# П Р И Л О Ж Е Н И Е №3

**УТВЪРЖДАВАМ:**

**ИНЖ. ЛАЗАР ЛАЗАРОВ**
**ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ**
**СЪВЕТ на АПИ**

Вярно с оригинала:

# П Р О Т О К О Л

Днес 29.07.2010г., в изпълнение на заповед № РД-11-325/28.07.2010г. на Председателя на Управителния съвет на агенция "Пътна инфраструктура" от 15,30 часа в зала 406А в административната сграда на агенция "Пътна инфраструктура", се проведе заседание на Технически съвет в състав:

**Председател:** инж. Лазар Лазаров– член на Управителния съвет на АПИ
**Секретар:** инж. Яничка Екимова - главен експерт в дирекция ИПТНП

**Членове:**

1. инж. Милена Миринчева – директор на дирекция ИПТНП
2. инж. Веселин Димитров – директор на ЦИПТНЕНС
3. инж. Благовеста Дедьова - директор на ОПУ София
4. инж. Стела Попниколова - директор на дирекция УПФКБИ
5. инж. Иван Меримов - началник отдел „Проектна готовност и ОСИП"
6. инж. Юлия Загорчева - началник отдел в дирекция ИПТНП
7. инж. Петя Димитрова - отдел „Отчуждаване", дирекция ПОУС
8. инж. Красимир Найденов - дирекция АРОК
9. инж. Виктор Лебанов - началник отдел в дирекция ИПТНП
10. инж. Емил Дебелянов - главен експерт в дирекция ЕПРПМ
11. инж. геол. Георги Златев - началник отдел в дирекция ЕПРПМ
12. инж. Стоянка Делчева- началник отдел в ОПУ София
13. инж. Милка Щерева - началник отдел в дирекция ИП по ОП „Транспорт" и „Кохезионен фонд"

В работата на съвета взеха участие представителите на:

- Столична община – инж. Деляна Сеченска
  инж. Надежда Никифорова
- УАСГ – арх. Веселина Троева
- „Софийска вода" АД – инж. Димитър Вълканов
  - инж. Любка Гьошева
- „Газтек" БГАД – инж. Антон Горчилков
  инж. Иван Христозов
- НК "ЖИ" – инж. Христо Велев
- ЦИПТНЕНС – инж. Светослав Каймаканов
  Инж. Д. Симеонов

На съвета присъстваха поканените експертите от дирекция ИПТНП на АПИ:

1. инж. Ася Чипева
2. инж. Живко Димов
3. инж. Петя Цолова

По проекта докладваха проектантите от следните фирми:

- „Зememери" ЕООД – инж. Григор Павлов
- „ВИА ПЛАН" ЕООД – инж. Даниела Пенева
  инж. Емил Цаков
  инж. Илиян Стайков
  инж. Александър Терфанов
  инж. Мариела Котелиева
  инж. Илхан Осман
  инж. Симона Раданова
- ОП „Софпроект" – ОГП - инж. Ради Пипев
  инж. Ангел Янев
  инж. Валери Пенев
  арх. Иван Първанов
  арх. Яни Вълканов
- ОП „София проект" - инж. Теменужка Груева
  инж. Диана Ценова

От членовете на съвета не присъстваха:

- Инж. Веселин Димитров – поради командировка. За заместници бяха изпратени инж. Светослав Каймаканов и инж. Д. Симеонов.
- Инж. Благовеста Дедьова – поради годишен отпуск
- Инж. Стела Попниколова – служебен ангажимент. На нейно място беше изпратена инж. Велина Андрова.
- Инж. Петя Димитрова – поради отпуск по болест.
- Инж. Красимир Найденов – поради годишен отпуск

Задачата на Техническия съвет е да разгледа и обсъди идейния проект за обект:

**Път II-18, Софийски околовръстен път (СОП) – южна дъга, в участък №11 от км 0+780 до км 6+308**

Възложител на проекта е „Столична община". Председателят на Техническия съвет, инж. Лазар Лазаров беше служебно възпрепятстван, поради което съветът беше ръководен от инж. Милена Миринчева. Инж. Милена Миринчева даде думата на инж. Илиян Стайков от „ВИА ПЛАН" ЕООД да докладва по част „Пътна".

