

## **СТАНОВИЩЕ**

на

### **АГЕНЦИЯ “ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”**

**ОТНОСНО: Проведените срещи за обществено обсъждане на докладите за „ОВОС” и „Оценка за съвместимост” за инвестиционно предложение: „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма”**

В изпълнение на предписание на МОСВ писмо № ОВОС - 85/21.07.2017г. и на основание чл. 97, ал. 3, във връзка с чл. 81, ал. 1, т. 2 от Закона за опазване на околната среда, беше обявено обществено обсъждане на „Доклад за оценка на въздействието върху околната среда” и „Доклад за оценка на съвместимост” за инвестиционно предложение

#### **„Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма”**

Срещите за обществено обсъждане се проведоха на 11.09.2017г. на териториите на общините Симитли и Кресна, съгласно публикуваната на 07.08.2017г. обява във вестниците „Телеграф”, „Струма” и „Вяра”. За всяка среща бе съставен протокол от съответната местна администрация, изготвен от служебно лице определено със заповед на кмета.

#### **ОТНОСНО ПРОВЕДЕНИТЕ СРЕЩИ:**

Срещите за обществено обсъждане се проведоха, съгласно обявата, както следва:

- **11.09.2017г. от 09.00 часа, за община Симитли в спортната зала на стадион „Септември“;**
- **11.09.2017г. от 14.00 часа, за община Кресна, в зала № 1 на общината, ул. “Македония” № 96;**

#### **Среща в община Симитли**

- **Срещата се състоя на 11.09.2017г. от 09.00ч. в спортната зала на стадион „Септември“; Съгласно присъствените списъци присъстваха общо 911 човека: г-н Апостолов кмет на гр. Симитли, Областния управител на Благоевград, кметски наместници, колектива от експерти разработил Доклад за ОВОС и Доклад за оценка за съвместимост, представител на проектанта, експерти от РИОСВ – Благоевград, представители на АПИ, журналисти от телевизии и пресата, както и граждани членове на инициативни комитети, съгласно приложения присъствен списък.**

Г-н Апостолов кмет на гр. Симитли откри срещата за обществено обсъждане и даде думата на инж. Дончо Атанасов – Председател на УС на АПИ, който беше водещ на срещата от страна на Възложителя, съгласно Наредбата за ОВОС.

След встъпителните думи на г-н Атанасов за важноста на обекта за пътната инфраструктура, беше дадена думата на инж. Прашанов да представи проектните разработки на вариантите за трасе през годините общо пет на брой разглеждани и оценявани в докладите за ОВОС и ОС.

След презентацията на проектантите г-н Атанасов даде думата на инж. Диана Страка ръководител на колектива изготвил доклада за ОВОС, която направи кратко представяне за въздействието на отделните варианти върху компонентите на околната среда по време на строителството и по време на експлоатацията. Разгледана е и нулевата алтернатива.

Въз основа на направените анализи, теренни изследвания колектива по ОВОС препоръчва за реализация вариант Източен Г 10.5м.

Г-н Атанасов даде думата на г-н Красимир Дончев ръководител на колектива от независими експерти, разработил доклада за оценка на степента на въздействие, който е неразделна част от документацията по ОВОС, който представи обстойно резюме на доклада съдържащо анализи, проучвания и оценки на степента на въздействието на инвестиционното предложение върху засегнатите зони по Натура 2000, заключения, препоръки. Представени бяха и смекчаващите мерки – прегради, съоръжения, водостоци и шумозащитни стени и др.

Като заключение в ДОСВ се изказа мнението на експертите, че вариантите Г 20 син, Г 20 червен и Източен Г 20 са несъвместими с предмета и целите за опазване на защитените зони.

Съвместими с предмета и целите за опазване на защитените зони са Източен вариант Г 10.5м и тунелния вариант.

Предвид въздействието върху компонентите на околната среда на тунелния вариант по време на строителство и по време на експлоатация и предвид опазване на човешкото здраве се препоръчва за реализация Източен вариант Г 10.5м.

Г-н Атанасов даде думата за изказване на мнения или въпроси от обществеността.

Както е отразено в протокола от срещата думата беше дадена на:

Г-н Филип Цанов – Председател на Сдружение „Природата за хората“

Г-н Емил Георгиев – Представител на ПК Екогласност, както и на Федерацията на потребителите в България

Г-н Владо Тодоров от Асоциацията на пострадалите от катастрофи

Г-н Веселин Грозданов „Клъстър за зелен транспорт“

Г-н Мирослав Мазнев от камарата на строителите в България

Г-н Бисер Михайлов – Областен управител на област Благоевград

Господата представители на отделни сдружения и браншови организации се изказаха в подкрепа на проекта и варианта предложен в ДОВОС, като с това ще се развие икономиката в района, туризма и ще се повиши безопасността на движението в

района, предвид големия брой жертви през последните години в Кресненското дефиле. С реализацията на АМ Струма ще се повиши стандарта на живот на местното население, както се получава при реализацията на АМ Тракия, АМ Марица и др. инфраструктурни обекти в момента в Южна България.

Г-жа Ирина Матеева от БДЗП зададе въпроси по Доклада за ОС, на които г-н Красимир Дончев експерт от колектива по ОС отговори, че в ДОСВ пряко унищожаване на площи е оценено за всеки един от вариантите, като строителната полоса се изменя и не е постоянна величина заради релефа, по отношение на варианта Източен Г 20. На въпроса за съществуващия път през дефилето – той е част от Републиканската пътна инфраструктура първи клас и не може да се затвори. По отношение на радиоактивността на водите г-н Тодор Стефанов експерт отговори, че пробите са изследвани в Национална лаборатория по радиология.

Арх. Димитров зададе въпроса има ли намеса на инвеститора в оценката по отношение на дългия тунел? Отговора на г-н Атанасов е, че има предложения Г10.5м в оценката е природосадищ и най-балансиран вариант. Инж.Петков експерт в колектива по ОВОС разясни, че дългия тунел е отхвърлен по редица причини – отпадъци, подземни и повърхностни води и земни недра. Необходими са нови депа специализирани за този вид отпадъци.

Г-н Николов гражданин на Симитли зададе въпроса дали АПИ ще възстанови пътната мрежа в района? Г-н Атанасов отговори, че това ще бъде заложено в тръжната процедура за строителство, както и нов мост на входа на Симитли.

Г-н Ташев запитва дали къщата му ще се засегне от строителството на обекта, като г- Апостолов кмет на града отговори, че с Източен Г 10.5м къщата се запазва.

Г-жа Василка Димитрова запитва ще се избегне ли трафика през ул “Предела“. Г-н Атанасов отговори, че трафика ще се намали, защото варианта не минава през кв. Ораново и Дългата махала, а минава между кварталите край реката, като госпожата беше поканена след срещата да се запознае със ситуацията на проекта в този участък.

Г-н Пиларски гражданин на Симитли, запитва къде ще са пътните възли за Разлог?

Инж. Прашанов проектант отговори че пътни възли ще има при с. Крупник, при път П-19 – извън Дългата махала и посока Гърция на сегашния пътен възел с промяна на някои връзки за удобство.

Г-н Борисов жител на с. Крупник – ние напълно подкрепяме предложението вариант.

Г-н Пенев от Рафтинг сдружението моли да се запазят връзките към трасето и речното корито. След което получи покана от г-н Атанасов да посети АПИ за да се направи необходимото.

Г-н Пиперков от БЛРС – подкрепяме изцяло заключенията на доклада за Източен Г 10.5м като най-балансиран.

С последното изказване се изчерпаха въпросите и г-н Атанасов благодари на всички присъстващи и закри срещата за обществено обсъждане в Симитли.

За презентациите на проектантите и еколозите и улесняване на гражданите за дискусиата в залата имаше на разположение мултимедия и озвучаване, както и пълно видео заснемане на срещата.

## Среща в община Кресна

Срещата се състоя на 11.09.2017г. от 14.00ч. в зала на Община Кресна. Съгласно присъствените списъци присъстваха общо 130 човека: г-н Георгиев кмет на гр. Кресна, Областния управител на Благоевград, кметски наместници, колектива от експерти разработил Доклад за ОВОС и Доклад за оценка за съвместимост, представител на проектанта, експерти от РИОСВ – Благоевград, представители на АПИ, журналисти от телевизии и пресата, както и граждани членове на инициативни комитети, съгласно приложения присъствен списък.

Г-н Георгиев кмет на гр. Кресна откри срещата за обществено обсъждане и акцентира върху важността на проекта за общината. След което г-н Георгиев даде думата на инж. Дончо Атанасов – Председател на УС на АПИ, който беше водещ на срещата от страна на Възложителя, съгласно Наредбата за ОВОС.

След въстъпителните думи на г-н Атанасов за важността на обекта за пътната инфраструктура и повишаване на безопасността на движението, беше дадена думата на инж. Прашанов да представи проектните разработки на вариантите за трасе през годините общо пет на брой разглеждани и оценявани в докладите за ОВОС и ОС.

След презентацията на проектантите г-н Атанасов даде думата на инж. Диана Страка ръководител на колектива изготвил доклада за ОВОС, която направи кратко представяне за въздействието на отделните варианти върху компонентите на околната среда по време на строителството и по време на експлоатацията. Разгледана е и нулевата алтернатива.

Въз основа на направените анализи, теренни изследвания колектива по ОВОС препоръчва за реализация вариант Източен Г 10.5м.

Г-н Атанасов даде думата на г-н Красимир Дончев ръководител на колектива от независими експерти, разработил доклада за оценка на степента на въздействие, който е неразделна част от документацията по ОВОС, който представи обстойно резюме на доклада съдържащо анализи, проучвания и оценки на степента на въздействието на инвестиционното предложение върху засегнатите зони по Натура 2000, заключения, препоръки. Представени бяха и смекчаващите мерки – прегради, съоръжения, водостоци и шумозащитни стени и др.

Като заключение в ДОСВ се изказа мнението на експертите, че вариантите Г 20 син, Г 20 червен и Източен Г 20 са несъвместими с предмета и целите за опазване на защитените зони.

Съвместими с предмета и целите за опазване на защитените зони са Източен вариант Г 10.5м и тунелния вариант.

Предвид въздействието върху компонентите на околната среда на тунелния вариант по време на строителство и по време на експлоатация и предвид опазване на човешкото здраве се препоръчва за реализация Източен вариант Г 10.5м. Г-н Атанасов даде думата за изказване на мнения или въпроси от обществеността.

Г-н Георгиев кмет на гр. Кресна още при откриването на срещата изказа мнение по четири направления по отношение на реализацията на АМ „Струма“ :

Първо – магистралата е от изключително значение за района, защото ще допринесе за просперитета и благоденствието на целия Югозападен регион и всички за реализацията на проекта.

Второ – проекта трябва да допринесе за развитието на община Кресна и затова трябва да бъде чуто мнението на всички негови съграждани от както в МРРБ, АПИ, така и от всяка друга гражданска или неправителствена организация, която е заинтересована страна по темата.

Трето – Държавата трябва да се заинтересова не само от магистралата, а да се подходи прагматично с план за икономическо оживяване на региона.

Четвърто – Община Кресна и нейните граждани искат гаранции за ангажименти на АПИ и държавата за ангажименти за изграждане на площадки търговска дейност по двете направления, В и К е електро инфраструктура, както и подкрепа за местния бизнес.

Думата взеха още:

Г-н Михаил Георгиев в подкрепа на варианти Г 20 син или Г 20 червен.

Г-н Иван Галчев по отношение на пътните възли.

Г-н Андрей Ковачев – предлагания вариант е пътят е убиец и че бъдещите площадки за търговия са манипулация.

Г-н Филип Цанов се изказа по отношения Източен вариант Г 20, че Кресна ще загине след това.

Г-н Стоян Бешков оспорва заключенията в доклада.

Г-н Даниел Попов геолог също оспорва заключенията в доклада.

На въпросите беше отговорено от експертите на колектива по ОВОС и ОС, както и от Възложителят.

Изказаха се представители от Камарата на строителите в България г- н Николай Станков в подкрепа на заключенията в докладите

Г-н Кирев оспори доклада и счита, че трябва да се реализира дълъг тунелен вариант.

Отговорено беше, че в екологията икономическите съображения не се зачитат и този вариант не може да се реализира предвид наличието на разлом, радон и необходимост от допълнителни депа за 4 млн. кубика.

Г-жа Ирина Матеева от БДЗП се изказа че липсва картен материал. Отговорено беше, че докладите са били на разположение повече от 30 дни преди датата на провеждане на срещите съгласно Наредбата за ОВОС.

Думата отново взеха г-н Георгиев кмет – Източен вариант Г 10.50м е най- приемлив, компромисен и най-щадящ природата.

Г-н Емил Георгиев се изказа в подкрепа на Доклада по ОВОС и заключението му.

В дискусиата беше представена разработката на фирма Епвеко експерти от Гърция, един независим анализ поръчан на чужди експерти, които потвърждава заключенията на докладите.

Г-н Бисер Михайлов Областен управител – всички трябва да се обединим зад проекта и да се прекрати поредицата от пътно транспортни произшествия в района.

С последното изказване се изчерпаха въпросите и г-н Атанасов благодари на всички присъстващи и закри срещата за обществено обсъждане в Кресна.

За презентациите на проектантите и еколозите и улесняване на гражданите за дискусиата в залата имаше на разположение мултимедия и озвучаване, както и пълно видео заснемане на срещата.

Държим да отбележим, че срещите за обществено обсъждане в Симитли и Кресна преминаха при спазване на добрия тон, като по този начин на срещите се даде възможност на всеки поискал думата да се изкаже, както и да получи отговор на въпроса в хода на самите срещи от експертите.

Предвид настоящето становище на АПИ след проведените обществени обсъждания, получените положителни становища за реализация на инвестиционното предложение, включително събраните подписки в подкрепа на вариант „Източен Г 10.5м“ с общо 9538 броя подписа, моля да назначите Висш експертен екологичен съвет за одобряване на инвестиционното предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“.

**Приложение:** Справка в табличен вид с отговори на всички постъпили становища в АПИ в резултат на проведените обществени обсъждания.

С уважение,

**ИНЖ. ДОНЧО АТАНАСОВ**  
**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ**  
**НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**



СЪГЛАСУВАЛ:

  
**ИНЖ. ИЛИАНА ЗАХАРИЕВА**  
**ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ ИПОП**

СЪСТАВИЛ:

  
**ИНЖ. ВИКТОР ЛЕБАНОВ**  
**НАЧАЛНИК ОТДЕЛ ОВОС И ОС**

21.09.2017Г.

**Становище**

по предложението, препоръките, мненията и възраженията в резултат от проведени на 11.09.2017 г. обществени обсъждания в общини Симитли и Кресна на ОВОС на инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
<p>1. Балкански център за устойчивост и екоинженеринг вх. № 49-00-69 от 07.09.2017 г.</p>	<p>С настоящото бихме желали да изразим нашата позиция по отношение на доклада за ОВОС, където подробно са разгледани пет варианта за изпълнението на Автомагистрала „Струма“, както и да обърнем внимание на идентифицираните рискове във връзка със строителството на най-предизвикателния от десетилетия насам участък от магистралата, а именно Лот 3.2 между Крушник и Кресна.</p> <p>Всички трасета преминават през защитените зони „Кресна-Илинденци“ и „Кресна“. Това е записано в доклада за оценка на съвместимост. Пред нас стои най-важния въпрос - да се избере най-щадящия от екологична гледна точка и все пак най-възможен, най-осъществим вариант за строителство. Другите не по-маловажни въпроси са изграждането на АМ „Струма“ да се побере във времето, в което трябва да бъде усвоено еврофинансирането и определената стойност на проекта, което не бива я да надхвърля.</p> <p>Все още в някои среди се спряга варианта за дългият тунел - 15.4 км. тунел. В много публикации и наши анализи ние доказахме невъзможността и даже абсурдността на този проект, хората от региона го нарекоха тунела-убиец. Тунелното решение е направо престъпление не само от екологична гледна точка, но то е престъпление от финансово-икономическа, инженерно-технологична, експлоатационна и т.н. и т.н. Забавянето на вземането на държавническо решение за строителството на АМ „Струма“ породи и втори вариант на т.н. „зелени“, а именно - вариант с две платна с две ленти във всяка посока извън Кресненското дефиле, който може да бъде изпълнен с компенсаторни мерки; Тук ние ще слестим поредицата от екологични, инженерни, транспортно-логистични</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и изложени мотиви, в т.ч. по отношение на екологичното въздействие и въздействието върху здравето на хората, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
2. Българска академия на науките Геологически институт „Страшимир Димитров“ София, 01.09.2017 г.	<p>аргументи против така дефинирания вариант, който е също толкова абсурден, колкото тунелния.</p> <p>Като представители на истинската екологична общност в България, ние заставаме зад експертната на учените от БАН и професионалния опит на хората от нашите организации и настояваме за осъществяването на, т.н. източен обход на Кресненския пролом т.н. Г.10.50! Това е по-безопасният, по-евтин и по екологичен път през дефилето - къси тунели, естакади и надземен път.</p> <p>Автомагистрала „Струма“ е част от Транс-европейски Коридор № IV, свързващ градовете София, Кулата и Солун и освен това представлява част от Приоритетен проект 7 на ЕС. Успешното изграждане на цялата магистрала ще е още едно неоспоримо доказателство, че България е равноправен</p> <p>Относно: <i>ДОВОС на инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“</i></p> <p>В настоящето становище съгласно нашата компетентност изразяваме мнение относно компонентите: геоложка среда и подземни води (основно в глави IV и V), част от неживата природа.</p> <p>Считаме, че представеният за предстоящо обществено обсъждане „Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на лот 3.2 на АМ „Струма“ е изготвен в съответствие с Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ, бр. 25/2003 г., поел. изм. и доп. ДВ, бр. 94/2012 г.). Основната му цел е анализ и определяне на най-приемлив вариант за строителството на магистралния път в участъка Крушик/Симитли - Кресна от гледна точка на приемливо въздействие върху околната среда, отчитайки спецификата и взаимовръзката между живата и нежива природа, безопасността и здравето на човека.</p> <p>В така представения ДОВОС е направено сравнение между</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и изложени мотиви по отношение екологичното въздействие и в частност - геоложка среда и хидрогеология, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>различните варианти на трасето на АМ „Струма“ в участъка Крушик/Симитли - Кресна: „дълъг тунелен вариант“, „вариант Г20-син“, „вариант Г20-червен“, „източен вариант Г10.50“ и „източен вариант Г20“. Счита се, че е направена добра оценка на въздействието на строителните и експлоатационните дейности върху геоложката среда и подземните води при предложените варианти.</p> <p>Според нас най-приемливи варианти са два варианта: „Г20-червен“ и „източен Г10.50“. Приемливи, но по-трудно осъществими са „вариант Г20-син“ и „източен вариант Г20“, а неприемлив е „дългият тунелен вариант“. Приемаме оценката, дадена в доклада по ОВОС на „източен вариант Г 10.50“ като най-приемлив спрямо повечето компоненти на околната среда. От геоложка гледна точка мотивите ни са следните:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>По-слабо натоварване върху неживата природа при два отделни добре изградени пътни обекта, отколкото при един по-голям.</i> Т.н. „изправяне“ на съществуващия път през Кресненското дефиле при вариант Г10.50 (само в едно направление) ще окаже по-слабо въздействие върху геоложката среда, тъй като ще има значително по-малък обем строителни дейности, свързани с оформянето на пътя заради новите технически изисквания. В резултат ще се налага значително по-малки по обем подкопавания на склона и свързаните с него проблеми на склоновете с устойчивост и съответните гео-екологични проблеми, особено в участъци с ниски якостно-деформационни характеристики на скалния масив.</li> <li>2. <i>По-малката роля на промените в геоложката среда и подземните води върху очаквани въздействия на други компоненти на околната среда</i> - Негативното въздействие върху геоложката среда и подземните води се отразява пряко или косвено върху ландшафт, почви, повърхностни води, растителен свят, както и върху здравния риск.</li> <li>3. <i>По-добрата стратегическа значимост на този вариант</i> - при авария по едно платно ще се прекъсне трафикът по най-важната за страната транспортна връзка към Гърция. Обаче при наличие на две добри</li> </ol>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>пълни платна при евентуална авария, каквато не е изключена например при едно голямо обрушване на скални маси, земетресения и други природни бедствия трафикът може да се прехвърли по отдалеченото и незасегнато платно.</p> <p>4. <i>По-краткият срок на реализация на проектното предложение, като цяло ще намали негативното въздействие.</i> Считаме, че един от важните показатели за околната среда е и времето за изпълнение на инвестиционното предложение. Съкращаването на срока на въздействие върху подземни води и геоложка среда намалява значимостта на въздействието.</p> <p>По въпроса за очакваните въздействия по време на строителната дейност и експлоатацията на съоръжението можем да кажем, че строителството в Кресненското дефиле ще се извършва в терен със сложен тектонски строеж и силно вариращи инженерно-геоложки свойства на скалния масив - в основната си част влошени, като в доклада правилно е отбелязано за възможни проблеми в тази област (т.нар. „геоложки изненади“). По тази причина е необходимо строителната дейност да се наблюдава от специалисти инженер-геолози за да се минимизира вероятността от възникването на опасни геоложки процеси. По същия начин препоръчваме при по-нататъшното реализиране на задачата да се следи и въздействието на подземните води върху подземните съоръжения.</p> <p>В заключение, подкрепяме така съставения ДОВОС, част от избраните варианти в него, като считаме, че най-подходящият от тях е „източен вариант Г 10.50“.</p>	
<p>3. Българска академия на науките изх. № 04-13-13 от 07.09.2017 г.</p>	<p>В настоящето становище съгласно нашата компетентност изразяваме мнение относно компонентите: А - <i>геоложка среда и подземни води</i> (основно в глави IV и V), част от неживата природа, както и по част В - <i>природни местообитания и видове</i>.</p> <p>Считаме, че представеният за предстоящо обществено обсъждане</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>„Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на лот 3.2 на АМ „Струма“ е изготвен в съответствие с Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ, бр. 25/2003 г., поел. изм. и доп. ДВ, бр. 94/2012 г.). Основната му цел е анализ и определяне на най-приемлив вариант за строителството на магистралния път в участъка Крупни/Симитли-Кресна от гледна точка на приемливо въздействие върху околната среда, отчитайки спецификата и взаимовръзката между живата и нежива природа, безопасността и здравето на човека.</p> <p><b>А - геоложка среда и подземни води</b></p> <p>В така предоставения ДОВОС е направено сравнение между различните варианти на трасето на АМ „Струма“ в участъка Крупни/Симитли - Кресна: „дълъг тунелен вариант“, „вариант Г20-син“, „вариант Г20-червен“, „източен вариант Г10.50“ и „източен вариант Г20“. Считаме, че е направена добра оценка на въздействието на строителните и експлоатационните дейности върху геоложката среда и подземните води при предложените варианти.</p> <p>Според нас най-приемливи са два варианта: „Г20-червен“ и „източен Г10.50“. Приемливи, но по-трудно осъществими са „вариант Г20-син“ и „източен вариант Г20“, а неприемлив е „дългият тунелен вариант“. Приемаме оценката, дадена в доклада по ОВОС на „източен вариант Г10.50“ като най-приемлив спрямо повечето компоненти на околната среда. От геоложка гледна точка мотивите ни са следните;</p> <p>1. <i>По-слабо натоварване върху неживата природа при два отделни, добре изградени пътни обекта, отколкото при един по-голям.</i> Т. н. „изправяне“ на съществуващия път през Кресненското дефиле при вариант Г10.50 (само в едно направление) ще окаже по-слабо въздействие върху геоложката среда, тъй като ще има значително по-малък обем строителни дейности, свързани с оформянето на пътя заради новите</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС. По ДОВОС са изложени мотиви по отношение на екологичното въздействие и в частност - геоложка среда и подземни води, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>технически изисквания. В резултат ще се налага значително по-малки по обем подкопавания на склона и свързаните с него проблеми на склоновата устойчивост и съответните геологични проблеми, особено в участъци с ниски якостно-деформационни характеристики на скалния масив.</p> <p>2. <i>По-малката роля на промените в геоложката среда и подземните води върху очаквани въздействия на други компоненти на околната среда.</i> Негативното въздействие върху геоложката среда и подземните води се отразява пряко или косвено върху ландшафта, почвите, повърхностните води, растителния свят, както и върху здравния риск.</p> <p>3. <i>По-добрата стратегическа значимост на този вариант.</i> При авария по едно платно ще се прекъсне трафикът по най-важната за страната транспортна връзка с Гърция. Обаче при наличие на две добри пътни платна при евентуална авария, каквато не е изключена (например при едно голямо обрушване на скални маси, земетресения и други природни бедствия) трафикът може да се прехвърли по отдалеченото и незасегнато платно.</p> <p>4. <i>По-краткият срок на реализация на проектното предложение, като цяло ще намали негативното въздействие.</i> Счита се, че един от важните показатели за околната среда е и времето за изпълнение на инвестиционното предложение. Съкращаването на срока на въздействие върху подземни води и геоложка среда намалява значимостта на въздействието.</p> <p>По въпроса за очакваните въздействия по време на строителната дейност и експлоатацията на съоръжението можем да кажем, че строителството в Кресненското дефиле ще се извършва в терен със сложен тектонски строеж и силно вариращи инженерно геоложки свойства на скалния масив - в основната си част влошени, като в доклада правилно е отбелязано за възможни проблеми в тази област (т.нар. „геоложки изненади“). По тази причина е необходимо строителната</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>дейност да се наблюдава от специалисти инженер-геолози, за да се минимизира вероятността от възникването на опасни геоложки процеси. По същия начин препоръчваме при по-нагаташното реализиране на задачата да се следи и въздействието на подземните води върху подземните съоръжения.</p> <p>В заключение, подкрепяме така съставения ДОВОС, част от избраните варианти в него, като считаме, че най-подходящият от тях е „източен вариант Г10.50“.</p> <p><b><i>В - природни местообитания и видове</i></b></p> <p>В частта природни местообитания и видове докладът е изготвен в съответствие с чл. 31, ал. 1 и ал. 4 от Закона за биологичното разнообразие и съгласно чл. 2, ал. 1. Т. 1 и чл. 39, ал. 5 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони. Той е съобразен с направените препоръки за пълна характеристика на всички различни варианти на инвестиционното предложение. Оценено е въздействието на строителните и експлоатационни дейности върху попадащите в рамките на трасето на магистрала природни местообитания при всеки от петте отделни варианта. От общо 37 типа природни местообитания, които са регистрирани в 33 BG0000366 „Кресна-Илинденци“ в рамките на петте варианта попадат 15 типа. На базата на предоставените от МОСВ данни за двете защитени зони е направена оценка на процента засегната площ на всяко природно местообитание във всеки предложен вариант.</p> <p>Детайлната характеристика на всяко едно от засегнатите природни местообитания представена в доклада, предложените смекчаващи мерки за някои от тях, както и изразеното становище за невъзможност от предлагане на такива мерки за други, дави основание да се вярва, че докладът е обективен и предоставя пълна информация за екологическите</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>рискове при реализиране на инвестиционното предложение.</p> <p>Реализацията на АМ „Струма“ безспорно има национална и европейска значимост. Същевременно този проект е обект на сериозна критика по отношение на неговото въздействие върху природната среда в района, която има много специфичен за територията на България характер. Това разбираше е намерило отражение в Доклада и затова експертите са се постарали да предоставят навсякъде цифрови данни, които да илюстрират оценките.</p> <p>В началото на Доклада е изложено разбирането за всяка една от 4-те степени на оценка на въздействието върху природните местообитания, което дава възможност за недвусмислено интерпретиране на резултатите. Въвеждането на праг от 0.5% от площта на съответното местообитание в зона като „значителна площ“ също внася яснота в заключенията.</p> <p>Данните за природните местообитания са съпътствани с богат илюстративен материал, базиран както на обществено достъпни източници, така и на собствени теренни проучвания. Приложения 7.1. и 7.3. илюстрират разположението на природните местообитания, които ще бъдат засегнати при изграждането на трасето във всеки от предложените варианти, с изключение на варианта дълъг тунел.</p> <p>От заключениято става ясно, че най-засегнатите природни местообитания ще бъдат 5210, 6220*, 91AA*, 92A0, 92C0, 92E0*. Три от тях са приоритетни за опазване, което най-малкото означава да се потърсят компенсаторни територии за опазването им.</p> <p>В края на доклада се прави обобщение на изложените данни, в заключение на което се изказва мнение, че „само Източен Г 10.50 и Тунелен варианти са съвместими с предмета на опазване на защитените зони“. Не става ясно каква е точно разликата между двата източни варианта и колко тя е значима, за да се предпочете единия от тях.</p>	<p>Според проектните материали, предоставени от възложителя, обхвата (сервитута, площта, която ще бъде унищожена при строителството и която ще бъде постоянно заета от</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>В 33 ВГ0000366 „Кресна-Илинденци“ има само един вид растение, което е предмет на опазване - Имануелова метличина (<i>Sentaurea immanuelis-loewii</i>). Нейните находища не се засягат от разглежданите трасета. Тук следва да се обърне внимание на факта, че районът на защитената зона е богат на флористично разнообразие. В този район са разпространени редица редки и застрашени видове като например широколистен мразовец (<i>Colchicum bivonae</i>), дебелолест (<i>Crassula tillaea</i>), гръцко плюскавиче (<i>Silene graeca</i>) и др., които също следва да се имат предвид при подобни оценки за толкова мащабни инвестиционни предложения.</p> <p>В Доклада е направена подробна и изчерпателна обща характеристика на основните фаунистични групи животни за целите на ОВОС - безгръбначни, риби, земноводни, влечуги, птици и бозайници. Използвана е съвременна информация, основаваща се както на публикувани данни, така и на собствени авторски теренни проучвания. В резултат на тези проучвания са определени актуалните площи на специфичните местообитания на видовете, което позволява препоръчване на адекватни мерки за предотвратяване на негативни въздействия по време на строителството и експлоатацията на автомагистралата. Специално внимание е обърнато на пресечните точки на проектните пътни трасета с водни обекти.</p>	<p>елементи на трасето – изкопи, насипи и пр.) на Източен вариант Г20 по нов терен е около три пъти по-голям в сравнение с този на Източен вариант Г10.50, при който по нов терен е единствено лявото платно и обхода на Кресна.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>По отношение на глава V.</p> <p>Оценката на предполагаемите отрицателни въздействия е направена в разширен териториален обхват, включващ както сервитута на пътя, така и съседни територии в зависимост от ландшафтните особености. Този подход е напълно удачен, и като следствие е дал отражение на спецификата на планираните мерки, които ще доведат до по-голяма ефективност при опазване на фауната.</p> <p>При анализа на отделните фаунистични групи е използван единен подход със съпоставими параметри на въздействие, което позволява адекватна оценка и на всеки един от проектните варианти на трасетата.</p> <p>По отношение на глава VII.</p> <p>Предложените мерки за предотвратяване и намаляване на отрицателните въздействия отчитат спецификата на засегнатите животински видове, като осъществяването им ще доведе до реален очакван положителен ефект.</p> <p>ДОСВ</p> <p>Представената информация в ДОСВ, както и анализът на очакваните въздействия върху животинските видове, предмет на опазване в ЗЗ по Нагура 2000 са изчерпателни и отговарят напълно на изискванията на Наредбата за ОС.</p>	
4. Български ловно-рибарски съюз		<p>Положителна позиция за реализиране на проекта, с изложени мотиви по отношение на биоразнообразието и геологията за избор на Източен</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>коренно различна.</p> <p>Източният алтернативен вариант по мнение и анализи на експертите на БЛРС не води до значително въздействие върху интегритета на „Натура – 2000“, защото това въздействие може да бъде компенсирано и минимизирано чрез съответните мерки за намаляване на въздействието. В този контекст нашите изводи са в противоречие с доклада за оценка за съвместимост на магистралата през 2007. Извеждането на трафика по източния вариант - скоростно шосе извън Кресненското дефиле ще има положителен ефект върху развитието на фауната. В този смисъл извеждането на 50% от трафика извън дефилето ще се отрази благоприятно за намаляване на влиянието върху популацията.</p> <p>Изграждането на съоръжения през определено разстояние 30 или 50 м е ефективна мярка. Това няма да доведе до загуба и фрагментация на съответните връзки и живот на местообитанията. Добрите практики на редица европейски страни показват, че използването на класически работещи съоръжения като средство за намаляване въздействието на трафика са приложими и в района на Кресненското дефиле. Фрагментирането му е компенсируемо въздействие, доколкото ще позволи цялостна адаптация на развитието и разпространението на видовете и хабитатите.</p> <p>Най-важния аргумент за реализация на еднопосочен източен обход на Кресненския пролом е свързан с наличните реални други алтернативи. За седем години тунелното решение „Крупник-Кресна“ бе напълно компрометирано и не би издържало нито геологични, нито финансови, нито екологични анализи. Следователно, финансово реализуеми на този етап остават двете решения за разширяване на съществуващия път до габарит Г-20 (червена и синя следа) и решението за източен обход на Кресненския пролом с еднопосочно движение. От двата варианта приемлив е вариантът със запазване на съществуващото състояние на Е-79 и извеждане на половината трафик извън пролома, като същевременно се</p>	<p>вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>вземат всички екологични мерки за ограничаване риска от смъртност на животни и преодоляване на фрагментацията между популациите им;</p> <p>Кои са аргументите ни, на базата на които ние подкрепяме т.н: източен обход на Кресненското дефиле.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• По-малкия габарит (едно платно с две ленти) на еднопосочен източен вариант позволява гъвкаво проектиране на пътя, възможност за избягване на екологично чувствителни райони, респ. пряко унищожаване на по-малки площи от евентуално засегнати защитени природни дадености;</li> <li>• Еднопосочния трафик предполага изграждането на малки съоръжения за създаване на организация на движение във всички посоки и свързка с населените места в региона;</li> <li>• Евентуален двупосочен трафик (две платна с четири ленти) в източен вариант предполага изграждане на сложни и мащабни съоръжения от тип „детелина“, които ще трябва да се изградят по склоновете на планината (Западни склонове на Пирин);</li> <li>• Извеждането на двупосочен трафик на изток от Кресненското дефиле не разрешава проблема с трафика по съществуващия участък от Е-79. Няма механизъм по който ползването на съществуващ път да бъде забранено за ползване от леки МПС;</li> <li>• Не може да бъде прогнозирано дали пътуващите няма да изберат по-краткия маршрут през Кресненското дефиле, отколкото да се изкачват на платото по четири лентов път и да минават през виадукти и тунели - т.е. трафикът в дефилето може да остане интензивен в двете посоки, което предполага възникване на пътни инциденти и висок риск от смъртност на хора и животни, а същевременно да бъде изграден скъп проект, който не се ползва;</li> <li>• При ограничаване на трафика в пролома се очаква вълна от туристическо присъствие в близост до реката, което предполага увеличаване на безпокойството на животински видове, вкл. птици;</li> </ul>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Съществува възможност за провал на финансирането на цялата АМ „Струма“ при проваляне на проекта за Лог 3.2 на обекта, а извеждането на трафика на изток от пролома с еднопосочен път представлява реално приложима, работеща и реализуема алтернатива, имаща много финансови и екологични предимства;</li> <li>• Реализирането на източната алтернатива с еднопосочен трафик може да стартира с приключване на разрешителните екологични процедури, без да се губи времеви ресурс в изчакване на допълнителни разрешителни, свързани със съгласуване от Европейската комисия и предварително прилагане на компенсаторни мерки;</li> <li>• Социалното недоволство от забавянето на реализацията на работещ вариант за Лог 3.2 ще бъде намалено с бързото извеждане на голяма част от трафика извън пролома и осигуряването на еднопосочно движение на превозните средства;</li> <li>• Времетраенето на строителството на път с по-малък габарит е несравнимо по-кратко от изграждането на четирилентов път по пресечен и сложен терен. Съоръжението ще бъде построено и пуснато в експлоатация в обозримо бъдеще;</li> <li>• В момента няма ясна относно механизма за финансиране на многократно по-скъпия проект с изграждане на двупосочен път в сравнение с еднопосочния вариант, който може да бъде финансиран с бюджет който е наличен;</li> <li>• С оглед на неяснотите относно липсващото финансиране за четирилентов източен обход на Е-79 не може да бъде гарантирано скорошното започване на строителните работи;</li> <li>• На този етап не може да бъде гарантирана техническата възможност за реализация на четирилентов източен обход с оглед на геологичните дадености.</li> </ul> <p>Въз основа на изложеното по-горе ние излизаме с категоричното становище в подкрепа усилията на пътната агенция за прилагане на</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
5. Българска браншова камара „Пътища“ изх. № 17-И-43 от 07.09.2017 г.	<p>предложения вариант на проектното решение с обход от изток с едно изнесено извън дефилето платно. Считаме, че е крайно наложително да обединим усилията си с цел всички процедури по одобрение и реалното започване на работата по проекта да се ускорят. Не приемаме продължаващото непрестанното търсене и обсъждане на варианти, повечето от които са напълно неприложими в сегашните условия, защото така категорично се блокира работата по проекта в участъка на Кресненското дефиле. Повтаряме, че рискът от неизпълнение на лот 3 на АМ „Струма“ в участъка на Кресненското дефиле е много голям. Това несъмнено е реална заплаха за устойчивостта на целия инвестиционен проект АМ „Струма“, в т ч за изградените вече участъци, финансирани по Оперативна програма „Транспорт 2007 – 2013“, и за тези, които се изграждат в настоящия програмен период по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020“.</p> <p>Българска браншова камара „Пътища“ високо оценява усилията на Агенция „Пътна инфраструктура“, на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и на Министерството на транспорта за цялостното завършване на проекта АМ „Струма“ в рамките на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.</p> <p>Този голям инфраструктурен проект надхвърля националното си значение на път от Републиканската пътна мрежа, тъй като е изключително важна международна транспортна връзка с голямо влияние върху икономиките на страните от целия Балкански полуостров.</p> <p>Българска браншова камара „Пътища“ изразява напълно своята подкрепа за реализация на проекта АМ „Струма“ Лот 3.2. участък „Крушник-Кресна“ във варианта, получил положителна оценка на качеството на ДОВОС, дадена от Министерството на околната среда и водите.</p> <p>На първо място завършването на този участък ще осигури</p>	<p>Положителна позиция за реализиране на проекта, с изложени мотиви по отношение на безопасността за хората и опазването на околната среда, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор																
<p>6. Българска асоциация на пострадали при катастрофи вх. № 49-00-72 от 07.09.2017 г.</p>	<p>безопасното преминаване по трасето, славещо се с ежедневни пътно-транспортни произшествия с човешки жертви и най-опасна пътна отсечка на територията на Р. България.</p> <p>Предложеният вариант за преминаване на трасето на АМ Струма през участъка Крушик-Кресна е оптимален по отношение екология и безопасност, едновременно щадящ околна среда и човешки живот.</p> <p>Надяваме се проекта да бъде доведен до успешен край в спазване на срока на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.</p>																	
<p>6. Българска асоциация на пострадали при катастрофи вх. № 49-00-72 от 07.09.2017 г.</p>	<table border="1" data-bbox="655 701 959 1644"> <thead> <tr> <th colspan="4">Данни за броя на Пътно транспортните произшествия в района за периода 2012 г. - 2016 г.</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Брой ПТП</th> <th>Брой загинали</th> <th>Брой ранени</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Кресненско дефиле (дължина на трасето - 15 км.)</td> <td>270</td> <td>25</td> <td>119</td> </tr> <tr> <td>Благоевград-Сандански (дължина на трасето - 65 км.)</td> <td>893</td> <td>52</td> <td>300</td> </tr> </tbody> </table> <p>За последните пет години в Кресненското дефиле на всеки километър са „изникнали“ по два надгробни паметника, на всеки километър по осем човека са се слобили с тежки увреждания, някои от които доживот. През последните години този пътен участък си извоюва печалната слава на най-кървавото трасе в България.</p> <p>Всеки ден забавяне на строителството на АМ „Струма“ е причина за тежки пътнотранспортни произшествия, голям брой загинали и ранени.</p> <p>Ако не ни е грижа, че изпълнението на Лот 3.2 на АМ „Струма“ може да доведе до провал на оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и налагането на финансова санкция от над 1 млрд лв. за България, то поне да помислим за собствения си живот и</p>	Данни за броя на Пътно транспортните произшествия в района за периода 2012 г. - 2016 г.					Брой ПТП	Брой загинали	Брой ранени	Кресненско дефиле (дължина на трасето - 15 км.)	270	25	119	Благоевград-Сандански (дължина на трасето - 65 км.)	893	52	300	<p>Положителна позиция за реализиране на проекта, с изложени мотиви по отношение на безопасността за хората и намаляване на риска от ПТП, за избор на Изгочен вариант Г10.50.</p>
Данни за броя на Пътно транспортните произшествия в района за периода 2012 г. - 2016 г.																		
	Брой ПТП	Брой загинали	Брой ранени															
Кресненско дефиле (дължина на трасето - 15 км.)	270	25	119															
Благоевград-Сандански (дължина на трасето - 65 км.)	893	52	300															

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
7. Българска асоциация за селски и екологичен туризъм вх. № 49-00-71 от 07.09.2017 г.	<p>този на близките си. Да сме наясно, че следващия път, когато се отправаме на почивка и прекосяваме Кресненското дефиле, нямаме никакво право да се оплакваме от едва пълзящата колона от автомобили.</p> <p>Продължителното отлагане строителството на АМ „Струма“ не е в нищия полза. През годините бяха разработени различни варианти за преминаване през Кресненското дефиле. Сред обсъжданите проекти има такъв, който щади природата и в същото време покрива изискванията за безопасност на трасето. Добавя ползи за хората, живеещи в района, от една страна запазвайки бизнеса им, а от друга - като освобождава трафика от населената градска част и изнасят движението в периферията на града.</p> <p><b>Като организация, която се бори за намаляване на ПТП, изказваме нашата подкрепа за източния вариант Г 10.50 на АМ „Струма“ и за незабавното му стартиране!</b></p>	
	<p>Само дни преди да бъде обсъден и публикуван доклад по ОВОС за изграждането на АМ „Струма“ Лог 3.2 - преминаващ през Кресненското дефиле, някои заинтересовани екомаргинали пак наклеветиха България. Изпратиха жалба до Европейската комисия, с която се опитват да саботират инфраструктурния проект. В резултат от серия от подобни саботажки през изминалите години, строителството на магистралата се забави, а Кресненското дефиле продължава да взема човешки жертви. Но това не трогва зелените рекетъори, свеждащи екологията до вулгарен натурализъм.</p> <p>Напомниме, че в така широко прокламираното биоразнообразие водещо място имат хората изобщо и в частност представители на българския народ, който не бива да се превръща в изчезващ вид.</p> <p>Сериозно притеснение у нас обаче будят необосновани и манипулативни изказвания и твърдения на представители на неправителствени екологични организации, с което се подвеждат отговорните институции в България и ЕК, както и цялото ни общество.</p> <p>Не прекъснаха да дезинформират и хората, че съществуващия път в</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС, в т.ч. по отношение на равностойното разглеждане на 5-те проектни варианта, както и положителна позиция по ДОСВ с изложени мотиви за избор на Източен вариант Г10.50 по отношение на биоразнообразието.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>дефилето може да бъде затворен изцяло за движение. Това противоречи на реалността, тъй като какъвто и вариант да бъде избран, движението по пътят през дефилето може да бъде само ограничен, но не и спряно. Този път винаги ще бъде резервен и алтернативен на всички варианти. Така ако по него не бъдат взети мерки, то освен животинските видове са застрашени и най-много хорага. Именно там е мястото на истински загрижените за екологията специалисти да предложат мерки за максимално опазване на природата и хорага.</p> <p>Ние подробно се запознахме с 5-те варианта за АМ „Струма“, по които да се премине или да се заобиколи Кресненското дефиле и съответните защитени зони. Всичките трасета преминават през защитените зони „Кресна-Илинденци“ и „Кресна“ Това е записано в доклада за оценка на съвместимост.</p> <p>Разглеждани са равносложно 5 проектни варианта за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“: Вариант Г20 - син; Вариант Г20 - червен; Източен вариант Г10.50; Дълъг тунелен вариант и Източен вариант Г20, преминават през пресечен терен на територията на община Симитли и община Кресна, като част от проектните решения са в Кресненското дефиле - район изключително чувствителен в екологично отношение. Условията допълнително се утежняват от сложните физико-географски характеристики - проява на свлачища и срутища, разломна зона със сложен геоложки строеж и висок сеизмичен риск в тектонско отношение.</p> <p>Изготвените оценки на въздействието върху околната среда и оценка за съвместимост с обектите по Natura 2000 показват, че въздействието по време на строителството и експлоатацията на автомагистралата върху компонентите на околната среда може да се класифицира като незначително, краткосрочно за периода на строителство, постоянно при експлоатация, пряко и обратимо, с малък териториален обхват, с незначителен кумулативен ефект, под приетите национални и европейски</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>нормативни изисквания, и не предполага значително негативно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда и здравето на хората, както на територията на пътното трасе и в близост до автомагистралата, така и в трансграничен контекст.</p> <p>Изграждането и експлоатацията на Лот 3.2 на АМ „Струма“ по алтернатива „Източен вариант Г10.50“ ще окаже незначително въздействие върху целостта и структурата на засегнатите защитени зони от екологичната мрежа Natura 2000, както и върху природните местообитания и видовете, вкл. птици, предмет на опазване в тях, при изпълнение на препоръчаните смекчаващи мерки - дефрагментационни и преградни съоръжения.</p> <p>Представителите на нашата организация, след дългогодишни изследвания и комуникация с учени от БАН, след сериозно и дълбоко вникване в сложната проблема на ОВОС и Доклада за оценка на съвместимостта на ИП АМ „Струма“ предлагаме на уважавания Екологичен Експертен Съвет към МОСВ да одобри осъществяването на инвестиционното, предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“, по Източен вариант Г10.50.</p> <p><b>Рискът от неизпълнение на Лот 3 на АМ „Струма“, в участъка на Кресненското дефиле, може да доведе до провал на изпълнението на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и налагането на непосилна за България финансова санкция от страна на ЕК. Всички тези, които се опитват да извиват ръцете на нашето държавно ръководство, за да похарчи два пъти повече средства за изграждането на магистрала Струма могат да бъдат наречени търговци на влияние.</b></p> <p>България ясно и категорично ще докаже своята принадлежност към европейските ценности и структури, като успешно завърши изграждането на цялата АМ „Струма“, в рамките на програмния период на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“</p>	



