

ПРОТОКОЛ

от

проведено Заседание № 10 на

Комитет за наблюдение на изграждането на Автомагистрала „Струма“

(КНАМС)

На 23.01.2015г. (петък) от 13.30 часа в сградата на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), бул. Македония № 3, ет. 7, зала 702 се проведе десетото заседание на КНАМС. На срещата бяха поканени всички членове на Комитета, назначени със Заповед на Министъра на РРБ № РД-02-14-2857/29.11.2012 г. и изменена със Заповед № РД-02-14-187/18.02.2013 г.

Присъстваха представители на Министерство на околната среда и водите (МОСВ), Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), АПИ, Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП) и неправителствени организации. Всички присъстващи са записани по надлежния ред в присъствен списък, неразделна част от настоящия протокол.

Инж. Асен Антоф, изпълнителен директор на НКСИП и съпредседател на КНАМС, откри срещата и даде думата на инж. Петя Цолова, технически експерт в дирекция „Изпълнение на проекти по Оперативна програма „Транспорт“ и кохезионен фонд“.

За лот 2 на АМ „Струма“, инж. Цолова заяви, че към 31.12.2014 г. физическото изпълнение на строително-монтажните дейности (СМР) е 43 %, като се работи в участъците с издадени Разрешения за строеж, основно по съоръженията, изкопите и насипите. Когато метеорологичните условия позволяват се извършват и асфалтови работи. Засилено ще се работи в участъците от км 322+000 до км 328+800 и от км 351+600 до км 359+482, като се предвиждат изкопни работи в траншеите, насипи и зона А. Към 31.12.2014 г. са сертифицирани 39 % от СМР.

На 23.12.2014 г. е подписано допълнително споразумение 2 за удължаване срока на договора за строителство на Лот 4 до 31.07.2014г, с което се очаква мобилизация от страна на Изпълнителя и започване на СМР. Напредъкът там все още е 54%.

Г-жа Ирина Матеева, представител на Българско дружество за защита на птиците, отправи въпрос относно напредъка по археологическите обекти – тема на обсъждане от предишното заседание на КНАМС.

Г-жа Цолова отговори, че към 31.12.2014 г. са завършени 9 археологически обекта.

Предвид липсата на други въпроси по Лот 2 и Лот 4, инж. Антоф обяви, че е постъпило предложение от Коалиция за спасяване на Кресненския пролом, за допълване на Дневния ред с две точки, касаещи Лот 3 на АМ Струма.

Инж. Антоф започна с т. 1 от предложението за допълване на дневния ред, а именно предоставянето на допълнителна информация по процедурата за геоложките проучвания. Инж. Антоф обясни, че те са разделени в два етапа, като първият е приключил. Неговата траектория е по оста на тунелното трасе, така както е предвидено по проект, а след заключенията и анализът от доклада ще се определи и обхватът на втория етап.

Етап едно е възложен през 2014 г. и акцентира основно върху геоложко картиране, геофизични проучвания и сондажи. За съжаление доклада не съдържа достатъчно информация за геосейсмичните характеристики на района. Въпреки това са констатирани 4 активни разлома, сред които и по-известните Крупнишки и Яворовски разломи. В сондажите с приток на води са инсталирани и пиезозометри, предоставящи информация за хидрогеоложките условия в района. Изготвени са хидроложки разрези, пиезометрични карти, направена е и оценка на обемите вода, които тунел Кресна ще дренира. Оказва се, че в някои от сондажите е налична радиоактивност.

Във втори етап ще се направят няколко допълнителни сондажа, също така ще се проучи въпросът с радиоактивността, така че да се изясни необходимият режим за депониране на изкопаните маси.

Геоложкото проучване в Кресненското дефиле от 2014 г. поставя редица въпроси особено относно сеизмо-тектониката на района. Поради това в през 2015 г. е отправено запитване към Геологическия институт при БАН за становище относно геоложките рискове в района. В Кресненския пролом през 80-те години на ХХ век е изградена постоянна сеизмична станция на БАН и експертите от Геологическия институт имат дългогодишен опит и познания за района. Становището на БАН поставя доста сериозни проблеми по отношение изграждането и експлоатацията на дългия тунел. Поставен е и въпросът за осушаването на масива поради дренирането на огромни количества вода от тунела.