***инж. Илиян Стайков:*** Проектът е разработен на базата на одобрен Подробен транспортно-комуникационен план (ПТКП) за участъка и задание за проектиране утвърдено и одобрено от Кмета на София и председателя на УС на АПИ. Пътната част предлага два варианта. Ситуационно вариантите не се различават. Разликата е в нивелетата и схемата на пътния възел при пресичането на СОП с Ломско шосе.

**I вариант** – Ситуацията следва трасето от фаза ПТКП. В участъка са разработени три пътни възела: при пресичането с бъдещия бул. „Стефансон", при пресичането с „Ломско шосе" и при пресичането със Северна скоростна тангента и АМ „Калотина – СОП". При пресичането с „Ломско шосе" схемата на пътния възел е „полудетелина", като СОП остава на долно ново, а Ломското шосе преминава чрез надлез над него.

**II вариант** – Решението на пътния възел с „Ломско шосе" е вариация на схемата „диамант". Ломско шосе остава на долно ниво, където е развито кръгово кръстовище, което дава възможност за пълна развръзка на посоките. Околовръстният път минава на второ ниво чрез два отделни надлеза над лентите за движение на кръговото кръстовище.

Габаритът на участъка е 30,00м, от които: 2Х3х3,50м – ленти за движение
1х3м – средна разделителна ивица
2х3м – банкети

Препоръката на техническия съвет на АПИ от 27.02.2009г., да се запази габарит от 46,00м както за предходните участъци не е взета предвид при изработване на проекта поради предназначението на прилежащите на пътя територии съгласно ОУП на Столична община. Локалите са предвидени само в отсечката от км 0+780 до км 1+050 за връзка с предходния участък.

Теренът е равнинен и надлъжните наклони са малки – максимален 3,29% и минимален – 0,5%. Нивелетата е проектирана на 1,50 до 1,90м над терена. Отводняването се осъществява чрез водостоци. Поради равнинния терен, водите от окопите се отвеждат в изпарители, разположени на подходящи места.

***инж. Милена Миринчева:*** Да изслушаме доклада по част „Големи съоръжения".

***инж. Емил Цаков:*** Големите съоръжения са пет:

- Надлез на км 1+350 над ж.п. линия и бул. . „Стефансон" с L=99,0м
- Надлез на км 1+580 над ж.п. линия с L=91,0м (за тези два надлеза има разработен вариант с естакада, която премоства всички препятствия)
- Надлез над СОП при п. в. с „Ломско шосе" по I^ви пътен вариант със схема на възела „полудетелина", с L=86,00м
- Надлез над „Ломско шосе" по II^ри вариант със схема на възела, при която „Ломско шосе" остава на долно ниво с развиване на кръгово кръстовище. Съоръженията са две с L=48,0м
- Надлез над СОП при км 3+996,4 по пътя за с. Мрамор с L=64,0м
- Надлез над СОП при км 5+109 по ССТ (Северна скоростна тангента) с L=86,0м

При решението на съоръженията сме се водили от идеята за унифициране на технологията за изграждането им и удобството по време на строителство както за сглобяемите съоръжения, така и за монолитните. Съоръженията по СОП ще се изграждат със самостоятелни конструкции за двете посоки на движение. От съображения за безопасност върху съоръженията по СОП не се допуска пешеходно движение, поради което не са предвидени тротоари. Прието е пилотно фундиране за всички съоръжения, което при конкретни геоложки проучвания в техническата фаза може да доведе до промени.

Приложена е стоманобетонова предпазна ограда с профил CSB в разделителната ивица.

