

До
Акционерите и служителите на „Трейс Груп Холд“ АД
Българска фондова борса
КФН
Обществеността

TRACE GROUP HOLD PLC
ИЗХОДЯЩА ПОЩА
Писмо No:
ИЗХ-4251 / 01.10.2018
за Комисия за финансов надзор

ПОЗИЦИЯ ВЪВ ВРЪЗКА С ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОБЕКТ: „РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТ II-16 "МЕЗДРА-СВОГЕ-НОВИ ИСКЪР", ПРОЕКТ „ТРАНЗИТНИ ПЪТИЩА V“ ЛОТ 17“

Публичност и отговорност

„Трейс Груп Холд“ АД е публично дружество, вписано на Българската фондова борса, с прозрачна собственост и обществено достъпни счетоводни документи. Наши акционери са български и чуждестранни физически и юридически лица, а нашите служители са над 1 500 души. Заради тях и тяхното доверие в нас, заради широката общественост, която с право силно се вълнува от състоянието на инфраструктурата и – не на последно място, заради многото неистини, на които лекомислено беше дадена публичност, повлияна от една голяма човешка трагедия, ние сме длъжни да дадем обстоятелствен отговор на всички повдигнати въпроси.

Фактическа ситуация

При рехабилитацията на път II-16 "Мездра-Своге-Нови Искър", Проект „Транзитни пътища V“ Лот 17 общественото внимание, преднамерено или не, беше фокусирано върху обстоятелства и факти, касаещи изпълнителя – ДЗЗД „Трейс Своге“. На практика, резултатът от това е уронване на престижа и търговската репутация на „Трейс Груп Холд“ АД, чрез включване на компанията в едно изцяло лишено от професионализъм и експертност говорене.

Накратко ние изложихме истината за фактите официално, но явно беше недостатъчно разбрана и затова я представяме последователно такава, каквата е.

Доказваме, че „Трейс Груп Холд“ АД (респективно сдружение „Трейс Своге“) е изпълнило качествено и в срок своите ангажименти в целия проект и най-очевидното в потвърждение на това е, че работата му е приета без забележки от Възложител, Инженер и Надзор, заплатена е от Възложителя и всички гаранции по договора са освободени, както и факта, че години наред движението през този участък се е осъществявало безпроблемно, при спазване на правилата за движение.

I. ЗАЩО ПЪТЯТ Е ТАКЪВ, КАКЪВТО Е? ТВЪРДЕНИЯТА И ДЕЙСТВИТЕЛНОСТТА

Какво и как да се изпълни при рехабилитацията на един път се решава от Възложител, (оформя задание), проектира се от Проектант, строи се от Изпълнител и се приема от представители на Възложителя, (Инженер съгласно FIDIC, Надзор съгласно Закона за устройство на територията и Държавна приемателна комисия). Този процес касае всички елементи на пътя – габарити, криви, наклони, съоръжения за отводняване, избор на настилка, вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка. При избраната договорна форма от Възложителя за този проект, а именно FIDIC – Червена книга, Изпълнителят единствено извършва работите без право да изменя или да коригира заданието за строителство, стриктно спазвайки го.

Въпреки всичко при изпълнение на проектното задание Изпълнителят ДЗЗД „Трейс Своге“ констатира несъответствие на проекта с реалното съществуващо положение. С писмо от 27.12.2011 г. Възложителят, Надзорът, Инженерът и Проектантът са информирани, че за 29 км от пътя, което включва и обсъждания участък в Своге, са *„установени несъответствия между съществуващото положение и проектното, както по отношение на габарита на пътното платно, така и по отношение на съществуващата и проектната ос на пътя.“* Същите са отразени в три броя чертежи по пътни участъци и са предоставени на Възложител, Проектант и Надзор. В писмен отговор до нас Инженерът ни препраща към търсене *“на решения в оперативен порядък”* с Проектанта за такива участъци, вместо Възложителят да възложи съответното препроектиране, да синхронизира реалното положение с проекта и да го възложи за изпълнение на Изпълнителя.