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
<p>8. Висше строително училище „Любен Каравелов“ Гр. София изх. № 853/23.08.2017 г.</p>	<p>В отговор на Ваше писмо с изх. № 33-00-148/09. 08. 2017 г. След запознаване с Доклада за оценка на въздействието на околната среда (ОВОС) на инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“, заедно с всички негови приложения, както и със самото инвестиционно предложение, а също така и редица експертни мнения изразявам подкрепата си относно изграждането на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ в предложения вариант.</p> <p>В подкрепа на изразеното становище прилагам следните аргументи:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Като част от Транс-европейската магистрала Север - Юг и част от транс- европейски транспортен коридор „Ориент-Източно Средиземноморски“ АМ „Струма“ е важна пътна артерия с голямо значение за интегрирането на Националната транспортна инфраструктура с Европейската транспортна система и нейното изграждането ще има безспорен ефект върху българската икономиката. Осъществяването на проекта би довело до разкриването на нови работни места;</li> <li>2. Изграждането на новото трасе предполага безспорно намаляване на пътнотранспортните произшествия;</li> <li>3. Разработения вариант е максимално щадящ околната среда, като в голяма степен са ограничени вредните ефекти от шумовото замърсяване и емисиите в атмосферата. Проектта е съобразен с екологичните изисквания по отношение на защитените райони и както е посочено в писмото Ви - ДОВОС и ДОСВ са с положителна оценка.</li> </ol>	<p>Положителна позиция по ДОВОС и ДОСВ, като с мотиви по отношение на създаването на нови работни места, намаляване на ПТП, ограничаване на шума и емисиите в атмосферата, е подкрепен предпочетения Източен вариант Г10.50.</p>
<p>9. Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“ изх. № 2114/08.09.2017 г.</p>	<p>Относно: Обсъждане доклада за ОВОС за АМ „Струма“, Лот 3.2 Изграждането на АМ „Струма“ като част от Транс-европейски транспортен коридор „Ориент - Източно Средиземноморие“, свързващ страните от Централна Европа с Егейско море е един от най-големите инфраструктурни проекти в България. Изборът на най-целесъобразния проектен вариант е от съществено значение за развитието за</p>	<p>Положително становище за избор на Източен вариант Г10.50, мотивирано по отношение на икономически и технически аспекти.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>инфраструктурата на Република България и логистиката в Източна Европа.</p> <p>Предложените пет варианта бяха разгледани обстойно и обсъдени от преподавателите към катедра „Транспортно строителство и съоръжения“ при Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ <b>Крайното становище на катедрата е, че подкрепя вариант Източен като едно разумно икономически целесъобразно и технически издържано решение.</b></p> <p>Подкрепяме усилията на Агенция „Пътна инфраструктура в качеството на възложител в усилията им да бъде завършен проекта за АМ „Струма“ в рамките на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.</p>	
<p>10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г.</p>	<p>Обръщаме се към вас -- с искане да отхвърлите препоръките изводите на внесенния доклад за оценка за съвместимост на ИП за „<b>ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАСЕТО НА ЛОТ 3.2 НА АМ „СТРУМА“</b>“ върху предмета и целите на опазване на защитени зони BG0000366 „Кресна-Илинденци“ за опазване на природните местообитания и дивага флора и фауна, и BG0002003 „Кресна“ за опазване на дивите птици (накратко ДОСВ), които дават препоръка за крайно изпълнение на „Източен вариант Г10.50“ при явно неспазване на нормите на природозащитното законодателство и предоставяне на невярна информация за вземане на решение. Нашите мотиви са:</p>	
	<p>1. Настоящата процедура по оценка за съвместимост е изцяло компрометирана и независимостта на внесенния доклад по оценка за съвместимост също е компрометирана след взетото решение на 20 април 2017 година от АПИ за избор на алтернатива за детайлно предварително проектиране - с което възложителя прави избор на алтернатива - <b>„Източен вариант Г10.50“</b> - с което влиза в пряко нарушение на чл. 31 - 33 на ЗБР, транспониращи чл. 9.3 на Директива 92/43 във връзка с тълкуванията на този член от съда на европейските общности. По</p>	<p>Обръщаме внимание, че всеки Възложител е в пълното си право да има предпочитания как да бъде реализирано инвестиционното му предложение. Това естествено не означава по никакъв начин, че ДОВОС и ДОСВ следва да</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>конкретно възложителя взима предварително решение за избор на алтернатива и за детайлно проектиране до детайлен идеен проект, преди да е приключила своя състав процедурата по ОС - изцяло въз основа на икономически и технически критерии, с което предварява изхода на процедурата и създава правна несигурност относно независимостта, обективността и равнопоставеността на направената оценка във вношения от същият този възложител доклад за оценка за съвместимост. Следва да напомним, че така наречените „независими експерти“ изготвили ДОС са в договорни отношения с възложителя именно с извършителя взетото противоправно решение и именно за извършване на последващото действие от същата процедура - изготвяне на доклада за ОС. Това е пряк и неприкрит конфликт на интереси, пряк резултат от първоначално извършеното явно нарушение на нормата на закона.</p>	<p>потвърдят вариант, който е икономически и технически по-изгоден за Възложителя - резултатите в ДОСВ и ДОВОС са на база въздействието върху околната среда и здравето на хората, които в случая показват, че предпочитан за реализация е Източен вариант Г10.50. Още повече, че за конкретното инвестиционно предложение експертите си изпълняват задълженията по договор за изработване на ОВОС и ОСВ на инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ от 2015 г. През 2016 г., след провеждане на консултации по Заданието за обхват и съдържание на ОВОС, е началото на изработване на двете оценки. Докладът за ОВОС е предаден на Възложителя на 28.03.2017 г., като е препоръчан за реализация, с известно предимство, Източен вариант Г10.50. Следователно,</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>въпросното решение на АПИ напълно съобразява резултатите от изготвените ДОВОС и ДОСВ и не приемаме за вярно твърдението за конфликт на интереси.</p> <p>При линейни обекти, включително и пътя в участъка през Кресненското дефиле (Лот 3.2 на АМ „Струма“), още в етапа на предпроектни проучвания се съобразяват изискванията на Нормите за проектиране на пътища и Наредба № 4 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти, както и други нормативни документи, свързани с проектирането и устойчивостяването на проектите. На основание на известните данни и географски характеристики на района и нормативните изисквания се преценява какви варианти биха могли да се реализират с известните и налични технологии, строителни</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>практики и строителни материали, като се отчитат и финансовите възможности на Възложителя.</p> <p>Проектите се приемат от Експертен техническо-икономически съвет (ЕТИС), който е компетентен да оцени проекта в неговата цялост и от всички възможни аспекти.</p> <p>Отчитайки финансовите параметри и времевите ограничения, заложи в програмния период за проекти финансиран по ОПТТИ при технически неизпълними и икономически неизгодни показатели на вариантите, няма основание да се изисква финансиране за тяхното реализиране. При тези условия не се извършва проектиране, оценяване на проекта, вкл. по екологични показатели и се пристъпва към разглеждане на други, възможни за изпълнение варианти.</p> <p>Може би следва да се акцентира и че основните</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>разглеждани варианти – дълъг тунел и Г20-червен са на фаза идеен проект и загова е взето решение и за предложеният от АПИ вариант в резултат на проведените консултации да се разработи идеен проект.</p> <p>По отношение зависимостта на експертите от Възложителя следва да се подчертае изискването на ЗООС и Нредбата за ОВОС, според които възложителят възлага изготвянето на Задание за ОВОС и ОВОС, който се представя под формата на доклад на колектив от независими експерти.</p>
	<p>2. На второ място Министъра на околната среда и водите следва да изключи напълно от по-нататъшно процедуране и няма как да бъдат одобрявани следните алтернативи: „ВАРИАНТ Г20 – СИН“, „Вариант Г20 червен“ и „Източен вариант Г10.50“.</p>	<p>Не става ясно от коя процедура предлагат да се изключат тези варианти – от тази по реда на ЗООС и ЗБР или по реда на ЗУТ.</p> <p>Вариант Г20 - син и червен не са съвместими с предмета и целите на опазване на засегнатите защитени зони съгласно ДОСВ, във връзка с което е резонно да се изключат</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>от по-нагаташно процедиране и съответно одобряване по реда на ЗУТ. Източен вариант Г10.50 е оценен като допустим предпочетен по отношение на въздействието му върху околната среда и човешкото здраве</p>
	<p>2.1. МОСВ се е произнесъл с писмо изх. № ОВОС-85/13.05.2015 г. в отговор на постъпило уведомление за ИП „Подобряване на трасето на лот 3.2 на АМ "Струма“. На стр. 2 от писмото МОСВ правилно посочва, че по отношение изискванията на чл. 31 на ЗБР има завършена процедура по ОС приключила с Решение по ОВОС N 1-1/2008 г. МОСВ също правилно посочва, че „Настоящото ИП може да се счита като изпълнение на условие по т. 3.2 от Решението по ОВОС, което предвижда за подучастък Крупник - Кресна (района на Кресненското дефиле): булет 1: „успоредно с разработването на лилав (тунелен) вариант, да се търсят възможности за неговото подобряване и достигане до възможно най-добър - екологичнодопустим, технически осъществим и икономически целесъобразен вариант“. Тука компетентния орган правилно е постановил, че по своя характер процедурата новата процедура по ОВОС и ОС не отменя, не изменя действащото Решение по ОВОС N 1-1/2008 г., а представлява следващ етап от неговото изпълнение. Което означава, че и по отношение на материалния закон и по същество новата процедура следва да е изцяло в съответствие с проведената през 2007 година процедура по оценка за съвместимост и Решение по ОВОС N1-1/2008 г.</p>	<p>Наличието на Решение по ОВОС не изключва възможността за промяна на намеренията на възложителя, във връзка с възникнали обстоятелства от различен характер (икономически, технически, в т.ч. и екологични съображения основно по отношение на геологията и хидрогеологията, което се вижда от становищата на специализираните ведомства, както и по отношение на безопасността и опазването на човешкото здраве). В настоящите ДОВОС и ДОСВ са оценени равностойно пет проектни варианта. За предложените от Възложителя варианти са предоставени</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>проекти, в т. ч. и за Дълъг тунелен вариант (за който вариант през 2007 и 2008 г. липсва проектна разработка). ДОВОС от 2007 г., въз основа на който е постановено цитираното решение, е разработен на база картен материал, който включва топографска карта мащаб 1:25 000 и трасета, които нямат посочени координати и конкретно местоположение. Тази приблизителност е основание за приемане на изменения по отношение изпълнението на трасето, което не променя неговото направление. Цитираното в т.2.1. на становището включва освен екологодопустим и изисквания за технически осъществим и икономически целесъобразен вариант, които условия не са от компетентността на еколозите, било то изготвилите ОВОС и ДОСВ или авторите на становището. Спорна е и актуалността на оценката за</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>съвместност от 2007 г., изготвена върху проект с такова ниво на подробност, където не е имало никакви реални координати и обхват на проектното трасе, каквито са представени в настоящите доклади.</p> <p>Решението да се разработва тунел за Лот 3.2 на АМ „Струма“ (Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. на МОСВ) е базирано на много ограничена информация за околната среда, вкл. за предложените потенциални защитени зони по Натура 2000 през 2007 г., както и липса на достатъчно подробни технически данни за проекта и липса на геоложки проучвания. По това време са отчетени единствено последиците за околната среда от експлоатацията на тунела, без да се взимат под внимание тези от прокопането му, както и поддръжката на сложното инженерно съоръжение. Също така подобекти като</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, площадки за депониране на излишни земни маси, площадки за временно съхраняване на земни маси и строителни отпадъци, строителни площадки при вход и изход на тунела, <b>вкл. самата технология на строителството</b>, окончателно определени пътни възли, контролен център и др., не са били предмет на процедурите по ОВОС и ОС през това време.</p>
	<p>2.2. На стр. 7 точка I.3.2 предпоследен булет на Решение по ОВОС N 1-1/2008 г. освен това се посочва: „при възможност да се продължи до с. Долна Градешница за сметка на скъсяването на участък М5, с което няма да се изключат за бъдещо проучване и проектиране варианти, аналогични на представените „алтернативи“, източно от Кресненското дефиле и „Тисата“.</p>	<p>В настоящите ДОВОС и ДОСВ са оценени проектни варианти ситuirани източно от Кресненското дефиле и „Тисата“ – Източен вариант Г20 и Източен вариант Г10.50 ляво платно. В цитата е упоменато „при възможност“, което е от компетентността на Възложителя и Проектантите. Това условие се отнася по-скоро за Лот 3.3 отколкото за Лот 3.2.</p>
	<p>2.3 Въпреки, че компетентния орган не уведомява възложителя</p>	<p>През 2014 г. Възложителят е</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>относно пълното съдържание на условие на точка I.3.2 от Решение по ОВОС N 1-1/2008 г., възложителят е длъжен да го познава и изпълнява. От 2008 година и към настоящия момент това решение е единственото правно основание за изграждане на магистрала Струма във връзка с глава 6 на ЗООС и чл. 31-33 на ЗБР. Условие I.3.2 е задължително условие за изграждане на магистрала още на фаза проектиране (глава I. За фаза на проектиране) следващи след издаването на решение по ОВОС N 1-1/2008 г.</p>	<p>уведомил компетентния орган по околна среда за ново ИП - „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“, което разглежда два варианта за реализация на Лот 3.2: „Дълъг тунелен вариант“ и „Вариант Г20 син“.</p> <p>В същото време се търси проектно решение за вариант, който освен да отговаря на екологичните критерии, да е технически изпълним, отговарящ на нормативната уредба за пътното строителство, изискванията за безопасност и възможности за поддръжка на пътното платно и обхвата на пътя.</p> <p>В края на 2015 г. е разработен алтернативен вариант за преминаване през Кресненското дефиле с габарит Г20 - Вариант Г20 - червен.</p> <p>В изпълнение на указанията на МОСВ с писмо изх. № ОВОС-85/13.05.2015 г., Възложителя НКСИП тогава проучва три алтернативи: Еко А източна алтернатива; Еко Б източна</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>алтернатива и Западна алтернатива. След прилагане на мултикриериен анализ двете алтернативи са отхвърлени и не са разработени подробно, а третата поради засягане на ЗТ, в която е забранено строителството. По-късно АПИ проучва 2 нови варианта – Г10.50 5 Г20-източен. Също така от 2008 година до момента, има издадени различни решения (Решение № 16-ПР/2009г. за обект: <b>АМ „Струма“</b>- предпроектни проучвания за варианти на АМ „Струма“ в участък „Благоевград-Крупник“ от км 354+000 до км 380+000 – по „виолетов“ вариант с подвариант „ниска“ нивелета; Решение № 28-ПР/2009г. за обект: <b>АМ „Струма“</b>- предпроектни проучвания за варианти на АМ „Струма“ в участък „Благоевград-Крупник“ от км 354+000 до км 380+000 – по „виолетов“ вариант с подвариант „висока“ нивелета; Решение № 5-нивелета; Решение № 5-</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>3/2010г. за обект: АМ „Струма” – изместване на ж.п линия от км 199+500 до км 206+000; Решение № 25-ПР/2011г. за обект: АМ „Струма” ЛОТ1 от км 305+220 до км 322+000 и ЛОТ 4 от км 423+500 до км 438+500, както и изместване на ж.п линия от км 199+500 до км 206+000 - Реконструкция на линейни мрежи на други ведомства, надлез за мечки и нови пътни отклонения в Община Сандански; Решение № 42-ПР/2012г. за обект: АМ „Струма”, Лот 2 – Изместване на шест участъка от проектното трасе; Решение № 1-ПР/2013г. за обект: АМ „Струма”, Лот 1 "Долна Диканя- Дупница" - допълнителни реконструкции на комуникации на други ведомства и преоткосиране на участъци от трасето; Решение № 13-ПР/2013 г. за обект: АМ „Струма” Лот 2 „Дупница - Благоевград” от км 322+000 от км 359+483.52 –</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>Изграждане на големи съоръжения по трасето, включително в шест участъка със ситуационни промени; Решение № 1- ПР/2015 г. за обект: АМ „Струма“ Лот 2 „Дупница – Благоевград“ от км 322+000 до км 359+483.52 –</p> <p>Изместване на трасето в участъка от км 330+000 до км 332+960; Решение № 5- ПР/2015 г. за обект: „АМ „Струма“ Лот 3.1 –</p> <p>Оптимизация на трасето , реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства“; Решение № 6- ПР/2015 г. за обект: „АМ „Струма“ Лот 3.3 –</p> <p>Оптимизация на трасето , реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства“) свързани с изграждането на АМ „Струма“. Точно поради ниската подробност на разглежданите алтернативи в ДОВОС от 2007 г. при изпълнението на всички Лотове до момента ЛОТ 1,</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>ЛОТ 2, ЛОТ 3.1, ЛОТ 3.3 и ЛОТ 4 на АМ „Струма“ са проведени редица процедури по ОВОС, приключили с решения (посочени по-горе) за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, които по същество са допълващи към Решение 1-1/2008 г., и са се наложили поради невъзможност да се изпълнят по приетото тогава Решение 1-1.</p> <p>За никоя от тези процедури, свързани по същество с изменения по проекта на АМ „Струма“ и спрямо Решението по ОВОС от 2008 г. не е имало възражения или оспорвания относими към Решение 1-1/2008 нито от НПО, нито от МОСВ.</p>
	<p>2.4. Булет първи на точка 1.3.2 на Решение по ОВОС N 1-1/2008 г., цитиран от писмо на МОСВ с изх. № ОВОС-85/13.05.2015 г. и предпоследен булет на същото са пряко свързани и не могат да бъдат тълкувани самостоятелно без да се отчита правното действие на тяхната връзка.</p>	<p>Препращането към точки и условия от Решението, както и към писмото на МОСВ от 2015 г. нямаат отношение към качеството на настоящите ДОСВ и ДОВОС. Именно МОСВ, в качеството си на орган, прилагащ</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>законодателството по ОВОС и ОС, е допуснало и определило необходимостта от провеждане на нова процедура по ОВОС за Лот 3.2 на АМ Струма. Решението по ОВОС от 2008 г., както и проведената тогава процедура по ОВОС, са съобразени при изготвянето на настоящите ДОВОС и ДОСВ, в т.ч. и указанията на компетентния орган по околна среда по настоящата процедура. Както стана ясно от направената аргументация по-горе считаме, че условие на точка I.3.2 от Решението по ОВОС е изпълнено от възложителя.</p>
	<p>2.5. Направеното по нататък с писмо с изх. № ОВОС-85/13.05.2015 г. разширително тълкуване на булет първи на точка I.3.2 на Решение по ОВОС N 1-1/2008 г. е явно пряко нарушение на точка I.3.2 на Решение по ОВОС N 1-1/2008 г., както и на разпоредителната част на решението, където е посочено: „ОДОБРЯВАМ ... подучастък след п.в Крупник - от км 381 + 000 до км 398 + 644,56 (района на Кресненското дефиле) по лилав (тунелен) вариант,...“</p>	<p>Констатацията се отнася за МОСВ, като Възложителят и екипът от експерти по ОВОС и ОСВ нямат правомощия за тълкуването на разпоредения на компетентния орган по ОВОС и ОСВ, а само осигуряват изпълнението на изискванията и указанията му. Както стана ясно от</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>направената аргументация по-горе считаме, че условие на точка I.3.2 от Решението по ОВОС е изпълнено от възложителя.</p>
	<p>2.6. В противоречие с ясната норма на Решение по ОВОС N 1-1/2008 г. в писмо с изх. № ОВОС-85/13.05.2015 г. МОСВ е тълкувало всички други представени алтернативи като доразвитие на „лилав (тунелен вариант“ или „алтернативи“, източно от Кресненското дефиле и „Гисага“, като е допуснало явно шиканиране на взетото решение и оттам вероятност от неспазване на нормата на Решението по ОВОС N 1-1/2008 г.</p>	<p>Както е описано и по-горе, констатацията се отнася за МОСВ, като Възложителят и екипът от експерти по ОВОС и ОСВ нямат правомощия за тълкуването на разпоредения на компетентния орган по ОВОС и ОСВ, а само осигуряват изпълнението на изискванията и указанията му. Както стана ясно от направената аргументация по-горе считаме, че условие на точка I.3.2 от Решението по ОВОС е изпълнено от възложителя.</p>
	<p>2.6. Следва да се посочи, че доколкото процедурата по ОС не е приключила и доколкото в рамките на процедурата се разглеждат минимум 2 алтернативи, които изцяло удовлетворяват нормата на Решение по ОВОС N 1-1/2008 г.: „Източен вариант Г20“ и „Дълъг тунелен вариант, тунел „Кресна“ то все още може да бъде санирано нарушението, започналото в нарушение на Решение по ОВОС N 1-1/2008 г. и процедурата да завърши в рамките на законовите норми.</p>	<p>Забележката се отнася за прилагането на процедурата по ОВОС и ОСВ, по което възложителят и експертите по ОВОС и ОСВ нямат правомощия за тълкуване, предвид описаното и по-горе. Цитираните варианти са подробно разгледани в ДОВОС</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>и ДОСВ. Както стана ясно от направената аргументация по-горе считаме, че условие на точка I.3.2 от Решението по ОВОС е изпълнено от възложителя.</p>
	<p>2.7. Накрая следва да завършим, че неспазването на точка I.3.2 на Решение по ОВОС N 1-1/2008 г. е не само нарушение на материалния закон. Точка I.3.2 на Решение по ОВОС N 1-1/2008 г. пряко следва от доклада за оценка за съвместимост от 2007 година и представлява задължителна мярка за намаляване на въздействието гарантираща достигането на целите на чл. 31 - 33 на ЗБР, във връзка с чл. 5, 6 и § 1., т. 1 и 2 на ЗБР, както и свързаните норми на Директива 92/43, които те транспонират - т.е. за гарантиране опазване от увреждане/целостта на защитените зони и кохерентността на мрежата НАТУРА 2000. Шиканирането на тази точка ще значи пряко нарушаване на Решение по ОВОС N 1-1/2008 г. и оттам на чл. 31-33 на ЗБР и свързани чл. 6 (3) на Директива 92/43.</p>	<p>Забележката се отнася за прилагането на процедурата по ОВОС, по която възложителят и експертите по ОВОС и ОСВ нямат правомощия за тълкуване, предвид описаното по-горе. Както стана ясно от направената аргументация по-горе считаме, че условие на точка I.3.2 от Решението по ОВОС е изпълнено от възложителя.</p>
	<p>2.8. Както посочихме изцяло отговорност на компетентния орган МОСВ е да приключи процедурата в рамките на закона и да изключи от процедурите 3-те посочени по-горе алтернативи водещи до нарушение на материалния</p>	<p>Обръщаме внимание, че становището не съдържа мотиви по същество за неприемливостта на трите варианта, които се иска да отпаднат. Вариант Г20 - син и червен не са съвместими с предмета и целите на опазване на засегнатите защитени зони съгласно ДОСВ, във връзка с</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор												
		което е резонно да се изключат от по-нататъшно процедуриране и съответно одобряване по реда на ЗУТ. Източен вариант Г10.50 е оценен като допустим и предпочетен по отношение на въздействието му върху околната среда и човешкото здраве, в сравнение с Дълъг тунелен вариант.												
	<p>3. Съществено нарушение е липсата на равностойна и обективна оценка в ДОСВ на „Източен вариант Г20“ спрямо „ВАРИАНТ Г20 – СИН“, „Вариант Г20 червен“ и „Източен вариант Г10.50“, като представените изводи преднамерено и необективно се опитват да изключат вариант „Източен вариант Г20“, като незаконосъобразен</p> <p>3.1. При преглед на картния материал и техническите описания на 4-те алтернативи в „глава 1. Анотация на инвестиционното предложение“, Том I на ДОСВ се установява, че те се характеризират с напълно неравностойни технически решения водещи след себе си до несъпоставими нива на преки въздействия. По долу е дадено обобщение на тези данни.</p>													
	<table border="1" data-bbox="1066 638 1332 1187"> <tr> <td data-bbox="1066 638 1109 1187">Алтернатива (</td> <td data-bbox="1109 638 1152 1187">ВАРИАНТ Г20-СИН"</td> <td data-bbox="1152 638 1195 1187">„Вариант Г20 червен"</td> <td data-bbox="1195 638 1238 1187">„Източен вариант Г10.50"</td> <td data-bbox="1238 638 1281 1187">„Източен вариант Г20"</td> <td data-bbox="1281 638 1324 1187">50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1066 1187 1109 1980">Подпорни стени - м.</td> <td data-bbox="1109 1187 1152 1980">3 710</td> <td data-bbox="1152 1187 1195 1980">8140</td> <td data-bbox="1195 1187 1238 1980">245</td> <td data-bbox="1238 1187 1281 1980">50</td> <td data-bbox="1281 1187 1324 1980">50</td> </tr> </table>	Алтернатива (	ВАРИАНТ Г20-СИН"	„Вариант Г20 червен"	„Източен вариант Г10.50"	„Източен вариант Г20"	50	Подпорни стени - м.	3 710	8140	245	50	50	Предмет на работата на експертите по ОВОС и ОСВ е оценка на предоставените от възложителя проектни варианти, във вида, в който са разработени, в т.ч. подробност, конкретика и т.н., което е изпълнено и в ДОВОС и в ДОСВ. Това, че техническите решения са различни от произтича именно от различните варианти, предоставени от проектантите на Възложителя. Същото няма отношение към качеството на
Алтернатива (	ВАРИАНТ Г20-СИН"	„Вариант Г20 червен"	„Източен вариант Г10.50"	„Източен вариант Г20"	50									
Подпорни стени - м.	3 710	8140	245	50	50									

Юридическо/физическо лице, организация	Становище						Отговор
	(дължина)						<p>докладите за ОВОС и ОСВ и не противоречи на НУРИОВОС. Естествено е вариантите да са с различни <b>технически решения</b> – затова са варианти. По-важно значение има сравняването на дължината на тунелите, мостовете, виадуктите, количества земни маси, засягане на СОЗ и т.н. Но и в този случай <b>НЕ МОЖЕ ДА ИМА „РАВНИ КОЛИЧЕСТВА“</b> поради посочената причина. Забележката е тенденционна и дори не следва да се коментира.</p>
Армонасипни стени (дължина)	0	2570	0	893	893		
Анкерирани стени (дължина)	0	1230	0	0	0		
Откоси и окопи	0	0	0	+ 70% от трасето, ширина до 50	70% от трасето, ширина до 100	метра	
3.2. Съгласно техническите описания „ВАРИАНТ Г20 – СИН“, „Вариант Г20 червен“ ще бъдат изгълнени с интензивно използване на подпорни стени, армонасипни стени, анкерирани стени - и съответно според техническото описание и приложената карта следата на тези алтернативи съпада с пътното платно - габарит 20 метра включващ платната за движение, водещите ивици и банкета. <u>И този габарит вероятно изчерпва всички преки въздействия на тези алтернативи при строителство.</u> Изкопи и окопи - няма, има само различни видове подпорни стени! Не искаме да коментираме даже дали това е реално при силното странично вкопаване на дясното платно по ново трасе в склона, а й изправянето на лявото на много места. И дали не става дума за чиста фалшификация на данните с цел прикриване на преките въздействия на тези алтернативи. Но това е твърдението на възложителите. По същия	<p>Вариант Г20 - син и червен не са съвместими с предмета и целите на опазване на засегнатите защитени зони. Забележката е тенденционна и дори не следва да се коментира. Такъв коментар с намеци за конспирация (цитат: дали не става дума за чиста фалшификация..) е много показателен за нивото на познание на авторите на</p>						

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>начин е решен и обхода на Кресна при вариант „Източен вариант Г 10.50“ - със стени.</p>	<p>становището по отношение на процеса на проектиране и свежда обсъждането до непрофесионално ниво. ДОВОС и ДОСВ са оценявани елементите на проектните разработки, в съответствие с предоставените от Възложителя проектни материали.</p>
	<p>3.3. При източния обход и при двете алтернативи решението е коренно различно - стените почти липсват и са над 10 пъти по малко. Но изкопите и окопите са налице.</p> <p>ДОВОС спестява да посочи както дължината така и площта им. Единствено при щателен оглед на картите се установява, че изкопи/окопи има на около 70-80% от дължината на трасета. И че „Източен вариант Г 10.50“ ширината им е 30-50 метра и рязко и несъразмерно нараства при „Източен вариант Г20“ на 80-100 метра преобладаваща широчина. Имайки предвид, че по-голямата част от тези изкопи не са при странично преминаване по склоновете, а при напречно пресичане на била и са разположени от двете страни на пътно платно е напълно непонятно на какви физични закони се подчинява увеличаването на изкопа с 50 метра при увеличаването на габарита на пътя с 9 или 12 метра (виж стр. 28 и 54 на ДОСВ където е описанието на габарита на „Г10,5 източен“ и „Г20 източен“).</p>	<p>Въпросите за изкопите и насипите и техните габарити са от компетентността на проектантите, които имат проектантска правоспособност, а в случая и дългогодишен опит в проектиране на обекти за пътно строителство.</p>
	<p>3.4. При оценката на влияние на „Г10,5 източен“ и „Г20 източен“ е установено пряко увреждане над 1% върху местообитание 91ЕО, съответно 1,14% и 3,26% (виж стр. 106 от ДОСВ). За „Г10,5 източен“ ДОСВ заключава: „Мерки - обхвата на трасето от км 384+300 до км 384+470 и от км 389+130 до км 389+280 да се намали до границите на</p>	<p>Вж. долния ред на колоната</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>габарита“ За „Г20 източен“ ДОСВ заключава:“Поради големия брой и голямата площ на засегащите полигони, прилагането на смекчаваци мерки като намаляване на обхвата в дадени отсечки, или други реализируеми мерки, е невъзможно.“</p> <p>3.5. Горното заключение е явно субективно и при практически еднакви условия поставя в неравнопоставено положение вариант „Г20 източен“. Това е пряко неизпълнение на изискванията на чл. 31-33 на ЗБР и чл. 6.3 на Директива 92/43, където оценката за съвместимост следва да оцени всички алтернативи за предотвратяване на увреждането предмета и целите защитените зони, а това по същество включва и всички възможни мерки за намаляване на въздействията!</p>	<p>Условието не са „практически“ еднакви, напротив: докато Източен вариант Г10.5 засяга 5 полигона с местообитание 91Е0, с обща площ от 10.231 дка, то вариант Източен Г20 засяга 7 полигона от това местообитание с близо 3 пъти по-голяма площ (29.348 дка). Дори да има някаква техническа възможност за намаляване на обхвата на Източен вариант Г20 с над 25 дка, за да се намали въздействието върху местообитание 91Е0, то все още остават значителните въздействия върху местообитание 6220 – засегащи 29 полигона с обща площ 199.417 дка и 91АА - засегащи 26 полигона с обща площ 468.077 дка. Засягат се освен това в значителна степен площи от местообитания на видове, предмет на опазване и</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>в двете зони. За да се намалят тези площни въздействия, ще трябва обхваща на Източен вариант Г20 да се редуцира едва ли не до площта на този по Източен вариант Г10.5, но тогава изграждане на магистрала с габарит Г20 (ширина от 20 м само на пътното тяло) ще е невъзможно.</p>
	<p>3.6. Същият подход е използван спрямо всички видове и местообитания за които е установено пряко увреждане в резултат от прилагане на вариант „Г20 източен“, а поради увреждането на повече от 1% от площите авторите са предположили и бариерни и фрагментационни влияния, които реално не се оценяват с тези методи, което ще бъде разгледано по долу. С изцяло неверен извод за липса на възможни смекчавачи мерки и крайно заключение за „средни“ или „значителни“ въздействия, което явно според авторите попада в обхвата на незаконосъобразни (въпреки, че цялата методика за оценка на силата на въздействия в ДОСВ е неотнoсима към действащото законодателство и реално всички направени оценки в ДОСВ за нищожни) са следните местообитания и видове: 6220*, 5210, 91AA*, 91E0*, Elaphe quatuorlineata, Elaphe situla, Testudo graeca, Testudo hermanni, Eriogaster catax, Lycuena dispar, Erannis ankeraria, Probatiscus subrugosus, Actitis hypoleucos, Coracias garrulus, Calandrella brachydactyla, Ciconia nigra, Aquila pomarina.</p>	<p>Автора на становището не е прочел внимателно анализите по отношение фрагментация и бариерен ефект за видовете. Никъде в ДОСВ няма направени изводи за значителна фрагментация, само заради по-голямо пряко увреждане. Дефиниция за фрагментацията, така, както е анализирана в ДОСВ, се дава в т. 3 на доклада. В резултат на фрагментацията част от площите, заети от природни местообитания или местообитания на видове (зависещи от определена минимална площ, заета от специфична растителност),</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>дори да не са пряко засегнати, могат да се променят и да загубят характеристиките си на съответното природно местообитание/местообитание на вид. В такъв случай, тази косвено засегната площ, се прибавя към пряко засегнатата, и само когато е налице общо значително въздействие, само тогава фрагментацията се определя като значителна. Всичко това е описано достатъчно добре в ДОСВ. Твърдението за бариерния ефект е абсолютно невярно.</p>
	<p>3.7. С цел изпълнение на императивните изисквания на член. 31 на ЗБР и във връзка с чл. 6 (3) на Директива 92/43 е необходимо да се направи пълна оценка на всички алтернативи, които могат да намалят въздействието до незначителни. В случая следва да се оцени мярката, която е приложена при въздействието на „Г10,5 източен“ върху местообитание 91ЕО, а именно - намаляване на обхвата на трасето до габарита с помощта на инженерни решения и премахване на окопите и насипите подобно на алтернативите „Г20 син“, „Г20 червен“ - различни видове подпорни стени, преместване на трасето извън склона, колони и т.н. При прилагане на тази мярка въздействието ще се намали до незначително за всички видове и местообитания и ще бъде под това, което понастоящем е установено за „Г10,5 източен“ без да бъдат приложени тези мерки</p>	<p>Виж по-горе т. 3.5</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>3.8. Допълнително считаме за важно да се приложат посочените мерки за намаляване на въздействията върху тези местообитания и върху вида <i>Canis lupus</i> в точка 13b на внесената жалба на НПО до ЕК през юли 2017 г."</p>	<p>Няма отношение към ОВОС и ОСВ.</p>
	<p>4. ДОСВ относително адекватно е оценил по същество, че алтернативата Дълъг тунелен вариант, тунел „Кресна“ е с най-малки въздействия от всички алтернативи върху защитените зони VG0000366 и VG0002003. За него са установени значителни въздействия само върху едно местообитание (92C0) и 4 вида птици (късокрил юокавец <i>Actitis hypoleucos</i>, земеродно рибарче <i>Alcedo atthis</i>, синявица <i>Cogacias garrulus</i> и късопръста чучулига <i>Salandrella brachydactyla</i>), които с предприемане на мерки за намаляване на въздействията се свеждат до незначителни. Заключение и за кумулативните въздействия с други проекти е, че ще бъде незначително. Считаме, че тези изводи са адекватни и съответстват на фактическата обстановка. В този смисъл абсолютно неадекватни и неотговарящи на правните изисквания на чл. 31 -33 на ЗБР и във връзка с чл. 6.3 на Директива 92/43 са окончателните изводи на ДОСВ, които изцяло противоречат, както на съдържанието на самия доклад, така и на правната уредба. Тези изводи напълно съответстват и на изводите от проведената през 2007 и 2008 г. процедура по ОС и решението по ОВОС от 2008 г., което също също установи, че тази алтернатива има най-малки въздействия върху мрежата НАТУРА 2000. <u>При това положение сегашния доклад дава напълно достатъчна информация на МОСВ да приложи правилно законодателството и да възложи осъществяването на проекта по алтернатива Дълъг тунелен вариант, тунел «Кресна».</u> <u>Тук следва да посочим императивния характер на член 31-33 на ЗБР особено спрямо икономически съображения или такива по целесъобразност или такива намиращи израз в точкуване и оценка на една или друга алтернатива в доклада по ОВОС според едни или други незаконови обвързани критерии.</u></p>	<p>Не става ясно какво се намира за „неадекватно“ – според ДОСВ вариант Дълъг тунел е <b>съвместим</b> с целите и предмета на двете ЗЗ.</p> <p>МОСВ, което е компетентно за провеждане на процедурата по ОВОС и ОСВ, първо е допуснало провеждането на процедурата, съгласно описаното и по-горе, и второ - дало е положителна оценка както на ДОВОС, така и на ДОСВ. По време на изготвяне</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>на докладите са съобразени всички постъпили до тогавашния момент становища по заданието за обхват и съдържание на ОВОС, всички указания на компетентните органи, в т.ч. са провеждани консултации с МОСВ.</p> <p>Не са ясни обвиненията относно класирането на вариантите, и особено какво се има предвид под „...други незаконово обвързани критерии“. В тази връзка отново поясняваме, че точките за вариантите в ДОВОС, определят мястото на съответния вариант при класиране по компонентите и факторите на околната среда. Компонентите и факторите са оценявани в т. V. <i>Описание, анализ и оценка на предполагаемите значителни въздействия върху населението и околната среда в резултат на реализацията на инвестиционното предложение, ползването на природните ресурси, емисиите</i></p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>на вредни вещества при нормална експлоатация и при извънредни ситуации, генерирането на отпадъци и създаването на дискомфорт.</p> <p>Така, ако имаше 6 варианта, щеше да има 6 възможни места за класирането им, а не шестобална система за оценка, а ако имаше 10 варианта, щеше да има, не 10 бална система за оценка, а 10 места, по които да се разпредели варианта в зависимост от въздействието по съответния компонент.</p> <p>ДОВОС разглежда и оценява всички компоненти и фактори, без да дава приоритет единствено на биоразнообразието, което е достатъчно приоритетно разгледано в изготвеното отделно приложение - Доклад за оценка на съвместимостта.</p> <p>В ДОВОС са оценени и елементите на биоразнообразието - растителен и животински свят, които също дават класиране на вариантите по тази точка</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>система, като най-много точки са дадени на предпочетения за тях вариант.</p> <p>ОВОС включват всички компоненти и фактори на околната среда и човешкото здраве, освен биоразнообразието, в съответствие със ЗООС и НУРИОВОС.</p> <p>По отношение на оценката на въздействието върху околната среда на ИП са приложими освен ЗБР, също така и ЗООС, НУРИОВОС и редица нормативни и поднормативни актове, отнасящи се до всички компоненти и фактори на околната среда и човешкото здраве.</p>
	<p>5. Източен вариант Г10.50 следва да бъде отхвърлен. ДОСВ прави изцяло манипулативни заключения и изводи, че този вариант не води до увреждане предмета на опазване на защитена зона VG0000366, както следва:</p>	<p>Твърдението е немотивирано, предвид че ДОСВ прави подробна оценка на въздействието на вариантите.</p>
	<p>5.1. Навсякъде и в анотацията на варианта на стр. 26-35 том 1 на ДОСВ и в целия ДОСВ за дяно платно на пътя до км. 393+600 се посочва сегашния път с габарит 10,5 и се посочва, че ще бъде извършена рехабилитация на този път. Допълнително на страници 33-35 е даден опис на предвижданите рехабилитационни дейности в рамките на сегашния път, като в списъка не се предвижда разширение на габарита. В ДОСВ</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>обаче липсва ясно описание на елементите на дясното платно до км 393+600 с габарит 10,5! Има само описание на елементите на ново изгражданите платна с този габарит. Съгласно чл. 7 и 9 и таблица 1.1.1. на Технически правила за поддържане на пътища (АПИ, 2009) път с габарит Г10,5 има следните елементи - пътнo платно с широчина 10,5 метра, включващо 2 ленти за движение с ширина 3,5 метра, водещи ивици 0,25м. и банкети по 1,5 м. - пътнo платно във всяка посока 5,25 м или общо 10,5 м ширина.</p> <p>При запознаване с техническите чертежи на съоръжения за преминаване на диви животни от 1 до 3 и от 7 до 15 в Приложение 8 на ДОВС се вижда, че всички те са планирани и оразмерени и ще бъдат изпълнени и изградени за I класен път с габарит Г12 - пътнo платно с широчина 12 метра, включващо 2 ленти за движение с ширина 3,75 метра, водещи ивици 0, 5м. и банкети по 1,75 м. - пътнo платно във всяка посока 6,0 м или общо 12 м.</p> <p>Това е фрапираща и значима разлика в параметрите от гледна точка на засегнатите видове и местообитания в защитените зони и означава, че в настоящия момент, като следващ етап от развитието на проекта се предвижда разширение на съществуващия път в пролома най-малко до габарит Г12 и за това вече има проекта готовност - техническите чертежи за пътните съоръжения изцяло са съобразени с този следващ етап. Доколкото този тип габарит се запазва при всички съоръжения става ясно, че не става дума за техническа грешка, а за възложена техническа задача на проектанта със съответните параметри.</p> <p>В случай на одобрение на алтернатива Източен вариант Г 10.50 тези предвижданията за разширение на съществуващия ще са или неразделна част от следващ етап на изпълнение на това инвестиционно намерение или от кумулативните въздействия произтичащи от инвестиционното намерение, ако се приеме, че разширението е друг отделен проект.</p> <p>И в двата случая обаче е необходима пълна и задълбочена оценка на</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>въздействието върху предмета и целите на защитените зони от разширението на съществуващия път при изпълнение на алтернатива Източен вариант Г10.50, а тя напълно липсва в ДОСВ! В този случай е необходимо допълване на ДОСВ или изготвяне на нов ДОСВ и провеждане на нова процедура по реда на чл. 31 -33 с включена оценка на тези въздействия.</p> <p>Разглежданият в това становище ДОСВ е официално представеният от страна на възложителя документ за обществено обсъждане. Въз основа на ДОСВ се провежда процедурата по ОС и се взима решението по ОС и се определят намеренията на инвеститора. При такъв сериозен недостатък единственото законосъобразно решение е отхвърляне на алтернатива Източен вариант Г10.50, с мотива че вероятно значително въздействие върху предмета и целите на защитените зони, и с мотива че не е преминала пълна оценка на всички кумулативни въздействия по смисъла на чл. 31-33 и във връзка с чл. 6.3 на Директива 92/43. Поради тези мотиви алтернативата не може да получи положително решение съгласно чл. 32 на ЗБР и оттам не може да бъде одобрена.</p>	<p>Манипулативни са твърденията, че единственото законосъобразно решение е отхвърляне на алтернатива Източен вариант Г10.50, тъй като този вариант не е отхвърлен като незаконнообразен от компетентният орган. ДОСВ доказва неговата допустимост, а ДОСВ доказва и защо именно той е предпочетен вариант от гледна точка на въздействие върху околната среда и здравето на хората.</p>
	<p>5.2. Оценката на въздействията върху 4-те най-силно засегнати и значими видове от херпетофауната: <i>Elaphe quatuorlineata</i>, <i>Elaphe situla</i>, <i>Testudo hermanni</i> не отговаря на фактическата обстановка - не отразява реално съществуващи вече въздействия, реално не отчита въздействията, които ще причини. Тази алтернатива има значително отрицателно въздействие върху тези видове, което не може да се намали чрез прилагане на мерки за дефрагментация и алтернативата следва да не се одобрява, като съвместима с предмета и целите на зона BG0000366.</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>5.2.1. ДОСВ не оценява реално фрагментацията. Оценката е напълно непрофесионална, субективна. На много места според авторите на ДОСВ фрагментация се появява навсякъде, където има пряко засягане и създаване на бариерен ефект в добре свързани интактни местообитания. Цитираме само една част на ДОСВ, но същите съждения се появяват навсякъде в ДОСВ: „В участъка от км 396+600 до км 399+050 в обхвата на проектираното трасе попадат главно пригодни и оптимални местообитания с висока степен на свързаност, следователно в този участък се очаква съществена фрагментация.“ („част Влечуги (Vertilia), 1279 Ивичест смок (Elarhe quatogineata), Въздействия, Източен вариант Г 10.50, фрагментация на местообитания“, стр. 192). На същото място се твърди: „По отношение на дясното платно (което минава почти само през оптимални и пригодни местообитания по цялата си дължина) може да се очаква, че трафикът първоначално ще намалее почти двойно спрямо сегашния, но в дългосрочен план съгласно общата тенденция той вероятно ще се увеличава постепенно, достигайки и надминавайки сегашната си стойност. Това означава, че ще се създаде практически непреодолима за ивичестия смок бариера, т.е. местообитанията на вида в по-голямата част от дължината на Кресненското дефиле ще бъдат разделени на две части (източна и западна). Това вероятно ще доведе до фрагментирани на популацията, т.е. ще се формират две, в голяма степен изолирани една от друга субпопулации, чиито възможности за дългосрочно съществуване са съмнителни.“ Тук, като теоретична постановка се отразява, какво наистина представлява фрагментацията, но виждаме едно невярно описание на характерните черти на местообитанието от значение за опазването на вида по смисъла на чл. 7, ал. 2, т.2 на ЗБР и във връзка с § 1., т. 1, а) и в) на ЗБР. Това описание представлява единствено и само експертно мнение на авторите на ДОСВ и по същество не отговаря на реалните биологични характеристики на този вид и на оценявания район. Тази констатация важи и за оценките</p>	<p>Автора на становището отпраща необосновани обвинения, без да са подкрепени със съответните доказателства. Цитират се единствено текстове от ДОСВ, без да се покаже, с какво точно не е съгласен автора на становището. Не става ясно защо анализите в ДОСВ да не отговарят на „реалните биологични характеристики на този вид и на оценявания район“, и какви са според автора тези характеристики, които са пропуснати в ДОСВ. Липсват всякакви доказателства за „некомпетентност“. В същото време ДОСВ ясно показва и описва възможните въздействия в резултат на бариерния ефект, а именно – фрагментация на популацията, особено значима (с негативен знак) за двата вида змии, предмет на опазване в зоната. Тези въздействия са отчетени и при трите варианта, минаващи през Кресненското дефиле, вкл.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>направени и за 4-те вида.</p> <p><b>Тази некомпетентност позволява да се замаскира и заобиколи реалното въздействие фрагментиращо въздействие, произтичащо от магистралата, и да се твърди в крайните изводи на ДОСВ, че това въздействие може да бъде намалено чрез съответните мерки! А това не отговаря на фактическата обстановка.</b></p> <p>Най-важните констатации, посочващи факта, че ДОСВ не предоставя нужната информация за вземане на решение и нещо повече дава подвеждаща информация относно Източен вариант Г10.50 са следните:</p>	<p>за Източен вариант Г10.50 (дясно платно). Може би автора на становището е на мнение, че въздействието няма да са значителни...</p>
		<p>Следва да се има предвид, че компетентен орган за оценка на качеството на ДОСВ и пълнотата на информацията в него, отново е МОСВ - именно МОСВ е дало положителна оценка на качеството на доклада, поради което не приемаме твърдението.</p>
	<p>• Първо никъде в ДОСВ не е изяснено ясно и изчерпателно, кои елементи на инвестиционното намерение, оказват непосредствени въздействия (нужно е тук да се разграничи употребата на термина от общия термин „въздействие“, при който често обобщаваме и причината и ефекта в едно), водещи до фрагментация и кои са тези непосредствени въздействия. Фрагментацията не е непосредствено въздействие само по себе си - тя е крайният резултат и ефект от първичните непосредствени въздействия, в случая на магистралата, върху природозащитното състояние на вида, както е записано и с други думи това в чл. 7 и § 1 на ЗБР. От текста на ДОСВ (в оценките за тези 4 вида, но и в другите части) не е видно авторите на доклада да правят разграничение между въздействия водещи до фрагментацията и неговия краен ефект - фрагментацията като резултат.</p> <p>Второ по отношение на прякото унищожаване на местообитания на вида е дадена някаква (основана на неясна методика) оценка за площното крайно</p>	<p>1. В т. 3 на ДОСВ ясно и изчерпателно са описани елементите на инвестиционното предложение, до какви въздействия могат те да доведат, и какви могат да са евентуалните последици от тези въздействия.</p> <p>2. Въздействие върху природозащитното състояние на вида не може да има. Въздействие може да има единствено върху местообитания и/или популации на даден вид, което</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>въздействие, за което не е ясно защо е пренебрегнато при оценка на фрагментацията (а и всички други типове крайни въздействия). Нима възложителите и авторите на ДОСВ не са запознати с разнообразните методики за оценка на фрагментация, но основани на реалната биология и реалните характеристики на района. Следва да посочим, че МРРБ и ИАП са били партньори с БАН в съвместни дейности проекти, прилагачи подобни методики<sup>iii</sup> и следва да са запознати с възможностите за тяхното прилагане.</p>	<p>са реално съществуващи природни феномени. 3. Методиката за оценка на площното въздействие е ясно описана в т. 11 на ДОСВ - пресичане на слоя с обхвата на пътя със всеки от слоевете с потенциалните местообитания на видовете, и преизчисляване площта на получените полигони=засегната площ (елементарна ГИС процедура)</p>
	<p>В нашето становище няма да извършваме работата на ДОСВ и да правим пълен анализ на фрагментацията на 4 вида - това не е наша работа, а е работа на възложителя и авторите на ДОСВ, която не е свършена и съответната информация за вземане на решение не е предоставена на МОСВ. Тук ще дадем накратко само някои основни методологични моменти и констатации относно характеристиките района и целевите видове, които липсват в ДОСВ или са погрешно посочени:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Има изключително богата литература относно фрагментацията. Европейската комисия също дава ръководства публикувани на страницата си.<sup>iv</sup> Непосредствените въздействия, които водят до фрагментация са всички въздействия водещи до унищожаване и увреждане на площи от местообитания и всички въздействия прекъсващи връзките между отделните площи местообитания. Основния ключов фактор е дългосрочната стабилност на популациите, която е свързана с техния размер и тяхната свързаност с други популации. Този размер е свързан с няколко фактора - с вероятността да оцелеят популациите при случайните колебания на тяхната численост, така и да са генетични стабилни. При по малките популации под прага на генетична стабилност, фактор свързаност</li> </ul>	
		<p>Автора на становището бърка фрагментацията на местообитания на даден вид (резултат от пряко унищожаване на дадена площ) с фрагментацията на популациите на даден вид (в резултат от бариерен ефект; всички тези дефиниции са дадени в т. 3 на ДОСВ). В ДОСВ са идентифицирани,</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>става решаващ и е свързан с притока на индивиди и обmena на гени с други популации.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Всички ГИС базирани оценки площите на въздействие следва да са основани на реални терени - КВС, ортофото заснемане. Ползването на хабитатни модели е единствения известен метод за оценка на подходящите местообитания съобразно разнообразни екологични фактори - но те са разтеризиран модел на терена. За извършването на реална оценка на каквито и да е било площни въздействия върху площта на местообитания на влечуги е необходимо извършването на обрaген анализ към реалните теренни полигони (КВС, ортофото), които представляват самите физически местообитания и се характеризират със съответното земеползване, площ и граници.</li> </ul>	<p>анализирани и оценени и двага типа фрагментация.</p> <p>Именно това е извършено в ДОСВ по отношение на природните местообитания (вж. т. 11 от ДОСВ), и в последствие – за местообитанията на птиците. При останалите групи, особено при безгръбначни, земноводни и влечуги, използваните модели се основават не само върху земното покритие, но и върху влиянието на фактори като температура на въздуха, количество валежи, изложение, наклон и др. Приравняването на слоевете с потенциалните местообитания само към земното покритие (КВС или друго) би довело до съществена разлика между дадените в специфичните доклади (проект „Картиране ...“, МОСВ 2013) площта и новополучените, а и би било невярно по отношение изискванията на отделните видове към средата. Поради тези причини в ДОСВ е</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>възприет подхода за директно пресичане на слоевете с потенциалните местообитания (резултат от проекта „Картиране ...“, МОСВ 2013) със слоя с обхвата на пътя, тъй като, според методиките към този проект, въпросните променливи са взети предвид.</p>
	<p>• За да има реална и несубективна оценка на фрагментацията е нужна площна количествена оценка на въздействието не само на прякото унищожаване на местообитания при строителството, но и на увредените и засегнати местообитания. В случай с пълен проект такава увреждане произтича от смъртността на индивиди и от прогонването на индивиди. Тези въздействия следва да се оценят, като площи и без такава оценка практически е невъзможна оценка на фрагментацията.</p>	<p>Отново - бърка се фрагментация на местообитания с фрагментация на популации.</p> <p>Такава оценка също би била субективна, тъй като няма как да се измери нито броят на възможните жертви, нито броят на „прогонените“. Освен това, местообитанията като такива (съчетание от специфични абиотични и биотични фактори) все пак ще си съществуват, и няма да са нито „засегнати“, нито „увредени“. „Потърпевши“ ще са популациите на видовете, което е и оценено в ДОСВ.</p>
	<p>• Твърдението на ДОСВ по отношение на 4-те вида влечуги, че основния проблем, който ще предизвика графика по съществуващия път „местообитанията на вида в по-голямата част от дължината на</p>	<p>Река Струма не може да се разглежда като бариера за ников от четирите вида:</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Кресненското дефиле ще бъдат разделени на две части (източна и западна)“ не отговаря на фактическата обстановка Към настоящия момент река Струма се явява в значителна степен трудно преодолима преграда и за 4-те вида влечуги и реално популациите им са преградени от наличието на тази преграда. В каква степен популациите на тези 4-ри вида, но и на всички други видове дребни нелепящи сухоземни гръбначни и безгръбначни са изолирани от такава миграционна бариера могат да кажат само детайлни проучвания. ДОСВ би следвало да се опита да се оцени до каква степен кумулативното въздействие на река Струма (естествена фрагментация) и пътната инфраструктура могат да причинят пълен кумулативен бариерен ефект и оттам фрагментация - но такава оценка липсва!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• При 4-те вида влечуги ДОСВ не е описал ключови характеристики на тяхната биология по смисъла на чл. 7 и § 1 на ЗБР без които не може да се оцени въздействието на магистралата и трафика - и това е от съществено значение за оценка не само на фрагментацията, но и на смъртността по пътя и бариерния ефект - пряко отговорни за възникването на фрагментация. Дадено е общо описание на тяхната биология, което може да се намери във всяко научно популярно издание, но е без никаква стойност за целите на закона. Ключови биологични характеристики на видовете, които са от значение са: средна площ на обитаваната територия (home range), средно дневно разстояние на движение (mean daily movement distance) и ключови местообитания в рамките на жизнения цикъл на вида (key habitats), както и самия жизнен цикъл на вида и свързаността на тези ключови местообитания в рамките на обитаваната територия.</li> <li>• При сухоземните костенурки Testudo graeca и Testudo hermanni има относително богата научна литература относно тяхната биология. В това становище няма да навлизаме в дълбочина в темата и да извършваме работата на ДОСВ, която не е свършена. Ще дадем само някои основни</li> </ul>	<p>ширината на реката е достатъчно малка и лесно може да бъде преплувана от змиите, а също и от костенурките, да не говорим, че на много места (особено при маловодие през лятото и началото на есента) може просто да бъде претазана без необходимост от същинско плуване.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• При 4-те вида влечуги ДОСВ не е описал ключови характеристики на тяхната биология по смисъла на чл. 7 и § 1 на ЗБР без които не може да се оцени въздействието на магистралата и трафика - и това е от съществено значение за оценка не само на фрагментацията, но и на смъртността по пътя и бариерния ефект - пряко отговорни за възникването на фрагментация. Дадено е общо описание на тяхната биология, което може да се намери във всяко научно популярно издание, но е без никаква стойност за целите на закона. Ключови биологични характеристики на видовете, които са от значение са: средна площ на обитаваната територия (home range), средно дневно разстояние на движение (mean daily movement distance) и ключови местообитания в рамките на жизнения цикъл на вида (key habitats), както и самия жизнен цикъл на вида и свързаността на тези ключови местообитания в рамките на обитаваната територия.</li> <li>• При сухоземните костенурки Testudo graeca и Testudo hermanni има относително богата научна литература относно тяхната биология. В това становище няма да навлизаме в дълбочина в темата и да извършваме работата на ДОСВ, която не е свършена. Ще дадем само някои основни</li> </ul>	<p>Не става ясно защо изредените биологични характеристики се приемат от автора на становището за „ключови“ ... Само защото ги е прочел някъде? Защото той така казва? Всички анализи и оценки в ДОСВ са мотивирани и достатъчно обосновани, както от гледна точка биологията на разглежданите видове, така и от гледна точка на възможните въздействия, идентифицирани в т. 3 на ДОСВ.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• При сухоземните костенурки Testudo graeca и Testudo hermanni има относително богата научна литература относно тяхната биология. В това становище няма да навлизаме в дълбочина в темата и да извършваме работата на ДОСВ, която не е свършена. Ще дадем само някои основни</li> </ul>	<p>Подробното разглеждане на тези неща в ДОСВ е безсмислено. Подадените данни относно</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>рамки, които очертават тази биология, характеристиките на Кресненско дефиле и очакваните въздействия за да се посочи, какви са основните недостатъци на ДОСВ и какви са очакваните въздействия. В района на Кресна има подробно биологично проучване на биологията на двата вида.<sup>v</sup></p> <p>Основната относима и налична информация в това проучване касае въпросите за ключови местообитания в рамките на жизнения цикъл на двата вида при характерния климат за Петричко-Санданското поле. И двата вида се характеризират със сезонна миграция. Пролет се намират по високо по склоновете, а с напредване на сухия и горещ сезон мигрират дълбоко в долините. Долинните местообитания концентрират индивидите през повечето летни месеци, като и двата вида обитават граничните местообитания между отворените и храстените/залесени местообитания, като шипобедрената костенурка (<i>Testudo graeca</i>) предпочита отворените. Това проучване обаче не дава точни данни за средната площта обитаваната индивидуална територия и за средното дневно разстояние на движение. Пълен преглед на тези данни за вида шипоопашата костенурка е направен в издадената наскоро монография за вида<sup>vi</sup>, а най-близките проучвания в географско отношение с тези данни са от северна Гърция (района на Солун)<sup>vii</sup> и района на „Железни врага“, Румъния<sup>viii</sup>. Според тези източници, както средната площта обитаваната индивидуална територия така и средното дневно разстояние на движение при шипоопашата костенурка варират в известни граници. Първият показател варира между 0,3 и 7,4 хектара обикновено по-голям при женските и в горски територии, а средната дневна дистанция на движение варира между 30 и 85 метра в различните проучвания и места.</p> <p>За вида шипобедрена костенурка (<i>Testudo graeca</i>) едно от най-съвременните проучвания на екологията на движение и използване на местообитанията е това от Алжир, в което е направен и обзор на наличната литература по въпроса<sup>ix</sup>, а допълнителна информация дават</p>	<p>биологията на видовете са нерелевантни за целите на ДОВОС и ДОСВ и нямат отношение към избора на вариант. Данни относно биологията на видовете са използвани за конципиране на най-подходящите смекчаваш мерки. Данните от т.н. „мониторинг от 2003 и 2004“ не могат да бъдат взети като референтни понеже те не са публикувани и научно рецензирани, методиката за събирането им е неясна и даннит не са налични за научната общественост. Съгласно изискванията на Наредбата за ОС, Доклада по оценка на съвместимостта се изготвя от експерти по биоразнообразието. Това изискване е породено от необходимостта хорага, извършващи оценката, да са наясно с биологията на разглежданите видове, с техните изисквания към местообитанията, специфичните им навици и</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор																
	<p>проучванията от югоизточна Испания<sup>x</sup> и Израел<sup>xi</sup>. Въпреки това данните на това и другите проучвания за северна Африка не могат да се използват поради вероятно различните климатични и географски условия (силно горе и ариден климат и обитаване на по малки по площ, но подходящи места с богата храна) - при тези условия вида има само 0,2-0,3 хектара индивидуална обитавана територия и средно дневно разстояние на движение между 2 и 4 метра. Сходни на територията на Кресненско дефиле са условията в Испания, където в по старо проучване<sup>xii</sup> средната дневна дистанция на движение е около 50 метра. За по северните популации в Испания и Израел средната площ на обитаваната територия варира между 1,15 и 3 хектара.</p> <p>Във всички студии в подобен климат (изключват се тези с много горещ климат и лятна аестивация) двата вида са активен основно в пролетните месеци до края на юли след което активността постепенно спада.</p> <p>Литературните данни се потвърждават и от проведения през 2003 и 2004 година мониторинг на смъртността на гръбначните животни в Кресненско дефиле с участието на магистъра зоолог специалист по прилепи, земноводни, влечуги и пещерна фауна от НПМН - БАН Боян Петров и експерти на НПО (СДП БАЛКАНИ, сдружение Тетида и др.). Даваме кратка обобщаваща таблица за броя стазени костенурки през 2003 година по месеци.</p> <table border="1" data-bbox="1134 636 1257 1653"> <tbody> <tr> <td>Месец</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Брой костенурки</td> <td>2</td> <td>10</td> <td>12</td> <td>18</td> <td>9</td> <td>6</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>На таблицата се ясно се вижда както спадането на активността на костенурките през есента, така и слизането им от склоновете към долината през летните месеци в периода на висока активност.</p>	Месец	4	5	6	7	8	9	10	Брой костенурки	2	10	12	18	9	6	2	<p>привички и т.н., за да може оценката да бъде максимално точна и достоверна. Такъв е и конкретния случай. В ДОСВ е изказано недвусмислено експертно мнение, че фрагментация ще има и че тя ще окаже значително въздействие. Или може би автора на становището е на друго мнение?</p> <p>В резултат на направените заключения са предложени ефективни смечкаващи мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно отстраняване на неблагоприятните въздействия.</p>
Месец	4	5	6	7	8	9	10											
Брой костенурки	2	10	12	18	9	6	2											