***инж. Милена Миринчева:*** Да изслушаме доклада по част „Реконструкция на топлопроводни тасета".

***инж. Маврудиева:*** Трасето на Околовръстния път пресича два съществуващи магистрални топлопровода, разположени в зоната на надлезите над ж.п. линиите за с. Волуяк и с. Биримирци. Проектът предлага реконструкция на топлопровод 2Ф1020/10 при км 1+600 и изместване по ново трасе на топлопровод 2Ф610/8 при км 1+440. Проектите за реконструкция и изместване на топлопроводите са предварително съгласувани с „Топлофикация София" ЕАД и техните указания са спазени. При пресичането с новия път топлопроводите ще се монтират в проходими колектори.

***Инж. Иван Меримов:*** Ако изпълним конструкцията по II^ри вариант, с едно общо съоръжение, възможно ли е да не изместваме топлопровода?

***инж. Маврудиева:*** Не сме обмисляли това решение, но мисля, че е възможно.

***инж. Д. Пенева:*** Геологията не е добра и считаме, че решението с едно дълго и тежко съоръжение не е подходящо.

***инж. Иван Меримов:*** Инж. Делчева от ОПУ София присъства на съвета и тя може да обясни какво е състоянието на съществуващите надлези и насипа между тях. Какво е становището на НК „ЖИ"?

***инж. Н. Никифорова:*** Какви са перспективите за развитие на ж. п. линиите?

***инж. Велев:*** До сега, за съгласуване ни е представен вариант с две съоръжения и къс насип между тях. Запитването в писмото на проектантите е за налични ж.п. кабели в обхвата на съоръженията. Имаме проект за скоростна ж.п. линия „София – Драгоман" за 160км/час. Допълнителни коловози не се предвиждат. В следващата фаза е необходимо да се изясни взаимното разположение на кабелите и пилотния фундамент, което може да доведе до изместване на кабелите.

Вариант с едно съоръжение не ни е представен. Считам, че решението с една конструкция е по-добро. Разполагането на къс насип между две корави конструкции ще доведе до проблеми по време на експлоатацията, което се доказва със сегашното състояние на пътя. Същевременно преминаването и поддържането на топлопроводите ще бъде облекчено.

***инж. Милена Миринчева:*** Да изслушаме доклада по част „Реконструкция на газопроводни трасета".

***инж. Горчилков:*** Уширеният Софийски околовръстен път се пресича на две места от съществуващи газопроводни трасета. При км 2+000 и при км 5+000, в зоната на пътен възел със ССТ. Първото пресичане е решено с удължаване на защитния кожух на газопровода. Има достатъчна дълбочина в зоната на пресичане. Второто пресичане, в зоната на пътния възел е под ъгъл, който е недопустим съгласно нормативните документи. Разработени са два варианта:

- I^ви вариант – с удължаване на защитния кожух на газопровода.
- II^ри вариант – изместване на газопровода със спиране на газоподаването. Собственикът на газопроводната мрежа „Булгартрансгаз"ЕАД, съгласува II^ри вариант, с изискването да не се спира газоподаването.

По част „Водопровод" докладва инж. Груева.

***инж. Груева:*** Трасетата на съществуващите водопроводи, които се засягат от реконструкцията на Околовръстния път са три:

- Стоманен водопровод Ф300, който пресича СОП под насип с височина 6,0м, непосредствено зад устоя на първото съоръжение над ж.п. линия „София – Драгоман". Предвиждаме реконструкция с полиетиленова тръба Ф315, положена в обсадна тръба Ф600.
- Стоманен водопровод Ф500 и Ф400, който пресича СОП, покрай шосето за с. Мрамор. Предлагаме реконструкция със стоманени тръби Ф500 и Ф400, като в обхвата на СОП същите ще бъдат положени в обсадни тръби Ф800. В сервитута на водопровода ще има обслужващ път. Реконструкцията е съгласувана със „Софийска вода"АД.
- Консумативен водопровод Ф110, разположен успоредно на СОП от шосето за с. Мрамор до ЕКОБУЛПАК. Водопроводът не е в активите на „Софийска вода"АД. Ситуационно попада в насипа на СОП. Предлагаме решение в два варианта. I^ви **вариант** – новият водопровод е разположен на север от петата на насипа в сервитут с ширина от 7,0м.