Техническият проект от една страна съдържа несъответствия с реалните физически данни и ситуация на трасето, а от друга – несъответствия с нормативните изисквания за такъв тип път.

В Обяснителната записка на Проектанта към техническия проект-задание за обекта, са посочени редица несъответствия с нормативните изисквания, между които:

1. *„Съществуващите криви са без преходи, като дължините на циркулярната част не отговаря на Наредбата за проектиране на пътища – 2000 г.“;*
2. *„От км 50+790 до км 75+990 участъкът не отговаря за класа на пътя II-ри, както и за клас на пътя III-ти, поради наличие на криви с радиуси по-малки от 45 за 40 км/час, а около 10% от кривите са за проектна скорост 30 км/час“;*
3. *„Над 56% от кривите не отговарят за класа на пътя“;*
4. *„Всички точки са изравнени в мрежа в координатна система 1970 г.“*

II. ИСТИНАТА ЗА КОРЕСПОНДЕНЦИЯТА С ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ

Гаранционни претенции към Изпълнителя могат да се предявяват само в срока, определен в договора, и в случай че се дължат на доказано некачествена работа от страна на Изпълнителя.

Изпращаните от Възложителя писма, така широко коментирани в публичното пространство, се характеризират със следното:

1. Хронологически са изпратени след изтичане на гаранционните срокове;
2. Съдържанието им не отговаря на договорните условия на FIDIC;
3. Същите имат характер на придружителни писма, като съдържат основно препратки и приложения с констатации на други лица, които не са страни по договора, без да съдържат каквато и да било мотивация и/или доказателства за лошо/некачествено изпълнение от страна на ДЗЗД "Трейс Своге".
4. В съдържанието на писмата липсват технически данни и изисквания или указания от страна на Възложителя за претендираните действия.
5. В част от писмата се претендират за изпълнение дейности, които не са били предмет на договора и не са били изпълнявани от Изпълнителя.

В качеството си на коректен изпълнител сдружението не е оставяло без реакция никое обосновано и договорно релевантно писмо или друга комуникация, получени от Възложителя.

Като пример Възложителят има претенции за:

- „Износено асфалтово покритие” – е без необходимите технически изисквания и доказателства, че асфалтовото покритие не отговаря на съответните норми;
- „Завой с голям вираж” – от една страна, завоят е изпълнен съгласно проектната документация, а от друга страна – както посочихме по-горе, всяка промяна на проекта е извън компетенциите на Изпълнителя;
- „Повредена СПО /мантиanela/” – частта, която е извършена от Изпълнителя е изпълнена съгласно Проекта, а в останалата си част СПО не е полагана от Изпълнителя;
- „Липсващи капацити на окопи”, „почистване на окопи” – капацитите са били налице при приемане на обекта и ако след това липсват, това не е отговорност на строителя, а на текущото поддържане на пътя.

На получените писма и въпреки липсата на коректно, съгласно договора, съдържание в тях, дружеството надлежно е отговаряло многократно писмено, че на обекта са изпълнени асфалтови работи, съгласно проекта, предварително одобрени от Надзора. Посочено е също, че са изпълнени указанията в проектната документация радиуси на надлъжните криви и са спазени напречните и надлъжни наклони. Напомнили сме, че всички проекти са били предварително одобрени от всички институции, вкл. ОД на МВР. Разгледан е и въпросът за цитираните СПО /мантинели/, където ясно сме посочили, че не сме поставяли същите. Освен горното, сме предложили на Възложителя да бъде осъществена среща за оглед на обекта на 27.07.2018г. Следва да отбележим, че срещата приключва със съставяне на констативен протокол, но същият е подписан от съответните лица и изпратен с писмо към Изпълнителя едва на 28.08.2018г., след трагичния инцидент.

