

ПРОТОКОЛ

от

проведено Заседание № 14

на

Комитет за наблюдение на изграждането на Автомагистрала „Струма“

(КНАМС)

На 13.11.2015г. (петък) от 10.00 часа в сградата на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), бул. Македония № 3, ет. 7, зала 702 се проведе четиринадесетото 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-02-14-187/18.02.2013г.

Присъстваха представители на Министерство на околната среда и водите (МОСВ), Министерство на финансите, АПИ, Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП), Община Благоевград, представители на неправителствените организации, експертите от екипа на Проектанта на Лот 3.2 на АМ „Струма“ и експерти от колектива независими експерти, подготвящи доклада за Оценка на въздействие върху околната среда (ДОВОС) и доклада по оценка на степента на въздействие върху защитените зони от Натура 2000 (ДОСВ). Всички присъстващи са записани по надлежния ред в присъствен списък, неразделна част от настоящия протокол.

Инж. Красимир Найденов, ръководител на инфраструктурния проект Лот 1 и Лот 4 на АМ „Струма“, откри срещата с представяне на напредъка по Лот 1, за който информира присъстващите, че с вчерашна дата се е състояла държавната приемателна комисия и в началото на предстоящата седмица се очаква официално АПИ да има Разрешение за ползване на обекта. Отчуждителните процедури са причината за забавяне на влизането на обекта в експлоатация.

Лот 4 на АМ „Струма“ е официално открит на 10.09.2015г., вече има и Разрешение за ползване. Съвсем скоро се очаква и Акт 16 за изместване на жп. линията, по която е имало довършителни дейности, изискващи по-високи атмосферни температури. Дейностите са приключили, каза още г-н Найденов.

Инж. Колева, координатор на инфраструктурните проекти Лот 1, Лот 2 и Лот 4 на АМ „Струма“ съобщи, че движението по Лот 2 е пуснато в края на октомври месец, обекта е приет с Акт 16, има и издадено Разрешение за ползване. Изпълнителя разчиства обекта.

Г-н Ковачев, представител на Институт за зелена политика поясни, че е посетил обекта и е констатирал зараждащи се процеси на ерозия, както и преминаването на едър рогат добитък по обекта.

Инж. Колева допълни, че става въпрос най-вероятно за Лот 1, а не Лот 2.

Инж. Антоу напомни, че това са проблеми които възникват и в най-икономически напредналите страни, така че ограничаването им принципно е трудно, след което представи екипа от Проектанти, подготвили идейния проект за алтернативния вариант на Лот 3.2, чийто ръководител е инж. Любен Симеонов. Г-н Антоу припомни, че края на 2014г. е започнала процедура по Оценката на въздействие върху околната среда (ОВОС), в рамките на която се провежда процедура по оценка за съвместимост с обектите по Натура 2000 (ОС) за Лот 3.2 и представи екипът от независими експерти, с ръководител инж. Георги Петков, които изготвя доклада по ОВОС, и г-н Красимир Дончев, експерт от колектива изготвящ доклада по ОС.

В средата на 2014г. година са идентифицирани редица проблеми, свързани с изпълнението на тунелния вариант, одобрен с Решение по ОВОС от 2008 година, във връзка с което започва разработването на вариантното трасе през Кресненското дефиле. Първия алтернативен вариант също е подготвен от екипа на инж. Симеонов, в последствие е подписан договор за проектиране и през 2015 година е разработено настоящото трасе от екипа на инж. Симеонов, което цели минимизиране на въздействието върху околната среда. Този вариант от 2015 г. ще бъде представен на Заседанието на комитетата от проектантския екип, който работи съвместно с екипа по ОВОС, като експертите по околна среда ще представят детайлна информация как в процеса на проектиране са съобразени рисковете за околната среда и биологичното разнообразие.

Г-н Николай Недялков, представител на НКСИП допълни, че днешната среща може да се приеме като допълнение към консултациите по обхвата и съдържанието на ОВОС, т.к НКСИП е поканила проектанта на Лот 3.2 и експертите по околна среда изготвящи оценките, за да представят конкретни детайли за инвестиционното предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2“, което ще подпомогне с информация и разяснения специализираните ведомства и засегнатата общественост, чиито представители са членове на КНАМС при изразяване на мотивирани писмени становища в 30-дневния срок за консултации.

Г-н Ковачев изрази несъгласието си, че заседанието може да се счита като част от консултациите по Заданието за обхват и съдържание на Доклада по ОВОС, тъй като към настоящия момент не е предоставена цялата налична информация. Г-н Ковачев допълни, че те първа от тяхна страна ще бъде предоставен списък с липсващата информация, след което би следвало да бъдат провеждани консултации.