II ^ри **вариант** - трасето на водопровода е разположено в неизградената пътна връзка за ЕКОБУЛПАК. Нашето предложение е да се приеме втори вариант, който е по-къс и по-икономичен.

Относно предложените варианти за съоръжението над ж.п. линиите предлагаме да се приеме варианта с обща естакада. Така и експлоатацията на водопроводите ще бъде улеснена.

По част „Канализация" докладва инж. Иванова.

***инж. Иванова:*** В процеса на проектиране сме изходили от предпоставката, че по-голяма част от земите, тангиращи на участъка от км 0+780 до км 6+309 на СОП, са със земеделско предназначение. За новите урбанизирани територии при

пресичането на СОП с Ломско шосе и шосето за с. Мрамор няма идейни проекти за канализация. Има един съществуващ канал Ф1000, който пресича СОП при км 1+400. Трасето на канала попада в зоната на насипа между двата надлеза над ж.п. линиите. Проектът предвижда изграждане на защита с „П" – образна правоъгълна галерия, с размери 2,0/.2,0м. Препоръчваме да се приеме вариантът с една обща естакада, която ще премости зоната наситена с инженерна инфраструктура. Ще отпадне необходимостта от защитен кожух. От гледна точка на експлоатацията на канала това е по-доброто решение. При разработка на проекта за естакадата във фаза „технически проект" е необходимо фундаментите на стълбовете да се съобразят с трасето на канала.

За отвеждане на отпадъчните и повърхностни води от територията, заключена между Ломско шосе, шосето за с. Мрамор и СОП са предвидени три напречни връзки Ф1600, които ще се използуват в бъдеще при урбанизиране на териториите.

За решението на пътния възел при пресичането на СОП с Ломско шосе предлагаме да се приеме вариантът с кръгово кръстовище.

***инж. Иван Меримов:*** От км 0+780 до км 1+030 нивелетата пада. Как е решено отводняването, има ли предвиден колектор?

***инж. Н. Никифорова:*** За териториите, прилежащи на участъка от км 0+780 до пътен възел „Стефансон" както и за целия възел има регулационен план.

***инж. Иван Меримов:*** Задължително трябва да се предвиди колектор, който да отведе водите към р. Какач. За двата предходни участъка на СОП (участък 9 и10) имаме приети и съгласувани със „Софийска вода" решения на канализацията във фаза „технически проект". За участък 11 сме в идейна фаза и проектите част „ВиК" трябва да се съгласуват и обвържат с приетите вече решения.

***инж. Иванова:*** Колекторът за дъждовни води може да се включи към Какачки колектор.

По част „Улично осветление" докладва инж.Ради Пипев.

***инж.Ради Пипев:*** Проектът предвижда улично осветление само в зоната на пътните възли:

- Пътен възел при бул. „Стефансон"
- Пътен възел при бул. „Ломско шосе"
- Пътен възел при пресичането със ССТ

Осветлението на директните трасета е решено двустранно, а на пътните връзки двустранно или едностранно в зависимост от ширината на пътното платно. В платната на директните трасета на СОП, стълбовете са разположени на разстояния от 30,00 до 45,00м.Стълбовете за осветление са горещо-поцинковани, стоманотръбни. Електрозахранването е решено в два варианта:

- От нови табла тип УО
- Автономно захранване за всеки стълб чрез фотоволтаична система

Предлагаме два варианта и за светлинния източник в уличните осветителни тела.