Обръщаме внимание, че Възложителят съгласно договора разполага с механизми за действие в случай, че има пътен участък, който определя като проблемен - да ангажира Изпълнителя с изпълнение на съответните работи, съгласно договорните отношения, или да възложи на друго дружество работите, които счита за нужни и да претендира заплащането им по надлежния ред.

Във всички случаи Възложителят разполага с правните и фактически механизми да защити интересите си, ако има основание за това.

III. СПОРЕД НАРЕДБИТЕ НА МВР УЧАСТЪКЪТ НЕ Е С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПТП ПРИ ДВА ПЪТИ ПОВЕЧЕ ОТ ПРОЕКТНИТЕ МПС-ТА, ПРЕМИНАВАЩИ ЕЖЕДНЕВНО ПРЕЗ НЕГО

Към настоящия момент на целия 82-километров пътен участък, в положената от нас асфалтова настилка, няма пропадания, неравности, нарушаване на неговата цялост или наличие на пукнатини.

Документацията по проекта, вкл. асфалтови дневници, проби и актове за изпълнение доказва, че положените асфалтови смеси на целия обект отговарят на зададените и одобрени от Възложителя типове.

Следва да отбележим, че съгласно официална информация от МВР – Дирекция „Правно-нормативна дейност“, в периода от 01.01.2014г. до настоящия момент /09.2018г./, обсъжданият участък не е установен като участък с концентрация на ПТП, съобразно критериите, залегнали в Наредба №5/2003г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП и за категоризиране безопасността на пътищата.

Значимостта на това обстоятелство е още по-голямо, тъй като видно от трафик камерите по трасето, средно на денонощие по този път преминават 3 500 – 4000 МПС-та, вкл. тежкотоварни, което за последните 4 години прави над 5 000 000 броя МПС, при заложи по проект повече от два пъти по-малко.

IV. СОБСТВЕНАТА ЛАБОРАТОРИЯ НЕ Е СЕНЗАЦИОННО ОТКРИТИЕ, А ЗАДЪЛЖЕНИЕ НА ИЗПЪЛНИТЕЛЯ, ЧАСТ ОТ СТРОИТЕЛНИЯ ПРОЦЕС

Задължително условие за участие в обществени поръчки за инфраструктурни обекти към кандидатите е да имат договор или да притежават акредитирана лаборатория за изпитване на строителни материали. Такава лаборатория подлежи на лицензиране и акредитиране от Изпълнителната агенция "Българска служба за акредитация" (БСА).

За изпълнението на обекта, в съответствие с установените правила, ДЗЗД „Трейс Своге“ използва няколко лаборатории, които правят изследвания на вложените скални материали, на асфалтови смеси и носимоспособност на асфалта. Такива са НСЛ към НСД „Инфраструктура“ ЕООД; ПСЛ „Пи Ес Ай“ АД; Строително-изпитвателна лаборатория „Технотест“.

Проби от асфалтовите смеси надлежно са изследвани също от Надзора и Инженера на обекта през целия период на изпълнението му. От своя страна Възложителят винаги е в правото си да проверява взетите проби и/или да взема такива за собствено изследване.

По отношение на коефициента на сцепление (съпротивление на хлъзгане) на пътното покритие, следва да отбележим, че в действащата нормативна уредба не са указани стойности за контрол на показателя. Тук е мястото да отбележим, че коефициентът на сцепление освен от качеството на асфалтовото покритие зависи изключително много от текущата поддръжка и чистотата му, метеорологичните условия, отводняването и др.

По отношение на грапавостта на пътните покрития, изискванията са нормативно уредени в „Технически правила и изисквания за поддържане на пътища на НАПИ 2009г.“. Въпреки това Възложителят ползва „Временната инструкция за оценка на грапавостта на пътните покрития“ от 1972г., която не е регламентирана в нормативната уредба на същия. Следва да се отбележи също, че регламентациите в цитираните два нормативни документа по отношение на грапавостта не се припокриват. Отделно от това, правилата на Временната инструкция, ползвана от Възложителя са ориентировъчни.