Г-н Антоу допълни, че цялата нормативно изискуема информация за провеждане на консултации по обхват и съдържание на ОВОС е изпратена на специализираните ведомства и засегнатата общественост, и е публично достъпна на интернет страницата

на НКСИП със съответния картен материал. Информацията за проектните решения е представена подробно, съответстваща на етапа на проектиране на инвестиционното предложение – идеен проект. Информацията е подготвена спрямо всички нормативни изисквания.

Г-н Антов даде думата на инж. Йордан Прашанов, част от проектантския екип на инж. Симеонов за да представи алтернативния вариант през дефилето.

Г-н Прашанов запозна присъстващите, че „Пътпроект 2000“ ООД е проектант и на Лот 2 на АМ „Струма“, а Лот 3 се състои от 3 части – Лот 3.1, Лот 3.2, Лот 3.3. За Лот 3.1 и Лот 3.3 вече е започнало подготвянето на технически проекти.

Лот 3.2 се проектира от много години, има различни проекти, последния от които е за дълъг тунел. През 2014 година е проектиран алтернативен проект по поречието на р. Струма, а този който следва да бъде представен е последния изготвен алтернативен вариант през 2015г.

Лот 3.2 започва при км 376+000 в близост до с. Крупник и завършва след гр. Кресна, от където започва Лот 3.3. Проектната скорост на алтернативния вариант е 80 км/час, поради тежките теренни условия и съответно по-ниските радиуси на хоризонтални криви, не би могло да се достигне проектната скорост на другите участъци от 120 км/ час. Освен това във всички други участъци габаритът на АМ „Струма“ е Г-29 с по две ленти в посока от 3.75м, водещи ивици и банкети, средна разделителна ивица от 3.50 м и ленти за принудително спиране, от двете страни с размер 2.50м. Алтернативния вариант в дефилето е с технически характеристики за Г-20, без ленти за принудително спиране, лентите в посока отново са 2, но със ширина 3,25м, водещи ивици, банкети по 1 м. и средна разделителна ивица от 2 м.

Условно участъка на Лот 3.2 може да се раздели на 3 участъка, като първият е от км 376+000 до км 379+300, където е началото на Кресненско дефиле, при съществуващ мост по Път I-I, над р. Струма и ж.п. линията „София – Кулата“. До пътен възел „Крупник“ участъкът има магистрален габарит, като след него габарита се преоформя в Г-20. В края на Лот 3.2, при гр. Кресна също ще има пътен възел след който габарита ще премине отново в Г-29.

Средния участък, а именно през същинското Кресненско дефиле е най-сложния участък от магистралата. Съществуващият Път I-I е с променлив габарит от Г-15 до Г-20. Целта е към този габарит в рамките на Г-20 да бъде вмъкнато дясно платно, като максимално бъде използван съществуващия път. Това може да се изпълни при около 80 % от пътя, предвид някои елементи на хоризонтални криви, много по-ниски от предвижданата проектна скорост, където се налага съществуващия път да бъде напуснат. С този алтернативен вариант се целят и минимални отчуждения, минимално засягане на компонентите на околната среда и по-малко изкопи. Има много проектни решения как да бъде развито дясното платно - да се развие около лявото, може да бъде на ниво с него, може да бъде задигнато до него в дясно, с подпорна стена помежду им.

Има и вариант в който не се налагат отчуждения, като двете платна са едно над друго, чрез изграждане на съответната конструкция.

Г-н Ковачев попита дали с този вариант не се запазват и всички съществуващи криви.

Г-н Прашанов отговори, че там където е възможно достигането на проектна скорост от 80 км/час кривите се запазват, а там където това е невъзможно, те се реконструират. На места се налага и двете платна да напуснат съществуващия път. Участъци на две нива са предвидени при км 386+680 с дължина 780 м. (преди Кресненското ханче), втори участък веднага след Кресненското ханче - съоръжение от 800 м. и последния е с дължина 2,1 км. през защитена територия (защитена местност Кресненско дефиле). В дефилето се предвижда и изграждането на 11 моста и виадукта. Те са с обща дължина 2089м по лявото платно и 2523м. по дясното платно. Предвиждат се 7 селскостопански подлеза и 3 пътни възли. Има и предвидени връзки за 3 рафтинг пункта. Предвиждат се 7 бр. тунели, като 3 от тях са съществуващи, а останалите 4 са в зоната на гр. Кресна. Те са по искане на кмета на града и местното население, с цел недопускане на наднормено шумово и атмосферно замърсяване на най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита. Преди гр. Кресна има и предвиден тунел, препоръчан от консултантите по ОВОС за запазване на растителни природни местообитания.