- Осветление с УОТ с мощни светодиоди
- Осветление с УОТ с натриеви лампи високо налягане

Вариантите са сравнени по капитални вложения, по светлотехническите параметри, по отношение на експлоатационните разходи.

Предлагаме на съвета да избере и приеме варианта с традиционно електрозахранване и УОТ с мощни светодиоди. Фотоволтаичната система има много високи експлоатационни разходи. Светодиодите имат по-дълъг експлоатационен живот.

***инж. Я. Екимова:*** Част „Телефонизация" не е представена до момента. Има ли представител на БТК?

***инж. Чаушева:*** Няма представител на БТК. Проектът за част „Телефонизация" ще бъде представен допълнително. По устна информация трасето на СОП пресича съществуващи телефонни и оптични кабели в участъка на „Ломско шосе". В зоната на съществуващото кръстовище на СОП и пътя за с. Мрамор има пресичане на съществуващи телефонни кабели.

***инж. Милена Миринчева:*** След изслушване на докладите на проектантите да преминем към обсъждане.

***инж. Юлия Загорчева:*** Има ли сравнение на вариантите?

***инж. Даниела Пенева:*** Има сравнение, в което е включена стойността на СМР получена въз основа на количествени и стойностни сметки. Стойността на I$^{ви}$ вариант е 107млн. лв. , а на II$^{ри}$ вариант 116 млн. лв. Оскъпяването се дължи на естакадата над ж.п. линиите. Отчужденията са равностойни по площ и стойността им е 35 млн. лв.

***инж. Юлия Загорчева:*** Площта на съществуващия СОП извадена ли е от общата площ за отчуждаване?

***инж. Даниела Пенева:*** Не сме я извадили. Дали сме стойността по възли с оглед на по-гъвкаво финансиране. Относно разработването на вариант във фаза „технически проект" предлагаме за възела при пресичането с „Ломско шосе" е да се приеме варианта с две съоръжения над кръговото кръстовище.

***инж. Иван Меримов:*** Съществуващият пътен насип между двете съоръжения при пътния възел с бул. „Стефансон" ще се вгради ли в новия насип или ще бъде разрушен? Проучен ли е стария насип?

***инж. Георги Златев:*** Правен ли е анализ на предимствата и недостатъците на двата варианта за съоръженията при пътния възел с бул. „Стефансон"?

***инж. Даниела Пенева:*** Да. Направили сме сравнение, разликата е 6 млн. лв. Естакадата е по-скъпа. Съществуващият насип не е изследван.

***инж. Георги Златев:*** От прочита на доклада за инженерно-геоложките и хидроложки проучвания заключавам, че пилотното фундиране е задължително. Подземните води достигат ниво на 3,0м под терена и това не бива да ни смущава. Водните проби показват агресивност спрямо стоманата, което показва , че трябва да се вземат мерки за защита на армировката от корозия. Препоръчвам да се обърне по-сериозно внимание на отводняването и отвеждането на водите.

***инж. Велев:*** В доклада споменава ли се нещо за състоянието на насипа?

***инж. Георги Златев:*** Не съм срещал.

***инж. Емил Цаков:*** Не сме искали сондаж в зоната на насипа.

***инж. Иванова:*** Насипът трябва да се разруши, за да се изградят защитните кожуси на водопровода и канала. Това трябва да се предвиди в пътната част, ако се приеме варианта с две съоръжения над ж.п. линиите.

***проф. Троева:*** Направили сме необходимите проучвания и консултации. В МОСВ е внесена информация за преценка на необходимостта от ОВОС. Има подготвено решение, но не можем да го изтеглим, защото трябва да представим споразумение между АПИ и Столична община.

***инж. Иван Меримов:*** Изследвана ли е шумовата натовареност? Предвидени ли са шумозащитни стени? Може да се наложи изместване на линията на застрояване.