Също така е отправено запитване към ст. н. с. Стефан Шанов, който е геофизик и бивш ръководител на лаборатория по сеизмотектоника към Геологически институт при БАН и бивш член на European Advisory Evaluation Committee for Earthquake Prediction of EUROPA Major Hazards Agreement to the Council of Europe. С. Шанов разглежда относно вероятността от разрушителни земетресения в Кресненския пролом и потенциалната им сила. За разлика от Крупнишкия разлом, който е доста добре проучен, за останалите 3 активни разлома в дефилето има доста оскъдни данни. Особено притеснителни са данните за наличието на радон в масива, което само по-себе си е характерно за разломите, но би повлияло негативно и на тунелното съоръжение. Заключениеето на С. Шанов е, че всеки един друг вариант за преминаване през Кресненския пролом би бил по-добър от изграждане на дълъг тунел.

Екологичният консултант, който преглежда техническите решения и изготвя становища за допустимостта им от екологична гледна точка, е разгледал възможностите за междинни достъпи за прокопаване на тунела. Междинни достъпи са необходими, тъй като той не би могъл да се изпълни за срок от 6-7 години чрез прокопаване само от двете страни. Изследвани са 7 различни площадки, като в крайна сметка някои от тях са напълно отхвърлени по екологични, а някои по технически причини. В последния вариант на проекта са залегнали 3 междинни достъпа, които да гарантират изграждане на тунела в срок. Основната задача на консултанта е преглед на тунелния проект, но предвид неговото изоставане, това все още не е направено.

Съгласно указанията на МОСВ от 2013г., се извършва мониторинг на смъртността на видове по съществуващия път, като всички налични до сега данни се публикуват на сайта на НКСИП. Февруари месец приключва договорът, но ще се стартира процедура за нов, с който събирането на данни да продължи. Докладите за смъртността отчитат най-висока такава при бозайниците (40 %), след което са влечугите (36%), птици (18 %) и с най-нисък дял са земноводните.

Съгласно препоръки на JASPERS, освен мониторинг на смъртността се прави и преброяване на трафика, като получените данни, също се публикуват периодично на сайта на НКСИП.

Цитираните дейности са заложили и в стратегията на JASPERS за околната среда, включваща планиране, както на техническите дейности и процедури, така и заложената методика и критерии за оценка на екологичните фактори. На базата на тази стратегия е изготвена и рамка за оценяване на тунелния вариант, като заложените критерии са представени на миналото заседание на КНАМС. Те целят количествено отражение на степента на различните въздействия. Основни критични точки в екологичния анализ са огромните количества изкопни маси, които може да се окажат и радиоактивни, значителните водни количества, които тунелът ще дренира от масива над него, както и постоянното преминаване на строителна техника през дефилето до междинните достъпи и то за период от 7 години.

По отношение поставеното запитване, свързано с провежданите процедури по ОВОС последните действия от страна на НКСИП са откриването на процедура с уведомление до компетентния орган МОСВ за две проектни решения на Лот 3. Едното е за тунелния вариант с подробна информация за всички установени въздействия върху факторите на околната среда, които не са били налично по време на провежданата през 2008 година, процедура по ОВОС. Другото разглеждано проектно решение е за резервния вариант, преминаващ през дефилето. В момента се очаква определяне на процедурата.

Г-н Даниел Попов, представител на информационен и учебен център по екология, припомни, че на предишни заседания е изискано Заданието за геоложкото проучване и постави въпрос дали то ще бъде предоставено на членовете на КНАМС, за да могат да дадат становище, преди неговото одобряване за следващия етап на проучване.

Г-н Антоф заявн, че няма възражения, въпреки че самото задание до голяма степен представлява количествена сметка. Договорът, заедно със заданието е качен на сайта на НКСИП, където всеки който се интересува може да се запознае. Върху самото задание все пак не може да се нанасят генерални промени, тъй като до голяма степен то трябва да се придържа към видовете дейности, залегнали вече в договора. За втория етап от проучването се очаква да са необходими 4 допълнителни сондажа, като следва да се определи дълбочината им, видът на лабораторните проби, който трябва да се вземат и др. параметри.

Г-н Попов попита дали резервния вариант, с който е оценявана геологията в дефилето е част от основното задание.