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>● За ивичестия смок (Elarhe quatuorlineata) и леопардовия смок (Elarhe situla) липсват научни публикации относно средната площ на обитаваната територия и средното дневно разстояние на движение. Научни публикувани са налични за редица близки видове от род Elarhe<sup>xiii</sup>. Средното дневно разстояние на движение е по малко при смоковете отколкото при сухоземните костенурки и при различните сезони и видове варира между 10 и 45 метра на ден. За сметка на това средната площ на обитаваната територия е значително по голяма и варира между 3 и 27 хектара - това означава, че тези видове вероятно ползват значително по голяма територия от сухоземните костенурки.</p> <p>По отношение на жизнения цикъл и използването на местообитанията също липсва достатъчна литература, но има натрупани дългогодишни непубликувани наблюдения за района на Кресненско дефиле. И двата вида смокове са свързани повече или по малко към местообитания в речни долини, като обитават подходящите за тях ксерофилни и сухи местообитания по склоновете, но явно извършват периодични миграции към самите долини местообитания. Най-вероятните причини за това са: търсене на източници на вода (течения, роса) през най-сухия период на годината, търсене на храна поради придвижване на тяхната плячка (гризачи и др.) към долините в сухия сезон, вероятно снасяне на яйца в по влажните местообитания по близо до или в крайречната растителност, разполагане в склоновете в близост до долината на своите зимовища.</p>	<p>Подробното разглеждане на тези неща в ДОСВ е безсмислено. Съгласно изискванията на Наредбата за ОС, Доклада по оценка на съвместимостта се изготвя от експерти по биоразнообразието. Това изискване е породено от необходимостта хората, извършващи оценката, да са наясно с биологията на разглежданите видове, с техните изисквания към местообитанията, специфичните им навици и привички и т.н., за да може оценката да бъде максимално точна и достоверна. Такъв е и конкретния случай. В ДОСВ е изказано недвусмислено експертно мнение, че фрагментацията ще има и че тя ще окаже значително въздействие. Или може би автора на становището е на друго мнение?</p>
	<p>● Изхождайки от горната информация и при 4-те вида влечуги индивидуалните територии се разполагат вертикално по склоновете на Кресненско дефиле, но в долните си части достигат до долини части.</p>	<p>Подробното разглеждане на тези неща в ДОСВ е безсмислено. Съгласно</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Границата между долините влажни местообитания и топлите склонове е ключово линейно местообитание в което в определени периоди на жизнения им цикъл и 4-те вида осъществяват своята жизнена дейност и което в конкретните условия на района е важна структурна характеристика на техните местообитания без която тези видове не биха имали жизнени популации.</p>	<p>изискванията на Наредбата за ОС, Доклада по оценка на съвместимостта се изготвя от експерти по биоразнообразието. Това изискване е породено от необходимостта хората, извършващи оценката, да са наясно с биологията на разглежданите видове, с техните изисквания към местообитанията, специфичните им навици и привички и т.н., за да може оценката да бъде максимално точна и достоверна. Такъв е и конкретния случай. В ДОСВ е изказано недвусмислено експертно мнение, че фрагментация ще има и че тя ще окаже значително въздействие. Или може би автора на становището е на друго мнение?</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• При 2-та вида смок популациите и оптималните местообитания в 2/3 от северния дял на Кресненско дефиле са ограничени климатично до ниските надморски височини, които се намират непосредствено при долината на река Струма и по големите странични долини. Това климатично влияние е отразено на картите при картирането на двата в вида в защитената зона проведено 2010-11 година<sup>xiv</sup>, въпреки че на тях не</li> </ul>	<p>Подробното разглеждане на тези неща в ДОСВ е безсмислено. Съгласно изискванията на Наредбата за ОС, Доклада по оценка на съвместимостта се изготвя от</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>могат да се отразят детайлите в тези местообитания. долинни дялове.</p>	<p>експерти по биоразнообразието. Това изискване е породено от необходимостта хората, извършващи оценката, да са наясно с биологията на разглежданите видове, с техните изисквания към местообитанията, специфичните им навици и привички и т.н., за да може оценката да бъде максимално точна и достоверна. Такъв е и конкретния случай. В ДОСВ е изказано недвусмислено експертно мнение, че фрагментация ще има и че тя ще окаже значително въздействие. Или може би автора на становището е на друго мнение?</p>
	<p>●Основавайки се на всичко накратко изредено по горе, като съществени биологични характеристики на 4-те вида може да се заключи наличието на следните отрицателни влияния на съществуващия път. Елементите на пътя, които предизвикват тези влияния са инженерните съоръжения на самия път и на пътните откоси, включително и самите откоси, които стават недостъпни за свободно естествено ежедневно придвижване на индивидите на тези видове. Второто влияние е смъртността на индивиди върху пътя от преминаващия пътен трафик, която сама по себе си води до бариерен ефект, доколкото може да</p>	<p>Този път автора на становището правилно е дефинирал бариерния ефект. Именно това е оценено в ДОСВ.Третото влияние, което се описва, е резултат от бариерния ефект и е подробно анализирано и оценено в ДОСВ. Дали ще го наричаме</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>попреди на възможността на индивидите да пресекаат пътното платно. И третото влияние пак произтичащо от трафика по съществуващия път е увреждането на жизнеността на популацията в съседните местообитания (виж чл. 7 и § 1 на ЗБР) - това представлява увреждане на съответните местообитания. И така има 2 въздействия произтичащи от съществуващия път - бариерен ефект и увреждане на съседните местообитания.</p>	<p>„увреждане на съответните местообитания“ (с който термин не сме съгласни, тъй като се бърка с друго, идентифицирано в ДОСВ въздействие) или нещо друго, е технически въпрос без съществено значение. В ДОСВ е разгледано като вероятност от изчезване на популации на дадени видове (най-вече двата вида змии).</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Бариерен ефект, който е резултат от комбинираното въздействие на инженерните пътни съоръжения и откоси и на трафика. Силата на всяко едно от тези 2 първични въздействия следва да бъде оценен самостоятелно и впоследствие да бъде дадено заключение за силата на отрицателния ефект от бариерния ефект, като комбинация на тези 2 въздействия. В ДОСВ това въобще не е направено! Такава оценка липсва напълно, като не са използвани и данните от мониторинга през 2003 - 2004 година станали основа за решение по ОВОС 1-1/2008. Противното в доклада за оценка на съвместимостта от 2007 година<sup>xv</sup> в главата за оценка на въздействието на сегашния път макар и накратко тази оценка е направена. Бариерния ефект на трафика е оценен въз основа на данните от мониторинга на смъртността през 2003 и 2004 година по мястото на намиране на стазени животни спрямо склона и банкета (фактор отчитан по време на мониторинга). Извода е за почти 100% смъртност при тогавашният интензитет на трафика. В доклада за оценка на съвместимостта от 2007 година е направена е съвсем кратка оценка на бариерния ефект и от инженерните съоръжения, пак опирайки се на мониторинга от 2003-2004 година и е посочено, че около 30% от</li> </ul>	<p>1. „Силата“ и на двете въздействия – бариерен ефект и смъртност в ДОСВ, е оценена. Оценката е за значително въздействие, и всякакви последващи „комбинации“ имат чисто теоретичен характер и няма как да променят нещата (липсва степен „свърх значително въздействие“).</p> <p>2. Данните от мониторинга през 2003 - 2004 година не са публикувани и, както авторга на становището добре знае, няма достъп до тях. Но дори и да ги имахме, и дори да приемем, че те са достатъчни за някакви</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>дължината на Кресненско дефиле покрай сегашния път е превърната в ефективна бариера за движението на малките животни поради изкуствени прегради. В приложение 1 е дадена по-подробна обработена информация за характера на пътните участъци основана на проведените мониторинг на смъртността през 2003-2004 година. Окончателния извод на доклада за оценка на съвместимостта от 2007 година е за наличие на 100% бариерен ефект от сегашния път като резултат от комбинирано влияние на посочените по горе фактори - при това влияние, което не може да бъде намалено. Както посочихме вече тази оценка напълно липсва в ДОСВ от 2017!</p>	<p>популяционни изчисления по отношение засегнатите видове (в което се съмняваме), това не променя нищо – така или иначе в ДОСВ изрично е казано, че факторът смъртност от пътния трафик ще окаже значително въздействие.</p> <p>3. Не става ясно кое дава основание на автора на становището да твърди, че бариерния ефект, в комбинация със смъртността, не могат да бъдат намалени? Това е декларативно твърдение, неподкрепено от никакви доказателства. Само защото автора на становището има такова мнение, това не означава, че то е вярно.</p>
	<p>● Увреждането на съседните местообитания, като резултат от смъртността причинена от трафика също не е оценено по никакъв начин в ДОСВ от 2017! За да се достигне до количествена оценка е необходимо да се прецени периметъра на въздействие. В случая имаме не фрагментация на долината и разделянето на популацията в източната и западната половина, както посочва ДОСВ за всичките 4-ри вида с копи - пейст - явление, което вече съществува в природата. И следва единствено да се оцени дали пътя няма да засили тази генетична изолация и да я направи пълна или твърде голяма. В случая имаме съвсем друго въздействие, а именно прекъсването на достъпа на 4-те вида до ключови местообитания</p>	<p>Подробното разглеждане на тези неща в ДОСВ е безсмислено. Съгласно изискванията на Наредбата за ОС, Доклада по оценка на съвместимостта се изготвя от експерти по биоразнообразието. Това изискване е породено от необходимостта хората,</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>в рамките на техните местообитания и прекъсването на техния жизнен цикъл. А именно прекъсването на границата между местообитанията в долината и съседните местообитания по сухите склонове - граница, която през определени периоди от техния жизнен цикъл се превръща в основен ключов хабитат (за всеки от видовете с различна функционалност) и те осъществяват ежедневиите си движения в този хабитат. При това положение ще бъдат пряко увредени всички популации попадащи в обсега на пътя и чийто индивидуални територии попадат в обсега на пътя - тоест индивидите разполагащи своите индивидуални територии между долината на река Струма и съседните територии. Няма да са засегнати тези индивиди, чийто индивидуални територии са разположи в страничните мрежи от долини - при костенурките те достигат високо по склоновете и не са климатично ограничени. При двата вида Elaphes sp. те са климатично ограничени до най-ниските части на долината в северните 2/3 от долината и само в района на Опауска и Влахинска река оптималните местообитания вече достигат до по високи надморски височини.</p> <p>Периметъра на въздействие на пътя за всеки един вид индивидуално при това положение се определя от размера на индивидуалните територии. При условие, че тяхната форма не е известна следва да се приеме условна окръжност с долен ръб долината и горна граница на въздействие горния край на диаметъра на окръжността. Предвид, че размера на индивидуалните територии варира, в случая следва да се приложи принципа на предпазливост и да се оцени възможното въздействие при наличие на максималната предполагаема за географските условия и вида индивидуална територия.</p> <p><b>При залагането на описаните по горе условия и наличие на картиране на местообитанията 4-те вида направено в периода 2010-2011, при извършване на посочените от нас по горе анализи към реално обитаваните терени и използване на съответните публикувани</b></p>	<p>извършващи оценката, да са наясно с биологията на разглежданите видове, с техните изисквания към местообитанията, специфичните им навици и привички и т.н., за да може оценката да бъде максимално точна и достоверна. Такъв е и конкретния случай. В ДОСВ е изказано недвусмислено експертно мнение, че фрагментация ще има и че тя ще окаже значително въздействие. Или може би автора на становището е на друго мнение?</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>методики за анализ на фрагментацията - може да се извърши пълна количествена оценка на фрагментационното въздействие на сегашния трафик. Такава липсва в ДОСВ, но по наша експертна оценка тя засяга между 1 и 5% от местообитанията на двата вида <i>Testudo sp.</i> и между 5 и 30 % от местообитанията на двата вида <i>Elaphe sp.</i> в зона BG0000366.</p>	
	<p>По отношение възможностите да се намали това въздействие вижте точката за въздействието на трафика върху смъртността по долу.</p>	
	<p>Поради липса на картиране на местообитанията на 4-те вида през 2007 година в доклада за оценка на съвместимостта е оценен въздействието на фрагментацията по косвени биологични данни - по данните от проведен мониторинг на смъртността от 2003. Но даже това, като анализ напълно липсва в ДОСВ от 2017, въпреки налична информация за сравнителен анализ с мониторинг от 2013 и 2014! В приложение 1 е дадена кратък сравнителен анализ на смъртността. Извода на доклада по ОС от 2007 година - основан съвсем явно на експертно мнение и на принципа на предпазливостта отчитайки наличните данни е бил, че има вероятна фрагментация на популациите на двата вида <i>Testudo sp.</i> при тогавашното ниво на трафик, докато при <i>Testudo sp.</i> все още популациите тогава не са фрагментирани. Но че увеличаването на трафика може да доведе до още по тежки въздействия без възможности за ефективна дефрагментация. Запознавайки се с анализа в приложение 1 за жалост се вижда, че прогнозите на доклада по ОС от 2007 вече са факт и вероятно имаме сериозна фрагментация и при двата вида от род <i>Testudo sp.</i>, засилено влияние и при вида <i>Elaphe situla</i>, а при <i>Elaphe quatuorlineata</i> вероятно и локално изчезване. <b>Нито една от тези налични фактически констатации не е направена в ДОСВ 2017! Вероятно, защото ще поставят Източен вариант Г10.50 изцяло в неблагоприятна светлина спрямо други алтернативи!</b></p>	<p>След като тези „<b>фактически констатации</b>“ са вече „<b>налични</b>“, не можем да си обясним, какъв е смисъла да ги повтаряме в ДОСВ? В каква връзка, според автора на становището, трябва да се разглеждат те? В т. 7.2. е даден кратък анализ на нулевата алтернатива, която касае съществуващото положение, но не виждаме с какво това помага или пречи на Източен вариант Г10.50, който, обръщаме внимание, по отношение на досега дискутираните от автора на становището видове, е оценен като такъв със <b>значително въздействие.</b> В резултат на направените заключения са предложени ефективни смекчаващи мерки,</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>5.2.2. ДОСВ не оценява адекватно въздействието върху биокоридора на Кресненско дефиле. Първо в том 1 за всеки от 4-те вида и в том 2 в главата за алтернативата доклада твърди, че „трябва да се проектират ефективни дефрагментационни мерки, даващи гаранции за безпрепятственото пресичане на пътното платно от земноводни и влечуги“. Няма как да се приложат ефективни мерки за дефрагментация по съществуващия път - това е извода от нашето проучване на смъртността на сгазени животни през 2003-2004, но и на доклада за оценка за съвместимост от 2007! Ще обсъдим въпроса по - подробно в следващата точка. Но по отношение на био-коридора следва да се посочи, че това е въпрос директно свързан с опазването на целостта на цялата мрежа НАТУРА 2000 (виж чл. 31 на ЗБР, но във връзка с определеното на чл. 34) - напълно липсва оценка на ролята на това отрицателно въздействие и неговата тежест спрямо другите въздействия. А именно, че увреждането на разпространението и севернага граница на разпространение на 2-та вида <i>Elaphes</i> sp. директно засяга кохерентността на цялата мрежа НАТУРА 2000 и въздействие, което не може нито да се компенсира, нито да се намали. Факти, които са прикрити и премълчани от ДОСВ 2017 година - те веднага биха довели до отхвърляне на Източен вариант Г10.50 поради неприлагане на императивни норми на закона за опазване на целостта на мрежата на НАТУРА 2000, като неразделна част законова детерминирана цел (член 6 във връзка с член 7 на ЗБР транспониращи чл. 4.1 на Директива 92/43 и научните критерии към него) на защитената зона! Подобен анализ на това въздействие и ролята му за</p>	<p>предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно отстраняване на неблагоприятните въздействия. Виж коментара за оценка на ефективността им по-горе.</p> <p>Оценка на Кресненското дефиле като биокоридор е направена в анализа на въздействията върху видовете, предмет на опазване в зоната (т. 5.1), за които то се явява такова. Извода за Източен вариант Г10.50 е, че за двата вида змии, предмет на опазване в зоната, въздействието ще е <b>значително</b>. В т. 5.2 се дава същата обобщена оценка – <b>значително</b> въздействие. В резултат на направените заключения са предложени ефективни смечкаващи мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно отстраняване на неблагоприятните въздействия. Виж коментара за оценка на ефективността им по-горе.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>кохерентността на мрежата има в публично разпространената жалба до ЕК<sup>xvi</sup>.</p> <p>5.2.3. ДОСВ от 2017 година признава, че има сериозна заплаха от смъртността по съществуващия път, но не прави даже реален анализ на данните от мониторинга направен от пътните власти през 2013<sup>xvii</sup> и 2014<sup>xviii</sup>. По същия начин напълно се игнорира мониторинга от 2003 година. Игнорира се и официално действащия и с правна сила доклад за оценка за съвместимост от 2007 година. При пълна липса на анализ на данни се дават изводи за приемане на „ефективни мерки за дефрагментация“. Без никакви доказателства за тяхната ефективност в приложение 8 са посочени 10 типа съоръжения - подлеси.</p> <p>Преди всичко в приложение 1 е даден макар и кратък анализ на смъртността въз основа на данните от всички проучвания. На второ място е направен анализ на ефективността на предложените мерки въз основа на обективна и проверима на терен методика посочена в приложението. Резултатите са:</p>	<p>1. Данните, събрани от мониторинга за смъртността през 2013 и 2014, са абсолютно недостатъчни, за да се направи било реален, било нереален анализ. Въпреки това тези данни са взети предвид при извършените оценки, както и при определяне на мерките/местата за органичаване на смъртността в резултат на сблъсък с МПС. Те имат стойност единствено каго сравнение с цитирания от автора на становището мониторинг от 2003 г., който обаче, както вече казахме, не е наличен.</p> <p>2. Не е ясно какво се има предвид под „игнориране“ на ДОСВ от 2007 г. Всички данни, които са съотносими към разглежданите в настоящия ДОСВ 5 вариант, са взети предвид.</p> <p>3. Не става ясно на какво основание се твърди, че в настоящия ДОСВ има „пълна</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>липса на анализ на данни“ .  Напротив, за всяко природно местообитание и всеки вид са анализирани свързаните с идентифицираните въздействия данни, и на базата на този анализ въздействието са оценени. Ако се имат предвид данните от мониторирането на смъртността, то отново ще посочим, че те са абсолютно недостатъчни за какъвто и да е смислен анализ, което може да се потвърди от всеки, запознат поне малко със статистически методи. Отново ще посочим, че, така или иначе, на базата на наличната информация, и трите варианта, минаващи през Кресненското дефиле, са оценени като такива със значително въздействие по отношение на смъртността.</p> <p>4. Предложението за ефективни мерки за дефрагментация не е извод, а именно предложение/предписание. На базата на това предписание, независимо пътен инженер, в тясно сътрудничество с</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>експертите, изготвили ДОСВ, е проектирал както дефрагментационни, така и предпазни съоръжения, които са реализиреми и покриват изискванията за подобен род съоръжения. Ефективността им е допълнително оценена от независими експерти – херпетолози. На фона на целия този процес, декларативни изявления, че мерките са неефективни, остават само празни твърдения. При все това, като допълнителна мярка, в ДОСВ е предвиден мониторинг на популациите на 4 от потенциално най-засегнатите видове, именно с цел да се провери тяхната ефективност в реална обстановка. Единствено подобен мониторинг може да бъде доказателство за ефективност или липса на такава. Няма как да има 100 % доказателства за ефективността на мерките преди тяхното изпълнение и последваща проверка. Всичко друго би</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>• 78 % от дължината на сегашния път не позволява предприемане на дефрагментационни съоръжения, като подлез. Това потвърждава изводите на доклада по ОС от 2007, че не е възможно предприемането на дефрагментационни мерки за „Източен вариант Г10.50“</p>	<p>било слекулация.</p> <p>Явно тези цифри се цитират на база Приложение 1 на становището на Националния Природонаучен Музей (вж. по-долу). При запознаване с въпросния документ, прави впечатление, че цитирания извод, направен въз основа проучванията, свързани с мониторинга на смъртността през 2003-2004 г. - 78 % от дължината на сегашния път не позволява предприемане на дефрагментационни съоръжения, се базира на едно, според нас, неправилно допускане: че подхода към съответното дефрагментационно съоръжение (проход) задължително трябва да бъде перпендикулярен на пътно тяло; оттам и необходимостта, според авторите на това проучване, за 4 м „свободна“ ивица около пътно тяло.</p> <p>От Прил. 8 на ДОСВ ясно се вижда, че е възможно и друго решение. В границите на ЗЗ, от</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>км 381+100 до км 396+137, са проектирани 172 съоръжения, от които 50 са с диаметър 50 см, а останалите са над 80 см. Като се извадят дължините на тунелите и мостовете (два тунела, четири големи и един малък мост с бща дължина 964 м), останалите проходни съоръжения (без да броим тези с диаметър 50 см) са със средна гъстога 82 м (едно съоръжение на 82 м).</p>
	<p>● От всички инженерни съоръжения само съоръжения типове 5 и 6 нямат конструктивни проблеми (при положение, че са изградени в подходящ терен и са добре свързани с околния хабитат) (виж приложение 2)</p>	<p>Явно тези цифри се цитират на база Приложение 2 на становището на Националния Природонаучен Музей (вж. по-долу). Отговор ще бъде даден там.</p>
	<p>● Като мярка за намаляване на въздействието е предвидено изграждане на защитни мрежи, които реално ще доведат до засилен бариерен ефект. Единствено допустимо изграждане на такива мрежи е на разстояние 10 метра (виж точката за Elarhe sp. минималната дневна средна дистанция на движение) от входа на функционални съоръжения - такива в участъци Д и Е (виж приложение 1) и съществуващи съоръжения (участъци Е), типове съоръжения 5, 6 и по изключение типове 3, 7, 9, 12, 13, 14, ако се докаже, че осигурена добра връзка с околните местообитания без прегради за придвижванията в участъци Д.</p>	<p>Твърдението не почива на никаква логика. По-горе в становището си автора твърди, че съществуващия път причинява 100% бариерен ефект. Няма как изграждането на предпазни мрежи да увеличи този ефект още повече. Освен това, именно за да се избегне бариерния ефект, преградните съоръжения са</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
<p>11. Екологично сдружение „Марица 2004“ изх. № 21/05.09.2017 г.</p>	<p>Непрекъснато се твърди, че сме най-бедният народ в Европейският съюз. Омръзна ни да се съобразяваме с това и да не правим нищо, за да го променим.</p> <p>Как става така, че най-бедната страна на Европа трябва да поеме милиарди задължения за проекти, които биха могли да излязат двойно поевтино! Не е ли безумие да се награвя проект за 15 км. тунел на АМ „Струма“ в района на Кресненското дефиле, който да струва с 1 млрд. повече от другите варианти. Не е ли неморално да се лобира за такъв проект под прикритието на фалшиви аргументи на някакви си т.н. екологични сдружения, които доказаха, че „защитава“ природата единствено в лична полза!</p> <p>В същото време се пренебрегват предупрежденията на български учени и независима международна експертиза за щетите върху природата и опасностите за здравето на населението от строителството на дългия тунел. Много правилно хората от региона нарекоха 15 км. тунел „тунелът - убиец.“</p>	<p>комбинирани с проходни такива. Изграждането на частични прегради (както настоява автора на становището) не само че няма да гарантира липса на смъртност от трафика, а, напротив – може и да го увеличи, тъй като няма гаранция, че при среща на преграда с дължина 10 м животните ще тръгнат именно към прохода в средата ѝ, а не обратно.</p>
		<p>Положителна позиция към ДОВОС и изложени мотиви, в т.ч. по отношение на екологичното въздействие и въздействието върху здравето на хората, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>В контекста на Общественото обсъждане, което предстои да се проведе на 11.09. т.г. в гр. Симитли и гр. Кресна ние се запознахме подробно с Доклада за оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) и Доклад за оценка за съвместимост (ДОСВ) на инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на Лог 3.2 на АМ „Струма“.</p> <p>Категорично подкрепяме т.н. Източен вариант Г10.50, който включва къси тунели, естакади и надземен път. Според нас това е най-добрия вариант, щадящ природата в района на Кресненското дефиле. Вариант, който ще запази и модернизира сегашния път между Крушник и Кресна и ще спомогне за изграждането на съвременна инфраструктура.</p>	
<p>12. „Клъстер Зелен Транспорт 07.09.2017 г.</p>	<p>„Клъстер Зелен Транспорт“ като активна организация, с представители в КНАМС и представляваща транспортни компании, инфраструктурни оператори, проектанти и научните среди в транспорта, изказва своето категорично становище относно изграждането на АМ „Струма“, която е част от трансевропейската транспортна TEN-T мрежа и част от Приоритетен проект 7 на ЕС.</p> <p>АМ „Струма“ от една страна е един от най-големите инфраструктурни проекти в България, а от друга е и един от най-сложните от инженерно-техническа гледна точка, и екологична магистрала, която до този момент е изградена в нашата страна. Цялостното завършване е от изключително значение за решаване на транспортните проблеми на страната ни в Югозападен район на планиране.</p> <p>„Клъстер Зелен Транспорт“ търси възможности за подпомагане работата на държавните институции, отговорни за изграждането на това сложно съоръжение АМ „Струма“, което от своя страна съответства на стратегическите цели на Европейския съюз,</p> <p>„Клъстер Зелен Транспорт“ участва в редица срещи с различни учени, експерти и специалисти в областта на транспорта и пътного строителството. Представители на КЗГ участваха в множество обсъждания в местни и национални медии.</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и изложените в него мотиви при избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Във връзка с провеждането на обществено обсъждане на доклада за ОВОС за Лот 3.2 на АМ „Струма“ на 11.09.2017 в градовете Кресна и СIMITЛИ категорично заявяваме, това е един задълбочен и напълно изчерпателен материал, в който научно и детайлно са разгледани всичките пет варианта за преминаване на Креснското дефиле.</p> <p>Категорично отхвърляме варианта „Дълъг тунел“. „Източен“ Г20 е неприложим към момента, спрямо редица технически и икономически фактори многократно изтъквани от нас по време на участието на КЗГ в КНАМС. Смятаме, че последващо обсъждане на тези варианти ще доведе до неразумно отлагане във времето на вземане на решение за усвояване на средствата по европейската програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“.</p> <p>Експертите на „Клъстер Зелен Транспорт“ дават висока оценка на усилията положени от АПИ, държавните институции и всички специалисти ангажирани в тази разработка. Подкрепяме посочения като най-добър източен вариант Г10.50.</p>	
<p>13. Кластер „Уелнес БГ“ гр. Пловдив вх. № 94-00-2940 от 07.09.2017 г.</p>	<p>Запознахме се подробно с Доклада за оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) на инвестиционното предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ заедно с всички негови приложения, в т.ч. Докладът за оценка на степента на въздействие (ДОСВ/Съгласно изискванията на европейското и българското законодателство, инвестиционните предложения подлежат на процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и оценка за съвместимост (ОС) със защитените зони по Natura 2000. В тази връзка АПИ е ангажирала колектив от независими експерти, който да направи необходимите проучвания и да изготви Доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) и Доклад за оценка на степента на въздействие (ДОСВ) върху предмета и целите на опазване на защитените зони по Natura 2000, на инвестиционното предложение на АПИ за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“.</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложени мотиви, в т.ч. по отношение на екологичното въздействие и въздействието върху здравето на хората, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Реализацията на Лот 3.2 на АМ „Струма“, като всеки инфраструктурен проект е свързан с въздействие върху околната среда и качеството на живот в близко разположените населени места. Това въздействие се изразява в разпространение на газови емисии и шум от движението на моторните превозни средства при строителството и експлоатацията на автомагистралата. За смекчаване и ограничаване на вредния ефект от шумовото замърсяване и емисиите в атмосферния въздух, е разработен вариант, максимално щадящ околната среда, с минимално въздействие върху жизнената среда и здравния статус на населението.</p> <p>В процеса на проектиране е избран технологичен вариант за трасе, съобразен със всички ограничителни фактори на околната среда и опазване на човешкото здраве, в т.ч. отстояние до населени места и територии със специален режим на защита.</p> <p>В местата с потенциална опасност от наднормен шум са предвидени високоефективни шумозащитни екрани (стени), съобразени със строгите европейски изисквания и стандарти за защита от вредното въздействие на шума. Неблагоприятният ефект от газовите емисии е решен посредством отдалечаване на трасето на достатъчно разстояние от границите на урбанизираните територии, като по този начин концентрациите на вредни вещества, достигащи до населените места ще бъдат под допустимите норми за опазване на човешкото здраве</p> <p><b>На Нашия въпрос, какъв мониторинг ще се упражнява беше отговорено, че в процеса на строителство и експлоатация на Лот 3.2 на АМ „Струма“ е предвиден стриктен мониторинг на компонентите и факторите на околната среда, в т.ч. атмосферен въздух, води, почви, шум, биологично разнообразие, който ще предоставя информация за актуалното състояние и качество на околната среда, и възможност за предприемане на съответни мерки.</b></p> <p>Мониторингът се предвижда да бъде транспортно ориентиран, като методите за контрол ще бъдат насочени за установяване въздействието на</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>основните замърсители на атмосферния въздух (прах, азотни оксиди, въглероден оксид и въгледорододи), отлагането им в почвения слой в близост до пътного трасе, измерване на шумового наговарване по регулационните граници на най-близко разположените населени места и др.</p> <p>Осъществяването на проект от такава величина ще доведе до откриване на нови работни места, както при стартиране процеса на строителство, така и при последващата поддръжка и експлоатация.</p> <p>Изготвените оценки на въздействието върху околната среда и оценка за съвместимост с обектите по Natura 2000 показват, че въздействието по време на строителството и експлоатацията на автомагистралата върху компонентите на околната среда може да се класифицира като незначително, краткосрочно за периода на строителство, постоянно при експлоатация, пряко и обратимо, с малък териториален обхват, с незначителен кумулативен ефект, под приетите национални и европейски нормативни изисквания, и не предполага значително негативно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда и здравето на хората, както на територията на пътного трасе и в близост до автомагистралата, така и в трансграничен контекст.</p> <p>Изграждането и експлоатацията на Лот 3.2 на АМ „Струма“ по алтернатива „Източен вариант Г10.50“ ще окаже незначително въздействие върху целостта и структурата на засега защитени зони от екологичната мрежа Natura 2000, както и върху природните местообитания и видовете, вкл. птици, предмет на опазване в тях, при изпълнение на препоръчаните смекчаващи мерки - дефрагментационни и преградни съоръжения.</p> <p><b>Ние многократно повдигаме въпроса и за смекчаващите мерки при реализация на препоръчания Източен вариант Г10.50 и как са предвидени за опазване на биологичното разнообразие в Кресненското дефиле? Приемаме вашите аргументи, че При</b></p>	