По отношение на показателя „устойчивост на ускорено полиране“ – със същия се характеризират скалните материали, влагани в производството на асфалтови смеси. Той е определен в съответствие със стандарт БДС EN 1097-8 за проби, взети от производството на скалния материал. Според този стандарт скални материали, извлечени от асфалтови смеси, дават заблуждаващи резултати и в този случай резултатите не са приложими за потвърждаване на съответствие.

По отношение на взети ядки от асфалтови пластове – практиката е същите да определят дебелина на настилка и степен на уплътняване.

V. ВАРОВИКЪТ В АСФАЛТА Е ЧАСТ ОТ ВСЯКА АСФАЛТОВА СМЕС

Варовиковите скали са материал, който се използва за почти всички видове асфалт и използването им е регламентирано в Стандартите за асфалтовите смеси. В асфалтовите настилки се влага варовикова скала под формата на дребни, едри фракции и каменно брашно. Тяхното съотношение и комбиниране зависи от проектните състави на асфалтовите смеси.

Считаме, че непрофесионални изказвания, както и коментари за недопустимост на съдържание на „варовици“, води до налагане в публичното пространство на подвеждащи или неверни хипотези.

VI. УКРЕПИТЕЛНА СТЕНА, БОРДЮР, ТРОТОАР, МАНТИНЕЛА /СПО/

Укрепителната стена, към годината на проектиране и изпълнение на рехабилитацията е съществуваща, тя не е новоизградена. Това обстоятелство лесно може да се установи чрез справка в Google Earth.

Нормите за изграждане на път в урбанизирана територия са тези, които определят дали да има тротоар и бордюр. Според Правилника за прилагане на Закона за пътищата – чл.48, т.1, б. "б", в урбанизираните територии за населени места до 100 000 души, каквато

е и община Своге, отговорност на общината са тротоарите, подземните съоръжения, велосипедните алеи, паркингите, пешеходните подлези, осветлението и крайпътното озеленяване извън платното за движение на републиканските пътища.

Поставената ограничителна система /мантиanela/ в коментираната отсечка не е отразена в проекта за рехабилитацията и екзекутивните чертежи и не е част от изпълнението на обекта, респективно същата не е била и не е следвало да бъде изпълнявана от ДЗЗД „Трейс Своге“.

Заклучение

Искаме да припомним, че през последните няколко години Председателят на Надзорния съвет на "Трейс Груп Холд" АД - проф. д.ик.н. инж. Николай Михайлов нееднократно е апелирал към фокусиране на общественото внимание, както и на вниманието на отговорните институции към темата за промяна на нормите за проектиране на пътната инфраструктура, така че пътищата да отговарят на съвременните изисквания за безопасност и да са адекватни на бързо развиващата се автомобилна индустрия. Бяха организирани научни форуми и кръгли маси, включително и с международно участие, където всички страни, имащи отношение към процеса на инфраструктурното строителство, се обединиха около тезата, че действията в тази посока не търпят отлагане. Новите наредби за проектиране на пътища в България са вече факт, изготвени са от Междуправителствена комисия, включваща две работни групи, в които участваха учени от Катедра „Пътища и транспортни съоръжения“ при УАСГ. В този смисъл е крайно време всички, вместо да ровим в калта, да запретнем ръкави и да обединим усилията си, за да я изчистим.

В заключение, в интерес на нашите акционери, на нашите служители и на обществеността ще предприемем всички законови действия да защитим репутацията и интересите си срещу онези лица, физически и юридически, които си позволиха пряко или косвено да уронят доброто име, престижа и търговската репутация на компанията чрез разпространяване и внушаване на неверни и заблуждаващи твърдения.

София

01.10.2018

Боян Делчев

(Главен Изпълнителен директор)