***проф. Троева:*** Да, предлагаме линията на застрояване да се измести.

***инж. Я. Екимова:*** Какъв е габаритът?

***инж. Даниела Пенева:*** Габаритът не отговаря на Нормите за проектиране на пътищата. Възприели сме вариант на базата на габарита на предходния участък като сме изключили локалите.

***инж. Я. Екимова:*** Този въпрос трябваше да се обсъди с Възложителя, каквото е изискването в заданието. Габаритите на пътя и на съоръженията трябва да бъдат в съответствие. От друга страна двата предходни участъка са с друг вид предпазна ограда. При изработване на заданието за проектиране, участъкът, който разглеждаме в момента беше класиран като градска магистрала IБ, както и останалите участъци от 1 до 10. Не беше уточнена само необходимостта и разположението на локалните платна.
***инж. Даниела Пенева:*** Ако приложим стоманената предпазна ограда няма да отговорим на изискванията на Европейските стандарти.
***инж. Деляна Сеченска:*** Искам да припомня, че трябва да правим разграничаване между Южна дъга на СОП и участъка от км 0+680 до км 6+309. Този участък е със статут на скоростна градска магистрала и трябва да отговаря на Европейския стандарт.
***инж. Иван Меримов:*** Изчисленията и конструкцията на настилката съгласувани ли са с ЦИПТНЕНС?
***инж. Даниела Пенева:*** В заданието е записано да работим с модул на еластичността 370 MPa. За другите участъци сме работили с модул на еластичността 340 MPa. Какво налага тук да използуваме 370 MPa? Поради това не сме правили изчисления и съгласуване.
***инж. Я. Екимова:*** Ще проверим текста в заданията. Имате ли съгласуване и обвързване с техническия проект за участъци №9 и 10 с проектант „Людмил Коларов-Канел"?
***инж. Даниела Пенева:*** Да, имаме съгласуване.
***инж. Иван Меримов:*** Въз основа на направения преглед на проекта имам следните забележки: На каква дълбочина е колекторът след „Ломско шосе" и къде е отведена водата?
Около км 2+200 има изкоп и нивелетата е доста ниска. Зона „А" е много ниско.
Около Ломско шосе има заблатяване, което не е взето предвид в проекта.
От ситуацията не личи къде е разположен съществуващият СОП, спрямо новото решение.
***инж. Даниела Пенева:*** Водата от колектора се извежда встрани от пътя в покрити кладенци, запълнени с дрениращ материал. Няма представен графичен материал за този вид съоръжение. Правили сме варианти на нивелетата, но ако я вдигнем още, след съоръженията над Ломско шосе, където се изисква височинен габарит се получава участък с нулев наклон, което сме се стремили да избегнем.
***инж. Я. Екимова:*** Ще се предвиждат ли локални платна и в кои участъци?
***инж. Деляна Сеченска:*** Ако разглеждаме участъка като елемент от ТЕМ не са нужни локални платна. Освен в участъка от км 0+780 до възела с бул. „Стефансон".
***инж. Я. Екимова:*** Съоръженията над ж.п. линиите попадат ли в гаров район?
***инж. Велев:*** Не попадат в гаров район.
***инж. Иван Меримов:*** Имам още един въпрос. На ситуацията са показани две кръстовища, разположени преди пътния възел с бул. „Стефансон". За тях не се споменава нищо в записката и в експозето на проектанта на пътната част. Включването на кръстовища на ниво със СОП е в противоречие с класа на магистралата и е недопустимо.
***инж. Я. Екимова:*** Към проекта е представен парцеларен план, който изпратихме за становище в Дирекция ПОУС. Колегите изпратиха становище, което ще Ви прочета.
***инж. Деляна Сеченска:*** В ДАГ също е внесен парцеларен план. Имаме забележки. В случай, че се наложи преработване на парцеларния план предлагам да се има предвид следното. В участъка на „Ломско шосе" има регулация. Там отчуждаването

ще се извърши по регулацията. Зоните, които не са урбанизирани ще се отчуждават въз основа на парцеларния план. Регулация има и за участъка от км 0+780 до пътния възел с бул. „Стефансон". Изместването на инженерните мрежи трябва да се отдели в отделен парцеларен план, защото отчуждаването е от компетентността на общините.