Този алтернативен вариант е максимално щадящ околната среда, като за опазването ѝ са предвидени именно естакадите на 2 нива, подпорните стени, спестяващи откоса и предвидените тунели, който ще се изпълняват по тунелен способ без засягане на околния терен. Има предвидени и редица малки съоръжения за дефрагментация на местообитанията на животински видове. Ако този проект стигне до реализация са предвидени и много иновативни мерки за укрепване на откосите, вместо чрез торкетирание с бетон, с мрежи и подходящо ландшафтно оформяне. Доказано този метод намалява парниковите емисии до 4 пъти.

Г-н Антов благодари за представянето на алтернативния вариант проектиран през 2015г. и даде думата на г-н Красимир Дончев, експерт по биоразнообразие от екипа по ОВОС и ОС, който да представи в подробности екологичните аспекти на проекта.

Г-н Дончев започна с уточнението, че сами по себе си инфраструктурните проекти са потенциално негативни по отношение на компонентите на околната среда, независимо от конкретните им технически показатели. Работата на екипа е започнала с точното идентифициране на приоритетни или значими местообитания на дивата флора и фауна, в района на инвестиционното предложение. Проектът непрекъснато търпи сериозно развитие, като дори спрямо м. Август той има много изменения, повечето от които са свързани с мерките за опазване на околната среда.

Г-н Дончев представи чрез платформа на ГИС, следата проектирана през 2008г, алтернативния вариант от м. Август, 2015г. и оптимизирания вариант към 13.11.2015г. Г-н Дончев представи и карта на приоритетните местообитания, съгласно Картите на

разпространението на местообитанията в зони от Natura 2000, изготвени по проект на МОСВ (2011-2012г.). На база ортофото и приложението „Google Earth“ са идентифицирани полигони на потенциални местообитания на приоритетни видове, които са посетени на място и картирането е прецизирано, като на представяната карта са нанесени и допълнително установените местообитания.

Общата засегната площ от обхвата на пътя се очаква да намалее още, но дори от Август месец до сега, в следствие на съвместната работа на проектантите и експерти по ОВОС, площите засегнати от проекта са редуцирани с минимум 30 %. На този етап сериозно внимание е обърнато на природните местообитания, тъй като те са статични. Особено приоритетни са местообитанията на Дървовидната хвойна (*Juniperus excelsa*), която в този си вид, на територията на Р България, се среща единствено там. Тунелът преди гр. Кресна, за който стана вече въпрос е предвиден именно с цел опазване на едно такова природно местообитание, което не е било картирано по време на проекта на МОСВ за изготвяне на Картите на разпространението на местообитанията в зони от Natura 2000, а е допълнително диагностицирано от експерти от екипа по ОВОС.

При р. Влахинска има местообитания на крайречни гори, които също ще бъдат запазени чрез изграждане на по-късо съоръжение спрямо предходния вариант, който е предвиждал то да бъде почти успоредно на реката.

Друг много важен компонент на околната среда в този район е голямото изобилие от редки представители влечуги и по-конкретно Ивичестият смок (*Elaphe quatuorlineata*) и Леопардовият смок (*Elaphe situla*). За херпетолозите отдавна са известни и 2 места с много висока плътност на популацията на Ивичестият смок (*Elaphe quatuorlineata*). Старият вариант от 2014 г. засяга едно такова място – лозята над т.нар. „Ханчето“, а новият вариант от 2015 г. е изместен в източна посока, като това не е единственият случай на изместване, свързано с опазване на подходящи за редки видове, местообитания. Специално дървовидната хвойна е диагностицирана на много необичайни места и навсякъде където варианта от 2014г. е засягал такива местообитанията, трасето през 2015 г. е изместено с цел опазването ѝ.

Доклада по ОС ще се изготви първа, така че към този етап все още е рано да се каже какви точно ще бъдат процентно въздействията и каква ще бъде тяхната значимост. Кресненското дефиле е изключително добре проучен район, не само от екипа по ОВОС, но и от много други експерти в областта, така че не се очакват изненади на терен, каза още г-н Дончев.

След представяне на смекчаващите мерки по алтернативния вариант от 2015 г., г-н Антонов даде възможността за коментари и въпроси.

Г-н Ковачев отправи въпрос, кои варианти ще се разглеждат в доклада по ОВОС и за какви срокове.

Г-н Антов отговори, че вариантите които се разглеждат в процедурата по ОВОС са добре описани в проекта на Задание за обхват и съдържание на доклада по ОВОС, което се коментира на днешното заседание.