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>изработване на проекта за рехабилитация на съществуващия път Е79 (дясно платно на Източен вариант Г 10.50) ще се проектират и изпълнят при строителството предложените дефрагментационни и преградни съоръжения за безпрепятственото пресичане и предотвратяване излизането на пътното платно от земноводни и влечуги. Сметчаващите мерки са съобразени с оптималните местообитания на земноводните и влечугите, предмет на опазване в ЗЗ „Кресна-Илинденци“, с местата на най-високата им концентрация, с наблюденията на смъртността от съществуващия трафик (Караиванов 2015), и с техническите възможности на терена.</p> <p>АПИ ще осъществява поддръжка на тези съоръжения и ще прилага програма за мониторинг, която ще продължи минимум 5 години след пускане на дясното платно в експлоатация.</p> <p><b>ЧЛЕНОВЕТЕ НА НАШАТА ОРГАНИЗАЦИЯ, ВЪЗ ОСНОВА НА АНАЛИЗА И ОЦЕНКАТА НА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ Струма, проведените огледи и изследвания както и направената оценка за въздействие на обекта върху компонентите и факторите на околната среда и здравето на хората и в съответствие със законодателството на околната среда, включително направените заключения в ДОСВ, подкрепят осъществяването на ИП за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ Струма, ПО ИЗТОЧЕН ВАРИАНТ Г 10.50.</b></p>	
<p>14. Конфедерация на работодателите и индустриалците в България изх. № 162-00-162 от 04.09.2017 г.</p>	<p>Конфедерацията на работодателите и индустриалците в България /КРИБ/ се обръща към Вас в отговор на Ваше писмо № 49-00-58/09.08.2017 г.</p> <p>Автомагистрала „Струма“ е част от Транс - европейската транспортна TEN-T мрежа и представлява част от Приоритетен проект 7 на ЕС. Важността на транспортното направление на автомагистрала „Струма“ е констатирана още през 90-те години на XX век, когато са</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложени мотиви, в полза на избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
15. Камара на строителите в България изх. № 00-143 от 04.09.2017 г.	<p>изпълнени и първите предпроектни проучвания. АМ „Струма“ е не само един от най-сложните инфраструктурни проекти в България, но и от важно значение за останалите европейски страни в региона.</p> <p>Безспорно успешно завършване на този транспортен коридор ще спомогне за българската икономика и ще повиши нейното значение в европейското семейство. С изграждането на тази магистрала ще се създаде възможност за нови инвестиции и производства, ще се създадат нови работни места.</p> <p>В предложения за обсъждане доклад по ОВОС са обхванати всички възможни варианти за преминаване пред Кресненското дефиле. Очевидно, е че вариантите с „Дълъг тунел“, както и „Източен“ Г20 са неприложими, технически и икономически нецелесъобразни. Счита се, че по-нататъшното обсъждане на тези варианти ще възпрепятстват навременното вземане на решение, с цел спазване на сроковете по усвояването на средствата по европейската програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“.</p> <p>КРИБ подкрепя избора в доклада по ОВОС вариант за трасе да бъде „Източен - Г10.50“ като най-приемлив в техническо, икономическо и екологично отношение. Разделянето на платната ще разпредели въздействието върху околната среда в две зони, същевременно ще се избегне преобладаването на големите наклони в едната посока, както и ще намали експлоатационните разходи по поддръжката. Ще се даде възможност за запазване бизнеса по трасето на съществуващия път.</p>	
	<p>Камарата на строителите в България отделя особено внимание на изграждането на АМ „Струма“, която е част от Транс-европейския транспортен коридор „Ориент - Източно Средиземноморие“, свързващ страните от Централна Европа с Егейско море (пристанище Солун) и по-специално на участъка от магистралата, преминаващ през Кресненското дефиле. АМ „Струма“ е не само един от най-големите инфраструктурни проекти в България, но е и един от най-сложните от инженерно-</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложени мотиви, в т.ч. по отношение на екологичното въздействие и въздействието върху здравето на хората, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>техническа гледна точка, както и е най-екологичната магистрала, която до този момент е изградена в нашата страна. Нейното цялостно завършване е от изключително значение за решаване на транспортните проблеми, както на страната ни, така и тези на останалите европейски страни.</p> <p>Камара на строителите в България със своята работа и съобразно своите компетенции, търсим възможност да подпомогнем дейността на държавните институции, отговорни за изграждането на съвременна и модерна пътна инфраструктура, съответстваща на стратегическите насоки на Европейския съюз, С цел обстойното проучване на всички аспекти по проектирането и реализацията на проекта, Камара на строителите в България проведе редица срещи, обсъждания, различни форуми с участието на най-изтъкнатите учени, експерти и специалисти. Извършени бяха много задълбочени проучвания и анализи, които предоставихме на държавните органи отговорни за реализацията на проекта, както и информирахме европейските институции.</p> <p>Във връзка с провеждането на обществено обсъждане на доклада за ОВОС за Лот 3.2 на АМ „Струма“, бихме искали категорично да заявим, че това е един задълбочен, аналитичен и напълно изчерпателен материал. В него научно и детайлно са разгледани предлаганите пет варианта за трасе.</p> <p>В доклада много всеоткровенно е оценен вариантът „дълъг тунел“, за който ние от много време говорим, че не е добре проучен и анализиран. Ясно са подчертани неговите недостатъци и по безспорен начин е посочена неговата неприложимост.</p> <p>Подкрепяме и заключението, че източния вариант Г20 е най-подходящия и то по почти всички критерии. Въпреки това е учудващо, защо някои хора без сериозни технически, икономически или екологични аргументи искат да внушат, че само това е най-добрия вариант. Това поведение има за цел на всяка цена само да пречи за решаването този инфраструктурен проект.</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Камара на строителите в България дава висока оценка на усилията положени от Агенция „Пътна инфраструктура“, институциите и всички специалисти ангажирани в тази разработка. По най-категоричен начин подкрепяме посочения като най-добър източен вариант Г 10.50. Очевидно е, че от многото разработки, това е най- компромисния и единствено възможен вариант.</p> <p>Вярваме, че АПИ трябва да положи необходимите усилия за ускорено решаване на всички проблеми, свързани с одобрението, възлагането и изпълнението на проекта, за да могат да бъдат спазени ангажиментите към европейските институции по програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 -2020. Така ще докажем, че имаме потенциал да се справяме с всякакви сложни проекти, както и да се избегнат възможните санкции при провал на проекта.</p>	
<p>16. Министерство на икономиката изх. № 12-00-863 от 31.08.2017 г.</p>	<p>Във връзка с Ваше писмо с вх. №12-00-863/10.08.2017 г. относно провеждане на обществени обсъждания на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) с всички негови приложения за инвестиционното предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ Ви информирам, че Министерството на икономиката съобразно своята компетентност, няма бележки и предложения по Доклада за ОВОС и всички приложения към него, публикувани на интернет страницата на Агенция „Пътна инфраструктура.</p>	<p>Положителна позиция по така разработените доклади по ОВОС и ОСВ.</p>
<p>17. Минно-геоложки университет „Св. Иван Рилски“ – гр. София изх. № ОХВП-610 от 16.08.2017 г.</p>	<p>Специалисти от Минно-геоложки университет „Св. Иван Рилски“ са участвали активно на всички мероприятия, срещи и форуми, организирани за обсъждане на варианти на трасе на магистрала „Струма“ в участък през Кресненското дефиле. За предлаганите варианти на трасе на магистрала, в този участък сме представяли нашите становища.</p> <p>Отчитайки сложните и неблагоприятни условия в района на Кресненското дефиле, по отношение на геолого-тектонските, сеизмотектонските, хидрогеоложките и инженерногеоложки и екологични условия и направените анализи подкрепяме вариант на трасе: Източен</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и изложени мотиви по отношение на екологичното въздействие и в частност - геоложка среда и хидрогеология, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>вариант Г 10.50.</p> <p>Обобщената оценка и направените заключения на изготвената Доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) на инвестиционното предложение на АПИ „Подобряване трасето на ЛОТ 3.2 на а.м. Струма“ и на приложения доклад към него Доклад за оценка на въздействието върху защитените зони по Natura 2000 (ДОСВ) също препоръчва реализация на инвестиционно предложение Източен вариант Г 10.50.</p>	
<p>18. Министерство на здравеопазването изх. № 04-09-110 от 16.08.2017 г.</p>	<p>Във връзка с постъпило в Министерство на здравеопазването Ваше писмо с вх. № 04-09-110/10.08.2017 г. с искане за изразяване на становище по инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“, Ви уведомявам следното:</p> <p>Министерство на здравеопазването е изразило своето становище, в хода на процедурата по Оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“, с писмо изх. № 04-09-110/04.07.2017 г. до Министерство на околната среда и водите, което приложено Ви изпращаме.</p>	<p>Становището на МЗ приема изпълнението на Източен вариант Г10.50, като съдържа условия, които ще бъдат включени като мерки в решението по ОВОС и ще бъдат изпълнени при реализиране на ИП.</p>
<p>19. Национална гражданска коалиция „Природата за хората и регионите“ вх. № 49-00-70/07.09.2017 г.</p>	<p>Запознахме се подробно с оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) и доклад за оценка за съвместимост (ДОСВ) на инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“.</p> <p>Представени са подробно и аналитично 5-те варианта за магистралата - от варианта за дълъг тунел 15.4 до този при който се заобикаля пролома. Всички трасета преминават през защитени зони.</p> <p>Отговор са получили всички въпроси, касаещи въздействието от строителството и експлоатацията на Лот 3.2 на АМ Струма върху здравето на населението от близко разположените населени места.</p> <p>Като екологична организация ние многократно поставяхме въпроса за начините по които ще се осъществява мониторинга при строителството</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложени мотиви, в т.ч. по отношение на екологичното въздействие и въздействието върху здравето на хората, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>и експлоатацията на Лот 3.2 на АМ „Струма“.</p> <p>Удовлетворени сме от избраната формата, а именно Мониторингът да бъде транспортно ориентиран, като методите за контрол ще бъдат насочени за установяване въздействието на основните замърсители на атмосферния въздух (прах, азотни оксиди, въглероден оксид и въглеводороди), отлагането им в почвения слой в близост до пътного трасе, измерване на шумовото натоварване по регулационните граници на най-близко разположените населени места и др.</p> <p>Изготвените оценки на въздействието върху околната среда и оценка за, съвместимост с обектите по Нагура 2000 показваг, че въздействието по време на строителството и експлоатацията на автомагистралата върху компонентите на околната среда може да се класифицира като незначително, краткосрочно за периода на строителство, постоянно при експлоатация, пряко и обратно, с малък териториален обхват, с незначителен кумулативен ефект, под приетите национални и европейски нормативни изисквания, и не предполага значително негативно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда и здравето на хората, както на територията на пътного трасе и в близост до автомагистралата, така и в трансграничен контекст.</p> <p><b>Категорично заставаме зад варианта Източен обход Г10.5 - с убеждението, че това е най-безопасният, най-евтин и най-екологичен път през дефицето, за по-кратко време и по-надеждна екологична защита на населението.</b></p>	
<p>20. Неправителствена организация Съюз „Интелигентна България“ вх. № 49-00-68 от 07.09.2017 г.</p>	<p>С настоящото бихме желали да изразим нашата позиция по отношение изпълнението на Автомагистрала „Струма“, както и да обърнем внимание на идентифицираните рискове във връзка със строителството на най- предизвикателния от десетилетия насам участък от магистралата, а именно Лот 3.2 между Крупник и Кресна.</p> <p>Автомагистрала „Струма“ е част от Транс-европейски Коридор № IV, свързващ градовете София, Кулата и Солун и освен това представлява</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложени мотиви, в т.ч. по отношение на екологичното въздействие и въздействието върху здравето на хората, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>част от Приоритетен проект 7 на ЕС</p> <p>Важността на транспортното направление на автомагистрала „Струма“ е констатирана още през 90-те години на XX век, когато са изпълнени и първите цялостни предпроектни проучвания. АМ „Струма“ е не само един от най-големите инфраструктурни проекти в България, но е и един от най-сложните от инженерно-техническа гледна точка, както и е най-екологичната магистрала, която до този момент е изградена в нашата страна</p> <p>Сериозно притеснение у нас обаче будят необосновани и манипулативни изказвания и твърдения на представители на неправителствени екологични организации, с което се подвеждат отговорните институции в България и ЕК, както и цялото ни общество. Чувстваме сме принудени да разобличим тези среди, започвайки с техните подставени лица, тук в България. Надяваме се, че няма да ви учуди факта, че срещу някои от „псевдо-зелените“ представители в Република България текат прокурорски проверки за неправомерно усвояване на европейски и национални финансови средства по ОП „Околна среда“ сектор „Биоразнообразие“, както и срещу явните индикации за търговия с влияние. Тук ние продължаваме да задаваме въпросите: Как точно едни и същи неправителствени организации и свързаните с тях лица печелят обществените поръчки? Допринесли ли са изразходваните милиони евро за дългосрочно изпълнение на целите за опазване на биоразнообразието в нашата страна? Какъв контрол на терен е правен и това документирано ли е? Има ли конфликт на интереси с участниците от обществените поръчки и кой го позволява? Върхът на пирамидата е лицето Тома Белев, председател на Сдружение „Асоциация на парковете в България“ и член на Междуправителствена комисия на Висшия Експертен съвет към МОСВ. Тук може да откриете роднински и приятелски кръгове, ако се информирате кои са представителите на Световния фонд за дивага природа на България, Фондация „Биоразнообразие“, сдружението „Зелени</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Балкани“, особено членовете на коалиция „За да остане природата в България“. Това са хора, занимаващи се с опазване на околната среда единствено за лична изгода и облагодетелстване с милиони. При по-сериозно вглеждане в „лобистичната“ дейност на тези „еколози“ прозира корупционни схеми, отиващи далеч, извън границите на нашата страна.</p> <p>Напомняме, че в така широко прокламираното биоразнообразие водещо място имат хората изобщо и в частност представители на българския народ, който не бива да се превръща в изчезващ вид. Става дума за еко-хуманистично отношение към околната среда, какваго до сега нашите опоненти никога не са проявявали.</p> <p>Пред България е поставен въпроса ясно и категорично да докаже своята принадлежност към европейските ценности и структури, като успешно завърши изграждането на цялата АМ „Струма“, в рамките на програмния период на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г (ОПТТ).</p> <p>В тази връзка, след като се запознахме с експертните оценки на авторитетни специалисти от БАН както и позицията на независимата международна експертиза, акцентираме върху няколко аргумента, които ни дават достатъчно основание също да се обявим срещу изграждането на дълъг тунел от 15 км. Тези аргументи са следните:</p> <p><b>От екологична гледна точка</b> е дълбоко погрешно и неправилно мнението, че варианта „дълъг тунел“ е добър защото няма да има замърсяване на околната среда. Ако говорим за замърсения въздух в „дълъг тунел“, то същият трябва да бъде изведен чрез системата за вентилация на по-високи коти в планината, което неминуемо ще замърси околната среда.</p> <p>Не е отчелено влиянието, което ще окаже извозването и складирането на огромните количества изкопана скална маса. И двата варианта преминават „Крупнишкия разлом“ с тунелни траншеи, предшестващи входовете на тунелните гръби. При първия вариант</p>	



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>(„дълъг тунел“ 15 км) траншеята пред тунелните тръби ще бъде много по-дълбока и с много по-големи обеми изкопи в сравнение с траншеята на втория вариант („алтернативно трасе“). При прокарването на двете тунелни тръби ще се извадят повече от 8 милиона куб. скални маси, депонирането на които се оказва сериозен проблем.</p> <p>Не са анализирани строителството и експлоатацията на временните и обслужващите пъглища, нито какво става с наличните високи подпочвени води, които ще бъдат дренирани при изграждането на тунела и което ще доведе до изсушаване и обезлесяване на големи площи. Изграждането на дренажната завеса под двете тунелни тръби ще се превърне в огромен дренаж, който ще осуши голяма трапецовидна зона, в която ще настъпи екологична катастрофа за всички видове флора и фауна.</p> <p>Не се обръща внимание на опасността от изтичане в „дългия тунел“ на радиоактивния елемент радон (Rn). Този инертен газ идва от големи дълбочини в райони на активни разломи и прониквайки през пукнатини, може да се натрупа в тунела в огромни концентрации. Радонът е единствения инертен газ от веригата на разпада на урана. Два от продуктите на радона излъчват алфа-частици, които фиксирани в аерозоли се поглъщат при вдишване и предизвикват рак на белия дроб.</p> <p>По трасето на съществуващият в момента републикански път няма изградени никакви защитни съоръжения за опазване на животинските видове. Тук възниква въпроса защо представители на НПО, след като апелират „Да спасим Кресненското дефиле“, не споменават никъде, че този път, по който се унищожават животински видове, ще продължава да съществува и да се убиват огромен брой животни. С цел екозащита, сегашното трасе на републиканския път трябва да бъде изцяло реконструирано и обезопасено със защитни съоръжения./</p> <p>Когато е предложен вариант „дълъг тунел“, не са отчетени изключително неблагоприятния геоложки строеж на масива, съществуването на множество разломи, четири от които са активни, както</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>и преминава през най-високата сеизмична област за България.</p> <p>Не трябва да забравяме, че тунелните съоръжения са особено уязвими към терористични нападения. При засилване на терористичната опасност в световен мащаб, този факт придобива особено значение. Неотдавна „Ислямска държава“ обяви намерение да пренесе своята дейност на Балканите. За такъв род „дейности“ един толкова дълъг тунел несъмнено би бил привлекателна цел.</p> <p>Рискът от неизпълнение на Лот 3 на АМ „Струма“, в участъка на Кресненското дефиле, ако се строи „дълъг тунел“, е много голям. Най-лошият, но възможен сценарий е провал на изпълнението на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и налагането на непосилна за България финансова санкция от страна на ЕК. Всички тези, които се опитват да извиват ръцете на нашето държавно ръководство, за да похарчи два пъти повече средства за изграждането на магистрала Струма могат да бъдат наречени търговци на влияние. В чий интерес на страната ни се натрапват потенциално опасни и скъпо струващи инфраструктурни проекти като „дългия тунел“ Круник - Кресна? който би превърнал хората от долината на Струма и пътуващите по новата магистрала в заложници на нечия безотговорна алчност...</p> <p>От всичко изложено дотук е видно, че строителството на Първи вариант „дълъг тунел“ е недостатъчно обосновано и нецелесъобразно. Направеният анализ по всички показатели определят безспорните предимства на Втория вариант „алтернативно трасе“.- Източен вариант Г10.50.</p> <p>В заключение, ние представителите на Българска неправителствена организация „Интелигентна България“ изразяваме своята гражданска и експертна позиция подкрепяйки научните аргументи както на учените от Българската Академия на науките, така и на независимата международна експертиза.</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Ние, като природозащитни организации сме убедени, че когато се изпълнят необходимите мерки за опазване на флората и фауната в региона, когато стриктно се спазват всички норми на Европейското законодателство за работа в зони с особено биологично разнообразие, то резултатите от прилагането на варианта „алтернативно трасе“ т.н. Източен вариант Г10.50 ще получи много по-добра оценка за екологичност, спрямо решението за дълъг тунел.</p> <p>Готови сме да партнираме на принципи начална, което предполага ново отношение към реалностите в България.</p>	
<p>21. Политически клуб „Екогласност“ вх. № 49-00-66 от 07.09.20107 г.</p>	<p>Политическа партия Политически клуб „Екогласност“ е първата автентична природозащитна организация в Р България, наследник на Комитета за екологична защита на Русе от 1988 г. и Независимо сдружение „Екогласност“ от 1989 г. Безспорен факт е, че в природозащитен план няма друга екологична организация в нашата страна, извършила по-голяма дейност от нас. Ние сме се посветили на благородната кауза по опазване на красивата българска природа, но това не означава, че сме абстрактни природозащитници. Нас ни интересува какво се случва в държавата и от какво се вълнуват хората.</p> <p>С настоящото бихме желали да изразим нашата позиция по отношение изпълнението на Автомагистрала „Струма“, както и да обърнем внимание на идентифицираните рискове във връзка със строителството на най-предизвикателния от десетилетия насам участък от магистралата, а именно Лот 3.2 между Крупник и Кресна. Безспорно решаването на въпроса за това как да бъде изградена магистралата в района на Кресненското дефиле е много важен за българското общество и дискусиата по този въпрос е доста активна.</p> <p>Сериозно притеснение у нас обаче будят необоснованите и манипулативни изказвания и твърдения на представители на няколко неправителствени организации с екологична насоченост, с което се подвеждат отговорните институции в България и ЕК, както и цялото</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложени мотиви, в т.ч. по отношение на екологичното въздействие, (геология, сеизмиката, хидрогеология и др. фактори и компоненти) и въздействието върху здравето на хората, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>българско общество. Тези НПО не се интересуват от опазването на околната среда в района на дефилето, устойчивостта на проекта, от средствата и времето за изграждане на магистралата, както и от жертвите на автомобилни катастрофи. Това са основни показатели, с които трябва всеки да се съобразява, когато се взема решение за строителство на „дълъг тунел“ или „алтернативно трасе“. Въпросните радетели на строителство на „дълъг тунел“ negliжират и не вземат под внимание заключенията, направени от редица учени и утвърдени специалисти За разлика от тези персони, придобили гражданственост като „зелени“, обединени в т.н. коалиции „ Да спасим Кресненското дефиле“ и „Да остане природа в България“, доказани учени и експерти в областта на строителството, геологията, сеизмиката и екологията, обединени от Камарата на строителите в България, както и много други браншови организации и сдружения, алармират тревожно за изключително сериозните негативни последици от строителството на дълъг 15 км. тунел и определят варианта като неприемлив.</p> <p>В тази връзка, след като нашите експерти се запознаха с разгледаните 5 варианта и решенията на Експертен съвет към Камарата на строителите в България, заявяваме следното:</p> <p>1. От екологична гледна точка е дълбоко погрешно и неправилно мнението, че вариант „дълъг тунел“ е добър защото няма да има замърсяване на околната среда. Ако говорим за замърсен въздух в „дълъг тунел“, то същият трябва да бъде изведен чрез системата за вентилация на по-високи коти в планината, което неминуемо ще замърси околната среда. Не е отчетено влиянието, което ще окаже извозването и складирането на огромните количества изкопана скална маса. При вариант „дълъг тунел“ ще има огромни по обем изкопи. При прокарването на двете тунелни тръби ще се извадят повече от 6 милиона куб. скални маси, депонирането на които ще се окаже сериозен проблем. Сериозен проблем ще има и с наличните високи подпочвени води, които ще бъдат дренирани при</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>изграждането на тунела. Това ще доведе до изсушаване и обезлесяване на големи площи. Изграждането на дренажната завеса под двете тунелни тръби ще се превърне в огромен дренаж, който ще осуши голяма трапецовидна зона, в която ще настъпи екологична катастрофа за всички видове флора и фауна.</p> <p>2. Северната граница на Кресненското дефиле се определя от Крупнишкия разлом. С него се свързва проявата на едни от най-силните сеизмични събития в Европа и на Балканите. На 4 април 1904 г. са регистрирани две силни земетресения в интервал от 23 минути с магнитуди 7.1 и 7.8, като най-значителните повърхностни деформации и разрушения са установени и описани в Симитлийския грабен и Кресненското дефиле. По време на труса са се образували разкъсвания по земната повърхност с амплитуда повече от 3м. В дефилето са станали множество обрушвания на скални блокове, някои от които имат обем над 100 куб.м.</p> <p>3. Не се обръща внимание на опасността от изтичане в „дългия тунел“ на радиоактивния елемент радон (Rn). Този инертен газ идва от големи дълбочини в райони на активни разломи и прониквайки през пукнатини, може да се натрупа в тунела в огромни концентрации. Радонът е единствения инертен газ от веригата на разпада на урана. Два от продуктите на радона излъчват алфа-частици, които фиксирани в аерозоли се поглъщат при вдихване и предизвикват рак на белия дроб. Специално в частък Лот 3.2 на магистралата се извършват непрекъснати измервания на радон в сградата на сеизмичната станция при с. Крупник. Тази станция е построена върху Крупнишкия разлом. В станцията са регистрирани концентрации на радон до 50 000 Вq/куб.м. при допустима норма от 400 до 1 000 Вq/куб.м. Това е сериозен негативен фактор за безопасна експлоатация на магистралата с „дълъг тунел“ от две тръби от 15 км.</p> <p>4. В случай на изграждане на дълъг тунел, съществуващия в момента</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>първокласен път през дефилето, ще продължи да функционира и той ще бъде не по-малко нагварен от сега. Причина за това ще бъде нежеланието на много пътуващи да преминават през дългия тунел поради страх и фобия, което неминуемо дългите тунелни съоръжения поражда у някои ползватели, както и технически причини на превозните средства. Не са за подценяване и финансовите причини, тъй като след 2018 год. се предвижда в България да се въведе Тол система.</p> <p>5. По трасето на съществуващият в момента републикански път няма изградени защитни съоръжения за опазване на живогинските видове. Тук възниква въпроса защо представители на т.н. „зелени“, след като апелират „Да спасим Кресненското дефиле“, не споменават никъде, че този път, по който се унищожават живогински видове, ще продължава да съществува и да се убиват безмилостно огромен брой животни. За целите на екозащитата, сегашното трасе на републиканския път трябва да бъде изцяло реконструирано и обезопасено със защитни съоръжения. Тези мероприятия обаче изискват ангажиране на огромни средства. В случай на строителство на „дълъг тунел“ към неговата стойност, която е значително по-висока от тази на „алтернативно трасе“, трябва да бъде прибавена и стойността за реконструкция и обезопасяване на съществуващия път, с цел опазване на местните живогински видове. Това от своя страна ще доведе до оскъпяване строителството на магистралата.</p> <p>6. Голямо инженерно съоръжение, каквото е „дългия тунел“ през Кресненското дефиле изисква високи експлоатационни разходи. Средствата, необходими да се поддържа тунела в добро експлоатационно състояние за година ще са значителни. Имайки предвид лошото състояние на голяма част от пътната мрежа в страната, както и недостатъчните финансови средства за целогодишното поддържане на всичките ни пътища в безопасно и добро състояние, смятаме че е нецелесъобразно един голям процент (а може би и половината) от годишния бюджет за поддържане на пътищата да отива за поддържането на тунела. Ако това се</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>случи, ще означава, че други пътища и съоръжения в страната ще останат без поддръжка. Това неминуемо ще е предпоставка за пътнотранспортни произшествия и човешки жертви.</p> <p>7. Значително по-високата стойност, необходима за строителството на „дълъг тунел“, спрямо строителството на открит път с виадукти и къси тунели е факт. Разчетите доказват, че алтернативно трасе ще е по-евтино с около 500 млн. лева. Със спестените средства ще се даде възможност да се инвестира в пътната инфраструктура в Северна България - например реализация на АМ „Хемус“ и в пътен участък Монтана - Видин.</p> <p>Рискът от неизпълнение на Лот 3.2 на АМ „Струма“, в частта на Кресненското дефиле, ако се строи „дълъг тунел“, е много голям. Най-лошият, но възможен сценарий е провал на изпълнението на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и налагането на непосилна за България финансово санкция от страна на ЕК.</p> <p>От всичко изложено дотук е видно, че строителството на „дълъг тунел“ е нецелесъобразно. Направеният анализ по всички показатели на петте варианта на преодоляване на Кресненското дефиле определят безспорните предимства на т.н „Източен вариант Г 10.50“.</p> <p>В тази връзка становището на Политически клуб „Екогласност“ е:</p> <p><b>Лот 3.2 на АМ „Струма“ в района на Кресненското дефиле да бъде изграден по вариант „Източен Г 10.50“.</b></p>	
<p>22. Съюзът на ландшафтните архитекти в България вх. № 94-00-2943 от 08.09.2017 г.</p>	<p>АМ „Струма“ от една страна е един от най-големите инфраструктурни проекти в България, а от друга е и един от най-сложните от инженерно-техническа гледна точка магистрала. От екологична страна не е обръщано подобно внимание на транспортен инфраструктурен обект на територията на България. Завършването е от Изключително значение за решаване на транспортните проблеми на страната.</p> <p>Съюзът на ландшафтните архитекти в България подкрепя работата на държавните институции относно изграждането на АМ „Струма“.</p> <p>Относно провеждането на обществено обсъждане на доклада за</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложените в тях мотиви за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>ОВОС за Лот 3.2 на АМ „Струма“ в Симитли и Кресна заставаме, че това е един изчерпателен материал, в който колегите от Министерство на околната среда и водите научно и в голяма детайлност са разгледали всичките варианти за довършване на АМ „Струма“ в района на Креснското дефиле.</p> <p>Отхвърляме следните варианти: Дълъг тунел и Източен Г20 като нереализуеми. Обсъждането на тези варианти ще доведе до забавяне строителството АМ „Струма“.</p> <p>Съюзът на ландшафтните архитекти в България дават висока оценка на усилията положени от заангажираните държавни институции и подкрепяме източен вариант Г10.50.</p>	
<p>23. Университет по архитектура, строителство и геодезия 25.08.2017 г.</p>	<p>Настоящото представлява становище на Катедра „Пътища“ към Университета по Архитектура, Строителство и Геодезия в отговор на писмо на Агенция „Пътна инфраструктура“ с изх. № 33-00-148 от 09.08.2017 г. относно инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“.</p> <p><b>Цел на становището</b></p> <p>Настоящото становище има за цел да изрази позицията на Университета по Архитектура, Строителство и Геодезия относно реализацията на Автомагистрала „Струма“, Лот 3.2, участък „Крупник – Кресна“</p> <p>Становището се изготвя в съответствие с всички действащи към момента нормативни документи.</p> <p><b>Проучена документация</b></p> <p>– Техническо задание за конкурс - за изработване на разширен идеен проект с парцеларен план за Автомагистрала „Струма“ Лот 3.2, участък „Крупник – Кресна“ - ляво платно с приблизителна дължина 23,8 км и обходен път на гр. Кресна - част от дясно платно, с приблизителна дължина 1,45 км.</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложените в тях мотиви за избор на Източен вариант Г10.50, вкл. по отношение на проектните параметри на пътя и отношението им към компонентите на околната среда – земни недра, население и др. Счита за нецелесъобразно търсенето на други варианти решения и алтернативи за подобряване на трасето.</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>–Идеен проект - автомагистрала „Струма“ Лот 3.2 участък „Крупник – Кресна“ - ляво платно от км 375+860 до м 399+500</p> <p>–Идеен проект - автомагистрала „Струма“ Лот 3.2 - обходен път на гр. Кресна от км 396+137 до км 401 +691.90≅397+000</p> <p>–Доклад за ОВОС на инвестиционно предложение за обект: „Подобряване на трасето на лот 3.2 на АМ „Струма“</p> <p>–Доклад за оценка на степента на въздействие (ДОСВ)</p> <p><b>Описание на проекта</b></p> <p>Развитието на транспорт а и транспортната инфраструктура е въпрос, както от европейско, така и от национално и регионално значение. Целта на Европейския съюз е изграждането на Трансевропейска транспортна мрежа, която да улесни потока от стоки и хора между държавите от ЕС, като е предвидено тя да обхваща 90 000 км магистрала и висококласни пътища до 2020 г.</p> <p>Автомагистрала „Струма“ понастоящем е част от Трансевропейската транспортна мрежа и в частност - „Ориент/Източно-Средиземноморски“ коридор, по-познат като бившия Транс- европейски коридор номер IV в участъка София - Кулага - Солун и осигурява пряк маршрут през България към Егейско море.</p> <p>Проектът за подготовката на Лот 3 на АМ „Струма“ е част от Оперативна програма „Транспорт“ и заедно с изграждането на Лотове 1, 2 и 4, се финансира през настоящия програмен период. Общата му дължина е приблизително 62 км от км 359+482.59 до км 420+628.478. Поради спецификата си участъкът е разделен на 3 участъка:</p> <p>–Лот 3.1 - Изготвен е технически проект и строителството е започнало</p> <p>–Лот 3.2 - Предмет на настоящето становище</p> <p>–Лот 3.3 - Изготвен е технически проект и строителството е започнало</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p><b>Пътно трасе</b></p> <p>Проектното трасе е разположено като две самостоятелни платна с габарит 7/10.5 за V пр. = 80 км/час.</p> <p>Дясното платно започва от края на Лот 3.1 следва съществуващия път Е79 през Кресненското дефиле, като за него разработката предвижда рехабилитация, за да може да се използва само в посока „Кулага“.</p> <p>Проектът включва и изграждане на обходен път на град Кресна, който цели извеждането на транзитния трафик извън града. Новото решение осигурява свързването на магистралата с местния трафик посредством 2 пътни възела. Предвидено е изграждането и на площадки за отдих и търговска дейност, които имат пряка връзка с града. Това означава, че достъпът до Кресна е осигурен от 3 места.</p> <p>Проектът за изграждане на обходен път на град Кресна предвижда:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 виадукта</li> <li>- 2 тунела с дължина 358 м и 230 м</li> </ul> <p>Лявото платно (Източен вариант) започва след гр. Симитли, ляво от съществуващия път Е79 и се развива успоредно на него, след което тръгва на югоизток, обхожда с. Полето, пресича пътя Полето - Брежани и впоследствие преминава западно от с. Мечкул, продължава на юг и източно от с. Стара Кресна и пресича пътя Стара Кресна - Ощава, като минава с тунел под него. След това варианта се развива в югозападна посока близо около съществуващия път за с. Влахи и се включва в Лот 3.3, който в момента се изгражда. В участъците с по-големи надлъжни наклони е предвидена трета лента за движението се в посока София.</p> <p>Преминването на източното платно се осъществява чрез поредица от тунели и виадукти, от които:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 16 бр. виадукти - Най-голямата височина на виадукт е при река Влахинска — 111 м, а най-големият отвор е 302 м.</li> <li>- 6 бр. подлези и надлези</li> </ul>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>-5 тунела, от които 3 са с аварийна тръба и дължина около 1000 м, а другите 2 с дължина около 200 м.</p> <p><b>Технически елементи на разработката</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Проектна скорост - <math>V_{пр.} = 80</math> км/час</li> <li>Максимален надлъжен наклон - 6 %</li> <li>Минимален надлъжен наклон - 0.5%</li> <li>Напречен наклон в права - 2.5%</li> <li>Напречен наклон в крива - съгласно R</li> <li>Минимален радиус на хоризонтални криви - R= 350 м</li> <li>Минимален радиус на вертикални криви</li> <li>изпъкнали вертикални криви - R= 5000</li> <li>вдлъбнати вертикални криви - R= 3000</li> <li>Минимален радиус на крива без преход - R= 1500</li> </ul> <p><b>Габарит</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Габарит 10.50</li> <li>Ленти за движение - 2 x 3.50 м;</li> <li>Направляващи ивици (асфалтобетон) - 2 x 0.25 м;</li> <li>Банкети - 2 x 1.50 м;</li> <li>Окопи</li> <li>Предпазни съоръжения</li> <li>Откоси</li> </ul> <p><b>Пътни връзки</b></p> <p>Проектното решение, предмет на настоящето становище, предвижда две самостоятелни пътни платна, всяко осигуряващо движението в една посока. Това обуславя необходимост от напречни връзки между двете платна по съществуващи пътища и устройване на пътни възли (или пътни връзки на две нива) на ляво платно, което е решено посредством следните</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>пътни връзки</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Пътна връзка на път „Мечкул – Брежани“</li> <li>- Пътна връзка на път „Мечкул – Ракитна“</li> <li>- Пътна връзка на път „Стара Кресна – Ощавя“</li> <li>- Пътна връзка на път „Кресна - с. Влахи“</li> <li>-</li> </ul> <p><b>Констатации и препоръки</b></p> <p>Лот 3.2 се характеризира с най-комплексния терен от цялата дължина на магистралата и се явява най-тежкият от проектантска и строителна гледна точка автомагистрален участък в съвременната история на пътното строителство на България. Това от своя страна е причината за многобройните разработки, варианти и полемики през годините. Факт е, че нито един от изложените до момента варианти не успява да обедини около себе си всички заинтересовани страни, за да може да се реализира. Финансирането на проекта, от друга страна за цялата магистрала е с европейски средства, които по начало при неизпълнение на инвестиционните намерения крие риска от санкции в размери, възлизащи на себестойност, равна на средствата по цялата оперативна програма за съответния период. Тези последиствия са причина и допълнителното обстоителство, налагащо ускоряването на процеса по определяне на оптимален вариант за трасе за Лот 3.2 на автомагистрала „Струма“.</p> <p>Ситуационно лявото платно за препоръчания Източен вариант е разработено по следа, вписваща се максимално в спецификата на комплексните теренни условия, насочвайки трафика в посока Кулата - София извън защитената зона на Кресненското дефиле. По този начин проектът минимизира негативните влияния от екологична гледна точка върху местообитанията, реализирайки трасето и същевременно гарантира достатъчно отстояние от прилежащите защитени от закона територии, както и елементи на техническата инфраструктура.</p> <p>Развиването на само едно платно в източна посока е предимство на</p>	Отговор

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>разработката, защото в областта на реките и деретата габаритът е значително по-малък и това помага да се избегне навлизане на трасето в територията на защитена местност „Кресненско дефиле“, класифицирана като забранена за навлизане. Това решение, от своя страна, също е щадящо от гледна точка на отчуждения, поради едното си платно изнесено на изток, което в противен случай би се отразило в нарастване на крайната сума за изпълнение на проекта. Също така реализирането на едно платно от автомагистралата, освен разходите по отчуждения, намалява значително капиталните вложения по отношение на изграждане на самият автомагистрален участък.</p> <p>Удължаването на лявото платно, поради изнасянето му на изток е незначително от гледна точка на пропльтуването и експлоатацията на автомагистралата. Преодоляването на денивелацията е деликатен момент при преминаването на трасето, но в проекта това е съобразено и съответно е решено и обезпечено с осигуряването на допълнителна - трета лента за бавнодвижещи се моторни превозни средства, в зоните с по-голям надлъжен наклон</p> <p>Техническите елементи в ситуация, в проектната разработка, са в съответствие с действащата в момента в България нормативна уредба, като напълно удовлетворяват изискванията за минималните им стойности при проектиране. Характеристиките на хоризонталните криви и правите, са съобразени с проектната скорост, съгласно техническото задание. Ситуационните елементи на трасето осигуряват безопасността на движението по цялата дължина на автомагистралния участък.</p> <p>Нивелетата, представена като предмет на проекта, спазва основните технически параметри, съответстващи на V<sub>пр</sub> и осигурява плавност и хомогенност на трасето. Същевременно, посредством използваните надлъжни наклони, е осигурено отводняването на пътното тяло и прилежащите терени.</p> <p>Напречните наклони на елементите на профилите съответстват на</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>изискванията, заложи в Наредба № 1/2000 за проектиране на пътища, което гарантира безпроблемното отвеждане на повърхностните води от платното на автомагистралата, както и целят да осигури нужния комфорт при пътуване.</p> <p>Пътните връзки, част от проекта, гарантират достъпа на всички прилежащи урбанизирани територии до магистралата и възможността на всеки един гражданин да се възползва от удобството, да пътува за кратко време до всяка дестинация в областта. Положителен момент е, че се използват вече съществуващи пътища, които се разширяват и рехабилитират, като това от своя страна е подход, щадящ терена и минимализиращ средствата за изпълнение на проекта. Поради факта, че двете платна са разделени, пътните възли са с по-опростени и разбираеми схеми, което е положително от гледна точка на изпълнението и експлоатацията им.</p> <p>Успешното управление на транспортните потоци се определя от степента на ефективност, с която се използва пътната инфраструктура. За автомагистрала и пътни мрежи извън населени места това условие се изпълнява при осигуряване на максимален поток на трафика с минимум прекъсвания и забавяния. Основен проблем за постигането на това условие се явяват възникването на претоварвания на транспортната система и пътни инциденти. С използването на съвременни интелигентни транспортни системи (ИТС) е възможно реализиране на по-ефективно управление на трафика по пътната мрежа и намаляване на броя пътни инциденти.</p> <p>При изготвянето на идейния проект за автомагистрала „Струма“ Лот 3.2, с оглед осигуряване на по-високо ниво на безопасност, това е постигнато чрез изграждането на пътни станции, с цел внедряване на интелигентни транспортни системи, способстващи за съвременното управление и безопасно преминаване на движението през съответния автомагистрален участък. Това е изпълнено при спазване на указанията и</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>предписанията на техническата спецификация за интелигентни транспортни системи и предвиждане за изграждане на Пътни Станции за Засичане на Трафика, за Метеорологично Наблюдение, за Управление на Трафика, за Видео Наблюдение и Пътна станция за ранно откриване на инциденти в тунели.</p> <p>Четири броя пътни връзки, в комбинация с интелигентните транспортни системи, предвидени като част от проектната разработка, са предпоставка за максимално удовлетворяване на изискванията относно пътната безопасност, позволявайки извествяването и пренасочването на движението в достатъчно ранен етап при настъпване на ПТП или друга аварийна ситуация на пътя.</p> <p>Тунелните съоръжения са проектирани съгласно техническите правила и норми за проектиране на пътни тунели и са съобразени с изискванията за безопасност, които са част от европейското законодателство и задължителни за всички тунели, прилежащи към Трансевропейската транспортна мрежа. В допълнение на това те изпълняват препоръките на световната пътна асоциация. Предвидената аварийна тръба и напречните връзки с нея, както и по-голямото ѝ сечение преусигоряват тунелите от гледна точка на безопасността. По-малката им дължина е елемент, който влияе положително на усещането при пътуване и минимизира дискомфорта при водачите и съответните рискове от провокирането му. В допълнение те служат като естествен мост, който служи за преминаване на дивия и животински свят и незначителното му нарушаване.</p> <p>Обходът на Кресна, в ситуационно отношение, преминава на достатъчно голямо разстояние от града, за да не се усещат ефектите от вредните емисии на автомобилното движение. Същевременно по отношение на шума въпросът е решен с шумозащитни прегради в областта на сближаването с града. Двете площадки за отдиш и търговска дейност с размери 17 и 19 дка, са оборудвани с всички необходими</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>принадлежности за пълноценно функциониране, като част от разработката. Осигурява се и достъпът до града от 3 места, който максимално улеснява жителите. По дължина на целият съществуващ път Е79 са предвидени огради, за да ограничат преминаването на животни и земноводни на места а, където това не трябва да се случва и съответно - проходи за преминаването им на всеки 50 до 100 метра под съществуващия път.</p> <p>Всички тези предпоставки правят автомагистралата едновременно функционална, социална и екологично щадяща жителите, града и животинския и растителен свят.</p> <p><b>Заключение</b></p> <p>Проектното решение на трасето на автомагистрала „Струма“ Лот 3.2, осигурява хомогенност по цялата дължина на пътя чрез функционалните и експлоатационните характеристики.</p> <p>Топографските особености на местността и възможностите за изграждане на необходимите пътни съоръжения са отчетени при проектиране.</p> <p>Проектното решение е съобразено с демографските и стопанските особености на прилежащите райони и улеснява транспортното им обслужване.</p> <p>Геометричните елементи на пътя в план и надлъжен профил предвиждат условия за оптимално използване а динамичните качества на автомобилите, при най-висока степен на безопасност на движението и опазване на околната среда.</p> <p>Важно е да се отбележи също, че геометричните елементи отговарят и на изискванията, заложи в разработките от Катедра „Пътища“ при УАСГ и сформиранията междуведомствена работна група Нови норми за проектиране на пътища. („Проект на Наредба № РД-02-20 от 2017 г. за</p>	



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>проектиране на пътища"). Актуализацията на Нормите за проектиране на пътища е основно с оглед привеждането им в съответствие с европейските изисквания за безопасност на пътната инфраструктура, както и за прилагане на добрите европейски практики, опазване на околната среда и устойчивото развитие на природните ресурси. Фактът, че представеното проектно решение за участъка на Лот 3.2. на АМ „Струма“ отговаря на заложените в Наредбата изисквания, говори за едно добро и съвременно техническо решение.</p> <p>С оглед рамката, поставена от оставащото минимално време до края на програмния период и реализируемостта на така представения проектен участък, считайки и финансовите измерения и възможности, както и времевите ограничения, които със всеки изминал ден се стесняват все повече, считаме, че това е единствения /последния/ реален по отношение на изпълнението и щадящ капитални вложения, природните обекти и напълно задовляещ потребността на заинтересованите лица, проект за реализиране на участъкът на Лот 3.2 на, М „Струма“.</p> <p>В заключение на гореизложеното, Катедра „Пътища“ към УАСГ счита, че гърсенето на други решения и алтернативи за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ е нецелесъобразно и дава положителното си становище относно реализацията на АМ „Струма“, Лот 3.2., участък „Крупник – Кресна“.</p>	
<p>24. Федерация на потребителите в България изх. № 57/07.09.2017 г.</p>	<p>Федерацията на потребителите в България е първата и автентична потребителска организация в Република България, която в продължение на 27 години всеотдайно защитава интересите и правата на всички български потребители. В тази връзка се запознахме в детайли с Доклада по оценка въздействието върху околната среда /ДОВОС/ и Доклада за оценка за съвместимост /ДОСВ/ на инвестиционното предложение за „Подобряване на трасето на ЛОТ 3.2. на автомагистрала „Струма“ в изключително опасния транспортен участък в Кресненското дефиле.</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложените в тях мотиви, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
<p>25. Федерация на научно-техническите съюзи в България изх. № 82/07.09.2017 г.</p>	<p>Бихме искали да подчертаем, че оценяваме и двата доклада като задълбочени и изчерпателни по отношение на изграждането на сложна пътна инфраструктура от стратегическо национална значение. Това можем да заявим особено, сравнявайки ги с ДОВОС, приет през 2008 г., където без проучвания, анализи и техническа разработка се казва, че варианта с преодоляване на дефицита с дълъг 15 км тунел е най-добрия вариант. Очевидно, че тогава водещи са били не научните доводи, а явно някакви други интереси.</p> <p>В последния доклад много аналитично е оценен варианта с дълъг 15 км тунел като добре проучен анализирани. Ясно са подчертани неговите недостатъци и вече за всички е ясно защо дълъг тунел не може и не трябва да бъде приложен.</p> <p><b>В заключение, от Федерацията на потребителите в България даваме висока оценка на усилията положени от АПИ и всички специалисти ангажирани в тази разработка, както и на членовете на Комитета по наблюдение строителството на магистрала „Струма“, в който участва и изп. секретар на федерацията и категорично подкрепяме посочения като най-добър източен вариант Г 10.50.</b></p> <p>Федерацията на научно-техническите съюзи в България и Научно - техническия съюз по строителство в България разглеждат изграждането на АМ „Струма“ като важна част от 4-ти Трансевропейски коридор и един от приоритетните проекти на на ЕС. Успешното завършване на тази наша АМ ще има и значителна роля за развитието на икономиката на България.</p> <p>След внимателно разглеждане на доклада по ОВОС считаме, че той обхваща всички възможни варианти за Лот 3.2 на АМ „Струма“. Ние категорично подкрепяме избора на варианта за трасе Изток Г10.50. Според нашите специалисти той се очертава като най-добър и приемлив в икономическо, екологично и техническо отношение. Негово предимство е и това, че с разделянето на трасетата се постига:</p> <p>- Въздействието върху околната среда да не се съсредоточава в една</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложените в тях мотиви, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>

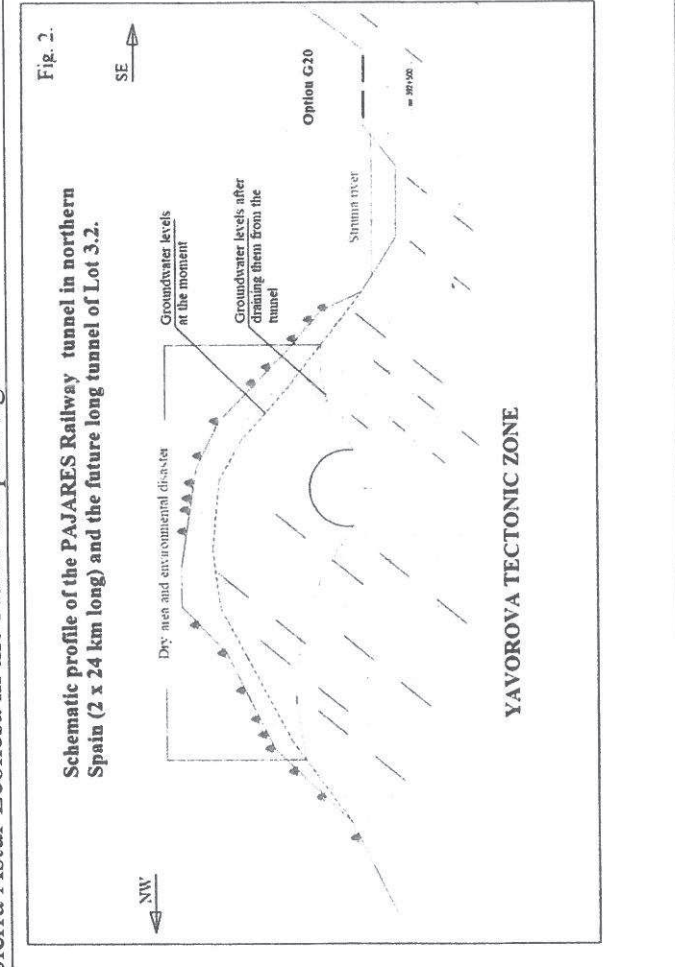
Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>зона;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Избягване преодоляването на големи наклони в едната посока;</li> <li>- Очаквано намаление на разходите за поддръжка;</li> <li>- Запазване на възможностите за бизнеса по трасето на съществуващия път;</li> <li>- Решаване на проблема за значително намаление за рисковете от големи вреди при земетресения.</li> </ul> <p>Не на последно място с построяването на този Лот се намаляват вредните влияния на интензивния транспортен поток върху гр. Кресна, а освен това ще допринесе и за намаляване на транспортните катастрофи.</p>	
<p>26. Министерство на туризма изх. № Т-12-00-117 от 12.09.2017 г.</p>	<p>Проектът за АМ „Струма“ е един от най-важните пътни проекти в Република България. Изграждането на най-сложният и скъп участък от проекта, Лот 3.2, е критично за завършването на цялостния транспортен коридор по направление София - югозападна България. Проектът ще спомогне за развитието на региона и чрез подобряване на транспортната достъпност ще увеличи значително неговия туристически потенциал.</p> <p>Подкрепяме избраният вариант източен Г10.5 като най-добър не само от екологична гледна точка, но и по отношение на туризма. Този вариант има предимства от гледна точка на туризма, доколкото в рамките му ще бъдат извършени действия по подобряване на съществуващия път през Кресненското дефиле и вписването му в околните природни територии. В момента големият туристически потенциал на района на практика не се използва, но чрез минимални мерки като осигуряване на връзки към страна повишаване на привлекателността на района, а от друга посетителите ще бъдат насочени към места, където няма да осъществяват вреди върху уникалните природни дадености на Кресненското дефиле.</p> <p>Пожелаваме успех на проекта и ще отстояваме позицията си в негова подкрепа.</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ с изложените в тях мотиви, за избор на Източен вариант Г10.50.</p>
<p>27. Българска национална група по</p>	<p>Уважаеми инж. Атанасов, изпращаме Ви Становището на Българската национална група по</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и изложени мотиви по</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
<p>инженерна геология и околна среда изх. № 49-00-74 от 13.09.2017 г.</p>	<p>инженерна геология и околна среда относно проектирането и изграждането на магистрала „СТРУМА“ ЛОТ 3.2. По покана на нашата национална група в България гостува экс-президента на Международната Асоциация по инженерна геология проф. Карлос Делгадо, който изрази своето мнение също по инженерногеоложките условия и оценката на въздействието върху околната среда. Неговото Експертно становище също предлагаме на вашето внимание.</p>	<p>отношениена екологичното въздействие и в частност – земни недра и хидрогеология, за избор на Източен вариант Г10.50, вкл. експертно становище на проф. Карлос Делгадо - экс президент на Международната Асоциация по инженерна геология</p>
	<p>Членовете на Българската национална група по инженерна геология, която е част от Международната Асоциация по инженерна геология и околна среда се запознахме подробно с материалите от извършените инженерногеоложки изследвания на всички варианти за преминаване на трасето на магистрала „СТРУМА“ ЛОТ 3.2 в участъка „Крупник-Кресна“. Също така се запознахме с подробната оценка за въздействието върху околната среда изготвена за всички варианти.</p> <p>Този район е изключително сложен от геоморфоложка, инженерногеоложка, хидрогеоложка и сеизмична гледна точка. По тази причина съществуват няколко варианта за преминаването на АМ „СТРУМА“ ЛОТ 3.2 през него. Всички варианти практически са разработени от най-добрите български специалисти в областта на пътно проектиране, инженерногеоложките и хидрогеоложки изследвания, специалисти по проектиране на мостове и тунели. Участвали са и други специалисти, които са необходими при решаването на изключително сложния проектантски и строителен проблем - АМ „СТРУМА“ ЛОТ 3.2.</p> <p>Най-тежкият вариант е прокарането на дълъг тунел (15 км), който трябва да премине през две сеизмични зони: Крупнишки разлом и Яворова разломна зона, в които са станали едни от най-силните земетресения на Балканския полуостров и които продължават да бъдат активни. Изграждането на такъв тунел в тези зони ще бъде изключително</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>тежко и безсмислено скъпо.</p> <p>Предложението да се използва сега съществуващата траса на Е79 с две платна на скоростни пътища е възможно, но технологичното му реализиране се усложнява от ограничената на границите на защитените зони и особено от ограничените участъци между река Струма и стръмните склонове на пролома. Налага се изграждането на естакади на два етажа, което технологично е изключително трудно и е свързано с прекъсване на движението по време на строителството.</p> <p>Ние не пренебрегваме предложението на еколозите да се изпълни цялата магистрала т.е и двете платна по трасето на сега предложения Източен вариант. Същият вариант е съставен от многобройни мостове и къси тунели, които в дублиран вариант ще струват почти двойно по-скъпо.</p> <p>От другите варианти сравнително по-евтин и технологично по-лесно изпълним е вариантът: Г10.50 т.е движението на автомобилния поток от Симитли към Кресна ще се изпълнява по съществуващото направление Е79, а обратно по направление Кресна-Симитли по т.нар. Източен вариант.</p> <p><b>По тези причини ние предлагаме реализирането на същия вариант Г10.50 като най-икономически изгодния и технологично лесно изпълним. Обръщаме внимание на Възложителя на проекта при разработването на Техническия проект да се вземат под внимание конкретните забележки на хората от района на Симитли и Кресна</b></p>	
	<p><b>Становище на экс президента на Международната Асоциация по инженерна геология проф. Карлос Делгадо</b></p> <p>STRUMA HIGHWAY LOT 3.2 SECTION KRUPNIK- KRESNA</p> <p>On the invitation of Bulgarian National Group of IAEG and his President Professor Kiril Angelov, I have travelled to Bulgaria and I was informed of the state of the options for the Struma Highway at its pass through this zone and I was provided with extensive documentation on the different options for</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>completion of the Highway connecting Bulgaria and Greece, as a preliminary project.</p> <p>WE HAVE STUDY THE TWO OPTIONS:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. LONG TUNEL 15,5KM</li> <li>2. DUPLICATION OF G20 (from Krupnik to Kresna ) and eastern road from Kresna to Krupnik.</li> </ol> <p>1. THE FIRST OPTION- LONG TUNEL-15,5KM BETWEEN KRUPNIK AND KRESNA to be considered is the construction of a double tunnel of 15,5 kms, each tube passing under the gorge between kilometer 378,3 and kilometer 399,78</p> <p>The projected tunnel is situated in the Kresna Seismic Zone where the strongest earthquake in Europe in the last 200 years occurred on 4 April 1904 with two consecutive events of magnitude 7.2 and 7.8 whose hypocenter was related to the very active Kresna Fault.</p> <p>The Krupnik Fault, in the vicinity, is also considered to be a generator of earthquakes of high magnitude.</p> <p>Apart from these aforementioned faults, a very dense and significant system of faults has been detected and mapped mostly in perpendicular or semi-parallel directions fig.1 to the main axis of the tunnel projected, although the boreholes drilled are not sufficient in number so as to define with clarity the total quantity of existing faults</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Highway "STRUMA": LOT 3.2, Kresna Gorge</p> <p>G20 option: 600-650 million leva</p> <p>Eastern option: 800-850 million leva</p> <p>Long Tunnel: 1.2 - 1.5 million leva</p> <p>Legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Long Tunnel</li> <li>G20 option</li> <li>Eastern option</li> <li>Eastern option tunnels</li> <li>Eastern option viaducts</li> <li>E79 Road</li> <li>Faults on a geological map 1:50k</li> <li>Faults on a geological report</li> </ul> <p>Yavorova Tectonic zone</p>	<p>Another consideration is the effect and possible change of the hydrogeological conditions of the water table in the gorge after the construction of two large diameter tubes (the up and down tunnels) which will drain the water from the mountain above.</p> <p>In order to illustrate the ideas mentioned, I would like to refer to three cases directly related with my professional experience.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p><b>A. Pajares Tunnel (Spain)</b>  A double tunnel for the AVE (high speed railway) in Spain, under the Sierra Astur Leonesa in the North of Spain fig.2</p>  <p><b>B. Accident at Chixoy Hydroelectric Project (Guatemala)</b>  The Chixoy Tunnel to communicate the reservoir with the powerhouse was excavated in 1983 with two TBM equipment in two stretches of 12 and 14 kms each in a rock mass of limestone and gypsum (anhydrite).</p>	
	<p>The two 24 kms long tunnels were completed in 2013 (excavation and lining) but up until now the problem created by the drainage of the water above the tunnels, with a significant (relevant) descent of the water table in the rock mass, <b>has not permitted the opening of the railway line.</b></p>	