След направените обсъждания на вариантите, съветът взе следното

## Р Е Ш Е Н И Е:

1. **Идейният проект да се допълни със сравнение на вариантите.**
2. **Конструкцията на пътната настилка да се оразмери за модул на повърхността $E_{необх.}$ = 366МРа и да се съгласува с ЦИПТНЕНС. За износващия пласт и биндера да се предвидят асфалтови смеси с прилагане на полимермодифициран битум (съгласно действащата към момента на проектиране техническа спецификация, раздел 5000)**
3. **Да се представи част „Телефонизация" в идейна фаза и писмо с изходни данни за съществуващите кабели, които се засягат.**
4. **След отстраняване на забележките по идейния проект, същият да се представи за разглеждане и приемане в оперативен порядък, за което да се състави допълнителен протокол, неразделна част от настоящия.**

Техническият съвет приема:

1. Във фаза технически проект да се разработи II вариант за преминаване на СОП над бул. „Стефансон" и ж.п. линиите – с една обща естакада.
   a. Да се предвиди разрушаване на съществуващия насип между двете съществуващи съоръжения.
   b. Да се преразгледат проектните решения за преминаване на съществуващите водопровод, канал и топлопровод в зоната на естакадата. Проектите за естакадата и за реконструкцията на водопровода, канала и топлопровода да се съгласуват в процеса на проектиране.
2. Възелът при пресичането на СОП с „Ломско шосе" да се разработи по II вариант, с кръгово кръстовище, разположено на ниво съществуващо „Ломско шосе" и път II-18 върху обща естакада над него.
3. Габаритът в участъка от км 0+780 до пътния възел с бул. „Стефансон" се запазва 46,00м, както в предходните участъци. В останалите участъци, където отпада необходимостта от локални платна до км 6+309, габаритът запазва размерите на платната за активно движение. Ширината на банкетите да се съобрази с предписанията на НПП и окончателният габарит да се съгласува с АПИ.
4. Прилежащите на трасето територии са със селскостопанско предназначение. Да се предвидят съоръжения за преминаване на селскостопанска техника.
5. Да се реши отвеждането на водите от колектора предвиден в участъка след „Ломско шосе".
6. Водопроводът Ф110 за захранване на ЕКОБУЛПАК да се разположи в неизградената пътна връзка за ЕКОБУЛПАК – решение по II $^{ри}$ вариант.

7. Част „ВиК" да се съгласува със „Софийска вода" ЕООД. Проектът за част „Канализация" да се съгласува с приетите проекти за участъци №9 и 10.
8. Осветлението да се предвиди както в предходния участък, с натриеви лампи високо налягане и захранване от нови табла.
9. Парцеларният план да се преработи според изискванията на ДАГ и въз основа на приетия пътен вариант.
10. Двете кръстовища при км 0+780 да отпаднат.
11. Да се подпише рамково споразумение за съгласуване на действията и разпределение на задълженията между АПИ и Столична община.

Председателят на съвета благодари на участниците в обсъжданията и закри заседанието

**Председател:** .....
(инж. Милена Мирянчева)

**Секретар:** .....
(инж. Яничка Екимова )

Членове:

1. .....
(инж. Светослав Каймаканов)

2. ..... отпуск
(инж. Д. Симеонова)

3. .....
(инж. Велина Андреева)

4. .....
(инж. Иван Черимов)

5. ..... отпуск
(инж. Юлия Загорчева )

6. .....
(инж. Виктор Лебанов)

7. .....
(инж. Емил Дебелянов )

8. .....
(инж. геол. Георги Златев)

9. .....
(инж. Силвия Желчева)

10. .....
(инж. Мила Дерева )