Г-н Ковачев попита отново кои варианти се разглеждат в настоящата процедура по ОВОС.

Г-н Антов отговори, че процедурата е стартирана с варианта от 2014г. през дефилето и одобрения от Решението по ОВОС от 2008 година тунелен вариант. В хода на процедурата, НКСИП е получила указания от МОСВ да се разгледат и други варианти извън дефилето. Разгледани са 2-та източни варианта и е разработен изцяло нов – западен. В процеса на работа се стига до представения днес алтернативен вариант, проектиран през 2015г. В крайна сметка се сравняват двата варианта Г-20 от 2014г. и сега разработения вариант от 2015г.. Те се различават много, макар и концепцията да е една и съща. Всички останали варианти също ще бъдат подробно разгледани в доклада по ОВОС.

Г-н Ковачев попита означава ли това, че не се оценява варианта за дълъг тунел.

Г-н Антов отговори, че той се разглежда, но не се сравнява равностойно с вариантите Г-20. Причината за това е, че този вариант е неосъществим.

Г-н Ковачев каза, че аргументите за това, че тунела е неосъществим не са представени официално, а и са лесно оборими. Той допълни, че на много ранен етап е торпилирано съгласието между Европейската комисия и Държавата.

Г-н Антов припомни, че аргументите за неосъществимост на дълъг тунел са представяни многократно, включително и на Заседания на КНАМС през 2014г. Основните аргументи са висока цена и икономическа неефективност, водещи до невъзможност за финансиране на обекта, геоложки рискове, а в следствие откритата радиоактивност в северната част на Дефилето. Тези фактори са коментирани многократно, като са представяни и документи и анализи, включително и геоложките доклади.

В тази връзка г-н Попов, представител на Информационен и учебен център по екология отправи въпрос дали ще му бъде предоставена и на електронен носител изисканата по емайл, документация.

В края на заседанието, електронния носител беше предаден на г-н Попов.

Г-н Ковачев отправи въпрос какви са сроковете по обекта.

Г-н Антов отговори, че сроковете за процедурата по ОВОС са нормативно определени.

Г-н Георги Петков, ръководител на екипа, изготвящ доклада по ОВОС потвърди казаното от г-н Антов, като допълни, че в момента тече едномесечният срок за консултации по Заданието за обхват и съдържание на ОВОС. НКСИП следва да получи

становища по заданието в срок до 03.12.2015 г., както и предложения за допълнения от заинтересованите страни. Те ще бъдат отразени в Допълненото Задание за обхват и съдържание на ОВОС, което ще бъде внесено в МОСВ, а по служебен път и в Министерство на здравеопазването. След като компетентните органи се произнесат, в рамките на два месеца ще бъдат изготвени Доклада по ОВОС и доклада по оценката за съвместимост с Натура 2000. Г-н Петков напомни, че до сега екипът му е бил екологичен консултант на проекта и Кресненското дефиле от тяхна страна се проучва вече 3 години, през различните сезони.

Г-н Красимир Найденов, ръководител на екипа за управление на Лот 1 и Лот 4 на АМ „Струма“ обърна внимание на техническото изпълнение на представения вариант, като отправи въпрос дали той ще се изпълнява по време на трафик. Г-н Найденов сподели, че има горчив опит от реализацията на Лот 4.

Г-н Симеонов отговори, че очаква трудности при изпълнението на този вариант в трафик, като вероятно най-сложни ще бъдат участъци с естакади на 2 нива, върху съществуващия път. Ще се пропуска движението само в една лента чрез светофарна уредба, а ако се наложи ще се предвидят и обходни маршрути.

Г-н Найденов заяви, че обходния участък от КПП „Кулата“ към гр. Гоце Делчев в момента е почти невъзможен и се налага сериозна инвестиция за да се осигури достъп. Г-н Найденов изрази надеждата си да не се стига до обходни маршрути.

Г-н Симеонов каза, че няма човек в пътно-строителния бранш, който да не осъзнава и да не вижда проблемите при строителство на този участък и то в трафик. Г-н Симеонов гарантира, че той също е наясно с тях, заради което в момента се отделя изключително много време и работа за определяне на технологията за строително-монтажните дейности. По проекта работят най-добрите проектанți в България и се разглеждат различни варианти.

Г-н Анто̀в също заяви, че е наясно с трудностите, като определи обекта и като един от най-сложните инфраструктурни проекти в България, но напомни и статистическите данни за броя на загиналите хора по съществуващия път, които са достатъчно показателни по отношение на неотложността на проекта.

След липса на повече въпроси и коментари срещата беше закрыта.

Изготвил: Нина Стоилова

/Секретар на КНАМС/