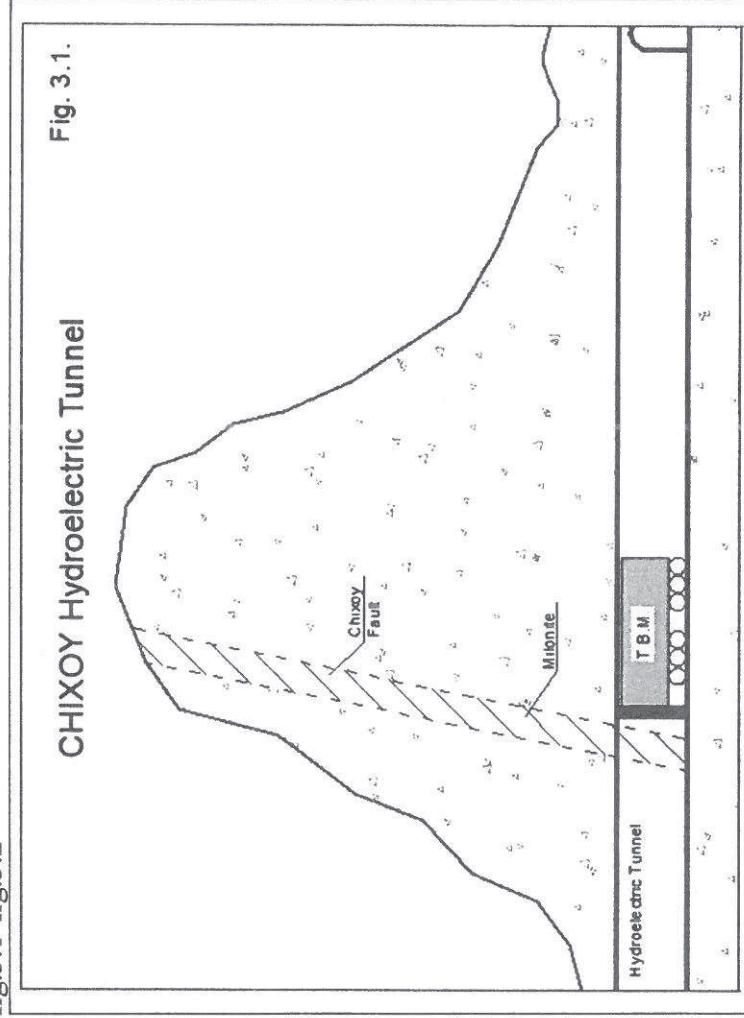


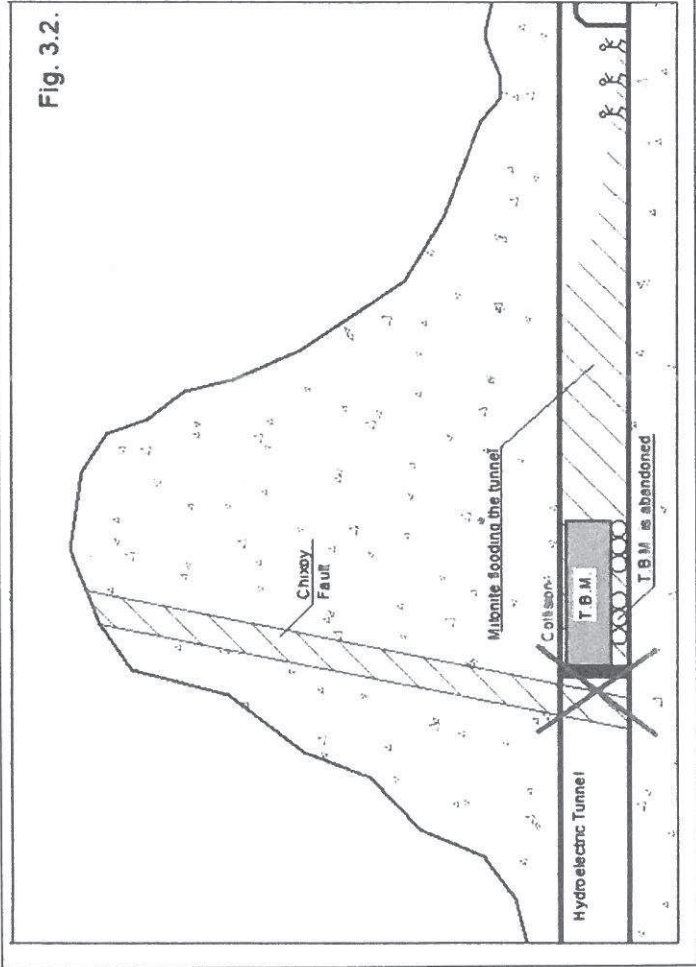
Юридическо/физическо  
лице, организация

Становище

Отговор

As the number of boreholes drilled was insufficient, the situation of the faults was not precisely determined and in the southern stretch of the tunnel, at a point situated 4,5 kms from the portal, a fault plane was crossed and the milonite with hydrostatic pressure of the mountain above (700 m) flooded the excavated section of the tunnel, blocking the TBM equipment and creating high risk to the crew operating the machinery, who managed to save their lives by running to the exit, closely pursued by the milonite current flooding the tunnel fig.3.1-fig.3.2



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p data-bbox="448 719 480 824">Fig. 3.2.</p> 	
	<p data-bbox="1155 658 1222 1680">The TBM was not salvaged and remained as a plug against the fault. <b>The losses both in time and more than 50 millions of dollars were significant.</b></p> <p data-bbox="1233 1106 1262 1603"><b>C. Tunnel under Straits of Gibraltar</b></p> <p data-bbox="1270 658 1414 1680">In order to communicate Europe and Africa, a connection by means of a tunnel 18 kms long at the nearest point between the two continents was projected and an International Commission was created to promote and give impulse to the project in 1980.</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>One of the main problems for this project is the high seismicity of the area, with active faults and related earthquakes in the last 250 years. The problem is not yet solved! In spite of pressure by the Commission which has representatives of the highest level, <b><u>no satisfactory project for the tunnel has been approved to a point that the option of a suspended bridge has recently come under study for its advantages against the seismicity and the discovery of new materials for more effective cables.</u></b></p>	
	<p><b>2. SECOND OPTIONS- DUPLICATION OF G20 AND EASTERN ROAD</b></p> <p>The second option is the eastern option which uses the existing road G20 in the southern direction to Greece and a new one east option, for the way back (south-north) fig.4.</p> <div data-bbox="734 660 1364 1668" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">Fig. 4.</p> <p style="text-align: center;">Schematic profile of variants to LOT 3.2. in the Yavorova Tectonic Zone</p> </div>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>This option has been used in other European countries (Italy and Spain) duplicating existing roads and converting them into highways <b>as a rapid and more economical alternative.</b></p> <p>The existing road must be widened and improved in some areas, but the advantages of keeping it in use are evident and having two different separated roads are a guarantee for emergency services permitting double use of the road.</p> <p>The east road will have 5 short tunnels and 15 bridges thus guaranteeing safer construction than the previous option and the axis has been surveyed in accordance with European norms (drilling boreholes and laboratory testing the samples).</p> <p>The impact on the landscape has been studied and it is acceptable taking into account the small volume of excavation and the compensation by using the excavated material for embankments.</p> <p>The impact of this option is accurately, described in a engineering geological report and the environmental assessment detailed.</p> <p>Separately of this two options (long tunnel and duplication of G20) exist a suggestion promoting by ecologist of a different alternative to construct a highway <b>with two roads in the Eastern zone, not using the present road.</b></p> <p>We consider that this solution will increase the impact on the landscape and duplicate the cost with few advantages over the previous option.</p> <p><b>CONCLUSIONS</b></p> <p>After examining the extensive documentation supplied and after a detailed visit to the area, we can <b>conclude:</b></p> <p>(1) The long tunnel is not recommended because of the heavy engineering geological conditions and related seismic incidents. Many faults are filled with milonite and the event described in the CHIXOY tunnel can be repeated with disastrous consequences during the constructions of the tunnel or in case of seismic event.</p> <p>Also the impact of the tunnel in the hydrogeological condition can create a environmental disaster.</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
<p>28. Екологично сдружение „За земята“, гр. София изх. № 914/14.09.2017 г.</p>	<p>(2) The duplication of the road with an eastern branch maintaining in use the present road <b>IS THE MOST RECOMMENDED ALTERNATIVE</b> due to its low impact on the landscape, its more reduced cost and easier and safer maintenance and repair in the event of tectonic events.</p> <p>Представяме на вашето внимание и в законоустановения срок нашето становище по процедура по ОВОС и ОС на „Инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на лот 3.2 на АМ „Струма“. В него са включени основните ни забележки и коментари, като сме се ограничили до най-важните от гледна точка на изискванията на законодателство, Решение по ОВОС 1-1/2008 г., както и препоръка 98/2002 на Бернската конвенция. Настоящото становище отразява и проведените обществени обсъждания на ДОВОС/ДОС на 11.09.2017 г.</p> <p>Преди да представим нашите коментари искаме да заявим, че нашата позиция по отношение на АМ Струма в района на Кресненския пролом (дефиле) остава непроменена и тя е - магистралата извън дефилето.</p> <p>Ние не приемаме ултиматумите, изказани от областния управител на Благоевград, по време на общественото обсъждане в гр. Кресна, че днес 11.09.2017 г. се решава дали да има магистрала или не, и че ако не се подкрепи Г10,50 това значи да няма магистрала. Това е решено много отдавна и на 11.09.2017 г. трябваше да се обсъди дали предлаганият от правителството вариант Г10,50 удовлетворява изискванията на законите и дали местните жители го подкрепят. Искаме да напомним, че забавянето на лот 3.2 се дължи само и изключително на държавните институции, които не спазиха изискванията на Решение по ОВОС 1-1/2008 г., препоръката 98/2002 на Бернската конвенция и условията на ЕК при одобряване финансирането на Лот 1, 2 и 4 и проектирането на лот 3 от АМ Струма. За съжаление предлаганият вариант Г10,50 също не отговаря на тези условия и няма да сме виновни ние, ако бъде отказано</p>	<p>Отношението на настоящите ДОВОС и ДОСВ към Решение № 1-1/2008 г. на МОСВ е коментарирано към становището по т. 10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г.</p> <p>Твърденията, че не са спазени изискванията на Решението по ОВОС от 2008г. и изискванията на ЕК са несъстоятелни, т.к. двата източни варианта за преминаване на трасето извън Кресненското дефиле – Г10.50 и Г20 са проучени през 2016 г. от АПИ съобразявайки именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Решение № 1-1/2008г. по ОВОС на МОСВ;</li> <li>• Препоръка № 98 (2002) на Постоянния комитет на Бернската конвенция;</li> <li>• Дадените писмени указания от компетентния орган по околна среда – изх. № ОВОС-85/13.05.2015 г. МОСВ;</li> </ul>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>финансиране от страна на ЕК за него, а само и единствено тези, които го предлагат като единствена възможна алтернатива.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Резултатите от извършеното „Наблюдение, анализ и оценка на смъртността на животинските видове в участъка на път E-79 (I-1), преминаващ през защитена зона за местообитанията BG0000366 „Кресна-Илинденци” и защитена зона за птиците BG0002003 „Кресна”, за периода 2012 - 2016 г.;</li> <li>● Проведените консултации по актуализираното Задание за обхват и съдържание на ОВОС, в рамките на които е предложено да се разгледа вариант, в който и двете платна са изнесени извън Кресненското дефиле;</li> <li>● Направените препоръки от Джаспърс и ГД „Околна среда“ към ЕК по време на провежданите регулярни срещи и технически консултации.</li> </ul> <p>Твърдението, че не са спазени препоръките на Бернската конвенция са манипулативни.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>По време на проведените заседания през 2015 и 2016 г., ПК на конвенцията не е отворил досие срещу страната, въпреки жалбите на НПО, което е ясен показател, че не намира нарушение на отправените препоръки.</p>
	<p><b>Основни проблеми на ДОВОС и ДОС</b>  <b>Неизпълнение на условията на Решение по ОВОС 1-1/2008 г.</b></p> <p>Представеното инвестиционно намерение не удовлетворява множество от задължителните условия на Решение по ОВОС 1-1/2008г., което следва да бъде задължително анализирано от правния екип на МОСВ. Тук обръщаме внимание на тези условия отнасящи се за т. 3.2 подчастък Крупник-Кресна (района на Кресненско дефиле).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „успоредно с разработването на лилав (тунелен) вариант, да се търсят възможности за неговото подобряване и достигане до най-добър - екологодопустим, технически осъществим и икономически целесъобразен вариант“</li> <li>• „да се проектира с приоритет трасето в подчастъка, с цел предотвратяване оставането на „нулев вариант“ при влезли в експлоатация други отсечки на автомагистралата.</li> </ul>	<p>Изпълнението на условията от Решението по ОВОС от възложителя е подробно коментирано в отговора на становището на становището на Сдружение за дива природа „Балкани“.</p> <p>Обръщаме внимание, че наличието на Решение по ОВОС от 2008 г. не създава законова или друга пречка за разработване в последствие на изменение на инвестиционното предложение, в т.ч. за алтернативни варианти, за които МОСВ е определило, че е необходима нова процедура по ОВОС - всъщност така са изпълнени изискванията на законодателството по ОВОС и</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Предложеното инвестиционно намерение за подобряване на Лот 3.2 е последната част на трасето на АМ Струма и идва точно 10 години след ОВОС 2007 и цитираното по-горе Решение 1-1/2008 г.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Де факто и де юре през тези 10 години бяха проектирани и изградени почти всички останали отсечки, а лот 3.2 бе оставен последен в нарушение на условие 3.2. Забавянето само по себе е довело до промени в проекта за тунела, с което са увеличени неговите негативни въздействия вместо да бъдат намалени, смекчени или избегнати.</li> </ul>	<p>ОС.</p> <p>В ДОВОС и ДОСВ е оценен Дълъг тунелен вариант - проект от 2015 г.</p> <p>Проектирането и строителството на магистрала изискват не само добри препоръки, а и време за проектиране, съгласуване, строителство и финансов ресурс. Препоръките, условията и мерките по ОВОС са важна част, но само част от дълъг процес, който е свързан с нормативни изисквания, които не са предмет нито на ОВОС, нито на ОСВ, нито са от компетентността на МОСВ и експертите по екология, вкл. НПО</p>
	<p>Оцененият в настоящия ДОВОС и ДОС вариант на дълъг тунел не е подобрен, а влошен:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• поради използване на новоавстрийски метод за прокопаване включващ взривни дейности, вместо използването на къртица.</li> <li>• поради спекулации с качеството на изкопните материали, които са охарактеризирани като негодни за строителство на база изследвания на скали от повърхността, без да са изследвани скални маси от сондажи по трасето на тунела. Отделно не са показани спрямо кои нормативни изисквания материалът е негоден за строителство.</li> </ul>	<p>Идейния проект за дълъг тунел е финализиран през 2014 г. и е разработен от „Виа План-Амберг“. Швейцарските тунелни специалисти са препоръчали използването на този метод за прокопаване именно в резултат на проведените геоложки</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● като са предложени депа за изкопния материал вместо да бъдат вложени в останалите отсечки на АМ Струма (условие 18 от Решение 1-1/2008 г) и тези депа не са „кариери с изчерпан ресурс, открити рудници (каго Ораново) и др.“ (условие 1-1/2008г.)</li> <li>● като не са направени необходимите геоложки-инженерни проучвания, с които проектантът да може да подобри инженерния проект на дългия тунел</li> </ul>	<p>проучвания и установените спецификации на геоложката среда.</p> <p>В ДОВОС и ДОСВ е оценен Дълъг тунелен вариант – решения на проекта от 2015 г. Методите, технологиите на строителство, както и изследването на качеството на изкопаните материали са от компетентността на инженерите и проектантите ангажирани с пътно строителство, поради което констатациите са некомпетентни.</p> <p>Цитираното условие е насока към добра практика, но изкопния материал трябва да отговаря на условия, съгласно други нормативни актове, свързани със строителството. В този смисъл, то не може да бъде задължително.</p> <p>Пълни инженерно геоложки проучвания се извършват на етап при проектирането. Изучеността на района в инженерно геоложко</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>отношение е достатъчна, за да се дадат общите и необходими за района характеристики и оценки. (вж. Становище 17. МГУ „Св. Иван Рилски“ и 27. Българска национална група по инженерна геология и околна среда“).</p> <p><i>Повишеното съдържание на естествените радионуклиди в скални маси в района на ИП ще представлява сериозен риск при изграждането на дълъг тунел и ще наложи предварително изграждане на специално депо за депониране на тези скални маси (над 4 500 000 м<sup>3</sup>).</i></p> <p>В проекта на дълъг тунелен вариант са определени три площадки за предварително съхранение на земни и скални маси, с площ 19.947 дка, 63.650 дка и 138.977 дка. Общата площ е за съхранение на по-малко от 1 000 000 м<sup>3</sup> скална маса, при генерирана 4 579 586 м<sup>3</sup>.</p> <p>Проектирането се извършва</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>СЪГЛАСНО АКТУАЛНА НОРМАТИВНА БАЗА ЗА ПРОЕКТИРАНЕ НА ПЪТИЩА И ПЪТНИ ТУНЕЛИ.</p> <p>Такъв коментар (цитат: <b>...вариант на дълъг тунел не е подобрен, а влошен...</b>) е много показателен за нивото на познание на авторите на становището по отношение на процеса на проектиране и свежда обсъждането до непрофесионално ниво.</p>
	<p>Неизпълнението на Решение 1-1/2008 г. е нарушение на закона и издаването на ново положително Решение по настоящата процедура ще бъде в противоречие с валидното Решение 1-1/2008 г.</p>	<p>Закона за опазване на околната среда не забранява, а напротив - включва изрични разпоредби за случаите на изменения и промени в инвестиционни предложения, за които е проведена процедура по ОВОС. Именно, в изпълнение на тези разпоредби и указанията на МОСВ, са изготвени сегашните ДОВОС и ДОСВ.</p> <p>Отношението на настоящите ДОВОС и ДОСВ към Решение № 1-1/2008 г. на МОСВ е</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>коментирано към становището по т.10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г., където е даден същия текст.</p>
	<p><b>Методология за оценка на въздействията, критерии за оценка и точкова система за оценка в ДОВОС</b></p> <p>Основен недостатък на ДОВОС е методологията за определяне и оценка на въздействията, и приложената точкова система от 1 до 5. Тя не е базирана на припознати стандарти, въвежда субективизъм и разчита предимно на позицията на експерта, а не на конкретни количествени данни, дори когато са налични. Екипът не е представил и изчерпателно факторите и начините на измерването им, с което няма яснота (проследимост) и стандартизация при определяне магнитуда на въздействието.</p> <p>По този начин не може да се постигне еднозначна и обективна сравнимост между отделните алтернативи. Най-ясно това е видно при оценка на здравния риск, където се говори с общи квалификации и твърдения от някаква необоснована "здравно-хигиенна позиция", вместо да се използват здравни норми и стандарти, и признати индикатори (абсолютен и относителен риск, доза-ефект и др.) и на тяхна база да се оценяват въздействията.</p> <p>Друг основен проблем на използваната методология е, че</p>	<p>Законът за опазване на околната среда и НУРИОВОС не дават унифицирана и стандартизирана методика за определяне и оценка на въздействията.</p> <p>Методологията и точковата система е коментирана към становището 10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г. За инвестиционното предложение е избрана методология, при съобразяване на <b>Секторно ръководство по ОВОС, БЪЛГАРИЯ - Проекти за изграждане на магистрала и пътища, Първи проект</b>, разработено от JASPERS, публикувано на интернет страницата на МОСВ.</p> <p>Методологията за определяне</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>значимостта на въздействието също не е ясно определена за всеки оценяван фактор. Т.е. не става ясно защо дадено въздействие е оценено като умерено/средно или значително. Предложената Примерна матрица за оценка на значимостта на въздействието (Фигура № V-1, стр. 210) е само схематична и тя не търпи по-задълбочена конкретизация при прилагането ѝ спрямо различните критерии за оценка. Под по-задълбочена конкретизация се има предвид наличието на количествени връзки между критерий за оценка, индикатор и параметри на индикатора позволяващи определянето на магнитуда и значимостта на въздействието. Според Секторно ръководство по ОВОС разработено от JASPERS:</p> <p>„Това определяне ще предостави на компетентните органи по вземане на решението необходимата им информация за да се определи дали проектът трябва да бъде одобрен или модифициран по начин, по който въздействието биха били приемливи. За да се гарантира правдоподобността и приемането на резултатите от оценката, тя трябва да е представена въз основа припознати стандарти и на повтарящи се методи.“ стр. 38</p>	<p>на оценка на въздействията е съгласувана по време на консултациите на Заданието за обхват и съдържание на ОВОС, както и матрица (Фигура № V-1.) за оценка на значимостта на въздействието. В раздел V по всеки компонент е направена подробна оценка на всеки проектен вариант и на тази база съответния експерт предлага предпочитан за реализация вариант и класира останалите варианти в последователен ред. Заданието, съответно методологията, са приети от МОСВ с писмо № № ОВОС-85-24.03.2016 г. и ОВОС -85-13.01.2017 г.</p> <p>Заданието за обхват и съдържание на ОВОС е съгласувано с JASPERS и ЕК. Тълкуването, доколко секторните ръководства са приложени адекватно на доклада е от компетентността на МОСВ, което се е произнесло по качеството на доклада по ОВОС.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>При изготвянето на ДОВОС е ползвано Секторно ръководство по ОВОС БЪЛГАРИЯ</p> <p>Проекти за изграждане на магистрала и пътища</p> <p>Първи проект</p> <p>Съгласно същото</p> <p><b>Прилагане на принципа на предпазните действия</b></p> <p>При прогнозирането на въздействията на всеки отделен проект добрите практики препоръчват прилагането на принципа на предпазните действия (промотиран и от политиката на ЕС). По този начин избягването се основава на възможността от настъпването на значително въздействие, дори когато липсват сигурни доказателства за тяхното настъпване.</p> <p>Становището на МГУ, както и на експерти инженер-геолози е основание за прилагане на този принцип, независимо, че авторите на становището очевидно имат виждане, че единственото, което е важно в</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Често определянето на количеството на магнитуда на въздействието става въз основа на списък от фактори. Могат да бъдат</p>	<p>Кресненското дефиле е биологичното разнообразие. Не е подценен този компонент и за него е изготвен отделен доклад. Становището на специалистите от Минно-геоложки университет „Св. Иван Рилски“ е приоритетно пред вижданията на авторите на настоящото становище, предвид факта, че освен научни имат и техническите познания, вкл. необходимите познания по инженерна геология. Считаме, че в случая, не по-малко значение от биоразнообразието имат земните недра, водите и отпадъците, които имат потенциала да бъдат много по-рискови по отношение последиците от отрицателни въздействия, както и отражението върху всички останали компоненти на околната среда - земетресения, радиация, дрениране на подземни води и др.</p>
		<p>В ДОВОС състоянието на водите е оценено до</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>прилагани прости изчисления (напр. обща територия, която е възможно да бъде повлияна, изчисляване на площта на територията на препокриване между ресурсите и засегната/повлияна територия, определяне на продължителността на проекта), полуколичествени методи или комплекс от математически модели (напр. моделиране на промените на концентрациите във водите или разпръскването на емисиите в атмосферния въздух);“ стр. 39</p>	<p>необходимата степен. Няма доказателства, за това че автомобилният транспорт въздейства негативно върху състоянието на водите и конкретно върху тяхното екологично, химично и количествено състояние. Извод, направен от имащите компетентност институции. Използването на термини като – цитат: ...<b>моделиране на промените на концентрациите във водите</b>..., е нескопосан опит за проява на компетентност, поради това, че моделирането не може да бъде самоцел за придаване на тежест на изследването, независимо дали има полза от него или не. От посочените данни в ДОВОС може да се прецени, че отпадъчните води при различните варианти варираг от единици l/s до 100-130 l/s, като това са преди всичко дъждовни води и води дренирани от тунелни изработки и използвани при</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>прокарването им, а средните многогодишни отточни количества на р. Струма в района на „Кресненското ханче“ са от порядъка 36 597 l/s. Разбира се законодателството забранява пречистване на отпадъчни води чрез разреждане. Препоръчва се авторите на становището да се запознаят с посоченото по-горе ръководство, разработено от JASPERS, 2013.</p> <p>В ДОВОС е подробно определено въздействието върху качеството на атмосферния въздух чрез определяне на териториалния обхват и приземните концентрации на основните замърсители (азотни оксиди и ФПЧ<sub>10</sub>). Определено е и максималното възможно еднократно замърсяване от линейното трасе при азотните оксиди.</p>
	<p>Според нас следните важни елементи, описани в ръководството по ОВОС на JASPERS, не са спазени при разработването на матрицата за</p>	<p>Методологията е одобрена на етапа на заданието за ОВОС от</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	оценка.	МОСВ - по време на консултациите по Заданието за обхват и съдържание на ОВОС, както и по време на оценка на качеството на ДОВОС. <b>Не са постъпвали оспорвания по методологията.</b>
	<p>• „Основни критерии, използвани при избора на предпочитаното решение (напр. инженерни/транспортни, социални, екологични, икономически);“ - Този ДОВОС се прави за трасе през особено чувствителна и богата на биоразнообразие зона - Кресненско дефиле. Решението по ОВОС от 2008 г. ясно казва, че избраният тунелен вариант следва да се подобрява и/или да се търсят трасета изцяло извън дефилето. В тази връзка критериите за избор следва да са насочени най-вече в удовлетворяване на тези изисквания. Този подход следва да бъде описан, което не е направено и да намери отражение чрез въвеждане на тежести за критериите и индикаторите, което също не е направено. Екипът е подбрал сякаш Лот 3.2 е просто един пътен проект, а не трасе през изключително чувствителна зона, за което почти 20 години не може да се намери адекватно решение.</p>	<p>Социална и икономическа оценка не е предмет на ДОВОС.</p> <p>Тежестта на критериите и индикаторите е съобразно виждането на експертите, които въз основа на своите опит и компетенции, както и съобразно предмета на оценка, прилагат най-подходящите според тях методи (отново подчертаваме, че в нормативната уредба не са налични строго определени методи и методология за оценка). След като са отчетени всички условия по другите компоненти на околната среда и при отделен доклад за ОС, екипа не счита, тежестта на критериите и индикаторите свързани с биоразнообразието</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>за най-важните, спрямо, които трябва да се извърши цялата оценка на състоянието на околната среда.</p> <p>Отношението на настоящите ДОВОС и ДОСВ към Решение № 1-1/2008 г. на МОСВ е коментирано към становището по т.10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г. Лот 3.2 е линеен обект през изключително чувствителна зона и това е съобразено и видно в двете оценки – ДОВОС и ДОСВ. В ДОВОС е направен избор между два варианта и е предпочетен Източен вариант Г10.50, в сравнение с Дълъг тунелен вариант. Другите три варианта са несъвместими с предмета и целите на опазване на засегнатите защитени зони.</p>
	<p>• „Дефиниция на индикаторите с представяне на всеки параметър и мерки за измерване;" Въпреки че в ДОВОС има дефинирани индикатори - степен на въздействие, териториален обхват, честота на въздействието, значимост, но липсват конкретните мерки (стойности) за измерване на индикатора, с които да се намали субективизма при оценяване на дадено въздействие. В тази връзка няма ясна връзка между даден критерий и количествен измерител на индикатора „значимост на въздействието".</p>	<p>Методологията е одобрена на етапа на заданието за ОВОС от МОСВ - по време на консултациите по Заданието за обхват и съдържание на ОВОС, както и по време на оценка на качеството на ДОВОС, не са</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Това е довело до субективност при определяне значимостта на въздействията на различните алтернативи за някои критерий (здравно-хигиенни аспекти, културно наследство са някои примери).</p>	<p>постъпвали оспорвания по методологията.</p> <p>Количествени измерения са въведени при Въздух и Шум, Почви, Отпадъци.</p> <p>При ОВОС оценката се извършва от експерти и е обективна на база анализи, изчисления и моделиране – също така и на основание на техния опит, знания, експертни становища на различни научни организации и др.</p> <p>Определянето на значимостта на въздействие е описано подробно по компоненти в съответните подточки на <i>т. V</i></p> <p><b>Вероятни значителни въздействия.....</b> Няма изисквания, които да задължат експертите да работят по начин, който е одобрен или възприет от НПО.</p> <p>МЗ, като отговорен орган по въпросите свързани с опазването на човешкото здраве, е дало становище, в което приема изпълнението на Източен вариант Г10.50, като съдържа условия, които ще</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>бъдат включени като мерки в решението по ОВОС.</p> <p>Същото е компетентно по здравните аспекти и очевидно липсата на забележки по анализите и изводите в доклада не отговаря на твърдението за „субективност“, изказано от авторите на становището.</p> <p>По отношение обектите на културното наследство (в случая само археологически) мерките за опазване са законово определени и не подлежат на субективна преценка. Няма как да се определи със сигурност степен, честота, значимост и териториален обхват на въздействието за археологически обект, който е регистриран в резултат на теренни издирвания (т.е. не е проучван чрез разкопки). По тази причина са посочени мерките, изисквани от Закона за културното наследство.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Тежест, определена за всеки от критериите, разгледани при анализа;“ - Всички критерии са с еднаква тежест (атмосферен въздух, шум, растителност, отпадъци). Както отбелязахме Лог 3.2 не е поредният пътен</li> </ul>	<p>ДОВОС разглежда компоненти на околната среда, а не критерии.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>проект. Има решения по ОВОС от 2008, препоръка на Бернската конвенция от 2002, екологично законодателство, редица становища на ЕК свързани с финансирането на АМ Струма, които ясно показват значимостта на Кресненското дефиле и това е трябвало да намери отражение при определяне тежестта на критериите. Необяснимо е защо критериите при определяне тежестта с общо 1-2 обекта в дефилето е със същата тежест като животински или растителен свят, които покриват почти цялото дефиле. За компонента ландшафт, може да се каже същото.</p>	<p>Всички компоненти са разгледани равносвойно, както и вариантите. Значимостта на Кресненското дефиле не е само по компонент Биоразнообразието. За него е изготвен отделен доклад с приложения. „Критерият“ културно наследство, не е критерий, а компонент на околната среда и включва 1-2 <u>ИЗВЕСТНИ</u> обекта в дефилето. Същото е населявано от хора от хиляди години, което е условие да се очаква разкриване на нови археологични находки, неразкрити до момента. Напомняме, че и към момента по трасето на АМ „Струма“, Лот 3.3 бяха разкрити неизвестни до сега такива, които са в процес на проучване и спасяване. Точно за това се предполага, че заемането на големи площи, за съхранение на изкопани земни маси, които нямат характеристики за влагане в</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Дефилето в Кресна е най-чувствително откъм опазване на богатото биоразнообразие и поради тази причина основната тежест на критериите за оценка на въздействието следва да са по отношение на това биоразнообразие. Това не е направено.</p>	<p>насипи при строежа на пътя, имаг потенциал да засегнат неразкрити до момента археологични паметници. Компонента ландшафт е с оценка 2, която е най-ниска оценка по отношение на кригикувания вариант Г10.50 спрямо другите компоненти. Най-ниската оценка 1 за Източен Г20 е поради засягането на най-много неусвоени терени и промяна във функционалността на района.</p> <p>При вземането на решенията са оценени и всички останали компоненти, като се е търсил компромис да не се избира вариант, където някои компоненти са със значително отрицателно въздействие. Особено ясно това личи при Дълъг тунел, който трябва да бъде изграден в Кресненско дефиле, където освен биоразнообразие има сложни и неблагоприятни геолого-тектонски, сеизмотектонски,</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>хидрогеоложки и инженерногеоложки условия (Становище 17 и 27)</p> <p>В ДОВОС предпочитан вариант за реализация на ИП по растителен и животински свят е Дълъг тунелен вариант. В ДОСВ Дълъг тунелен вариант е оценен, като вариант съвместим с предмета и целите на опазване на засегнатите защитени зони.</p>
	<p>• „Тежест на индикатора/методология на оценка на избраните индикатори,“ – Подобно на критериите, не са определени и тежести за дадено въздействие.</p>	<p>При сложните геоложки, тектонски, хидрогеоложки и хидроложки условия на района, не по-малко рискови от биоразнообразието са тези компоненти, както и отпадъците в частта със съхранението на изкопаните излишни земни и скални маси. Те не могат да бъдат пренебрегнати като тежест, въпреки че са в противовес на предпочетеното при биоразнообразието. Всички компоненти са разгледани равностойно по отношение на въздействиата, което е и изискването за</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>ДОВОС. Никъде не е посочено изискване за приоритетно разглеждане на един или друг компонент или индикатор, което би компрометирало каквато и да е разработка.</p>
	<p>• „Метод на оценяване (тежест, определена за всеки от критериите в процеса на избора) и за всяка алтернатива (за агрегиране на критериите);“ - В методиката за оценяване всички критерии са с еднаква тежест. Избраната точкова система и прилагането ѝ санкционира несъразмерно съпоставими по въздействие алтернативи.</p> <p>• Липсата на тежести води до и до проблем при оценяването на всяка алтернатива (при агрегиране на критериите) чрез точкуването. По</p>	<p>Всеки от проектите варианти е оценен равностойно и във връзка с очакваните въздействия (съразмерни или несъразмерни) е класиран при избор на вариант за реализация. Точковата системата не санкционира никоя алтернатива, а дава възможност за избиране на компромисен вариант, докато при твърдението, че биоразнообразието е единственият важен компонент, спрямо който трябва да се съобразява всичко, се санкционират всички останали компоненти и алтернативи.</p> <p>Относно замърсяването на атмосферния въздух има</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>отношение на въздуха и шумът всички варианти имат сравнително близки стойности по отношение на въздействието върху части от Симитли и гр. Кресна, като въздействията са компенсирани чрез смекчаващи мерки - шумозащитни стени, друг тип вентилация и прочее - което ги прави изпълними. Въпреки близките си показатели алтернативите са оценени с точки от 1 до 5, като стойност от 1 или 2 дърпа дадена алтернатива доста надолу, въпреки че по тези два критерия алтернативите са съпоставими като въздействия. По-коректно би било използването на по-чувствителна скала (1-10) или до даването на еднакви или близки стойности при съпоставими въздействия.</p>	<p>неразбиране от страна на пишещия – вентилация на открито няма, както и няма приложими смекчаващи мерки за намаляване на приземните концентрации на емитираните замърсители. Вариант Г20 – син и червен, Дълъг тунелен вариант и Източен вариант Г20 нарушават качеството на атмосферния въздух в жилищни зони на гр. Симитли и гр. Кресна (вариант Г20 – син) по време на експлоатация.</p> <p>Относно очакваните въздействия от емисии на шум: за гр. Симитли от гледна точка на шумово въздействие, по брой обекти и очаквани превишения на регламентираните гранични стойности за ниво на шум, варианти дълъг тунелен вариант, червен и син са равностойни. Но източен вариант Г10.50 има известно предимство пред тях, т.к. превишенията на граничните стойности са по-ниски с около</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>• Същевременно по-отношение на опазването на биоразнообразието в дефилето, което следва да е основният фокус на ДОВОС, разликите между вариантите са много по-съществени, но точковата система не отчита това. 1 ца при шум е компенсируемо, но 1 при живогински свят не е. Това съчетано с липсата на тежести при оценяването изкривява картината на въздействията и компрометира равностойното оценяване на алтернативите и оттам избора на предпочитан вариант.</p>	<p>3 dBA. По-ниското превишение изисква по-малка височина на шумозащитните екрани за всеки конкретен обект на въздействие.</p> <p>Основният фокус в ДОСВ е биоразнообразието, а в ДОВОС фокуса е върху всички компоненти и фактори на околната среда и човешкото здраве.</p> <p>Твърдението е манипулативно и невярно.</p>
	<p>• Липсата на ясна магрица количествено обвързана с магнитуда и значимостта на въздействието е позволило на експертите субективно да дават предимство на предпочитания от възложителя вариант Г10.50. Това се наблюдава най-вече за критерии, където са използвани оскъдни данни или данни направо липсват (здравен риск, културно наследство). Където има повече данни субективизмът е по-трудно доловим (шум, въздух), но също така наличен. Ярък пример са данните за повишен радиоактивен фон, които се интерпретират по най-разнообразни и открито некомпетентни начини (по отношение на здравния риск), винаги в ущърб на тунелния вариант. Данните за радиоактивността са разгледани отделно по-долу в частта засягаща неравностойно сравняване и оценяване на алтернативи. Тук ще дадем два примера по отношение на шума и културното наследство:</p>	<p>Количествени измерения са въведени при Въздух и Шум, Почви, Отпадъци.</p> <p>При ДОВОС оценката се извършва от експерти и е субективна и на основание на техния опит, знания, експертни становища на различни научни организации и др.</p> <p>Определянето на значимостта на въздействие е описано подробно по компоненти в съответните подточки на <b>т. V</b></p> <p><b>Вероятни значимелни въздействия.....</b> Няма</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>- Пример 1: По отношение на шума дълъг тунелен вариант, както и Г20 източен имат въздействие върху най-малък брой обекти 5 и 8 спрямо 13 за избрания вариант Г10,50 (Таблица No V.8.2-1 стр 678). Разликите в максималните стойности на превишения на ПДК за тунела са в рамките на 2,8 dbA, а на Г20 1,4 dbA, по-лоши спрямо предпочетения вариант Г10,50 (Таблица No V.8.2-2 стр. 678). За сравнение звукът от шептене е със сила 30 dbA, а падането на кърфица върху твърда повърхност предизвиква звук с 10 dbA). Съвсем резонно чрез реализиране на шумозащитни съоръжения всички алтернативи са под ПДК. Въздействиата на всички варианти са оценени като умерени/средни и са много близки по стойности, въпреки това тези компенсиреми 1,4-2,8 dbA предимство на Г10,50 го правят предпочитан вариант, въпреки по-големия брой обекти, които ще бъдат засегнати от този вариант (13 спрямо 5 за тунела и 8 за Г20 източен). Екипът е пропуснал да отчете, че в рамките на 1,5.4 км, трафикът през</p>	<p>изисквания, които да задължат експертите да работят по начин, който е одобрен или възприет от НПО. Оценката на ползата от дългия тунел би следвало да се извършва с разглеждане на всички фактори, предоставени в ОВОС, а не само въз основа на радиологичния фактор. На основание всички тези фактори, разгледани комплексно, се определят и изводите по отношение на здравния риск.</p> <p>В ДОВОС е отчетено и оценено, че трафикът през тунелната част на трасето не е източник на шум в околната среда и е посочено, че тунелният вариант излиза пред останалите варианти. Източен вариант Г10.50 има превишения на граничните стойности по-ниски с около 3 dbA. Тази разлика е съществена в интервала на по-високите нива и е равностойна на двукратно изменение на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>тунела, както и този по Г20 източен няма да генерира никакъв шум в дефилето, но това не е оценено като положително по никакъв начин (липса на наднормени нива на шум за посетителите на Кресненското ханче). Липсата на яснота кои са важните индикатори (брой обекти, брой жители изложени на наднормен шум и прочее) и каква е тяхната тежест при оценяването са основа за субективното раздаване на точки от 1 до 5 по при оценяването на алтернативите.</p> <p>Субективизмът е виден и при оценяването на фактора културно наследство. Пример 2: Предпочетеният вариант Г 10,50, въпреки че засяга две археологични важни места, а Г20 източен само едно от тях, то предпочетеният вариант получава максималния брой точки, Г20 източен 4, а тунелът който не засяга никакви археологично важни места е оценен с 3 точки. Експертът в ДОВОС е направил допускането, че „В случай, че се вземе решение за изграждане на тунел през Кресненското дефиле не се очаква да бъдат нарушени известни археологически обекти и тяхната среда. Реална е обаче опасността да бъдат засегнати неизвестни досега културни ценности.“ поради дебата необходими за складирането на скалните маси (стр. 708 от ДОВОС)?! Последното не може да бъде адекватна оценка защото е базирана на хипотеза за бъдещето и не почива на реални данни от площадките на бъдещите депа. Ако все пак приемем казаното от експерта то в същото време реална е обаче опасността да бъдат засегнати неизвестни досега културни ценности и при трите допълнителни, но неоценени зони за отлех по протежение на Г10,50 с размери от 10, 17 и 19 декара. Ясно е, че хипотеза на експерта в ДОВОС може да се изкаже за всяко от трасетата, което ще премине през непроучени до момента територии, но тя е изведена като основен проблем само за тунела? Експертът е внесъл освен субективизъм, и тенденциозно, подвеждащо и невярно интерпретиране на данните и оттам е компрометирал изводите и оценката, което е нарушение.</p>	<p>интензивността на транспортния поток, тъй като зависимостта на шумовата му характеристика от интензивността е логаритмична.</p> <p>ОВОС се изработва върху хипотези за бъдещето и прогнози. Загова и се разглеждат вероятните значителни въздействия и това се прави на основание познанията на експертите, опита им, становищата на различни научни институции и др.</p> <p>Оценката по отношение културното наследство е максимално обективна, защото е изготвена на базата на анализ на информация за реално съществуващи археологически обекти. Предпочетеният вариант Г 10,50 може да засегне един (НЕ ДВА) археологически обект, при това отдалечен от трасето и то само ако тунелът в този участък</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>бъде изграден по открит способ. Той е предпоставен пред Източен вариант Г 20 защото ще обхваща значително по-малко площ и възможността да бъде застрашен археологически обект е много по-малка. Въпреки че при реализирането на Дългия тунелен вариант няма да бъдат заплашени известни културни ценности, той не се препоръчва поради това, че за изпълнението му ще са необходими значителни площи за депониране на огромно количество земни и скални маси (по груби изчисления над 1500 дка). В резултат на досегашните проучвания е установено, че в долината на Струма наситеността с археологически обекти е сред най-високите в България. Това се потвърди при строителството на отделните участъци на АМ Струма досега. Открити бяха и бяха проучени чрез спасителни разкопки десетки обекти.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>Разколките на някои от тях продължават и в момента (Дамяница, Покровник, Благоевград) и за приключването им ще са необходими 8-10 месеца. По тази причина „хипотетичната“ оценка по отношение на Дългия тунелен вариант със сигурност ще се окаже реална и под депата за скална маса (местата, на които още не са определени) ще бъдат „погребани“ археологически обекти. Именно поради казаното по-горе и защото не е ясно до каква степен известните археологически обекти ще бъдат застрашени и дали не съществуват неизвестни такива се изисква провеждане на предварителни археологически проучвания по трасето и допълнителните съоръжения на избрания вариант преди началото на строителните дейности в съответствие с разпоредбите на ал. 1 от чл. 161 от Закона за културното наследство.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p><b>Методология за оценка на въздействията, критерии за оценка и точкова система за оценка в ДОС</b></p> <p>Основен недостатък на ДОС също е методологията за определяне и оценка на въздействията - 4-ри степенна система. Методологията на ДОС не е относима към задължителните законови стандарти разписани произтичащи от чл. 5, чл. 6, чл. 31, ал. 1 и § 1., т.1 и т. 2 на допълнителните разпоредби на Закона за биологичното разнообразие и следователно е нищожна, оттам и всички изводи и констатации на ДОС. В приложената методология наистина се реферира към термина „природозащитно състояние“, но липсва изцяло оценка според критериите на параграф 1 от ЗБР и връзка между тези критерии и въздействията на проекта, както в посочената методика, така и във всички останали оценки в ДОС. Оценките и заключенията относно силата и значимостта на въздействията направени в ДОС са изцяло субективни, без прилагане на задължителната нормативна база.</p>	<p>За съжаление Българското законодателство, и екологичното в частност, е меко казано несъвършено. То се базира на буквален превод (много често лош) на рамкови Европейски документи с общ, принципен характер, които са неприложими на ниво конкретна, практическа оценка, каквато имаме в случая. Това важи както за законовага, така и за подзаконовага уредба. Дадените дефиниции и определения са често непълни, неясни, подлежащи на тълкуване. Цитираните членове от ЗБР имат най-общ характер и няма как от тях да произтече каквато и да било методика за оценка съвместимостта на дадено инвестиционно предложение със защитените зони от Natura 2000. Донякъде като някакви критерии могат да се разглеждат цитираните точки от § 1 на Допълнителните разпоредби. Следните проблеми обаче ги правят неизпълними на</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>практика:</p> <p>1. Данни за динамиката на популациите на който и да било вид се събират в продължение на години, обикновено от екип от специалисти за дадения вид/група видове. При това, в случая на оценка въздействието на дадено ИП, тези данни трябва да са налични за периода преди неговото осъществяване, и в последствие да се проведе ново проучване, по същата методология, за да бъде сравнено с предварителното, и на тази база да се изведат заключения за динамиката на популацията на дадения вид, респ. за наличието или липсата на въздействие върху него. В рамките на проучвания, свързани с оценка съвместимост на даено ИП, подобно проучване е невъзможно, и това е ясно на всеки, който се занимава с теренни изследвания. Това, което е възможно, и е</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>направено в настоящия ДОСВ, е да се вземат предвид предходни проучвания за даден район (напр. данните от проекта за картиране на защитените зони от 2011-2012 г.), да се допълнят със собствени теренни проучвания, и да се прецени, на база събраните данни, както и на база опита на експертите, изготвящи оценката, изкакви могат да бъдат възможните последици за популациите на засегнатите видове, респ. за тяхното благоприятно състояние. В допълнение, в ДОСВ е предвидена мярка (мониторинг на смъртността), която има за цел да оцени именно последващото въздействие (или липсата на такова) за 4 от очаквано най-засегнатите видове.</p> <p>2. Липсва яснота какво в ЗБР се разбира под „естествен район на разпространение“. Терминът е прекалено общ и може да означава всичко от географски ареал на даден вид, до</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>конкретни находища на индивиди или групи от индивиди. Следва да се отбележи, че няма ИП, поне в България, което да не засяга местообитания (могат да се приемат за „естествен район на разпространение“) на видове, предмет на опазване в ЗЗ. Тогава в ЗЗ не би трябвало да се допускат никакви ИП, което ги превръща на практика в строги резервати.</p> <p>3. Термина „достатъчно голямо местообитание“ също е неясен и подлежи на тълкуване, особено като се има предвид разнообразието от видове, предмет на опазване в ЗЗ. За всеки вид в ДОСВ са изчислени площи (където това е възможно), които се очаква да бъдат засегнати от различните варианти на ИП, и „достатъчността“ на оставащите незасегнати местообитания е оценена косвено, на база % засегнатата площ от общата площ в зоната. Оценките на площните загуби</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>почиват на конкретни цифри и са изцяло обективни.</p> <p>Въздействията, които няма как да се оценят с точни данни (напр. смъртност, безпокойство, бариерен ефект), са оценени на база техническите характеристики и местоположението на съответните варианти и опита на експертите както по отношение отделните групи и специфичния район, така и по отношение други пътни обекти, и са съпоставими/ пропорционални между различните варианти. Така например ДОСВ нееднозначно оценява и трите варианта, минаващи през Кресненското дефиле, като такива със значително въздействие по отношение смъртност и бариерен ефект, особено за влечугите.</p> <p>Трябва да посочим също, че до момента в страната липсва „задължителната нормативна база“ по отношение „силата и значимостта на въздействията“.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p><b>Избор на алтернативи за оценка</b></p> <p>В множество предишни становища, а и в ОВОС 2007 и Решение 1-1/2008 г. бе ясно показано, че трасета през дефиленето са недопустими за син и червен, които съвсем основателно се оказаха несъвместими с Оценката за съвместимост. Въпреки това включването им в ДОВОС и оценяването им като по-добри от Г20 източен и в случая на Г20-червен и по-добър от тунелния вариант подкрепят аргумента ни за неадекватността на използваната методология за оценка на въздействията, критериите за оценка и точкова система за оценка в ДОВОС. Средствата за разработването на тези псевдо алтернативи (Г20 син/червен) трябваше да бъдат използвани за допълнителни инженерно-геоложки проучвания на тунела, както обещаваха българските институции пред ЕК, за да получат финансиране за Лот 1, 2 и 4, както и за проектиране на Г20 източен съответстващ на прелоръка 98/2002 на Бернската конвенция. Така след 10 години в настоящия ДОВОС нямаше да четем, че „по преценка на проектанта на дългия тунел, извършените инженерно-геоложки проучвания не са достатъчни“ или че „По мнение на Проектанта, първичната информация - инженерно-геоложка и геотехническа, е недостатъчна за проектиране“ (стр. 378) на дългия тунелен вариант.</p>	<p>Степените на въздействие, които ще се използват в дадена оценка, се предлагат в Заданията или в самия ДОВОС, и се одобряват или не от компетентния орган за всеки отделен случай. Настоящия е именно такъв.</p>
		<p>Отношението на настоящите ДОВОС и ДОВОС към Решение № 1-1/2008 г. на МОСВ е коментирано към становището по т. 10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г.</p> <p>Предвид утновени факти по време на разработване на идейния проект напр. наличието на уранови находища, разломни зони и др., НКСИП е предприела действия за търсенето на технически възможни алтернативи за трасе.</p> <p>В хода на напредъка на възложения от НКСИП проект на дългия тунел в Кресненското дефилене през 2013 - 2015 г., се появяват редица предизвикателства,</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>които усложняват реализацията на проекта, както и експлоатацията на обекта в бъдеще, свързани с:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● необходимост от големи площи за депониране на земни и скални маси – очакваният обем на изкопания скален материал е около 4 580 000 м<sup>3</sup>;</li> <li>● преминаване на тежка строителна техника през дефилето по време на строителството в много продължителен период, което освен повишен дискомфорт и повишен риск от инциденти за преминаващите автомобили, увеличава възможността от смъртност на видове гръбначни животни - увеличаване с около 25% на трафика на тежки камиони през дефилето по време на строителството, т.е. за период не по-малко от 6 - 7 години;</li> <li>● необходимостта от минимум три междинни достъпа за прокопаване на тунела, за да може да бъде изпълнен в рамките на програмния период</li> </ul>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>ще създаде още по-големи проблеми на трафика, свързани с безопасното излизане на тежката техника на съществуващия път I-1;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• необходимост от приключване на строителството в конкретен времеви отрязък (до края на програмен период 2014 - 2020), включително иgratisния период;</li> <li>• изключително високи и енергоемки разходи за експлоатация и поддръжане;</li> <li>• значителни геоложки рискове (районът на Кресненското дефиле е един от най-сейзмично активните в странага) - като след направените допълнителни геоложки проучвания и експертизи се оказва, че сеизмичният и общ геоложки риск са значителни;</li> <li>• след направените геоложки проучвания беше констатирано, че дренажните води от тунела ще бъдат около 11 000 м<sup>3</sup>/ден;</li> </ul>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• В заключенията на няколко експертизи (от БАН, български сеизмолози и от международни експерти) са изразени сериозни резерви към строителството на много дълъг тунел в дефилето, като се очакват сериозни проблеми при строителството и рискове при експлоатацията.</li> </ul> <p>Загова са разгледани и варианти Г20-син и Г20-червен, като обхват и като следа се различават от оценяваните до момента в извършената оценка през 2007 г.</p> <p>Грешно твърдение. Авторите на становището, очевидно не са се запознали с оценката на въздействието в раздел V на ДОВОС. При внимателен прочит на оценката се разбира защо вариант Г20 – червен е предпочетен за реализация по компоненти; повърхностни води, подземни води, земни недра и фактор отпадъци.</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>Методологията и точковата система е коментирана към становището 10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г. В ДОВОС, част „Земни недра“ достатъчно изчерпателно са посочени характеристиките на вариантите по отношение въздействието върху компонента. Вариантите в една или друга степен засягат еднакви литоложки разновидности – гранити, гнайси и гнайсошисти, седиментни скали – пясъчници, конгломерати, заглинени материали и др. Проектираните са в сравнително ограничена площ, близко един до друг, поради което имат и еднаква сеизмотектонска характеристика, поради което получените резултати от ИГ доклади за „дълъг тунелен вариант“ и варианти „Г20 син и червен“ могат да се използват за съпоставка по аналогия с условията при източните варианти, без да се изключва</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>допълнително ИГ проучване. Използването на термини като – цитат: ... <b>псевдо алтернативи (Г20 син/червен)</b>..., е твърде „крайна оценка“ и показва неподлатено с нищо самочувствие на авторите на становището.</p> <p>В процеса на проектиране е установена т.н. явна фактическа грешка, която е свързана с определяне границите на защитената територия, поради което те не трябва да се изключват и да се именуваат „псевдо алтернативи“.</p> <p>Също така е проучван и вариантът на НПО, който е разработен през 2002 г. от „Вотан Консулт“ и е оценяван в процедурата по ОВОС през 2007г. за АМ „Струма“, но е отхвърлен като неприемлив, което е отразено и с издаденото Решение 1-1/2008 г. на МОСВ. Аргументите са изложени в ДОСВ от 2007 г. и са свързани с това, че този вариант не</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>изпълнява изискванията на чл. 6 на Директива 92/43/ЕИО, т.к за някои видове, предмет на опазване в защитена зона за местообитанията BG0000366 „Кресна-Илинденци“, остават значителни отрицателни въздействия, въпреки възможните мерки за смекчаване, и се налага прилагане на компенсаторни мерки по смисъла на чл. 6, ал. 4 от Директивата.</p> <p>Същевременно е направено заключение, че липсва необходимост от прилагане на чл. 33 от ЗБР, респективно чл. 6.4 на Директива 92/43/ЕИО, доколкото са налице изпълними алтернативи позволяващи избягването на значителните въздействия върху защитените зони при спазване на задължителни мерки за намаляване на въздействията.</p> <p>В крайна сметка е важно да не се пропусна факта, че какъвто и вариант да бъде избран, движението по пътят</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p><b>Неравностойно сравняване и оценяване на алтернативи</b>  Неравностойността на сравняването и оценяването между различните алтернативи е по няколко направления. Две от тях са особено важни:</p>	<p>през дефицето може да бъде само ограничен, но не и спрягн.</p>
	<p><b>Първо</b> обхватът на ДОВОС и ДОС не включва оценка на пълния обем на въздействия произтичащи от алтернатива „Г10,5 източна“ и съпътстващата я инфраструктура върху защитените зони от Натура 2000.</p>	<p>Натура 2000 се разглежда подробно в ДОСВ, която е в отделно приложение. ДОВОС разглежда и всички останали компоненти и фактори, колокоето и да пренебрежими по виждането на авторите на становището.</p>
	<p><b>Второ</b> въздействия, които засягат повече от една алтернатива са отнесени само към една алтернатива и по конкретно вариант Дълъг тунел.</p> <p>По отношение на липсата на оценка на пълния обем на въздействия произтичащи от алтернатива „Г10,5 източна“ и съпътстващата я инфраструктура.</p> <p>1. Възложителят не е включил в техническото описание на алтернативата редица елементи с допълнително отрицателно въздействие, върху защитените зони - например 2 зони за търговия и отдих всяка от тях засягаща редица местообитания от приложение 1 или местообитания на видове от приложение 2 на ЗБР. Тези елементи, обаче, Възложителят обявява публично чрез медиите, а също така и по време на обществените обсъждания проведени на 11.09.2017 г. като неразделна част от проекта с оглед набиране на подкрепа за предпочитаната от него алтернатива „Г10,5 източна“. Възложителят и официални лица предлагат без да са оценени в ДОВОС и ДОС следното:</p>	<p>Изискванията за пълнен обем на въздействия върху алтернатива Г10.50, очевидно не е приложим към цитирания навсякъде ДОВОС от 2008 г., когато съпътстваща инфраструктура изобщо не е разглеждана, както и каквито и да било съоръжения, обхват на пътя и т.н.</p> <p>Позоваването на този доклад като на истина от последна инстанция и търсенето на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>подробности за вариант Г10.50, които могат да бъдат определени при последните фази на проектиране или в етапа на строителство говори или за пълно непознаване на етапите на проектиране, или злонамерено и манипулативно атакуване на мнение и решение, което не съвпада с идеите на авторите на становището.</p> <p>В ДОВОС и ДОС е проучен коридор от 620 м, в който попадат цитираните площадки, които ще се процедираат съгласно разпоредбите на ЗООС.</p>
	<p>1.1. „Класираният на първо място вариант [Г10.50 източен] предвижда създаване на три зони за отгих и търговия, където хората ще могат да предлагат произведения от тях мед, плодове, зеленчуци. Те ще имат електричество, водопроводна и канализационна мрежа, пречиствателни станции за отпадни води. Едната площадка е на обходния път на Кресна в посока Кулата и е площ 17 декара. Другата е 19 дка и ще бъде на 2 километра след пътен възел „Кресна“ по новото трасе в посока София“, обявени Нанков. Към проекта ще бъде добавена и трета зона за отгих край Симитли, която ще е с площ около 10 декара“?</p> <p>1.2. Разширение и изправление на пътно платно по съществуващия път в Кресненско дефиле. Според цитирано изказване на министър Нанков“. Това е Източният вариант Г10,50. Той разделя движението на</p>	<p>В ДОВОС и ДОС е проучен коридор от 620 м, в който попадат цитираните площадки, които ще се процедираат съгласно разпоредбите на ЗООС.</p>
		<p>Рехабилитацията на съществуващия път Е79 ще се извърши в съществуващия</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>две самостоятелни и отдалечени едно от друго пътни платна. В посока Гърция трасето преминава по съществуващия път 1-1 (E-79), а за София е по нов терен на изток от Кресненското дефиле. Трасето към Кулата ще бъде разширено, ще се изправят виражите и ще се изгради цялата необходимата екологична инфраструктура за защита на биологичните видове“</p>	<p>обхват на пътя.</p>
	<p>1.3. Изграждане на паркинги за обслужване на посетители в Кресненско дефиле - в района на Кресненско ханче и др. Кметът на гр. Сimitли цитиран от в-к Строител: „Именно Източният вариант Г10,50 гарантира интереса на тези хора, които стопанисват т.нар. Кресненски ханчета. Държавата е предвидила да се направи голям паркинг с ограничаване на скоростта. Ще се изгради приятна за почивка инфраструктура и ще им се даде възможност за по-добро развитие.“</p>	<p>Рехабилитацията на съществуващия път E79 ще се изпълни в съществуващия обхват на пътя.</p>
	<p>Посочените липсващи елементи не са такива постъпили в процес на проведена обществена консултация по съдържанието на доклада за Оценка на съвместимост по чл. 25, ал. 2 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, както и не попадат в обхвата на Одобреното задание за ДОВОС. Отделно не са предложени за допълване към доклада и оценяване от експертите по ОВОС. Тяхното включване би увеличило степента на въздействие на предлагания вариант Г10,50 източен. На проведените обществени обсъждания възложителят, не обяви, че предлаганата допълнителна инфраструктура, ще бъде допълнена към ДОВОС и оценена. Липсата на допълване на ДОВОС и пълна оценка на всички елементи на инвестиционното намерение по алтернатива „Г10,5 източна“ прави настоящата оценка на тази алтернатива незаконосъобразна и тези допълнения са изцяло нищожни.</p>	<p>В ДОВОС и Дос е проучен коридор от 620 м, в който попадат цитираните площадки, които ще се процедираат съгласно разпоредбите на ЗООС.</p>
	<p><b>2. Оценката на здравния риск от „здравно-хигиенна позиция“ и радиоактивността оценена единствено за дълъг тунелен вариант</b></p>	<p>ДОВОС е получил положителна оценка на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>качеството от МОСВ, формирана и на база положително становище на Министерството на здравеопазването, което е компетентен орган относно изразяване на становище по здравно-хигиенните аспекти на инвестиционното предложение, в т.ч. по отношение на радиоактивността.</p>
	<p>2.1. Особено фразантно е интерпретирането на радиоактивността от „здравно-хигиенна позиция“. Първо следва да се отбележи, че в ДОВОС не става ясно каква е тази здравно-хигиенна позиция, какви са критериите и факторите, по които тя се определя. Не са изведени норми, стандарти или изисквания по отношение на различните оценявани фактори и въздействия. В ДОВОС липсва адекватна рамка за оценка на здравния риск, тъй като не са включени епидемиологични изследвания свързани с оценяваните фактори - радиоактивност, шум, въздух и прочее - и не са анализирани основни параметри по отношение въздействието. Не са показани, анализирани и интерпретирани основни параметри при изследване на здравен риск:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ефективна/еквивалентна и колективна доза на облъчване</li> <li>• радиочувствителност (Radiosensitivity - RS)</li> <li>• връзка между доза и реакция</li> <li>• радиационен риск (%/Sv) (абсолютен и относителен) изчислен на базата на измерените нива на излагане на радиация вследствие данните за радиационен фон и наличие на радионуклиди в скалните късове от повърхността по протежение на някои трасета на Лот 3.2.</li> </ul> <p>Въпреки че, сред изброената литература са споменати Методически</p>	<p>Материята, касаеща „здравно-хигиенната позиция“ в повечето случаи не прилага, а и не е възможно да прилага изключително стандартизация при оценката на здравния риск. Основна е позицията на експерта, който на базата на своя професионален опит, включително в областта на хигиенните норми, оценява здравното въздействие и сравнимостта на отделни варианти. В ОВОС теоретизирането на понятията от различни етапи от оценката на здравния риск (абсолютен и относителен риск, доза-ефект и др.) не е елемент от оценяване</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>указания на МЗ и НЦОЗА - 2002 - 2005 г.; и Методични указания на СЗО за оценка на здравния риск 2005 - 2012 г. в оценката никъде не са цитирани или реферирани тези методици, и не е показано как са използвани в оценката и никъде няма изчисления за здравния риск. Вместо това оценката на въздействието е направена от неясни „комунално-хигиенни позиции“ стр. 729 или „Хигиенната оценка на резултатите от прогнозното моделиране показва възможности за значителен здравен риск за населението от замърсяване на атмосферния въздух с азотен оксид.“ (стр. 749 от ДОВОС, подчертаването е наше) или "От хигиенна гледна точка има умерена значимост на въздействие върху обектите (рецепторите)...“ (стр. 748). Как е изчислена стойността на умеренат значимост от хигиенна гледна точка?</p>	<p>на въздействието. В настоящия ОВОС за изготвянето на здравната оценка са използвани налични, официални данни за състоянието на околната среда като фактор на въздействие (атмосферен въздух, почва, води и др.)</p> <p>При изготвянето на здравната позиция по отношение на интерпретирането на съществуващата радиоактивност следва да се подчертае, че са използвани официални данни и заключения от Национален център по радиобиология и радиационна защита, а също и други експертни заключения от екипа, изготвил настоящия ОВОС, също така и доц. Кирил Ангелов Президент на Българската национална група по инженерна геология и Екология към МАИГ.</p> <p>При определяне на здравния риск в резултат на екологични въздействия се прилагат приетите методични подходи в профилактичната медицина.</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>2.2. Така нареченият анализ на демографските и здравни индикатори (от стр. 731 в ДОВОС) представлява излагане на статистическа информация относно заболяемостта и смъртността на населението в област Благоевград, която не е интерпретирана и анализирана в контекста на АМ Струма и различните трасета за Лот 3.2. И тук не са изчислени и интерпретирани параметри като абсолютен и относителен риск, вероятности, експозиция и др. В края на представянето на тези данни, обаче, е направен „извода, че при спазване на посочените технологични изисквания при строителството и експлоатацията, с отговарящи на законовите изисквания емисии на прах, отработените газове и шум, и с провеждането на регулярен екологичен мониторинг, не се очаква значимо негативно влияние на изграждащата се АМ „Струма“ в част Лот 3.2 с трасе по източен вариант Г10.50, върху здравето на населението и негативни отклонения в представените по-горе показатели за заболяемост и демографски дадености. От здравно-хигиенни критерии и нормативи Дълъг тунелен вариант е неприемлив за реализация.“ (стр. 739-740)</p>	<p>По отношение т. 2. 2. Нормативната база за изготвяне на ОВОС изисква използването на налични официални данни, включително и при анализа на здравно-демографските индикатори. Данните за базови, неподлежащи на допълнителна обработка и сами по себе си налагат направените изводи. За такъв тип здравно-демографски данни не е възможно, а и в профилактичната медицина не се прилага, интерпретиране на абсолютен и относителен риск и експозиция, когато единствената възможност е въз основа на експертната оценка на тези данни да бъдат предложени профилактични мероприятия за ограничаване на риска, което се предлага в настоящия ОВОС.</p>
	<p>2.3. Липсата на адекватна рамка за оценка на здравния риск е компенсирана с бомбастични твърдения и изводи неподкрепени с факти, данни, анализи и научни публикации, които са насочени основно срещу дългия тунел. „Дълъг тунелен вариант от ползрението на здравеопазването се определя като особено опасен обект“ (стр. 685) и „Хигиенната оценка на резултатите от прогнозното моделиране доказва</p>	<p>При определяне на здравния риск, в резултат на екологични въздействия се прилагат приетите методични подходи в профилактичната медицина. Не е ясно, какво авторите в</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>възможности за значителен здравен риск за населението от замърсяване на атмосферния въздух с азотен оксид. " (стр. 740). Подобни твърдения се срещат на няколко места в ДОВОС, те са базирани на некоректно и неадекватно боравене с изследванията за радиоактивност, както и с наличната информация за здравния статус на населението. За съжаление слабият здравен анализ и оценката са основата за отрицателната оценка на тунелния вариант.</p>	<p>настоящото Становище разбират под „адекватна рамка за оценка на здравния риск“. Подходите за хигиенната оценка се определят за всеки конкретен случай отделно, при спазване на профилактивното начало.</p> <p>Оценката на ползата от дългия тунел би следвало да се извършва с разглеждане на всички фактори, предоставени в ОВОС, а не само въз основа на радиологичния фактор. На основание всички тези фактори, разгледани комплексно, се определят и изводите по отношение на здравния риск.</p>
	<p>2.4. Доказателство, че твърденията за опасна радиоактивност на тунела са некоректни и подвеждащи е фактът, че тя дори не е спомената като рисков фактор в „V.11.2. Идентифициране на рисковите фактори за увреждане здравето на хората.“ нуждаещ се от оценка. В доклада дори не е направено сравнение на нормативните и здравни изисквания с измерените стойности за фоновата радиоактивност и пробите от скали и какво евентуално въздействие може да има върху хората и на кои етапи на проекта. Не са изчислени или оценени различни параметри като риск на излагане, доза- ефект и др. Липсата на тези данни в оценката повдига въпроса за некомпетентност на екипа или експерта изготвил тези части от</p>	<p>Не е ясно, какво авторите в настоящото Становище разбират под „адекватна рамка за оценка на здравния риск“. Подходите за хигиенната оценка се определят за всеки конкретен случай отделно, при спазване на профилактивното начало.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>ДОВОС. В допълнение коментираме три вероятни причини за липсата на тези сравнения в ДОВОС.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>° Първата е, че ако е било направено е трябвало да се оцени за всяка алтернатива преминаваща през дефиленето тъй като над половината от точките на пробовзимане и оценка на фоновата радиация са в непосредствена близост и до Г20 син/червен и до Г10,50 дясно платно, (справка GPS координати от Приложение No IV.3.1 - 1 и 2.). Чрез прикриване на този факт е направено неравносстойно оценяване на алтернативите и въпроса за въздействието на радиоактивността е обсъждан само за тунела.</li> <li>° Втората причина е, че изследваните за радиоактивност скали не са от сондажи в скалата през която минава трасето на тунела, а всъщност от повърхността при свлачища или разломи, които основно отново са в близост до трасетата на Г20 син/червен и до Г10,50 дясно платно. В протокола от измерванията на Националния център по радиобиология и радиационна защита е записано, че: „Теренът е горски, скалист и труднодостъпен (фиг.1). За това измерванията и провземането е направено на свлачища и разломи в близост до терена, като е направено предположение, че скалите по повърхността имат същия състав като в района на АМ "Струма" Лот 3.2 .....Измерени са стойности на мощността на дозата гама лъчение до скалите от 2 до 3 пъти над фоните за района. Такива стойности са характерни за райони където има гранити (НКДАР, 2008). Пробите са взети от повърхностния слой, а скалите (надробен материал) от свлачища и разломи.“ (стр. 1-2 Приложение 2, Отчет по договор № КЧЕ-02/19.08.2015 "Инспекция за контрол в ядрената енергетика", подчертаването е наше)</li> </ul>	<p>Вариантите са оценени от всички експерти участващи в изработването на ДОВОС със своите заключения, включително и от здравно-хигиенни позиции</p>
		<p>Радиационната обстановка в района на цитираните трасета и в което се предполага възможно изграждане на дългия тунел по съществуващите официални данни като неспокойна радиационна обстановка с потенциална възможност за формиране на здравен риск.</p> <p>В ДОВОС, част „Земни недра“ достатъчно изчерпателно са посочени характеристиките на вариантите по отношение въздействие върху компонента, включително и по отношение на радиационната характеристика на района, в който попадат всички</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>варианти.</p> <p>Авторите на становището не са разбрали, че радиоактивността не е единствена предпоставка за опасение. Каго възможна причина за усложняване на изискванията за депониране на излишните скални маси може да бъде и наличието на рудна минерализация от пирит, халкопирит, сфалерит, молибденит, галенит, каквато е идентифицирана при рудопроявления „Кресна“ и „Брезница“ и която минерализация може да представлява и е не по-малко опасна за водите от урановата минерализация.</p> <p>Една от причините за отсъствие на детайлни сондажни проучвания е ограничението за извършването им поради забрана за достъп до защитените територии и зони намиращи се над трасето на тунела.</p> <p>А, по отношение на цитат: „... че изследваните за</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Третата причина са самите измерени стойности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Измерените стойности са фонове и де факто и в момента хората са изложени на тях (например на Ханчето, което е близо до една от точките). Това обаче не е оценено от екипа по ОВОС, особено от „здравно-хигиенна позиция“. Този пропуск компрометира установяването на базовото състояние и последващото качество на оценката, както спрямо него, така и между алтернативите. Както бе споменато по-горе изцяло липсват анализи и интерпретиране на данните спрямо доза-ефект, риск от заболяване и отнасянето им към различните алтернативи оценявани уж равностойно в ДОВОС.</li> </ul>	<p>радиоактивност скали не са от сондажи в скалата през която минава трасето на тунела, а всъщност от повърхността...“ не подлежи на коментар.</p> <p>И тук следва да се отбележи, че заключенията и по радиационната обстановка се базират на официални проучвания в които не са открити данни за радиационното състояние на хората от Ханчето, като следва да се подчертае, че по отношение на здравното състояние за населението в страната или НСИ се извършва на ниво област.</p> <p>В Р. България има компетентни органи по отношение радиационното въздействие, например МЗ, НЦРЗ, АЯР, така че констатацията се приема като лично мнение на авторите на становището. В ДОВОС е направено предложение за подход при това оценяване, явно убягнало от вниманието на авторите на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>■ По отношение на тунела в една единствена проба от сондажите има измерено превишаване на стойността за радиоактивността отнасяща се за вода за питейно-битови нужди и за качество на подземните води. (стр. 148) Тези стойности обаче не са интерпретирани в контекста на проекта т.е. какво въздействие могат да имат и върху кого и дали е нужно да се приложат смекчаваци мерки, които реално да подобрят тунелния вариант, както се изисква от Решение по ОВОС 1-1/2008 г.</p>	<p>становището.</p> <p>Фактите даже и от една проба методично следва да бъдат съобщавани без необходимост от интерпретации.</p> <p>В ДОВОС е направено предложение за подход при оценяване на въздействието на радиоактивните води, явно убягнало от вниманието на авторите на становището. Посочени са и причините, цитат: „... <b>не са интерпретирани в контекста на проекта...</b>“, за липсата на такава интерпретация.</p> <p>Констатацията се приема като лично, тенденциозно мнение на авторите на становището, поради факта, че те явно не са се запознали подробно с текста на ДОВОС.</p>
	<p>° Въпреки явната липса на съставки и реални оценки експертът по здравната част в ДОВОС твърди следното:</p> <p>■ „От здравно-хигиенни позиции изграждането на тунел в района на Кресненското дефиле е свързано със съществуването на възможни обекти с различна степен на радиологично замърсяване на въздуха. Този факт в една или друга степен изисква възможност за ограничаване на подобно</p>	<p>При определяне на здравния риск в резултат на екологични въздействия се прилагат приетите методични подходи в</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>замърсяване, като Дълъг тунелен вариант от полезрението на здравеопазването се определя като особено опасен обект (тунел „Кресна“).“ (стр. 685)</p> <p>■ Отделно експертът също твърди че: „Кресненското дефиле е обградено от север, изток и юг от уранови гранити с висок радиоактивен фон 6,5 пъти повече от нормалното. Отчетено е наличието на уранови находища в района на предлагания Дълъг тунелен вариант на АМ „Струма“, Лот 3.2.“ (стр. 763) Обаче, според приложената в ДОВОС карта (Фигура No Б-1 стр. 147) е видно, че всички такива находища са от страната на Пирин, където скалата е различна и НЕ ПОПАДАТ в района на тунелния вариант, който е на запад от дефиленето.</p>	<p>профилактичната медицина.</p> <p>Коректно е да се отбележи цитирания факт е официално представен от специализирана институция като Българската национална група по инженерна геология и Екология към МАИГ.</p> <p>В ДОВОС е представена информация от Министерството на енергетиката, архивни данни от закритото предприятие „Редки метали“, както и резултати от извършено повърхностно заснемане на радиоактивния фон и опробване на скалите за радиоактивност.</p> <p>Факта, че от страна на „Дълъг тунелен вариант“ няма установени рудопроявления на радиоактивни минерализации, не означава, че такива няма.</p> <p>По-горе бе посочено, че в тази част са установени минерализации от пирит, халкопирит, сфалерит, молибденит, галенит, каквато е</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>■С оглед на горното финално сравнение между дългия тунел и Г 10,50, че по отношение на дългия тунел „Повишеното съдържание на естествените радионуклиди ще представлява сериозни рискове за работещите на пълни смени при изграждането на по-дълги тунелни изработки, вследствие на дългосрочното им излагане на наднорменото радиоактивно лъчение“ е неподкрепено с никакви изчисления, факти и данни.</p> <p>■Отделно на общественото обсъждане в гр. Кресна при представянето на въздействието свързани с радиоактивността г-жа Страка, заяви че пътуващите в тунела ще бъдат изложени на негативно влияние. База за такива твърдения в представените в ДОВОС данни и оценки няма! Изказаните твърдения от страна на екипа по ДОВОС по време на обществените обсъждания и изложени на стр. 740-751 и 888 са манипулативни и ненаучни, като целта е да се внуши, че</p>	<p>идентифицирана при рудопроявления „Кресна“ и „Брезница“ и която минерализация може да представлява и е не по-малко опасна за водите от урановата минерализация. Такава минерализация не е установена „от другата страна“ . Поради горното, констатацията се приема като лично, тенденциозно мнение на авторите на становището.</p> <p>Експертно се посочва прогнозната вероятност за неблагоприятна радиологична обстановка водеща до потенциални рискове</p> <p>Негативното влияние е не само от радиоактивността, която е нормално да е завишена за район, който е върху уранови находища. Изказаното на общественото обсъждане е на база заключенията в ДОВОС, и</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>радиоактивността е проблем само и единствено за тунела и той не следва да се строи. Данните от протоколите са доста ясни – Рг_IV.3.1-2 - говорим за повърхностни проби половината по протежението на E79 и абсолютно некоректно е те да се смятаг, че са представителни за тунела и само и единствено за него.</p>	<p>това, че в ДОВОС не е казано със същите думи, не променя смисъла, не представлява нова информация, нито влиза в противоречие с изводите на ДОВОС.</p> <p>Препоръчва се авторите на становището да прочетът по-внимателно частите от ДОВОС касаещи компонент „земни недра“. Никъде не е коментиран единствено „Дълъг тунелен вариант“.</p> <p>Може да се каже, че ИГ проучване е с принос към насочване вниманието към проблема за радиоактивността, понеже, изследването ѝ не е цел на тези проучвания. В ДОВОС са направени достатъчно препоръки по отношение на реалната оценка на проблема.</p>
	<p><b>Липсата на достатъчни и адекватни геоложки изследвания</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Следва да се отбележи, че по преценка на проектанта на дългия тунел, извършените инженерно-геоложки проучвания не са достатъчни. Причина за това се явяват и ограниченията за достъп за извършване на такива проучвания, поради факта че повърхността над тунела се явява защитена зона по НАТУРА 2000 или защитена територия по Закона за защитените територии (резерват Тисага).“ (стр. 150). През 2015 са</li> </ul>	<p>Констатацията се приема като лично мнение на авторите на становището. Авторите на становището вероятно нямат необходимия образователен ценз за да коментират обхвата</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>направени поне още две изследвания от Обединение Лот 3.2, но данните не са представени и анализирани в ДОВОС, въпреки че проучванията са изброени в библиографията.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<p>на ИГ проучвания, анализирайки съдържанието на забележката. Инженерногеоложките изследвания за „Дълъг тунелен вариант“ и за „варианти Г20 син и червен“ са взети при оценката в ДОВОС. Тази оценка не включва преписване и представяне на ИГ доклади, а представяне на обобщена и синтезирана информация, необходима и достатъчна за изготвянето ѝ. Насърчаваме авторите на становището да се запознаят с Глава трета, Раздел IV Опазване и ползване на земните недра, чл.46от ЗООС.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• В контекста на това липсват реални данни от ядката на Малешевска планина по протежение на Дългия тунелен вариант, което прави оценката му по няколко фактора изключително субективна и в някои случаи некоректна.</li> </ul>	<p>Констатацията се приема като лично, тенденциозно мнение на авторите на становището. „Дълъг тунелен вариант“ е проучен по цялата си дължина чрез <b>сондажни изработки (11 броя)</b>, попадащи на територията на Малешевска планина, с необходимата дължина от повърхността до под долната част на тунела.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>° За повърхностни и подземни води липсата на геоложки проби по тунелния вариант е довело до оценяването с минималната оценка 1.</p> <p>° Както бе показано по отношение на радиоактивността наличните проби са от повърхността и над половината не са по протежение на тунела, а се отнасят за съществуващия път E79, Г20 син/червен и Г10,50 дясно плагно. Пробите некоректно са използвани само за оценка на тунела и по този начин той е получил минималната оценка 1 по няколко компонента (земни недра, отпадъци, здравно-хигиенни аспекти).</p>	<p>Отделен е въпросът дали са достатъчни.</p> <p>Констатацията се приема като лично, тенденциозно мнение на авторите на становището. Самата констатация показва, меко казано, липсата на елементарни познания. Последното се доказва с абсолютната неадекватност на констатацията, че подземните и повърхностните води не могат да се оценят защото няма „геоложки проби“, въпреки, че такива проби има, защото те са основен източник за определяне изискуемите характеристики на скалите, необходими за проектиране на пътя и съоръженията към него.</p> <p><b>Отговор на тази констатация е даден по-горе, т.е. тя се повтаря най-малко два пъти в това становище, поради което ще приложим същия отговор:</b> Препоръчва се авторите на становището да прочетът по-внимателно</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>■ Пример 1: „За изкопаните земни и скални маси от дълъг тунелен вариант, резултатите от проведените изследвания на мощността на дозата гама лъчение и анализа на специфичната активност на естествените радионуклиди показват стойности два-три пъти по-високи от фоновите такива, поради което излишното количество земни и скални маси 4 360 064 м<sup>3</sup> не може да се използва за влагане в строежи.“ стр. 635</p> <p>■ Пример 2: „За изкопаните земни и скални маси от дълъг тунелен</p>	<p>частите от ДОВОС касаещи компонент „земни недра“ . Никъде не е коментиран единствено „дълъг тунелен вариант“ . Може да се каже, че ИГ проучване е с принос към насочване вниманието към проблема за радиоактивността, понеже, изследването ѝ не е цел на тези проучвания. В ДОВОС са направени достатъчно препоръки по отношение на реалната оценка на проблема.</p> <p>Отново насърчаваме авторите на становището да се запознаят с Глава трета, Раздел IV Опазване и ползване на земните недра, чл.46от ЗООС.</p> <p>Обемът на генерираните изкопани земни и скални маси, които не отговарят на проектните спецификации е най-голям в сравнение с останалите варианти и за това е с минимална оценка.</p> <p><b>Отпадъци – по вариант Г20 –</b></p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>вариант, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, резултатите от проведените изследвания на мощността на дозата гама лъчение и анализа на специфичната активност на естествени радионуклиди, показват стойности два-три пъти по-високи от фоновите такива и излишните земни и скални маси не могат да се използват за влагане в строежи. Повишеното съдържание на естествените радионуклиди в тези скални маси ще представлява сериозен риск при изграждането на дълъг тунел и ще наложи предварително изграждане на специално депо за депониране на скалните маси. Такова депо може да се изгражда след Решение по ОВОС за самото депо и може да се въведе в експлоатация след издадено Комплексно разрешително за делото." стр. 635-636</p> <p>■ Екипът по ДОВОС не е представил какви са изискванията към материалите за влагане в строеж нито е предоставил реални измервания за</p>	<p><b>червен ще се генерира</b>т изкопани земни и скални маси (отпадък) в незначителен обем -262 688 м<sup>3</sup>. Съхранението ще засегне незначителни площи. Докато при дълъг тунелен вариант ще се генерира изкопани земни и скални маси (неизползваеми на строежа - отпадък) в много голям обем - 4 579 586 м<sup>3</sup>. Съхранението ще засегне много по-големи площи и ресурси, които имат потенциал да засегнат и други компоненти на околната среда. Ето защо е предпочетен за реализация вариант Г20 - червен, а не някой от останалите четири варианта (с по-големи в пъти количества отпадък). Следователно, в ДОВОС е дадена напълно количествена и обективна оценка, поради което твърдението за субективизъм е напълно неоснователно и грешно като твърдение.</p> <p>Данните за материалите се уточняват на етап на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>тези материали, които следва да се извадени посредством сондажи. Възложителят или не разполага с тях или не са предоставени на екипа по ДОВОС, или екипът по ДОВОС не ги е оценил и включил в ОВОС.</p>	<p>строителство в полеви лаборатории и се преценява на този етап как ще се реши въпроса с изкопи, насипи, обратно влагане и т.н. Тези материали не се оценяват с единични сондажи, а се правят редица изследвания на различни проби.</p> <p>Не е ясно каква информация ще донесе инженерната и геоложката характеристика на пробите за представителите на НПО и какво е общото с биоразнообразието.</p> <p>Искрено насърчаваме авторите на становището да се запознаят с НАРЕДБА № 1 ОТ 26 МАЙ 2000 г. ЗА ПРОЕКТИРАНЕ НА ПЪТИЩА, обн. ДВ. бр. 47/2000 г., Част четвърта Земно тяло, където изчерпателно ще получат информация за интересуващите ги проблеми цитат: „...изискванията към материалите за влагане в строеж...“. А иначе Наредбата е от 107 страници, но има и други наредби, така че е преценено, че това не е</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>необходимо.</p> <p>Екипът по ДОВОС не извършва проектни дейности. Обектът не се строи по ОВОС, а по изработен Технически проект.</p> <p><b>Експертите са препоръчали в ДОВОС, следните мерки:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- При разкриване на скални маси при подготовката на трасето и тунелните изработки, качествяването на последните да се изпълнява в обем и подход, аналогичен на проучване на находища за строителни материали;</li> <li>- Провеждане на проучвания за съдържанието на радиоактивни вещества или повишени съдържания на рудна минерализация в скалните маси преди влагане в насипи на строежа и/или депониране;</li> <li>- Изготвяне на регламент относно третирането на скални маси с повишени съдържания на естествени радионуклиди или повишени съдържания на рудна минерализация;</li> </ul>
	В заключение отбелязваме, че оценката в ДОВОС на Г20 източна е	Както се вижда по-горе (за