Г-н Антоф заявн, че това проучване е по допълнителен договор, тъй като в основния договор обхватът е само по оста и в района на тунела.

Г-н Ковачев, представител на Сдружение за дивата природа „Балкани“, отправи запитване, относно качените в сайта на МОСВ 3 съобщения за уведомятия за инвестиционни предложения по АМ Струма (2014-2015 г.) и защо за тях няма качени решения. Също така попита защо за инвестиционното предложение в района на Кресненското дефиле (Лот 3.2. на АМ „Струма“) няма публикувано съобщение.

Г-жа Александрина Япракова и г-жа Анита Михалева, експерти в МОСВ заявиха, че няма качени решения на интернет страницата на МОСВ, тъй като за Лот 3.1. и Лот 3.3. не са приключили съответните процедури по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда. За намеренията на НКСИП за участъка от АМ „Струма“, Лот 3 „Благоевград - Сандански“ от км 376+000 до км 397+000 (Кресненското дефиле) няма определени процедури от МОСВ и когато това стане, съобщение ще бъде публикувано по надлежния ред.

Г-н Ковачев попита дали може да разбира, че процедурата за алтернативното трасе не е определена и дали изобщо е внасяно уведомяние в МОСВ за него, тъй като на сайта на НКСИП е обявена обществена поръчка за изготвяне на ОВОС.

Г-н Антоф заявн, че няма обявена процедура, но въпреки това е ясно, че изработване на доклад по ОВОС ще се наложи, така че тези действия от страна на НКСИП са с цел скъсяване на сроковете.

Г-жа Ирина Матеева отправи въпрос защо изисканите от тях на миналото заседание на КНАМС документи още не са представени.

Г-н Антоф заявн, че почти всички от изисканите документи са кореспонденция между други ведомства, която не е ставали достояние нито на АПИ, нито на НКСИП, заради което не би могла да бъде предоставена и на членовете на КНАМС.

Г-жа Ирина Матеева попита как е определен резервния вариант, тъй като в процедурата по ОВОС проведена през 2008 г. той е бил отхвърлен.

Г-н Антов отговори, че наличната през 2008 г. информация за проекта е била силно ограничена и вариантите към онзи момент не са били добре проучени. През 2011 г. пък е направен мултикритериен анализ на всички варианти, включващ не само икономически, социални и технически параметри, но екологични такива. Спрямо този анализ тунелния вариант не е с най-добри показатели.

Важно е да се уточни, че разглежданият в момента резервен вариант е с различни технически параметри, спрямо отхвърлените с решението по ОВОС, варианти от 2008г. Резервният вариант е с по-малък габарит и с по-ниска проектна скорост. Този вариант действително преминава през дефилето, но параметрите и точната траектория са много различни от старите варианти. Новият вариант се придържа максимално близо до съществуващия път с цел минимизиране на заетите територии. За вариантите източно от дефилето може да се каже, че са с неприемливи технически параметри, по-дълги са, както и са с цена, сравнима с цената на дългия тунел. Освен това те отново пресичат защитени зони, което по никакъв начин не разрешава проблема.

Сериозната база данни и информация, натрупана през годините от провеждането на процедурата по ОВОС до настоящия момент поставя много сериозни проблеми пред тунелния вариант. Затова се налага преразглеждането на вариантите. Концепцията на новия вариант е едната посока да върви по съществуващия път, а другата независимо, по нов терен. Преди да се проведе нова процедура по ОВОС няма как да се определи най-екологосъобразен вариант. Дори и сериозните геоложки рискове да бъдат пренебрегнати, последният анализа разходи-ползи показва, че тунелът е икономически неоправдан. В този си вид той няма как да бъде финансиран, затова се разглеждат и други варианти.

Г-жа Матеева от своя страна заяви, че каквито и да са съображенията, магистралата не може да мине през дефилето. Това би било пагубно за биоразнообразието. Според г-жа Матеева това връща проекта в изначална позиция.

Г-н Антов отново припомни, че не става въпрос за автомагистрала, а двулентов път. Също така допълни, че влиянието върху биоразнообразието ще бъде оценено в процедурата по ОВОС. Ще има възможност за предвиждането на сериозни смекчаващи мерки, които липсват по съществуващият път. Г-н Антов допълни, че всяко проектно решение изисква известни компромиси, особено при такъв терен, но изграждането на нов път е наложително и решение трябва да се вземе. Съществуващият път е сред тези с най-висока концентрация на пътнотранспортни произшествия в страната. Той е изключително опасен не само за биоразнообразието, но и за хората.

