свързвани от феритоби от края на 19 в. до изграждането на мостовата и тунелна връзка през 1997-1998 г.
Връзката между островите се осъществява с окачен мост - третия с най-голям отвор в света, и най-дългия извън Азия, по проект на Dissing+Weitling. Тя включва още жп тунел и т. нар. Западен мост. Това е най-големият строителен проект на Дания с изпълнители Sundlink Contractors - консорциум от Skanska, Hochtief, H jgaard & Schultz (Западният мост) и Monberg & Thorsen (осемкилометровият тунел), монтирането на елементите е изпълнено от Ballast Nedam. Тунелът е с дължина 8 км с две тръби, свързани с 31 връзки на по 250 м. Строителството е финансирано от таксите за преминаване.



Сухопътната връзка Орезунд включва двоен пътен и жп мост и тунел под пролива Орезунд, свързва Швеция - Малмьо и Дания - Копенхаген и е най-дългото подобно съоръжение в Европа с мост, изкуствен остров от 4 км - Peberholdm, и тунел. Строителството започва през 1995 г. и завършва през 1999 г. Дължината е 7 845 м с бетонни колони на всеки 140 м.
Цената на цялото съоръжение е 5.7 млрд. долара по цени от 2000 г. със срок на изплащане до 2015 г.