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>абсолютно компрометирана поради субективизма в методиката за оценяване, както бе посочено по горе по отношение на тунелния вариант и невключването на всички инфраструктурни елементи (зони за отгих и търговия) в обхвата на оценката на Г10,50. В резултат предпочетеният от екипа изготвил ДОВОС вариант съвпада с предпочетения от възложителя вариант Г10,50.</p> <p>С настоящето становище ние не подкрепяме изводите в ДОВОС и препоръките на екипа за избор на Г10,50 като най-добър вариант. Отделно събраните над 900 подписа от жители на община Кресна подкрепящи вариант извън дефилето, запазващ местния път са допълнително основание да не подкрепим Г10,50.</p> <p>Смятаме, че МОСВ носи огромна отговорност за слабото качество на този ДОВОС и министърът не следва да издава положително решение.</p>	<p>изкопани земни и скални маси – отпадък) няма субективизъм в методиката за оценяване. Всеки експерт е използвал критерии при определяне на степените на въздействие и значимост на въздействието, видно и в табличната форма „Характер на въздействието“, представена за всеки компонент, фактор на околната среда и здравето на хората. Източен вариант Г20 е не съвместим с предмета и целите на опазване на засегнатите защитени зони (ДОСВ) и не може да се реализира. Оценката на качеството на ДОВОС и ДОСВ е положителна, виж писмо на МОСВ изх. № ОВОС-85/21.07.2017 г. Въз основа на това са проведени и обществените обсъждания.</p>
<p>29. Лардж Инфраструкчър Проджектс ООД гр. София</p>	<p><b>Относно: Друг възможен начин за подобряване на трасето на лот 3.2. на АМ „Струма“, във връзка с проведено обществено обсъждане на 11.09.2017 г.</b> Уважаеми г-н Атанасов,</p>	<p>АПИ е изрзила отрицателно становище по предложението, като е приложено и становище на ДП „НКЖИ“.</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
<p>изх. № 1791 от 14.09.2017 г.</p>	<p>Приложено Ви изпращам за разглеждане и допълване на Доклада по ОВОС (Доклад) на предложението на управляваното от мен дружество Лардж Инфраструкчър Проджектс ООД (Предложение) за съвместно трасе на нова железопътна магистрала и АМ „Струма“ в лот 3.2. Предложението обхваща и част от лот 3.1.</p> <p>Предимствата на Предложението пред разглежданите в Доклада пет варианта на АМ „Струма“ и предложеният вариант от колектива изготвил ОВОС са:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Едновременно решение за железопътната и автомобилна инфраструктура в участъка.</li> <li>Железопътната линия в Кресненския пролом (Пролом) е част от сърцевината на железопътния транспорт на Ориент - Източно Средиземноморския коридор на TEN-T мрежата, а също така е част оттоварен железопътен коридор 7 (RFC 7) Прага-Виена/Братислава - Будапеща - Букурещ - Констанца и Видин-София-Солун-Атина.</li> <li>Съгласно приетата на 23.06.2017 г. от Министерския съвет „Интегрираната транспортна стратегия на България в периода до 2030 г.“ се предвижда модернизацията на линията да започне от 2022 г.;</li> <li>2. Значително по-късо трасе на АМ „Струма“ (с 3,485 км.) по Предложението отколкото предложеният с Доклада вариант;</li> <li>3. Изцяло запазване на път 1-1 (E-79), с което не се ограничават възможностите на местното население и туризма и пътя се ползва като резервен и в аварийни ситуации;</li> <li>4. Значително по-малко въздействие върху околната среда и биоразнообразието, тъй като основната част от трасето е в тунели. Броят на тунелите е 12, а общата им дължина е 10 550 м., представляваща 71,28% от трасето в Пролома. Извън тунелите се предвиждат съоръжения за ограничаване на шума и другите компоненти на отрицателно въздействие;</li> <li>5. Трасето в Пролома по Предложението е развито непосредствено</li> </ol>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>над съществуващата железопътна линия и е изцяло по левия бряг на река Струма. Нивелетата е подобна на нивелетата на реката. Разликата в надморската височина, която се преодолява е 115 м. (северен край кога 290,00, южен край кога 175,00). Средният наклон е 0,6 %; минималният радиус на хоризонталните криви е 1800 м.; преходните криви и радиусът на вертикалните криви са по изискванията за железопътна магистрала, т.е. значително по благоприятни за автомобилното движение;</p>	
	<p>6. В резултат на намаленото разстояние, липсата на преодоляване на височини ( както е в предложени в Доклада вариант ) е значително по-малко генерирането на отровни оксиди, фини прахови частици и газове, предизвикващи изменения в климата;</p>	
	<p>7. Много по-добри са възможностите за влизане и излизане на автомобилите в и от магистралата, както и за промяна на посоката на движение в сравнение с предложени с Доклада вариант. Пътните възли са от опростен тип, за разлика от тези при варианта по Доклада осигуряват лесен достъп на местното население, а също така и за автомобилите по направление Разлог / Банско/ Гоце Делчев. По средата на лот 3.2 е предвиден пътен възел „Стара Кресна“. Пътен възел „Кресна“ е с около 1400 м по-близо до гр. Кресна в сравнение с предложени в Доклада вариант; по-удобен е за жителите на Общината, като в същото време е изтеглен достатъчно далече от жилищните квартали;</p>	
	<p>8. Климатичните условия по трасето на Предложението и заложените в проекта решения не изискват зимно поддържане; не се ползват химически реагенти които замърсяват водите и почвите и въздействат на конструкциите; не се изразходват средства за зимно поддържане, практически липсва опасност от пътни инциденти в резултат на лоши климатични условия;</p>	
	<p>9. Многократно по- малка е квадратурата на заеманите нови площи по Предложението в сравнение с предложени в Доклада вариант и съответно необходимостта от отчуждаване;</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>10. С реализиране на Предложението ще опадне съществуващата железопътна линия и ще се прекрати нейното отрицателно въздействие върху населените места - гр. Симитли, с. Черниче, гр. Кресна. В гр. Кресна сегашната железопътна линия преминава през центъра на града на около 15 м. от прозорците на жилищните сгради. Ще се освободят заетите от линията и инфраструктурата площи, които ще се ползват за озеленяване, градски пространства и за стопанска дейност.</p> <p>В разработения от нас проект за ОУП на гр. Кресна на мястото на железопътната линия и международния път сме предвидили богато озеленена централна пешеходна зона и други зони, така че градът да се превърне в курортен и балнеолечебен център.</p> <p>Тези допълнителни положителни резултати от Предложението следва да бъдат оценени в Доклада по ОВОС;</p>	
	<p>11. Освободеното трасе на съществуващата железопътна линия ще се ползва за обслужване на новата съвместна структура, за туризъм и за достъп в аварийни ситуации. В средата на новото трасе в Пролома сме предвидили единен център за управление, обслужване и действие в критични ситуации. Заложени са решения за гасене на пожари в и извън новата инфраструктура;</p>	
	<p>12. За около 20 % от обема на тунели при прокопането им ще се ползват взривни работи, а за останалите 80 % - механични способности;</p>	
	<p>13. 40 % от добитата скална маса от тунелите ще се ползва в строителството на новата инфраструктура. Останалата част ще се депонира в приключени минни изработки и в течение на времето ще се реализира на пазара;</p> <p>При евентуално наличие на минерализация на метали в добитата скална маса, включително на радиоактивни са предвидени решения на проблема;</p>	
	<p>14. Извозването на изкопаната скална маса, доставянето на материалите и техниката за изпълнение на строителството, превоза на</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	работниците ще се извършва с влакове. Делът на автомобилния транспорт ще бъде едва няколко процента;	
	<p>15. Броят на тунелите и единичната им дължина (най- дългия тунел е 2990 м.) са предпоставка за изпълнение от много на брой места. Нашите проучвания показваха, че тяхното строителство е във възможностите на българските фирми.</p> <p>Потенциалните строителни площадки в Пролома са достатъчни за безпроблемно и в кратки срокове изпълнение на СМР;</p>	
	<p>16. В предложението са предвидени нови търговски, логистични и производствени центрове до новите гари Симигли и Кресна. Създадени са възможности за обслужване на пътуващите по магистралата и за традиционната търговска дейност на местното население.</p>	
	<p>Очаквам, че в резултат на изложенияте от мен по - горе доводи ще възложите допълване на доклада за ОВОС и приложенията към него като включите нашето Предложение.</p> <p>На разположение сме за допълнителна информация и пояснения.</p>	<p>АПИ е изрила отрицателно становище по предложението, като е приложено и становище на ДП „НКЖИ“.</p>
<p>30. Информационен и учебен център по екология изх. № 9/13.09.2017 г.</p>	<p>ИУЦЕ е член на Коалиция „Да спасим Кресненско дефиле“ от 1997 г. и като заинтересована страна сме участвали в няколко процедури по ОВОС за АМ Струма, член сме на Комитета за АМ Струма, изпълнявали сме и редица други дейности по опазване на екологично чувствителното Кресненско дефиле, участвали сме в формулирането на добри решения на отговорните институции, както и сме коректив когато са се взимали лоши управленски решения по този проект.</p> <p>След внимателен преглед на документацията по настоящия Доклад и приложенията към него ИУЦЕ изразява следното становище:</p>	
	<p>Според нас настоящият Доклад не изпълнява основната си цел да предложи, оцени и одобри вариант за АМ Струма който да опазва бъдещите поколения природното богатство от световен мащаб на Кресненско дефиле. Докладът не изпълнява и Решение по ОВОС 1-1/2008 с което е одобрено финансирането и строителството на цялата магистрала</p>	<p>В ДОВОС са оценени предложените от Възложителя проектни варианти. Отношението на настоящите ДОВОС и ДОСВ към Решение</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>и което посочва дългият тунел като „базиран на заключението на ДОСВ като вариант който единствен изпълнява изискванията на чл.6 на Директива 92/43/ЕИО и чл. 32 от Закона за биологичното разнообразие. Съгласно тези заключения всички останали предложени варианти ще предизвикат значителни отрицателни въздействия върху предмета и целите на опазване на засегнатите защитени зони. Докладът не допринася и за изпълнение на т. 3.2 от същото решение за „Успоредно с разработването на лилав (тунелен) вариант, да се търсят възможности за неговото подобряване и достигане до възможно най-добър - екологодопустим, технически осъществим и икономически целесъобразен вариант“. Считаме че и настоящата процедура и Докладът по нея имат за цел единствено заобикалянето на законового задължение за реализация на дълъг тунел вариант. За постигането на тази цел обаче на някой от отговорните институции и на авторите на Доклада се наложи да извършат редица действия в противоречие с българското и европейското законодателство на основата на които е одобрен дългият тунел. В нашето становище по-долу описваме основните нарушения на законодателството по ОВОС и някой от техниките за манипулация които установихме.</p> <p>Заключението на нашето становище е за прекратяване на настоящата процедура по ОВОС и иницицирането на нова която да отстрани посочените нарушения и, в крайна сметка, да стане стабилна основа за добро управленско решение което да разреши транспортното „тясно място“ в Кресненско дефиле и да осигури ефективно и ефикасно разходване на средствата на българските и европейските данъкоплатци.</p>	<p>№ 1-1/2008 г. на МОСВ е коментирано към становището по т.10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г. В ДОВОС не се изпълнява Решение по ОВОС, прави се оценка на въздействие върху околната среда и здравето на хората на всички предложени от Възложителя варианти. В ДОВОС не са заобикаляни закони, Дълъг тунелен вариант е оценен равностойно с останалите четири варианта. В резултат на ОВОС, отчитайки много параметри на околната среда и човешкото здраве, дълъг тунелен вариант е класиран на трето място. Прекратяването на процедурата е от компетентността на МОСВ, което е дало положителна оценка на ДОВОС и ДОСВ с писмо с изх. №..ОВОС-85/21.07.2017 г., което е основание за провеждането на приключилите обществени обсъждания.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Накратко установените проблеми са изложени тук като синтез с подробно описание нагатак в текста:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Авторите на Доклада са заинтересовани лица по смисъла на ЗООС и НУРИОВОС;</li> <li>• Липса на оценка на кумулативния ефект върху биоразнообразие и човешка дейност от реализацията на АМ Струма, модернизация на ЖП линия София-Кулага и други дейности в и извън дефилето;</li> <li>• Неравноснотойно разглеждане на алтернативите;</li> <li>• Липса на съществена информация;</li> </ul>	<p>Авторите на оценките си изпълняват задълженията по договор за изработване на ОВОС и ОСВ на инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ от 2015 г., както изисква ЗООС – чл. 83, ал. 1 и ал. 2 и чл. 31, ал. 21 от ЗБР и чл. 9, ал. 1 от Наредбата за ОС.</p> <p>Кумулативните въздействия са разгледани за компонентите и факторите, където се очакват такива. Кумулативните въздействия върху биоразнообразието са оценени в ДОСВ, в т.ч. и модернизацията на жп линия София- Кулага.</p> <p>Вариантите са разгледани равноснотойно в ДОВОС и ДОСВ Твърдението е субективно и невярно, оценките представят достатъчно информация за</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Неизпълнение на законовото задължение на контролиращата институция - Дирекция „Превантивна дейност“ на МОСВ - за осъществяване на контрол върху качеството на информацията в ДОВОС;</li> <li>● Сериозни недостатъци на методологията за оценка на въздействието, критерии за оценка и точкова система за оценка които позволяват неточни, неверни и манипулативни заключения на ДОВОС.</li> </ul>	<p>вземане на Решение по ОВОС, както е записано в писмото на МОСВ изх. № ОВОС-85/21.07.2017г. за оценка на качеството на двата доклада.</p> <p>Невярно твърдение, виж писмото на МОСВ изх. № ОВОС-85/21.07.2017г. за оценка на качеството на двата доклада.</p> <p>Методологията и точковата система е коментирана към становището 10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г.</p> <p>Същите са съгласувани със Заданието за обхват и съдържание на ОВОС, не съществуват недостатъци в подхода на оценка. Критериите за оценка са приети от компетентния орган по околна среда и в докладите няма неточни и неверни оценки и заключения.</p>
	<p>В допълнение след провеждането на обществените обсъждания на 11.09.2017 г. в гр. Симитли и гр. Кресна бяха изказани редица неверни, подвеждащи и манипулиращи тези каго:</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Редица представители на държавни и общински структури, както и представители на неправителствени организации открито наричаха Вариант Г 10,50 „вариантът на правителството“ с което бе нарушена равнопоставеността на трасетата разглеждани в ДОВОС и бе внушено че съответно неподкрепящите Г 10,50 са против правителството;</li> </ul>	<p>Агенция „Пътна инфраструктура“ не може да вземе отношение във връзка с твърденията на различни държавни и общински структури. Агенцията е отговорна за изготвянето на технически възможни алтернативи за трасе, които могат да бъдат разглеждани и равнопоставено оценени в ДОВОС и ОС.</p> <p>Всички предложени проектни варианти са разглеждани равнопоставено в ДОВОС и ДОСВ, като никъде на пише за вариант на правителството и/или вариант на неправителствените организации.</p> <p>Това, че прелоръчаната още през март 2017 г. от ДОВОС алтернатива е била възприета от АПИ и е докладвана пред правителството, което също е приело аргументите на проектантите и експертите по ОВОС в този най-ранен етап, не го прави вариант на правителството, а е варианта</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>● Г-н Д. Атанасов от УС на АПИ обяви, че е „научно доказано че дългият тунел не може да бъде построен“ което категорично не е вярно от предоставените дотук документи и анализи. Такова изказване обаче показва, че възложителят твърдо смята поне един от вариантите от ДОВОС за неосъществим и неговата оценка в ДОВОС е проформа;</p>	<p>който правителството е приело като възможност за изпълнение, при пълно съобразяване с резултатите от оценките в ДОВОС и ДОСВ. Твърдението е манипулативно.</p> <p>Напълно невярно твърдение по отношение на резултатите от ДОВОС, където четири експертни оценки предпочитат за реализация именно Дълъг тунелен вариант. Дългия тунелен вариант е съвместими с предмета и целите на опазване на засегнатите защитени зони и е допустим за реализация заедно с Източен вариант Г10.50 в съответствие с ОСВ.</p>
	<p>● Г-н Г. Петков отговори на зададен въпрос какви подобрения предлага ДОВОС за дългия тунел, че екипът изработил ДОВОС „не са проектанти и са оценили предложението както са подадени от възложителя“. Подобно изказване не отговаря на изискването на законът за процедура по екологична оценка посочено в писмо на МОСВ относно настоящата процедура с изх. № ОВОС-85/13.05.2015 г. където в раздел I т. 9 се изисква изрично:</p> <p>„9. Да се предложат и оценят „алтернативни решения“ по смисъла на § 3, т. 7 от Допълнителните разпоредби на Наредбата за ОСВ&gt; включително различно местоположение на трасето, различен мащаб, в т.ч. различен габарит, модел на осъществяване на дейностите или</p>	<p>Отново напълно невярно твърдение. Експертите по ОВОС не изработват проекти и нямаг право да подобряват проектни разработки. Законът за процедура по ОВОС е напълно спазен – оценени са равностойно различно местоположение на трасето, различен мащаб, в т.ч. различен габарит, модел на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>използването на алтернативни технологии.“</p>	<p>осъществяване на дейностите или използването на алтернативни технологии (оценено е трасе извън Кресненското дефиле, оценено е Дълъг тунелен вариант, оценени са две трасета в дефиленето, оценени са трасета с различен габарит – Г20, Г10.50).</p> <p>Въпросните изисквания са изпълнени от възложителя, доколкото има технически възможности за това.</p> <p>МОСВ е приело и оценило положително ДОВОС и ДОСВ предадени в отговор на цитираното изискване с изх. № ОВОС-85/13.05.2015 г.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Отново от редица представители на държавни, общински и неправителствени структури бе внушавано на обществеността, че пътните инциденти в дефиленето биха били прекратени с бързото строителство на АМ Струма. Концентрацията на пътните инциденти се дължи на неизпълнението на условията на Решение по ОВОС 1-1/2008 г. за приоритетно проектиране и реализиране на Лог 3.2 преди да са влезли в експлоатация останалите участъци от АМ Струма и липсата на адекватен контрол и санкции от страна на Пътна полиция.</li> </ul>	<p>Твърдението е манипулативно.</p> <p>Съгласно вижданията и твърденията на определените НПО и Информационен и учебен център по екология всички научни институти, държавни, общински, неправителствени структури, вкл. Пътна полиция, които не са с тяхното становище са некомпетентни, а общата им</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>• Допълнително, при строителство на вариант в дефицето пътнага обстановка ще бъде предпоставка за пътни инциденти за години напред докато трае строителството.</p>	<p>цел е да унищожат Кресненското дефиле, вкл. местното население.</p> <p>Невярно и манипулативно твърдение. Най-дълго при строителните дейности ще се ползва пътя в дефицето точно при Вариант „Дълъг тунел“ При реализация на Източен вариант Г10.50 първо се изгражда лявото платно. След това се извършва рехабилитация на дясното платно, като трафика ще се прехвърли по лявото платно в двете посоки.</p> <p>Последното определено редуцира възможността за ПТП вследствие строителния трафик.</p>
	<p>За нас е очевидно, че както манипулациите по време на обществените обсъждания, така и недостатъците на ДОВОС не позволяват вземането на адекватно решение по настоящата процедура за избор на трасе което да отговаря на ограниченията които налага опазването на биоразнообразието в този участък, както и на потребностите на местната общност.</p>	<p>Експертите по ОВОС, които присъстваха на обществените обсъждания в гр. Симитли и гр. Кресна не манипулираха никого, както и не манипулираха общественото мнение. Общественото обсъждане и на двете места премина конструктивно и се</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>изказаха различни мнения, които ще бъдат отчетени от компетентния орган по околна среда.</p> <p>ДОВОС и ДОСВ нямат недостатъци и загова са оценени с <b>положителна</b> оценка от компетентния орган по околна среда, виж писмо на МОСВ изх. № ОВОС-85/21.07.2017г.</p>
	<p><b>Нарушения на ЗООС. НУРИОВОС и Директива ОВОС по настоящата процедура</b></p> <p><b>1. Нарушения на законовите изисквания за експертите;</b></p> <p>На стр. 2 е записано, че „Докладът за ОВОС е разработен от ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ ЕООД, гр. София. Авторите на доклада са независими експерти по ОВОС, отговарящи на изискванията на чл. 83, ал. 1 и ал. 2 на ЗООС (поел. изм. и доп. ДВ бр. 98/2014 г.), за което са приложени съответните декларации (Приложение № 4)“ При поименната проверка на експертите бе установено, че Г. Петков, В. Камбуров, Т. Стефанов, М. Войчева и А. Чельова участват в екип на ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ ЕООД по изпълнение на договор № 34 от 19.07.2013 г. с НКСИП за „Предоставяне на услуги като екологичен консултант във връзка с изграждането на АМ Струма, Лот 3 „Благовград-Сандански““. Времетраенето на договорът е 26 месеца с краен срок 07.09.2015 г.. Целта на този договор е:</p> <p>„Екологичния консултант ще следи за изпълнение мерките на Решението по ОВОС и контрол на фазите на концептуалния и идеен проект, както и фазите на строителство.</p> <p>Аспектите, свързани с опазването на околната среда, о^е</p>	<p>Експертите по ОВОС са разработили доклада по силата на договор с НК”СИП” № 104/09.03.2015 г. за ИП „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“.</p> <p>Същите за първи път предлагат вариант за реализация на ИП за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ през март 2017 г. с предоставен ДОВОС на АПИ с равностойна оценка на пет проектни варианта.</p> <p>Работата на част от експертите като екологичен консултант при проектиране на Дълъг</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>представяват ключов фактор при вече започнатия процес на проектиране на варианти за трасе на тунела, явяващ се част от Лот 3. Процесът на разглеждане на различни варианти с цел избор на оптимално решение за тунела ще изисква включването на дейности за оценка на въздействието върху околната среда, както и при оформянето на решение за избор на предпочитан вариант на трасе, така и за потвърждение че избрания вариант е допустим от екологична гледна точка<sup>1</sup></p> <p>Както и „Екологичния консултант ще участва в работата на Проектанта на идейния проект и ще извършва анализ на техническите предложения, изготвени от него&gt; с оглед на техните последици за околната среда, като същите ще се приемат за окончателни, само ако могат да бъдат избегнати последици от тях или бъдат определени адекватни мерки за намаляването им. Чрез този подход ще се идентифицира най-добрият вариант от техническа и екологична гледна точка"</p> <p>Изброените по-горе лица участват и в екипа по подготовката на Доклада по ОВОС което е директно нарушение на чл. 83, ал. 4, т.1 от ЗОС и чл. 11 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС. Въпросните лица са лично заинтересувани от реализацията на инвестиционното предложение по смисъла на чл. 11 ал. 5 т. 2 и 5, защото като консултанти са участвали в „изготвянето и одобряването на инвестиционното предложение“, в трудови правоотношения са с възложителя и са свързани лица по смисъла на Търговския закон като работник и работодателя.</p>	<p>тунел, не влиза в противоречие с работата им по ДОВОС.</p> <p>Експертите по ОВОС не са одобрявали Инвестиционно предложение по договор № 34 от 19.07.2013 г. с НКСИП, каквото и не е имало. През 2014 г. НКСИП е уведолил МОСВ за ИП за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“, в което уведомяване са предложени два варианта за трасе през Кресненското дефиле: вариант Г20 – син и</p>