Г-жа Матеева все пак апелира и за разглеждането на вариант извън дефилето.

Г-н Попов отправи въпрос на база на какво управленско решение се разглеждат алтернативи на тунелния вариант и има ли изобщо такова решение. Кой е изготвил анализа ползи-разходи? Екологичния консултант ли е преценил, че тунелът не може да се реализира в срок.

Г-н Антов отговори, че до този извод са стигнали проектантите, не екологичния консултант. Те са изчислили, че за да се изгради тунелът за срок от 7 години са необходими поне още три достъпа за прокопаване. Световния опит показва, че такива съоръжения се изграждат за поне 10 години. А по-отношение на въпроса за новия вариант, той е представяно на минали заседания на Комитета за наблюдение на ОПТ, представяни са и чертежи. Икономическия анализ се прави от консултанти на НКСИП, но се преглежда и контролира от JASPERS. За да бъде максимално коректен, г-н Антов допълни, че анализът е актуализация на вече одобрен от Европейската комисия. Всичко се разработва съвместно с JASPERS. Съществуват конкретни методики и конкретни изчисления, на база на които се правят заключенията за параметрите на анализа като например икономическата цена на времето.

Г-жа Матеева отправи запитване дали има официално становище, че тунела няма да бъде финансиран.

Г-н Антов отговори, че не все още няма, но резултатите от икономическия анализ са красноречиви. Няма как да бъде подаден формуляр за проект с отрицателна икономическа ефективност.

Г-н Ковачев изрази желание да получи кореспонденцията между НКСИП и JASPERS и помоли това стане максимално оперативно. Г-н Ковачев отправи и въпрос защо не е представяно на КНАМС, решение или проекторешение за включване на резервния вариант в процедура по ОВОС. Г-н Ковачев изрази желание то да бъде представено на КНАМС, заедно с уведомлението внесено в МОСВ.

Г-н Ковачев цитира условието в т. 3.2 (втори булет) от т. I на Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. , като изрази опасението си, че то вече е нарушено. Според г-н Ковачев има засегнати популации на защитени видове в дефилето и единствения вариант за тяхното възстановяване е проектът за тунелния вариант. Той представи графика от Ръководството за дефрагментация на местообитанията на ЕК. Г-н Ковачев изрази и убеждението си, че резервния вариант е идентичен с вече отхвърлената в процедурата по ОВОС, алтернатива през дефилето.

Г-н Попов от своя страна предложи да се изготви и риск анализ, включващ възможността за влизане на страната ни в наказателна процедура.

Г-жа Матеева отново заяви, че трябва да се намери друг вариант извън дефилето.

След липса на повече въпроси и коментари, срещата беше закрыта.

Във връзка с изисканата от членове на КНАМС информация, към протокола се прилагат следните документи:

1. Искане за допълване на заседание No 10 г-н Андрей Ковачев, г-н Петко Ковачев, г-н Даниел Попов, г-жа Ирина Костадинова подадени на 21.01.2015г.

2. Доклад от НКСИП по поставените преди заседанието въпроси, заедно с приложени към него документи.
3. Документи, представени от НКСИП след заседанието, свързани с дискутирани въпроси:
 - Докладите за начални допускания за анализа „разходи-ползи“ (АПП) за Лот 3, прогнозата за трафика, коментарите на JASPERS по тях, коригирани според коментарите версии на докладите, калкулация за цената на времето по методиката, препоръчана от JASPERS;
 - Презентация на JASPERS, в която са описани очакваните промени в новото ръководство за АПП и последиците от тях (по-конкретно стр. 14-17);
 - Две писма от браншови организации относно тунела в Кресненското дефиле, изпратени на НКСИП от МРР;
 - Указание от МРР до НКСИП да изготви допълнителен вариант (или варианти) за преминаване през Кресненското дефиле, който да бъде разгледан като част от процедура по ОВОС;
 - Заданието за геоложки проучвания за тунели Кресна и Железница, включително предполагаеми количества.