<sup>1</sup> Въстъпителен доклад на ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ ЕООД от септември 2013 г. (стр.9)

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Отделно нарушение е, че същите не са предоставили лично попълнени Декларации съгласно същия член на Наредбата или поне такива не са налични в приложенията на документацията, предоставена на електронната страница на АПИ.</p> <p>Накратко казано, експертите на Данго веднъж са предложили „най-добрият вариант от екологична гледна точка“ като екологични консултанти и след това, са наети от АПИ да оценят собственото си предложение за най-добър вариант!</p>	<p>дълъг тунелен вариант.</p> <p>Декларациите са подписани лично от експертите по ОВОС и са приложени в папка Приложения към ДОВОС.</p> <p>Експертите по ОВОС са разработили доклада по силата на договор с НК”СИП” № 104/09.03.2015 г. за ИП „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“.</p> <p>Същите за първи път предлагат вариант за реализация на ИП за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ през март 2017 г. с предоставен ДОВОС на АПИ с равностойна оценка на пет проектни варианта.</p> <p>Експертите взели участие по изпълнение на договор № 34 от 19.07.2013 г. с НКСИП за „Предоставяне на услуги като екологичен консултант във връзка с изграждането на АМ Струма, Лот 3 „Благоевград-Сандански“ не са предлагали</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Този факт, освен че нарушава законодателството по ОВОС, е очевиденна предпоставка за манипулиране на оценката и резултатите на самия доклад.</p>	<p>най-добър вариант. Експертите са извършвали анализ на техническите предложения, изготвени от проектанта, с оглед на техните последствия за околната среда. Работата на експертите по договор № 34 от 19.07.2013 г. с НКСИП няма нищо общо с работата на експертите за изработване на ДОВОС от 2017 г. на предложени от възложителя проектни варианти, в т. ч. и „Дълъг тунелен вариант“.</p> <p>Оценката и резултатите по ДОВОС и ДОСВ от 2017 г. показват, че експертите по четири от компонентите на околната среда предпочитат за реализация Дълъг тунелен вариант, който вариант е оценен и в ДОСВ като съвместим с предмета и целите на опазване на защитени зони „Кресна“ и „Кресна - Илинденци“.</p> <p>Не е нарушено законодателството по ОВОС, виж по-горе. Оценката и</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>резултатите не са манипулирани, което е видно от детайлната оценка по всеки компонент, фактор на околната среда и човешкото здраве в раздел V на ДОВОС.</p>
	<p><b>2. Нарушения по процедурата за ОВОС</b></p> <p>2.1 Основния предмет на този доклад е въздействието от реализация на АМ Струма върху природните местообитания и видове в Кресненско дефиле и защитените зони, свързани с него съгласно препоръките на Комитета на Бернска конвенция 92 (2002). В този контекст основен пропуск е липсата на оценка на кумулативния ефект върху дефилето от реализацията на проект за модернизация на ЖП линията и проекта за АМ Струма.</p> <p>В процедурата за консултации по обхвата и съдържанието на Доклада сме подали становище в законоустановения срок (ИУЦЕ изх. № 24 от 14.10.2016 г.) в което изискваме такава оценка на кумулативния ефект. Авторите в коментарите си за консултациите (Приложение VIII-2, стр. 23) приемат становището и отбелязват, че „ВДОСВ ще бъде разгледан кумулативния ефект от всички планове, програми и проекти/инвестиционни предложения, одобрени или в процес на одобряване, от обявяването на зоната 2007 г. до сега.“</p> <p>Въпреки заявеното на стр. 209 „Оценени са и възможните кумулативните въздействия при съобразяване на налична и предоставена информация за съществуващи или предвидени други дейности и намерения в района на инвестиционното предложение“ такава оценка не е направена дори повърхностно.</p>	<p>Невярно твърдение, виж т. V. 12 на ДОВОС и в ДОСВ. В ДОВОС е отчетен кумулативния ефект и на жп линията</p> <p>Няма други ИП, чиято дейност да доведе до кумулативен ефект между строителството и</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Например на стр. 244 е дадена таблица с прогнозна интензивност на движението по АМ Струма за 2020 и 2040 г., като тази таблица не отчита по никакъв начин промяната в трафика от модернизацията на ЖП линията по същото трасе.</p> <p>Тъй като проблемът е съществен, има заявено искане в официалната процедура и има потвърждение от авторите, считаме, че липсата на такава оценка в настоящия доклад е съзнателно нарушение на ЗООС по чл. 96, ал.1, т.4 и т.5 от колективния доклад. Доклада по ОВОС.</p> <p>Оценилите качеството на Доклада по ОВОС в МОСВ не са отчели законовото изискване на чл. 93, ал.4, т.3 ж) относно „комбинирането с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения“.</p>	<p>трафика по магистралата и тяхната дейност.</p> <p>Преразпределение на трафик при автомобилен и жп транспорт е вторичен, а не кумулативен ефект се извършва на база Националният транспортен модел, който е в основата на създаването на <b>инструмента за планиране на превозите</b>. На база на транспортния модел са определени приоритетни проекти за развитие на транспорта в приета от Министерски съвет Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.</p> <p>ОВОС не може да даде кумулативни ефекти за трафик, който включва прогнози и софтуейр приложим към Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., а не на конкретното ИП. В тази връзка, за цитираната стратегия е извършена екологична оценка, в която е оценен и кумулативен ефект.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p><u>2.2 Неравносходно разглеждане на алтернативите</u></p> <p>В Таблица № V.2-1 стр. 378 са представени в табличен вид разглежданите от ДОВОС варианти на трасето. В текста също на няколко места е описано, че вариантите, и съответно информацията за тях, са в различна фаза. Три от вариантите са разработени до предпроектно проучване и два са на фаза идеен проект. Потвърждение на нарушението намираме описано и от самите автори на стр. 69 „Описанието на проектните решения на Възложителя за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ и степента на подробност на ОВОС и ДОСВ съответства на нивото&gt; на което се намира проучването и проектирането на отделните варианти решения от Проекта за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ ”</p> <p>Дори при добронамерено отношение на авторите, че „При изготвянето на оценките са съобразявани по подходящ начин особеностите на проектиране и строителство на линейни обекти, както и наличните към съответния времеви момент данни от проектирането на отделните варианти на Лот 3.2 на АМ „Струма“ и предоставена от Възложителя информация, включително и консултирани от Възложителя данни“ не се променя факта, че различното ниво на информация за всеки от разглежданите варианти не отговаря на изискването на НУРИОВОС чл. 14, ал.1, т.3 за „равносходно описание, анализ и съпоставка на алтернативите“.</p>	<p>Действително в заданието за обхват и съдържание на ОВОС и в ДОВОС е обяснено, че Описанието на проектните решения на Възложителя за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ и степента на подробност на данните в доклада за ОВОС и ДОСВ съответства на нивото, на което се намира проучването и проектирането на отделните варианти решения от Проекта за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ .</p> <p>Това обстоятелство не води до неравносходно оценяване на въздействията по отделните варианти. Оценката на ИП е извършена за фазите на неговата реализация – строителство и експлоатация, както и при аварийни ситуации, като е съобразена степента на развитието/подробност на проектните разработки,</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Друг пример за неравностойната съпоставка на алтернативите е, че вариантът за дълъг тунел е разработен за проектна скорост от 120 км/час (стр. 55) докато останалите варианти са за скорост 80 км/час.</p>	<p>напълно равностойно по всеки от предложените проектни варианти.</p> <p>Съгласно Нормите за проектиране на пътища, скоростта от 120 км е разрешена за магистрален габарит. Независимо от това, Закона за движение по пътищата ограничава движението в тунелите до 80 км/ч</p> <p>Оценката е равностойна, отчетени са въздействията по време на строителство и при експлоатация.</p> <p>При оценката на емитираните замърсители на въздуха скоростта е отчетена, като е използван един и същ и тип пътна отсечка – магистрала, а в тунелите не е възможно движение със скорост от 120 км/час.</p>
	<p>Други, по детайлни примери, ще бъдат посочени по долу като за нас е очевидно, че липсата на равностойна съпоставка, случайна или</p>	<p>Напълно равностойно са оценени въздействията и</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>целенасочена, не позволява адекватна оценка на последните за елементите по чл. 95 ал. 4 на ЗООС, компрометираща процедурата и възпрепятства вземането на най-доброто решение.</p> <p>Проблемът бе на лице още при консултациите по Актуализираното задание за ОВОС от септември 2016 г. където неколкратно в текста и Приложение 10 е подчертано различното ниво на проучване за различните варианти, както и степента на подробностите. По тази причина в становището ни по Актуализираното задание (ИУЦЕ изх. № 24 от 14.10.2016 г.) настояваме за следното: „В изпълнение на Решение по ОВОС 1-1/2008 настояваме за разглеждане на всички алтернативи извън Кресненско дефиле при равностойно, пълноценно разработени и налични в ДОВОС анализи и данни за всяка от тях " Повторно проблемът бе изложен на среща с ръководството и експерти на АПИ както и екипа по ОВОС на 01.03.2017 г. Бе приложен и писмен документ който нарекохме „Работен документ, отразяващ виждането на Коалиция „Да спасим Кресненско дефиле" за успешна реализация на проекта за АМ Струма в най-конфликтния ѝ участък-Лот 3.2 в кресненско дефиле", в който е записано следното: „Неколкократно в текста на Заданието и Приложение 10 за консултациите с обществеността е посочено различното ниво на проучване и проектиране на различните варианти, както и степента на подробностите. Предлагаме в най-кратък срок да бъдат описани детайлно тези липси, особено за вариантите извън дефилето и предприемането на спешни действия по набавянето им за Доклада."</p> <p>Същото изискване присъства и в писмо на МОСВ относно настоящата процедура с изх. № ОВОС-85/13.05.2015 г., в раздел і) т. 9: „Да се предложат и оценят „алтернативни решения" по смисъла на § 3, т. 7 от Допълнителните разпоредби на Наредбата за ОСВ, включително различно местоположение на трасето, различен мащаб, в т.ч. различен</p>	<p>очакваните последици</p> <p>Отношението на настоящите ДОВОС и ДОСВ към Решение № 1-1/2008 г. на МОСВ е коментирано към становището по т.10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г. ВЪЗЛОЖИТЕЛ</p> <p>В ДОВОС и ДОСВ са оценени равностойно различно местоположение на трасето, различен мащаб, в т.ч. различен габарит, модел на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>габарит, модел на осъществяване на дейностите или използването на алтернативни технологии. Да се предложи и оцени и „алтернативно решение“ за преминаване на трасето извън Кресненското дефиле, съобразявайки се с: Препоръка N9 98 (2002) на Постоянния комитет на Бернската конвенция ~ особено т. 3 - (Recommendation No. 98 (2002) of the Standing Committee, adopted on 5 December 2002, on the project to build a motorway through the Kresna Gorge (Bulgaria); изискването на условие m. 3.2; булет 7 на Решението по ОВОС, в което е предвидена възможността за „бъдещото проучване и проектиране на варианти, аналогични на представените „алтернативи“, източно от Кресненското дефиле и „ Ти са та“. Стр. 76</p>	<p>осъществяване на дейностите или използването на алтернативни технологии (оценено е трасе извън Кресненското дефиле, оценено е Дълъг тунелен вариант, оценени са две трасета в дефилето, оценени са трасета с различен габарит – Г20, Г10.50). МОСВ е дало положителна оценка на доклада по ОВОС, както и на доклада по ДОСВ с писмо с изх. №ОВОС-85/21.07.2017 г., което предполага, че двата доклада са дали достатъчна информация за вземане на решение .</p>
	<p><u>2.3 Качество на информацията в настоящия ДОВОС</u> При провеждането на оценка за въздействие върху околната среда едно от основните задължения на Възложителя е да осигури качествена информация, а МОСВ да осъществи проверка за качеството на информацията от Доклада по ОВОС. Това задължение и условията за необходимото качество на информацията са регламентирани ясно и подробно в ЗООС, НУРИОВОС, както и в Директива 97/11/ЕО. Причината за тази детайлна регламентация е, че без детайлите които са описани в законодателството или ако информацията в Доклада по ОВОС не е „пълна, без пропуски и слабости“ резултатът от цялата процедура ще бъде неадекватен на целта и с лошо качество което не позволява взимането на добро административно решение.</p>	<p>В заданието за обхват и съдържание на ОВОС, както и в самия доклад е посочена степента на разработване на съответната алтернатива. За всяка алтернатива е показано, че е реализируема от техническа и икономическа гледна точка.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Вече разгледахме няколко примера от нашето становище по обхвата и съдържанието на ДОВОС, които не са взети предвид в нарушение на изискването на ЗООС и НУРИОВОС за пълнога на информацията.</p> <p>Тук ще посочим още няколко примера от настоящия доклад, които касаят главно варианта за дълъг тунел. Спираме се на примери именно за този вариант като единствен, който е изпълнение на законодателството (Решение 1-1/2008) „изпълнява изискванията на чл. 6 на Директива 92/43/ЕИО и чл. 32 от Закона за биологичното разнообразие“. Съгласно условията на същото решение (т. 3.2) „успоредно с разработването на лилав (тунелен) вариант, да се търсят възможности за неговото подобряване и достигане до възможно най-добър - екологодопустим, технически осъществим и икономически целесъобразен вариант“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• В нашето становище по обхвата на ДОВОС настояваме да се разгледа „ вариант но дългия тунел без междинни достъпи (прозорци) за прокопаване, което ще облекчи значително въздействието върху природата и трафика по настоящия път" в изпълнение на Решение 1- 1/2008 където се казва: „лилавият подвариант предвижда изграждане на един тунел с дължина 13 300 м".</li> </ul> <p>Считаме, че проектирането на тунел с междинни прозорци е нарушение на съществуващото Решение по ОВОС и манипулира оценката за въздействие.</p> <p>Единственият довод за проект с междинни прозорци е цитиран на стр. 59. „ Изграждането на проход за достъп произтича от необходимостта да се ускори строителството на тунел „Кресна“. Междинният достъп ще служи за транспортиране на изкопания материал извън тунела и за доставка на материали в тунела. След завършване на строителството, достъпът ще бъде затворен и няма да се използва по-нататък."</p>	<p>Отношението на настоящите ДОВОС и ДОСВ към Решение № 1-1/2008 г. на МОСВ е коментирано към становището по т.10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г.</p> <p>Доводите на проектантите, техническите решения и проектните параметри не са от компетентността на екологите и природозащитниците. В ДОВОС са разгледани</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Днес, август 2017 г., е очевидно, че изборът на проектанта за междинния достъп не ускори строителството на тунела по никакъв начин, но с настоящия доклад виждаме, че допринесе за да „докаже“ по-тежко въздействие върху околната среда. Т.е. решението на проектанта не само не изпълни условията на решението по ОВОС, но влоши екологичното въздействие от проекта върху Кресненско дефиле.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Проектантът избира за прокопането Новоавстрийски тунелен метод (НАТМ) чрез пробивно-взривни работи който в настоящият Доклад води до очакван брой взривявания - 10 080 и използването на 7560 т. взрив. (стр. 220) както и „ При взривяване на еднократно количество ВВ от 750 кг (тунел Кресна), по отношение приземните концентрации на азотен оксид, са определени следните опасни зони по посока на вятъра: дължина на РАС2-12 пргт (15.9 mg/m-3) - 424 м; дължина на РАС1 - 0.5 пргт (0.661 mg/m-3) - 1 600 м; дължина на зоната над СЧНОЧЗ - 0.151 пргт (0.200 mg/m-3) - 2 500 м.....</li> </ul>	<p>алтернативи с конкретни проектни решения.</p> <p>В ДОВОС и ДОСВ не е доказано по-тежко въздействие при Дълъг тунелен вариант и предвидените по проект междинни достъпи (прозорци) върху биоразнообразието. Дълъг тунелен вариант е предпочетен за реализация по растителен и животински свят и в ДОСВ е класиран като допустим вариант.</p> <p>Експертите по ОВОС не променят проектните решения. Те, както и авторите на становището нямат тази компетентност. Оценяват вариантите в съответствие с предоставен проект за всеки отделен вариант.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>При взривяване през трета смяна и вентилиране до сутринта (ежедневно) на около 750 кг/нощ амонит и вентилиране през северния и южния портал на тунела, се очаква периодично да се засягат близките жилищни зони (с. Полето, а при източен вятър и южните квартали на гр. Кресна)" Стр. 221</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Наличие на недоказани и неясни твърдения с които авторите обосновават оценката</u></li> </ul> <p>С изброените по-долу примери показваме как липсата на качествена и детайлна информация в част Земни недра и Води е използвана от авторите за интерпретирането на некоректни изводи за тежко въздействие от строителството на дългия тунел както и за липсата на предположения които биха смекчили тези въздействия и биха подобрили тунелния вариант до възможно най-екологично допустим.</p> <p>Оценката на въздействието на дългия тунел върху земните недра е дадена в текста като много висока със следните аргументи „Много голям обем изкопани земни и скални маси - 4 579 586 м<sup>3</sup>. Съхранението ще засегне много по-големи площи и ресурси, които имат потенциал да засегнат и други компоненти на околната среда, предвид повишеното съдържание на естествените радионуклиди в тези скални маси." (Стр. 652), „За изкопаните земни и скални маси от дългия тунелен вариант,</p>	<p>При всички варианти са дадени: предполагаемия обем на тунелните взривни работи, общото количество необходим взрив и очаквания брой на взривяванията. За тунелните работи при всички варианти са направени модели (ALONA 5.4.3) и прогнози за зоните с опасни приземни концентрации на азотен оксид около местата на провежданите тунелни взривни работи.</p> <p>По отношение на - цитат:  <u>Наличие на недоказани и неясни твърдения с които авторите обосновават оценката</u>, в части „Води“ и „Земни недра“ от доклада е предоставена достатъчна информация за оценка на въздействието, на база архивна информация и информация от проучване на вариантите.  <b>ПРЕПОРЪЧВА СЕ АВТОРИТЕ НА СТАНОВИЩЕТО ДА ПРОЧЕТАТ ТЕЗИ ЧАСТИ ОТ ДОКЛАДА.</b></p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>резултатите от проведените изследвания на мощността на дозата гама лъчение и анализа на специфичната активност на естествените радионуклиди показват стойности два-три пъти по-високи от фоните такива, поради което излишното количество земни и скални маси 4 360 064 м<sup>3</sup> не може да се използва за влагане в строежи(Стр. 635) и „За изкопаните земни и скални маси от дълъг тунелен вариант, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, резултатите от проведените изследвания на мощността на дозата гама лъчение и анализа на специфичната активност на естествените радионуклиди, показват стойности два-три пъти по-високи от фоните такива и излишните земни и скални маси не могат да се използват за влагане в строежи. Повишеното съдържание на естествените радионуклиди в тези скални маси ще представлява сериозен риск при изграждането на дълъг тунел и ще наложи предварително изграждане на специално дело за депониране на скалните маси. Такова дело може да се изгражда след Решение по ОВОС за самото дело и може да се въведе в експлоатация след издадено Комплексно разрешително за делото(Стр. 636)</p> <p>Основанията за това твърдение на авторите търсим в Глава V.3. „Земни недра" и намираме следния текст: „При проучването е установено наличието на хидротермални зони, които се свързват и като носители на рудна минерализация - наличието на рудопроявление „Брезница“ е описано в точка IV.3. Допълнително в една от водните проби (взета е само една проба за такова опробване) е определено наличие на повишени стойности на радиоактивни елементи. Поради факта, че пробата е само една, могат да се направят два противоположни извода - първият, че пробата може да е компрометирана и втори, че може да се очаква, че и други водни проби ще покажат такова наличие. Наличието на такива води се свързва и с наличие на минерализация на радиоактивни елементи. Горното поражда проблеми с депониране на тези замърсени маси - с рудна минерализация, включително радиоактивна.</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Дълъг тунелен вариант се оценява като такъв със значителна значимост на въздействията върху земните недра в резултат от много висока степен на въздействие (изключително голям обем на земните работи), при много висока степен на чувствителност на рецептора (уникален строителен обект, с ниска степен на проучване по мнение на проектанта, вероятност от пресичане на минерализирани зони, включително такива с радиоактивна минерализация, висока сеизмичност на района). Този вариант не се препоръчва за реализация, поради значителни въздействия върху земните недра. Оценява се като цяло неподходящ за изпълнение Стр. 418.</p> <p>След като от даденото обяснение в V.3. „Земни недра“ не можем да <b>установим защо</b> „...изкопаните земни и скални маси от дълъг тунелен вариант, резултатите от проведените изследвания на мощността на дозата гама лъчение и анализа на специфичната активност на естествени радионуклиди показват стойности два-три пъти по-високи от фоновите такива, поради което излишното количество земни и скални маси 4 360 064 м<sup>3</sup> не може да се използва за влагане в строежи.“ преглеждаме и глава IV.3.1. Характеристика на геоложките условия откъдето разбираме следното: „Специфичната активност на естествени радионуклиди е определена на образци взети от терена на АМ „Струма“ и частично от направените сондажи в района на с. Горна Брезница.“ Стр. 159, „Резултатите за изследванията на мощността на дозата на радиоактивно лъчение и анализа на специфичната активност на естествени радионуклиди показват стойности два-три пъти по-високи от фоновите такива. Повишеното съдържание на естествените радионуклиди ще представлява сериозни рискове при изграждането на по-дълги тунелни</p>	<p>ПРЕПОРЪЧВА СЕ АВТОРИТЕ НА СТАНОВИЩЕТО ДА ПРОЧЕТАТ ЧАСТИ „ВОДИ“ и „ЗЕМНИ НЕДРА“ на ДОКЛАДА ИЗЦЯЛО, А НЕ ИЗБИРАТЕЛНО ДА ИЗПОЛЗВАТ ЧАСТИ ОТ ТЯХ. ВСИЧКИ ВАРИАНТИ СА ОЦЕНЕНИ В ДОСТАТЪЧНА СТЕПЕН ЗА СРАВНЕНИЕ.</p> <p>По отношение, цитат: <u>не можем да установим защо...</u> не може да се даде пояснение с няколко думи поради явното непознаване на материята от страна на авторите на становището.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>изработки и ще наложи изграждането на специални депа за депониране на скалните маси." Стр. 161. Тъй като информацията отново не отговаря аргументирано на въпроса за класифицирането на изкопаните материали от тунела разглеждаме също Фигура № IV.3.1-5. Местоположението на пунктовете на опробване и Приложение 1 „Протокол за радиационни параметри на жизнена среда № КЯЕ- 04-07/25.08.2015 г.“</p> <p>Сега вече виждаме следното - с измервания на радиационни параметри на повърхността и предимно по трасето на сегашният Е 79 авторите на доклада правят изводи за повсеместното наличие на същите параметри в дълбочина в скалният масив през който се очаква да бъде изграден дългият тунел! Същите автори обаче не оценяват какъв е ефекта от тези „два-три пъти по-високи нива на естествените радионуклиди“ върху сегашното трасе и пътуващите по него именно където са установени тези „радиационни параметри“, нито оценяват вариантите през дефилето за тази „опасност“. За изкопаните земни маси в дефилето никъде не се споменава, че ще се наложи изграждането на специални депа нито пък, че не могат да се влагат в строежи!</p>	<p>По отношение, цитат: <u>Сега вече виждаме следното..</u> не може да се даде пояснение с няколко думи поради което ще използваме отново цитат (от становището, цитиращ доклада): <u>Повишеното съдържание на естествените радионуклиди ще представлява сериозни рискове при изграждането на по-дълги тунелни изработки и ще наложи изграждането на специални депа за депониране на скалните маси,</u> следователно е преценено, че тези радионуклиди не влияят и не се очаква да са заплаха за здравето на, цитат: <u>върху сегашното трасе???</u> и <u>пътуващите по него</u> Видно е явно непознаване на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Остава ни единствената водна проба от сондаж която е показала повишени нива на радиоактивност, но само спрямо Наредбата за питейно-битови нужди и за качество на подземните води, (стр. 148). Тук авторите правилно смятат, че „наличието на такива води се свързва и с наличие на минерализация на радиоактивни елементи“, но такава минерализация може да се намира далеч извън трасето на тунела и по никакъв начин не доказва, че при прокопаването на тунела ще срещнем такава минерализация. Следващото изречение, че „горното поражда проблеми с депониране на тези замърсени маси - с рудна минерализация, включително радиоактивна“ е твърде произволно от научна гледна точка, не се базира на доказателства и, в крайна сметка, е подвеждащо и манипулативно.</p> <p>Като резултат, след подробен преглед на Доклада и неговите приложения, установяваме че в момента не са налични доказателства, че изкопаните земни и скални маси от дългият тунел ще са радиоактивни, и по този начин, предпоставка за негативната оценка в ДОВОС. Този извод се потвърждава и от няколко места в текста на доклада където се твърди,</p>	<p>магерията от страна на авторите на становището, след като се сравнява <b>въздействието</b> върху <b>сегашното трасе</b> с <b>въздействието</b> върху <b>пъттуващите</b>.</p> <p><b>ПРЕПОРЪЧВА СЕ АВТОРИТЕ НА СТАНОВИЩЕТО ДА ПРОЧЕТАТ ЧАСТИ „ВОДИ“ И „ЗЕМНИ НЕДРА“ НА ДОКЛАДА ИЗЦЯЛО, А НЕ ИЗБИРАТЕЛНО ДА ИЗПОЛЗВАТ ЧАСТИ ОТ ТЯХ. ВСИЧКИ ВАРИАНТИ СА ОЦЕНЕНИ В ДОСТАТЪЧНА СТЕПЕН ЗА СРАВНЕНИЕ.</b></p> <p>Избирателното подбиране на извадки от ДОВОС също може да се разглежда като цитат: <b>„подвеждащо и манипулативно“</b></p> <p>Авторите на ДОВОС не правят научни разработки, а монографии или изследвания, а оценка на възможните и вероятни значителни</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>че „Следва да се отбележи, че по преценка на проектанта на дългия тунел; извършените инженерно-геоложки проучвания не са достатъчни.“ Стр. 150 и „По оценка на самия проектант липсва необходимата първична информация за проектиране на съоръженията, както и съмнения в качеството на информацията.“ Стр. 418.</p>	<p>въздействия върху околната среда, като взимат под внимание всяка налична информация предоставена от Възложителя, проектантите, извършени преди това публикации, учебни материали, изследвания или разработки от научни институти и др. Същите не могат да пренебрегнат данните за доказани повишени фоновы нива.</p> <p>Съгласно указанията на JASPERS Joint Assistance to Support Projects in European Regions Секторно ръководство по ОВОС - БЪЛГАРИЯ</p> <p>Проекти за изграждане на магистрали и пътища , авторите са осъществили <b>Прилагане на принципа на предпазните действия.</b></p> <p>Същият гласи:</p> <p><b>При прогнозирането на въздействията на всеки отделен проект добрите практики препоръчват</b></p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>След проблемът с радиоактивността остава да разгледаме и проблемът с количеството скален материал от прокопаването на тунела. По-детайлно описание можем да намерим в Доклад за преглед на идеен проект за част „Тунелна“ на АМ „Струма“ от 12.04.2015 г. който Данго проект консулт е изготвил като екологичен консултант на АПИ. Записано е че „Преобладаващата част от изкопаният материал има характер на биотитови гранити и гранодиорити. Множеството от гранити и гранодиорити може да се използва като инертни материали за несвързани и хидравлично свързани материали (за бетон, асфалт и тротоарни строителни слоеве). Но в тунел чрез метод И АТМ е необходимо да смаже изкопаният материал, да се отсее и да се измие от голямата част от фини и тинести частици, полепнали по околността на зърната. Действителният проблем ще бъде изкопаният материал от разломните зони - меки скали и почва. Такъв материал може да се използва само като насип“ Стр. 83 Т.е. преобладаващата част от изкопания материал, след коректна проверка за радиологичните</p>	<p>прилагането на принципа на предпазните действия (промотиран и от политиката на ЕС). По този начин избягването се основава на възможността от настъпването на значително въздействие, дори когато липсват сигурни доказателства за тяхното настъпване.</p> <p>В ДОВОС в т. V.6.1 са описани и посочени Земни и скални маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа на Лот 3.2 по отделните варианти. Тези маси са отпадък и тяхното управление и съхранение предизвиква въздействие върху площи и ресурси, които имат потенциал да засегнат и други компоненти на околната среда. По вариант Г20 – червен ще се генерират изкопани земни и скални маси (отпадък) в незначителен обем -262 688 м3.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>показатели, е твърде вероятно да се окаже, че не само не е вреден и опасен отпадък, а качествена суровина която може да бъде обработена на място и използвана за бетонната облицовка на тунела. При провеждането на адекватни геоложки проучвания, дори определени точки от скалният масив по трасето на тунела да се окажат с наличие на радиоактивна минерализация, количеството им като опасен отпадък ще е многократно по-малко от обявените над 4 млн, м<sup>3</sup>, и съответно, с несравнимо по-малко въздействие от обявеното от авторите на ДОВОС!</p> <p>Въпреки изброените дотук изводи за тежко въздействие върху околна среда и човешко здраве от прокопаването на тунела не е предложена алтернатива на метод за прокопаване която да бъде разглеждана, оценена и съпоставена с основния вариант. Такава стандартна алтернатива е добре познатата катотунелно-пробивна машина (Tunnel Boring Machine - TBM) каквато се използва за прокопаването на метрото в София. Според нас такава ясна алтернатива на пробивния метод би разрешила голяма част от описаните проблеми и би била в изпълнение</p>	<p>Съхранението ще засегне незначителни площи. Докато при дълъг тунелен вариант ще се генерираат изкопани земни и скални маси (неизползваеми на строежа - отпадък) в много голям обем - 4 579 586 м<sup>3</sup>. Съхранението ще засегне много по-големи площи и ресурси, които имат потенциал да засегнат и други компоненти на околната среда.</p> <p>Очевидно управлението и съхранението на отпадъка ще е облекчено при по-малките количества генериран отпадък, както и негативните въздействия са с ниска степен при по-малките количества отпадък.</p> <p>Избора на метод за прокарване на даден тунел е сложен проблем, изискващ друго ниво на компетентност – проектни решения във връзка с конкретната територия.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>както на Решение по ОВОС 1-1/2008 (т.3.2) за подобряването на тунелния вариант, така и на изискванията за адекватна информация в ДОВОС която да помогне за избор на най-правилно решение на вариант, алтернатива, метод и т.н.</p> <p>При използването на тунелно-пробивна машина (ТПМ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ще се спестят използването на огромни количества взрив и вредните емисии от тях</li> <li>- няма да има толкова силно въздействие върху пукнатините на скалния масив</li> <li>- не са необходими вторични изходи, пътищата и депата към тях</li> <li>- машината остава гладък тунел с необходимия размер което намалява значително</li> <li>- разходите по оформянето на напречното сечение и облицоването на тунела</li> <li>- понеже ТПМ изнася натрошения материал чрез лентов транспортър скалните частици са чисти и готови за повторно използване</li> <li>- се проектират различни варианти на машината които да отговорят в максимална степен на изискванията на конкретния обект</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• откровено манипулативни твърдения които възпрепятстват вземането на адекватно решение</li> </ul> <p><b>Пример 1:</b> На редица места в текста се подчертава високото ниво на геоложка опасност, сеизмичност, геоложки риск в района на Кресненско дефиле. ДОВОС обаче неколккратно внушава, че този риск е свързан само с вариантът за дълъг тунел!</p> <p><i>„добре известно е, че тунелът е в най-сеизмично активната зона на страната, като след направените допълнителни геоложки проучвания и експертизи се оказа, че сеизмичният и общ геоложки риск са значителни“</i> или „ в заключенията на няколко експертизи (от БАН,</p>	



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p><i>български сеизмолози и от международни експерти) са изразени сериозни резерви към строителството на много дълъг тунел в дефилето, като се очакват сериозни проблеми при строителството и рискове при експлоатацията." Стр.75</i></p> <p>Манипулацията се състои в следното:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- както самите автори посочват геоложката информация е непълна и недостатъчна, вкл. не е извършван специален анализ на геоложкия риск на проектът за дълъг тунел -т.е. нито е „добре известно", нито конкретните рискове и тяхната степен могат коректно да бъдат описани и оценени на този етап;</li> <li>- геоложният риск включва предимно явления като срутища, свлачища, кално-каменни потоци и ерозионна дейност! Нито един от тези рискове не е съотносим към дългия тунел в дълбочина в гранитния масив. Всеки един от тези рискове обаче е съвсем реален и дори често срещан спрямо повърхностна транспортна инфраструктура в планински райони. Такава инфраструктура са всички варианти преминаващи през сеизмично активното Кресненско дефиле и подложените му на ерозия стръмни склонове - и пътна част която неколкоратно бе засипвана от срутища през последните години, и плитките повърхностни тунели и мостовите съоръжения пресичащи реката. Въпреки тези действителни примери за рискове и дори конкретни вреди никъде в ДОВОС тези фактори не са описани и не са оценени.</li> </ul> <p>Валидно е обратното - при геоложки риск инфраструктура дълбоко в масива е далеч по- защитена от инфраструктура на повърхността или плитко вкопани малки тунели! Доказателства за това можем да намерим в техническите подробности и описания в Наредба № РД-02-20-2 от 21 декември 2015 г. за техническите правила и норми за проектиране на пътни тунели.</p>	<p>По отношение на - цитат:  <b><u>Манипулацията се състои в следното, в части „Води“ и „Земни недра“</u></b> от доклада никъде няма такава твърдение цитат: <b>„...само с вариантът за дълъг тунел!“</b>. Наличната информация е на база архивна информация и информация от проучване на вариантите. <b>ПРЕПОРЪЧВА СЕ АВТОРИТЕ НА СТАНОВИЩЕТО ДА ПРОЧЕТАТ ТЕЗИ ЧАСТИ ОТ ДОКЛАДА.</b> Така наречената „манипулация“ по-скоро е съотносима към становището и е опит за <b>нагла манипулация от страна на авторите на становището.</b> Нагла поради непознаване съдържанието на ДОВОС</p> <p>Добре известно е и съгласно становището на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p><b>Пример 2:</b> По отношение на шума дълъг тунелен вариант има въздействие върху най-малък брой обекти 5 спрямо 13 за избрания вариант Г10,50 (Таблица No V.8.2-1 стр. 678). Превишенията на ПДК за тунела с в рамките на 3dBA по-лоши спрямо предпочетенния вариант Г10,50 (за сравнение звукът от шептене е със сила 30 dBA, а падането на карфица върху твърда повърхност предизвиква звук с 10 dBA).<sup>2</sup> Съвсем резонно чрез реализиране на шумозащитни съоръжения всички алтернативи са под ПДК. Въздействието на всички варианти са оценени</p>	<p>специализираните в областта институти, цигирани по-горе, на които са ползвани и разработките, вкл. учебни материали, по които се обучават и към момента бъдещите инженер геолози и геолози на България.</p> <p>Манипулативно и некомпетентно настоящото становище по отношение на геоложкия риск и геоложката информация, което може да се докаже на основание на становищата на компетентните в тази област институти, университети и научни звена.</p> <p>В ДОВОС е отчетено и оценено, че трафикът през тунелната част на трасето не е източник на шум в околната среда и е посочено, че тунелният вариант излиза пред останалите варианти. Източен вариант Г10.50 има</p>

<sup>2</sup> Noise Level Chart A noise level chart showing examples of sounds with dB levels ranging from 0 to 180 decibels, <http://www.noisehelp.com/noise-level-chart.html>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>като умерени/средни и са много близки по стойности, въпреки това тези пренебрежими 3 dBA предимство на Г10,50 го правят предпочитан вариант, въпреки по-големия брой обекти, които ще бъдат засегнати от този вариант (13 спрямо 5 за тунела). Да не говорим, че в рамките на 15.4 км, трафикът през тунела няма да генерира никакъв шум, но това не е оценено като положително по никакъв начин. Липсата на яснота кой са важните индикатори и каква е тяхната тежест при оценяването са основа за субективното раздаване на точки от 1 до 5 по при оценяването на алтернативите.</p> <p>Субективизмът е виден и при оценяването на фактора културно наследство.</p> <p><b>Пример 3:</b> Предпочетеният вариант Г10,50, въпреки че засяга две археологични важни места, а Г20 източен само едно от тях, то предпочетеният вариант получава максималния брой точки, Г20 източен 4, а тунелът който не засяга никакви археологично важни места е оценен с В точки с допускането, че „В случай, че се вземе решение за изграждане на тунел през Кресненското дефиле не се очаква да бъдат нарушени известни археологически обекти и тяхната среда. Реална е обаче опасността да бъдат засегнати неизвестни досега културни ценности.“(стр. 708) поради делата необходими за складирането на</p>	<p>превишения на граничните стойности по-ниски с около 3 dBA. Тази разлика е съществена в интервала на по-високите нива и е равностойна на двукратно изменение на интензивността на транспортния поток, тъй като зависимостта на шумовата му характеристика от интензивността е логаритмична. Изборът на вариант за трасе е направен не само по един фактор (например шум), а комплексно, оценявайки всички компоненти на околната среда.</p> <p>Оценката по отношение културното наследство е максимално обективна, защото е изготвена на базата на анализ на информация за реално съществуващи археологически обекти. Предпочетеният вариант Г 10,50 може да засегне един (НЕ ДВА) археологически обект, при това отдалечен от трасето и то само</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>скалните маси?! Последното не може да бъде адекватна оценка защото е базирана на хипотеза за бъдещето и не почива на реални данни. Същата хипотеза може да се изкаже за всяко от трасетата, което ще премине през непроучени до момента територии, но тя е изведена като основен проблем само за тунела.</p>	<p>ако тунелът в този участък бъде изграден по открит способ. Той е предпочетен пред Източен вариант Г 20 защото ще обхване значително по-малко площ и възможността да бъде застрашен археологически обект е много по-малка. Въпреки че при реализирането на Дългия тунелен вариант няма да бъдат заплашени известни културни ценности, той не се препоръчва поради това, че за изпълнението му ще са необходими значителни площи за депониране на огромно количество земни и скални маси (по груби изчисления над 1500 дка). В резултат на досегашните проучвания е установено, че в долината на Струма наситеността с археологически обекти е сред най-високите в България. Това се потвърди при строителството на отделните участъци на АМ Струма досега. Открити бяха и бяха проучени чрез спасителни</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>разкопки десетки обекти. Разкопките на някои от тях продължават и в момента (Дамяница, Покровник, Благоевград) и за приключваенто им ще са необходими 8-10 месеца. По тази причина „хипотетичната“ оценка по отношение на Дългия тунелен вариант със сигурност ще се окаже реална и под депата за скална маса (местата, на които още не са определени) ще бъдат „погребани“ археологически обекти. Именно поради казаното по-горе и защото не е ясно до каква степен известните археологически обекти ще бъдат застрашени и дали не съществуват неизвестни такива се изисква провеждане на предварителни археологически проучвания по трасето и допълнителните съоръжения на избора на вариант преди началото на строителните дейности в съответствие с разпоредбите на ал. 1 от чл. 161 от Закона за</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>2.4 Задължения на Дирекция „Превантивна дейност“ на МОСВ за контрол на качеството на информацията в ДОВОС и неизпълнението им от отговорните служители</p> <p>След изброените дотук примери е редно да се запитаме защо тези нарушения не са открити от отговорните служители на МОСВ, защо не са описани с препоръки за подобряване и допълване на информацията и защо, в крайна сметка, е одобрен един ДОВОС със значителни нарушения на процедурата и същината на информацията</p> <p>В писмо на МОСВ относно настоящата процедура с изх. № ОВОС-85/13.05.2015 v., в раздел II т. 9 се изисква изрично:</p> <p>„6.1 Да се извърши анализ и оценка на възможните кумулативни въздействия от реализацията на автомагистралата в този участък и предвидената модернизация на ЖП линия София-Кулата.“</p> <p>„9. Да се предложат и оценят „алтернативни решения“ по смисъла на § 3, т. 7 от Допълнителните разпоредби на Наредбата за ОСВ, включително различно местоположение на трасето, различен мащаб, в т.ч. различен габарит, модел на осъществяване на дейностите или използването на алтернативни технологии.“</p>	<p>културното наследство.</p> <p>Извършено, виж т. V.12. в ДОВОС</p> <p>В ДОВОС и ДОСВ са оценени равностойно различно местоположение на трасето, различен мащаб, в т.ч. различен габарит, модел на осъществяване на дейностите или използването на алтернативни технологии (оцено е трасе извън Кресненското дефиле, оценен е Дълъг тунелен вариант, оценени са две трасета в дефилето, оценени са трасета с различен габарит – Г20, Г10.50).</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>След което „с писмо изх. № ОВОС-85/05.07.2017 г. Компетентният орган МОСВ е оценил качеството на доклада за оценка на въздействието върху околната среда, в това число и доклада за оценка степента на въздействие за инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2. на АМ „Струма“. Докладът за ОВОС е изготвен в съответствие с изискванията на чл. 96, ал. 1 от ЗООС и чл. 12 от Наредбата за ОВОС. На основание чл. 14, ал. 3, т. 2 от Наредбата за ОВОС, оценката на качеството на доклада за ОВОС е положителна с пропуски, които не са от съществено значение и следва да бъдат отразени в окончателния вариант на доклада за ОВОС. С писмо изх. № ОВОС-85/21.07.2017 г. Компетентният орган МОСВ е оценил положително качеството на ДОВОС, в това число и на допълнения и преработен ДОСВ за инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2. на АМ „Струма“. В окончателния доклад за ОВОС са коригирани допълнително установените неточности в съответствие с указанията в писмо изх. № ОВОС-85/21.07.2017 г.“ (стр.2)</p> <p>Тъй като последните две цитирани писма липсват в документацията по ДОВОС за нас е невъзможно да преценим защо определените служители в МОСВ са решили, че изискванията са изпълнени и оценката на качеството на доклада е „положителна с пропуски, които не са от съществено значение“, но е факт че:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- вариантите за трасето са разгледани неравностойно вкл. и като констатации по проблеми които за един вариант се определят като решаващи за оценката, но не се споменават дори при други варианти</li> <li>- липева съществена информация каго тази липса (напр. в случая с геоложката) дори е описана от авторите на ДОВОС</li> <li>- определени изводи не се базират на налична и проверяема информация</li> <li>- налични са съществени проблеми с методологията, критериите,</li> </ul>	<p>Неверни твърдения, което се потвърждава от <b>положителната</b> оценка на ДОВОС и ДОСВ в писмо на МОСВ изх. № ОВОС-85/21.07.2017 г.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>индикаторите и основата за интерпретация на значимостта на въздействието</p> <p>Според нас изброените по-горе недостатъци са нарушения на по чл. 95 и чл. 96 на ЗООС; чл. 10 на НУРИОВОС; съответно чл. 5(3) на Директива 97/11/ЕО; и Решение по ОВОС 1-1/2008. Положителната оценка на качеството на ДОВОС от страна на МОСВ води до нарушение на чл. 94, ал.б на ЗООС и чл.14 ал. 3 от НУРИОВОС.</p> <p>Определено не са спазени и препоръките на Секторно ръководството по ОВОС за България на Джаспърс относно критериите, метода на оценяване на въздействието и качеството на данните, въпреки че авторите посочват в библиографията документа като използван източник.</p> <p>Използваме да завършим със следния цитат от Ръководството, защото законодателството често не достига до необходимите детайли и ниво на подробност относно качеството на информацията в ДОВОС</p> <p>„Данните и информацията в ДОВОС трябва да са с такова качество и пълнота, които да позволят на компетентните органи да вземат обосновано и информирано решение, за това дали да издадат или откажат да издадат съответните разрешителни за изпълнението на предлагания проект. Следните критерии могат да бъдат използвани при оценката на достатъчността на данните в ДОВОС:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Налична ли е информацията, необходима за идентифицирането на основните въздействия?</li> <li>• Налична ли е информацията, изисквана за оценката на основните въздействия?</li> <li>• Информацията фокусирана ли е върху въздействия, които се възможни и значителни?</li> </ul> <p>Сигурността и увереността, които се гарантират с информацията, са добра основа за оценяването на качеството на данните. Когато информацията, включена в ДОВОС, е непълна, то това следва да бъде ясно посочено, като трябва да се уточни, че липсващата информация не е</p>	<p>Данните и информацията в ДОВОС и ДОСВ са достатъчни за вземане на Решение по ОВОС, което е потвърдено в писмо на МОСВ изх. № ОВОС-85/21.07.2017 г. с което оценката на качеството на двата доклада е <b>положителна</b></p> <p>В т. VI.3. на ДОВОС са посочени Източниците на информация, няма укрита информация в ДОВОС и ДОСВ</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
<p>31. Йордана Годорова - доктор на биологичните науки 10.09.2017 г.</p>	<p>умишлено укрита. Този подход ще гарантира, че всички заинтересовани страни са наясно с непълногата и че решението ще зависи или ще бъде преосмислено въз основа на информацията, която ще бъде предоставена на един по-късен етап.“ стр. 38</p> <p>ДО: Ръководство на община Симитли Кмет на община Симитли: Апостол Стефанов Апостолов Заместник-кмет с ресор "Икономика и стопанска дейност": Юлиан Мишев Заместник-кмет с ресор "Социални и хуманитарни дейности" Евгения Георгиева Секретар на Оба Симитли Министерство на Регионалното Развитие и Благоустройство Дирекция "Комуникации и информация" на Агенция Пътна Инфраструктура До: Българска национална телевизия, БТВ-Медия Груп, Нова Телевизия.</p> <p>УВАЖАЕМО РЪКОВОДСТВО НА ОБЩИНА СИМИТЛИ, Уважаеми представители на Министерство за регионално развитие и благоустройство, представители на Агенция Пътна Инфраструктура, От името на група граждани, живеещи в квартал "Дълга Махала" на гр. Симитли и лично от мое име ви изпращам мнение във връзка с обсъждане трасето на автомагистрала Струма в участъка между Симитли и Кресна, тъй като нямам техническа възможност да присъствам лично на обсъждането, което ще се проведе утре/понеделник/ 11.09.2017 г.</p> <p>Казвам се Йордана Годорова и съм загрижен гражданин за здравето и безопасността на хората, живеещи в кварталите, които ще са потърпевши от вредните емисии и газове от преминаващите превозни средства както по бъдещата автомагистрала, така и от безобразният трафик за курорт Банско.</p> <p>Запознах се най-подробно с 5-те варианта на предполагаемото трасе на страницата на МРРБ: <a href="http://www.mrrb.government.bg/bq/5-varianta-na-trase-za">http://www.mrrb.government.bg/bq/5-varianta-na-trase-za</a></p>	<p>Няма отношение към ДОВОС и ДОСВ.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
<p>izqraidaneto-na-uchastuka-ot-am-struma-prez-kresnenskoto-defile-ste-budat-obsudeni-na-11-septemvri/</p>	<p>Много молим Ръководството на Общината, както и уважаемите общински съветници да обърнат внимание на доводите на гражданите живеещи в посочените квартали на Симитли и да вземат решение в полза на всички граждани на град Симитли.</p> <p>Обобщено нашето мнение е:</p>	
	<p>1. Надяваме се , че ще бъде предложен и одобрен проект, който включва алтернативно трасе за Банско, което рязко ще намали ПТП в района на Дълга махала и всички ще живеем по-спокойни за децата и себе си с намален пътен трафик по улицата.</p>	
	<p>2 Ако в краен случай се стигне до строителство на магистрала през трасето Брежани-Полето-Ощавя, то нека поне и двете платна на Магистралата преминат по това трасе /Г-20/, както и да се направи пътен възел при с. Крупник с алтернативно трасе за курорта Банско. Така и двата трафика ще бъдат извън населеното място.</p>	
	<p>3. Много ви моля да обърнете внимание на проекта „Тунел в Кресна". Това наистина е най- безвредният и чист за природата и хората вариант. Тунелът ще помогне да се избегнат максимално ПТП в района на дефилето, в това е от първостепенно значение за запазването на най-ценният ресурс на една държава - човешкия живот.</p> <p>Приложено ви изпращам подробно писмо с мотивите за нашите искания</p>	
	<p><b>ОТКРИТО ПИСМО</b>  ДО: Ръководството на община Симитли,  Кмет на община Симитли:  Апостол Стефанов Апостолов  Заместник-кмет с ресор „Икономика и стопанска дейност":  Юлиан Мишев  Заместник-кмет с ресор „Социални и хуманитарни дейности"</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Евгения Георгиева Секретар на ОбА Симитли: както и до всички общински съветници, До: Министерство на Регионалното Развитие и Благоустройство До: Дирекция "Комуникации и информация" на Агенция Пътна Инфраструктура ДО: Българска Национална Телевизия, БТВ-Медия Груп, Нова гв</p>	
	<p>От името на група граждани, живеещи в квартал "Дълга Махала" и лично от мое име ви изпращам мнение във връзка с общественото обсъждане трасето на автомагистрала Струма в участъка между Симитли и Кресна, тъй като нямам техническа възможност да присъствам лично на обсъждането, което ще се проведе утре/понеделник/ 11.09.2017 г. Казвам се Йордана Тодорова и съм загрижен гражданин за здравето и безопасността на хората, живеещи в кварталите, които ще са потърпевши от вредните емисии и газове от преминаващите превозни средства както по бъдещата автомагистрала, така и от безобразният трафик за курорт Банско.</p> <p>Запознах се най-подробно с 5-те варианта на предлагаемото трасе на страницата на МРРБ: <a href="http://www.mtrb.government.bg/bg/5-varianta-na-trase-za-izgrajdaneto-na-uchastuka-ot-am-struma-prez-kresnenskoto-defile-stebudat-obsudeni-na-11-septemvri/">http://www.mtrb.government.bg/bg/5-varianta-na-trase-za-izgrajdaneto-na-uchastuka-ot-am-struma-prez-kresnenskoto-defile-stebudat-obsudeni-na-11-septemvri/</a> Разбира се, че най-елегантният вариант е 15-км тунел, благодарение на който природата в дефиленето остава непокъсната. Оправданията, че районът е земеетршен не е основателен, защото Япония е също земеетршен район, пък и там има тунели. Има японски инженери, които биха могли да консултират нашите инженери какви материали и способности могат да бъдат употребени за един такъв елегантен проект. Излишно е да споменавам също дългите тунели под Алпите, свързващи Словения и Австрия, което е показателно за успешното реализиране на подобен проект. И нека спомена, че цената на тунелът под Ла Манша е 12 милиарда евро, което ме кара да се замисля,</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>че изчислените 4 милиарда за нашия 15 км тунел в Кресна е една доста нереално завишена цена.</p> <p>Напоследък се прокрадва мнение, че "най-рентабилен и евтин" щял да бъде проект Източен Г- 10-50. Това би било най-безсмисленото трасе, което може да се случи и ще изброя защо.</p>	
	<p>1. Тъй като то предвижда запазване съществуващото старо трасе през Кресна, не виждам каква магистрала би могло да бъде след като то не позволява скорост повече от 60-70 км/ч, тъй като завоите са безброй и безкрайно криволичещи. Този път въобще няма нищо общо с понятието магистрала, па макар и еднопосочно, както се предвижда. Да не говорим, че то ще продължи да бъде опасно, тъй като минава през центъра на населеното място, както и през резерват Тисата,</p>	
	<p>2. Предвижданото обратно платно /в посока към София/ да премине през населеното място в Симитли, отбелязано в проекта като трасе между кварталите "Дълга махала" и "Ораново" във варианта си ЕДНОПОСОЧНО е ТОТАЛНО И АБСОЛЮТНО БЕЗСМИСЛЕНО, дори бих казала ВРЕДНО, защото противоречи на правилата магистралите да не минават през населено място. Обричат хората от тези квартали на ежедневно излагане на вредни газове и емисии от преминаващите:автомобили. Освен това е и предпоставка за чести ПТППроизшествия.</p> <p>Ако вие смятате кварталите "Дълга Махала" и "Ораново" за "ненаселено" място, това е тема за друг разговор.</p>	
	<p>3. Еднопосочниго обратно платно за София логично не предвижда нов пътен възел за и от Банско, така, че единствен път за Банско си остава П-19.....а преди това през; дългата ул. Предел. Няма нужда да споменавам, че само през уикендите броят на преминаващите коли е в рамките на около 100 -150 000 автомобили, да не говорим през празниците и зимните месеци, когато броят им се увеличава до около 300-400 000. Не може да си представите какво бедствие е това за живеещите на тази улица. Ние се надявахме с построяването на новата магистрала да се направи</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>алтернативно трасе на ул. Предел и пътя за Банско да бъде изместен извън Населеното място Симитли. <b>НО УВИ!!!</b> С нарастващият "интерес" към трасе Г10.50 такъв алтернативен път не се предвижда, или поне в сайта на МРРБ не е посочен. За такъв възел се споменава само ако и двете платна на магистралата преминаг през трасето Ораново, Брежани, Полето, Ощава. Само при две ленти на магистралата /ПРОЕКТ Г-20/ има логика да се направи алтернативно трасе за Банско, което да се постигне, чрез пътен възел при пресичането на магистралата с път П-19. Изместването на магистралата изцяло извън Кресна /ПРОЕКТ Г-20/ най-вероятно ще е и най-добър за резервата Тисата в дефилето. Още повече, че сега след Големият Пожар в района на Брежани, Полето, Ощава и Стара Кресна улеснява прокарването на трасето източно от Кресненското дефиле.</p> <p>Искам да попитам също какво се случи с проекта за пътен възел при Крупни...? Къде потъна идеята за пътен възел Крупник, където щеше да минава алтернативното трасе за Банско? Защо изненадвано се появи проекта за пътен възел Ораново, което е населено място? Уважаеми общински съветници, гр. Симитли не свършва на моста над р. Струма... градът свършва там, където стои табелката „край на Симитли“, което е в радиус от над 3 км след моста! Нека помислим за ХОРАТА, които живеят там.</p>	
	<p>При всички положения прокарването на магистралата ще е с негативни последици както за природата в региона, така най-вече и за хората в непосредствена близост до нагоярения трафик. Така или иначе Пожарът вече подготви трасето за проект Г-10-50 или проект Г-20. Нека това поне Да не е в ущърб и вреда на живеещите в квартала „Дълга Махала“, която в първият случай ще търпи наличието на две изключително натоварени пътни трасета, а именно от една страна магистрала с ТИР-ове от Гърция, така също и да търпи единственото трасе за Банско, където <b>НЕРЯДКО</b> недобросъвестни шофьори редовно превишават разрешената скорост и причиняват много често пътно-</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>транспортни произшествия, нерядко с фатални последици.</p> <p>Много молим Ръководството на Общината, представителите на МРРБ и АПИ, както и уважаемите общински съветници да обърнат внимание на доводите на гражданите живеещи в посочените квартали на Симитли и да вземат решение в полза на всички граждани на град Симитли.</p> <p>В заключение:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Надяваме; се , че ще бъде предложен и одобрен проект, който включва алтернативно трасе за: Банско, което рязко ще намали ПТП в района на Дълга махала и всички ще живеем по-спокойни за децата и себе си с намален пътен трафик по улицата.</li> <li>2. Ако в краен случай се стигне до строителство на магистрала през трасето Брежани- Ошава, Стара Кресна, то нека поне и двете платна на магистралата преминават по това трасе /Г-20/ , но пътният възел за Банско да бъде изнесен извън населеното място и това да бъде в района на Крулник.</li> <li>3. Обърнете също така внимание на проекта „Тунел в Кресна"! Това наистина е най- безвредният и чист за природата и хората вариант. Тунелът ще помогне да се избегнат максимално ПТП в района на дефилето, а това е от първостепенно значение за запазването на най-ценният ресурс на една държава - човешкия живот.</li> </ol>	
32. Национален природонаучен музей изх. № 449 РД 08 от 08.09.2017 г.	<p>Настоящото становище е изготвено въз основа на предоставения за обществен достъп на страницата на МОСВ Доклад за оценка на степента на въздействие на инвестиционно предложение за обект „ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАСЕТО НА ЛОТ 3.2 НА АМ „СТРУМА" върху предмета и целите на опазване на защитени зони BG0000366 „Кресна-Илинденци" за опазване на природните местообитания и дивага флора и фауна, и BG0002003 „Кресна" за опазване на дивите птици - накратко наричан по-нататък ДОС.</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>То е изготвено също така и във връзка с искане на Агенция „Пътна инфраструктура“ до коалиция „Да спасим Кресненският пролом“, отправено по време на Заседание № 19 от 09.03.2017 г. на Комитета за наблюдение на изграждането на Автомагистрала „Струма“ (КНАМС) и предадено от коалицията на експерти на НППМ - БАН за изготвяне на доклад за дефрагментацията на съществуващия път в Кресненския пролом. Задачата беше предадена от коалицията от НПО на експерти на НППМ-БАН с молба за оказване на съдействие. Съгласно протокола от заседание № 19 от КНАМС задачата включва да се представи техническо изпълнимо и аргументирано решение за най-подходящите мерки за свързване на разпокъсаните природни местообитания в Кресненския пролом, като решението да бъде придружено с подробно становище със съответната биологична, правна и техническа обосновка и графични материали, съгласно ръководството за дефрагментация на Европейската Комисия.</p> <p>В приложеното становище, предвид вида на провежданите процедури, използваната номенклатура при имената на видове е изцяло съобразена с тази от приложенията на ЗБР и Директива 92/43.</p> <p>Накратко нашите констатации относно ДОС са следните:</p>	
	<p>1. Както ясно е написано в ДОС, вариантите Г20 син и Г20 червен отпадат като несъвместими с предмета и целите на опазване на засегнатите зони. Същото се твърди и за Източен вариант Г20. Източен вариант Г10.50 следва също да бъде отхвърлен поради основанията изложени от нас тук. ДОС относително адекватно е оценил по същество, че алтернативата Дълъг тунелен вариант, тунел „Кресна“ е с най-малки въздействия от всички алтернативи върху защитените зони BG0000366 и BG00002003. За него са установени значителни въздействия само върху едно местообитание [92C0] и 4 вида птици (късокрил кюкавец <i>Actitis hypoleucos</i>, земеродно рибарче <i>Alcedo atthis</i>, синявица <i>Coracias garrulus</i>, късопръста чучулига <i>Salandrella brachydactyla</i>), които с предприемане на</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>мерки за намаляване на въздействието се свеждат до незначителни. Заклучението и за кумулативните въздействия с други проекти е, че ще бъде незначително. Считаме, че тези изводи са адекватни и съответстват на фактическата обстановка. В този смисъл -неадекватни и неоговарящи на правните изисквания на чл. 31-33 на ЗБР и във връзка с чл. 6.3 на Директива 92/43 са окончателните изводи на ДОС, които изцяло противоречат както на съдържанието на самия доклад, така и на правната уредба. Тези изводи напълно съответстват и на изводите от проведената през 2007 и 2008 г. процедура по ОС и решението по ОВОС от 2008 г, което също установи, че тази алтернатива има най- малки въздействия върху мрежата НАТУРА 2000. В ДОС на стр. 51 за тунелният вариант се твърди, че „няма яснота за състава на подземните води. Няма индикации за наличие на радиоактивност“. Въпреки това и въпреки липсата на първична информация, както и поради съмнения в качеството на информацията, на същата страница идейният проект за дълъг тунел не се препоръчва незнайно защо, още повече като се имат предвид сроковете и значителното финансиране от 12 милиона лева на проучвателните дейности по тунелният вариант. При това положение сегашния доклад дава напълно достатъчна информация на МОСВ да възложи осъществяването на проекта по алтернативата Дълъг тунелен вариант, тунел „Кресна“. Тук следва да посочим императивния характер на член 31-33 на ЗБР особено спрямо икономически съображения или такива по целесъобразност или такива намиращи израз в точкуване и оценка на една или друга алтернатива в доклада по ОВОС според едни или други незаконово обвързани критерии.</p>	<p>Не става ясно какво се намира за „неадекватно“ – според ДОСВ вариант Дълъг тунел е <b>съвместим</b> с целите и предмета на двете ЗЗ.</p>
	<p>2. Източен вариант Г10.50 следва да бъде отхвърлен. ДОС прави неверни заключения и изводи, че този вариант не води до увреждане на защитена зона BG0000366, както следва:</p>	
	<p>2.1. Новото строителство при обход на гр. Кресна посока юг включва два моста с обща дължина 691 м., виадукти - 387 м., тунели 4 бр.</p>	



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>с обща дължина 1266 м., подпорни стени - 245 м. Навсякъде и в анотацията на варианта на стр. 26-35 том 1 на ДОС и в целия ДОС за дясно платно на пътя до км. 393+600 се посочва сегашния път с габарит 10,5м. и се посочва, че ще бъде извършена рехабилитация на този път. Допълнително на страници 33-35 е даден опис на предвиджаните рехабилитационни дейности в рамките на сегашния път, като в списъка не се предвижда разширение на габарита. В ДОС обаче липсва ясно описание на елементите на дясното платно до км 393+600 с габарит 10,5 м! Има само описание на елементите на ново изгражданите платна с този габарит. Съгласно чл. 7 и 9 и таблица 1.1.1. на Технически правила за поддържане на пътища (АПИ, 2009) път с габарит Г10,5 има следните елементи - пътнo платно с ширина 10,5 метра, включващо 2 ленти за движение с ширина 3,5 метра, водещи ивици 0,25м. и банкети по 1,5 м.</p> <p>При техническите чертежи на съоръжения за преминаване на диви животни от 1 до 3 и от 7 до 15 в Приложение 8 на ДОС се вижда, че всички те са планирани и оразмерени и ще бъдат изпълнени и изградени за първокласен път с габарит Г12 - пътнo платно с ширина 12 м., включващо 2 ленти за движение с ширина 3,75 м., водещи ивици 0, 5 м. и банкети по 1,75 м. - пътнo платно във всяка посока 6,0 м. или общо 12 м.</p> <p>Това е фразираща и значима разлика в параметрите от гледна точка на засегнатите видове и местообитания в защитените зони и означава, че се предвижда разширение на съществуващия път в пролома най-малко до габарит Г12 и за това вече има проекта готовност. Доколкото този тип габарит се запазва при всички съоръжения става ясно, че не става дума за техническа грешка, а за възложена техническа задача на проектанта със съответните параметри. За този вариант не е оценена концентрацията на биологичното разнообразие в ниските части на Кресненският пролом, както и данните от преброяването на смъртността на животните по протежение на съществуващият път Е79, провеждано от НПО и специалисти от БАН. При разширяването на съществуващият</p>	<p>РЕХАБИЛИТАЦИЯТА не предвижда разширение на габарита на дясно платно на Източен вариант Г10.50. Предвидените мерки по Приложение № 8 в ДОСВ ще се изпълняват само в обхвата на съществуващия път Е-79.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>първокласен път до габарит Г12 ще бъдат засегнати голям брой ендемични и редки видове, които не са законово защитени поради известни причини, но много са с висока консервационна стойност (Берон, П. (Ред.) - Биоразнообразие на Кресненския пролом. София, Национален природонаучен музей и Институт по зоология, БАН, 349стр.). Пренебрегната е препоръка 98/2002 г. на Бернската конвенция, която препоръчва извеждането на трафика извън Кресненският пролом с цел опазването на уникалното му биологично разнообразие и оставането на съществуващият път като местен такъв.</p> <p>В случай на одобрение на алтернатива Източен вариант ПО.50 тези предвиждания за разширение на съществуващия път ще са или неразделна част от следващ етап на изпълнение на това инвестиционно намерение или от кумулативните въздействия произтичащи от инвестиционното намерение, ако разширението е друг отделен проект.</p> <p>И в двата случая обаче е необходима пълна и задълбочена оценка на въздействието върху предмета и целите на защитените зони от разширението на съществуващия път при изпълнение на алтернатива Източен вариант Г10.50, а тя напълно липсва в ДОС! В този случай е необходимо допълване на ДОС или изготвяне на нов и провеждане на нова процедура по реда на чл. 31-33 с включена оценка на тези въздействия.</p>	
	<p>2.3. Предвид опожарените през август 2017 г. около 16000 декара горски фонд по трасето на Източен вариант Г10.50 - ляво платно на изток от Кресненският пролом, оценките както в ДОС, така и в ДОВОС вече не са актуални и следва да не се приемат като такива. Въздействието върху видове, местообитания на видове и местообитания, оценявани в ДОС и в ДОВОС като незначителни или без очаквано въздействие, след опожаряването, което се определя като екологична катастрофа следва отново да се оценят като се вземе предвид кумулативният ефект. Това, че местообитанията са вече увредени изисква мерки за възстановяването им,</p>	<p>ДОВОС и ДОВС са предоставени на обществен достъп в общини Симитли и Кресна на 31.07.2017 г. Увреждането от пожара е последващо и не следва да се разглежда кумулативно. Предмет е на възстановителни мерки, които следва да се</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>а не допълнително увреждане.</p> <p>2.4. Друг недостатък на ДОВОС е методологията за определяне и оценка на въздействията, и приложената точкова система от 1 до 5. Тя не е базирана на припознати стандарти, въвежда субективизъм и разчита предимно на позицията на експерта, а не на конкретни количествени данни, дори когато са налични. Екипът не е представил и изчерпателно факторите и начините на измерването им, с което няма яснота (последимост) и стандартизация при определяне магнитуда на въздействието. По този начин не може да се постигне еднозначна и обективна сравнимост между отделните алтернативи. Най-ясно това е видно при оценка на здравния риск, където се говори с общи квалификации и твърдения от някаква необоснована "здравно-хигиенна позиция", вместо да се използват здравни норми и стандарти и на тяхна база да се оценяват въздействията.</p> <p>Друг основен проблем на използваната методология е, че значимостта на въздействието също не е ясно определена за всеки оценяван фактор. Т.е. не става ясно защо дадено въздействие е оценено като умерено/средно или значително. Предложената Примерна матрица за оценка на значимостта на въздействието е само схематична и тя не търпи по-задълбочена конкретизация при прилагането ѝ спрямо различните критерии за оценка. Под по-задълбочена конкретизация се има предвид наличието на количествени връзки между критерий за оценка, индикатор и параметри на индикатора позволяващи определянето на магнитуда и значимостта на въздействието.</p> <p>Разглежданият в това становище ДОС е официално представеният от страна на възложителя документ за обществено обсъждане. Въз основа на ДОС се провежда процедурата по ОС и се взима решението по ОС. При такъв сериозен недостатък законосъобразното решение е отхвърляне на алтернативата Източен вариант Г10.50, с мотив че има вероятно</p>	<p>предприемат не от възложителя.</p> <p>Методологията и точкова система е коментирана към становище 10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г.</p> <p>Отговорът може да се прочете по-горе.</p> <p>По-горе се посочват единствено „недостатъци“ на ДОВОС. Не става ясно как се прави връзка между тях и ДОС</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>значително въздействие върху предмета и целите на защитените зони, и с мотива че не е преминала пълна оценка на всички кумулативни въздействия по смисъла на чл. 31-33 и във връзка с чл. 6.3 на Директива 92/43. Поради тези мотиви алтернативата не може да получи положително решение съгласно чл. 32 на ЗБР и оттам не може да бъде одобрена.</p> <p>2.5. В ДОС е оценявано въздействието върху природни местообитания, предмет на опазване в зонага, но при Източен вариант Г10.50 - ляво платно на изток от Кресненският пролом, оценките вече не са актуални, следствие от пожарът през август 2017 по протежение на трасето. Съществуващите преди пожара оценки са неточни и спекулативни, привеждаме за пример Фигура 5.1-4: Местообитание 6430, което изцяло попада на обхвата по вариант Източен Г10.50, но е отчтено, че не се засяга. Това, че местообитанието е в известна степен увредено изисква мерки за възстановяването му, а не допълнителното му увреждане до пълното му заличаване.</p>	<p>ДОВОС и ДОСВ са предоставени на обществен достъп в общини Симитли и Кресна на 31.07.2017 г. Увреждането от пожара е последващо.</p> <p>Въпросния полигон с местообитание 6430 всъщност не е такъв, както доказва ДОСВ. Не че е „в известна степен увредено“, а изобщо не съществува на това място и липсват условия за неговото съществуване – посочения по проекта за картиране на защитените зони полигон е разположен на брега на р. Влахинска, която в този участък е със стръмни брегове, респ. липсват условия за задържане на влага в почвата, каквато е необходима за развитието на въпросното местообитание. Интересно, че по-долу становището е на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>2.6. Относно безгръбначната фауна за някои видове (Egannis ankeraria) са използвани данни от преди 30 години, за останалите видове данните са изцяло от стандартните Нагура 2000 формуляри и са резултат от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“ (МОСВ 2013), основават се на модели и за повечето видове са събрани от един екип за един полев сезон. При евентуални теренни проучвания данните биха били значително по-различни, а от там - и изводите за въздействието.</p>	<p>обратното мнение – че данните от проекта са неточни... Екипа, изготвил ДОСВ, е провел теренни проучвания на местообитанията и видовете в периода 2014 - 2016 г. Използвани са и данни от теренни проучвания в района от периода 2012 - 2013 г. В границите на изследвания район е извършвана и оценка на пригодността на отделните терени като местообитания за целевите видове, вкл. безгръбначни. Това, че даден вид не е установен, по никакъв начин не е повлияло на оценката на въздействието върху него. При всички случаи е изхождано от позицията на принципа на предпазливостта, и е оценено въздействието върху потенциалните местообитания на видовете, без значение, дали са установени, или не. Независимо от продължителността и интензитета на проучванията, данните няма как да са „значително по-различни“ –</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Несериозни и спекулативни са твърденията, че въздействието върху Еrannis ankegaria ще е незначително. У нас видът е установен в само две точкови находища, като това в Кресненският пролом е непосредствено до съществуващата ж.п. линия и трасето на Г10.50 и в момента е подложен на силно негативно въздействие.</p>	<p>може да има известни вариации в засегнатите площи, в броя на установените находища и тн., но така или иначе, съотношението между отделните варианти ще се запази, а оттам – и оценките на въздействията.</p> <p>„Несериозни и спекулативни“ са твърдения, неподкрепени с никакви факти, както тези в настоящото становище. Може ли автора/авторите на становището да обяснят, как са разбрали, че видът е подложен на „силно негативно въздействие“? На какво точно се дължи то? В какво се изразява? На база оскъдната литература за вида, в ДОСВ са оценени като негови потенциални местообитания горите от космат дъб. На тази база е направено заключението за значимостта на прякото въздействие върху местообитанията му и при 5-те варианта, като вариант Източен Г20 засяга най-голяма площ.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Безгръбначните животни имат сравнително примитивна нервна система и твърденията, че „Видът е с примитивна нервна система (ганглиен тип) и е нечувствителен към безпокойство" не са научно обосновани.</p> <p>Твърденията за повечето видове, че не са установени на територията на инвестиционното намерение е несериозно, предвид че тези видове не са били обект на целенасочено търсене и теренно проучване по трасето.</p> <p>За други видове, без никакви проведени популационни изследвания спекулативно се твърди, че „загубата на малък брой индивиди не води до</p>	<p>Ако автора/авторите на становището разполагат с други данни/информация за местообитанията на вида, моля, нека споделят...</p> <p>Последно? Имат или нямат примитивна нервна система? Какво искаг да кажат автора/авторите на становището – че безгръбначните чувствителни към безпокойство?</p> <p>По-сериозно ли ще бъде твърдението, че даден вид е установен, при условие, че не е? И как според автора/авторите на становището установяването на даден вид ще промени оценката за значимостта на въздействията, при условие, че ДОС навсякъде допуска, че въпросните видове <b>се срещат</b> в обхвата?</p> <p>Не сме очаквали, че експерти, учени от Природонаучния</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>съществени промени в характеристиката на популацията му, тъй като еволюционно са възникнали компенсационни механизми, гарантиращи оцеляването им".</p> <p>Прекъсване на биокоридори за летящите насекоми не е отчетено, не се отчита бариерен ефект поради абсурдното твърдение „Характерът на ИП не предполага бариерен ефект за имагото, което е лягало насекомо". Това е приложено и при <i>Eurflaga quadripunctata</i> (приоритетен вид от Приложение II на Директива 92/43 и ЗБР), който авторите признават за „парамигрант - извършващ сезонни миграции" но не посочват миграционните пътища! Същият вид в стандартния формуляр на защитената зона е включена като рядък вид (R), но авторите на ДОС оценят „въздействието върху популацията на вида в зоната за незначително, предвид високата ѝ численост".</p>	<p>музей, които знаят какво означават „популационни изследвания“, ще изискват подобни от малък екип експерти в рамките на теренни проучвания, свързани с оценка съвместимост – нещо, което не е направено дори при цитирания от тях по-горе проект, в които и те самите са участвали...</p> <p>Ще сме благодарни, ако автора/авторите на становището обяснят, как точно един път ще окаже бариерен ефект за летящите насекоми? Ако такъв ефект съществува, щяхме да наблюдаваме масово изчезване на насекоми, не само в страната, но по целия свят... На нас лично това твърдение ни изглежда абсурдно... Както е и абсурдно очакването, че екипа, разработващ оценка на съвместимостта на дадено ИП, може да посочи „миграционните пътища“ на даден вид – нещо, което не е</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Фрагментацията навсякъде тенденциозно или поради незнание е отчетена като незначителна. Подобна и напълно грешна е оценката за защитените представители на разред <i>Coleoptera</i> (<i>Lucanus cervus</i>, <i>Mosinus asper</i>, <i>Rosalia arfina</i>, <i>Cerambyx cerdo</i> и др.), за които не се отичат тяхната биология, разселителни възможности, смъртност в резултат на строителството и най-вече експлоатация на трасето. Напълно е пренебрегната наличната литература засягаща тези проблеми и необосновано е заключено, че няма никакво негативно въздействие.</p> <p>Съществува изключително богата литература относно</p>	<p>направено до момента от най-големите специалисти в страната.</p> <p>Не става ясно коя фрагментация се има предвид – на местообитания или на популации. Така или иначе, ДОСВ отчита и двага типа, като има предвид биологията на видовете, вкл. възможностите им за разселване (вж. например нелетящите насекоми, анализирани в ДОВОС), и прави оценка на възможната смъртност. „Необосновано“ е обвинението на автора/авторите на становището, без да посочват конкретни пропуски (напр. факти от биологията на цитираните видове, които не са взети предвид, а е трябвало) или правилни според тях начини за оценка.</p> <p>Автора/авторите на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>фрагментацията. На страницата на Европейската комисия също има публикувани ръководства<sup>3</sup>. Непосредствените въздействия, които водят до фрагментация са всички въздействия водещи до унищожаване и увреждане на площи от местообитания и всички въздействия прекъсващи връзките между отделните площи местообитания. Основния ключов фактор е дългосрочната стабилност на популациите, която е свързана с техния размер и тяхната свързаност с други популации. Този размер е свързан с няколко фактора. На първо място с вероятността популациите да оцелеят и да са генетично стабилни при случайните колебания на тяхната численост. При по малките популации под прага на генетична стабилност, фактор свързаност става решаващ и е свързан с притока на индивиди и обmena на гени с други популации. Фрагментацията не е непосредствено въздействие само по себе си - тя е крайният резултат и ефект от първичните непосредствени въздействия, в случая на магистралата, върху природозащитното състояние на вида, както е записано и с други думи това в чл. 7 и § 1 на ЗБР.</p>	<p>становището бърка на фрагментацията на даден вид (резултат от пряко унищожаване на дадена площ) с фрагментацията на популациите на даден вид (в резултат от бариерен ефект; всички тези дефиниции са дадени в т. 3 на ДОСВ). В ДОСВ са идентифицирани, анализирани и оценени и двата типа фрагментация.</p>
	<p>2.7. Оценка на въздействието върху 4-те най-силно засегнати и значими видове от херпетофауната: <i>Elaphe quatuorlineata</i>, <i>Elaphe situla</i>, <i>Testudo graeca</i>, <i>Testudo hermanni</i> не отговаря на фактичката обстановка, не отразява реално съществуващи вече въздействия и не отчита тези, които ще причини. Алернативата Г10.50 има значително отрицателно въздействие върху тези видове, което не може да се намали чрез прилагане на мерки за дефрагментация и съответно не следва да се одобрява, като съвместима с предмета и целите на зона BG0000366.</p>	
	<p>2.7.1. ДОС не оценява реално фрагментацията. Оценка е напълно непрофесионална и субективна. На много места според авторите на ДОС фрагментация се появява навсякъде, където има пряко засягане и</p>	<p>Автора/авторите на становището отправя необосновани обвинения, без</p>

<sup>3</sup> Kettunen, M., Terry, A., Tucker, G. & Jones A. 2007. Guidance on the maintenance of landscape features of major importance for wild flora and fauna - Guidance on the implementation of Article 3 of the Birds Directive (79/409/EEC) and Article 10 of the Habitats Directive (92/43/EEC). Institute for European Environmental Policy (IEEP), Brussels, 1 14 pp. & Annexes, ([http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/adaptation\\_fragmentation\\_guidelines.pdf](http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/adaptation_fragmentation_guidelines.pdf))

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>създаване на бариерен ефект в добре свързани местообитания. Цитираме само една част на ДОС, но същите съждения се появяват навсякъде в ДОС: „Вучастъка от км 396+600 до км 399+050 в обхвата на проектираното трасе попадат главно пригодни и оптимални местообитания с висока степен на свързаност, следователно в този участък се очаква съществена фрагментация.“ („част Влечуги (Rertilia), 1279 Ивичест смок [Elarhe quatuorlineata), Въздействия, Източен вариант Г10.50, фрагментация на местообитания“, стр. 192). На същото място се твърди : „По отношение на дясното платно (което минава почти само през оптимални и пригодни местообитания по цялата си дължина) може да се очаква, че трафикът първоначално ще намалее почти двойно спрямо сегашния, но в дългосрочен план съгласно общата тенденция той вероятно ще се увеличава постепено, достигайки и надминавайки сегашната си стойност. Това означава, че ще се създаде практически непреодолима за ивичестия смок бариера, т.е. местообитанията на вида в по-голямата част от дължината на Кресненското дефиле ще бъдат разделени на две части (източна и западна). Това вероятно ще доведе до фрагментиране на популацията, т.е. ще се формират две, в голяма степен изолирани една от друга субпопулации, чиито възможности за дългосрочно съществуване са съмнителни.“ Тук, като теоретична постановка се посочва, какво наистина представлява фрагментацията, но виждаме едно невярно описание на характерните черти на местообитанието от значение за опазването на вида по смисъла на чл. 7, ал. 2, т.2 на ЗБР и във връзка с § 1., т. 1, а) и в) на ЗБР. Това описание представлява единствено и само експертно мнение на авторите на ДОС и по същество не отговаря на реалните биологични характеристики на този вид и на оценявания район. Тази констатация важи и за оценките направени и за 4-те вида.</p>	<p>да са подкрепени със съответните доказателства. Цитират се единствено текстове от ДОСВ, без да се покаже, с какво точно не е съгласен автора на становището. Не става ясно защо анализите в ДОСВ да не отговарят на „реалните биологични характеристики на този вид и на оценявания район“, и какви са според автора тези характеристики, които са пропуснати в ДОСВ. Липсват всякакви доказателства за „некомпетентност“. В същото време ДОСВ ясно показва и описва възможните въздействия в резултат на бариерния ефект, а именно – фрагментация на популациите, особено значима (с негативен знак) за двата вида змии, предмет на опазване в зоната. Тези въздействия са отчетени и при трите варианта, минаващи през Кресненското дефиле, вкл. за Източен Г10.5 (дясно платно). Може би автора на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Тази недостатъчно компетентна оценка некомпетентност позволява да се замаскира и заобиколи реалното фрагментиращо въздействие, произтичащо от магистралата, и да се твърди в крайните изводи на ДОС, че това въздействие може да бъде намалено чрез съответните мерки. Но това не отговаря на фактическата обстановка.</p> <p>Най-важните констатации, посочващи факта, че ДОС не предоставя нужната информация за вземане на решение и нещо повече дава подвеждаща информация относно Източен вариант Г10.50 са следните:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Първо никъде в ДОС не е изяснено ясно и изчерпателно кои елементи на инвестиционното намерение оказват непосредствени въздействия (нужно е тук да се разграничи употребата на термина от общия термин „въздействие“, при който често обобщаваме и причината и ефекта в едно), водещи до фрагментация и кои са тези непосредствени въздействия. От текста на ДОС (в оценките за тези 4 вида, но и в другите части) не е видно авторите на доклада да правят разграничение между въздействия водещи до фрагментацията и неговия краен ефект - фрагментацията като резултат.</li> </ul>	<p>становището е на мнение, че въздействията няма да са значителни...</p>
		<p>1. В т. 3 на ДОС ясно и изчерпателно са описани елементите на инвестиционното предложение, до какви въздействия могат те да доведат, и какви могат да са евентуалните последици от тези въздействия. Имаме чувството, че автора на становището е пропуснал да прочете точно т. 3 от ДОСВ...</p> <p>2. Въздействие върху природозащитното състояние на вида не може да има. Въздействие може да има единствено върху местообитания и/или популации на даден вид, което са реално съществуващи</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становише	Отговор
	<p>• Второ по отношение на прякото унищожаване на местообитания на вида е дадена някаква основана на неясна методика оценка за площното крайно въздействие, за което не е ясно защо е пренебрегнато при оценка на фрагментацията (а и всички други типове крайни въздействия). Явно възложителите и авторите на ДОС не са запознати с разнообразните методици за оценка на фрагментация, основани на реалната биология и характеристики на района. Следва да посочим, че МРРБ и ИАП са били партньори с БАН в съвместни дейности и проекти прилагали подобни методици 4 и следва да са запознати с възможностите за тяхното прилагане.</p> <p>В нашето становище няма да извършваме работата на ДОС и да правим пълен анализ на фрагментацията на 4 вида, това е несвършена работа на възложителя и авторите на ДОС, и съответната информация за вземане на решение не е предоставена на МОСВ. Тук не можем да направим друго, освен да дадем накратко някои основни методологични моменти и констатации относно характеристиките на района и целевите видове, които липсват в ДОС или са погрешно посочени:</p>	<p>природни феномени.</p> <p>Методиката за оценка на площното въздействие е ясно описана в т. 11 на ДОСВ - пресичане на слоя с обхвага на пътя със всеки от слоевете с потенциалните местообитания на видовете, и преизчисляване площта на получените полигонали=засегнатата площ (елементарна ГИС процедура).</p>
	<p>• При всички ГИС базирани оценки, площите на въздействие следва да са основани на реални граници - карта на възстановената собственост (КВС), ортофото заснемане. Ползването на модели на разпространението (хабитатни модели) е един от най-подходящите методи за оценка на пригодността на местообитанията, базирайки се на различни екологични фактори. В предвид големия размер на растерните данни към реалните теренни необходимо преобразуване на растерните данни към реалните теренни полигони (КВС, ортофото), които представляват самите физически местообитания и се характеризират със съответното земеползване, площ и граници.</p>	<p>Именно това е извършено в ДОСВ по отношение на природните местообитания (вж. т. 11 от ДОСВ), и в последствие – за местообитанията на птиците. При останалите групи, особено при безгръбначни, земноводни и влечуги, използваните модели се основават не само</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>върху земното покритие, но и върху влиянието на фактори като температура на въздуха, количество валежи, изложение, наклон и др. Приравняването на словете с потенциалните местообитания само към земното покритие (КВС или друго) би довело до съществена разлика между дадените в специфичните доклади (проект „Картиране ...“, МОСВ 2013) площи и новополучените, а и би било невярно по отношение изискванията на отделните видове към средата. Поради тези причини в ДОСВ е възприет подхода за директно пресичане на словете с потенциалните местообитания (резултат от проекта „Картиране ...“, МОСВ 2013) със слоя с обхвата на пътя, тъй като, според методиките към този проект, въпросните променливи са взети предвид.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• За да има реална и несубективна оценка на фрагментацията е нужна площна количествена оценка на въздействието не само на прякото унищожаване на местообитания при строителството, но и на увредените и</li> </ul>	<p>Отново - бърка се на фрагментация местообитания с фрагментация</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>засегнати местообитания. В случая с пътен проект такава увреждане произтича от увеличената смъртност и прогонването на индивиди. Тези въздействия следва да се определят като площ и без такъв анализ практически е невъзможна оценка на фрагментацията.</p>	<p>на популации. Такава оценка също би била субективна, тъй като няма как да се измери нито броят на възможните жертви, нито броят на „прогонените“. Освен това, местообитанията като такива (съчетание от специфични абиотични и биотични фактори) все пак ще си съществуват, и няма да са нито „засегнати“, нито „увредени“. „Потърпевши“ ще са популациите на видовете, което е и оценено в ДОСВ.</p>
	<p>• Твърдението на ДОС по отношение на 4-те вида влечуги, че основният проблем, който ще предизвика графика по съществуващия път местообитанията на вида в по-голямата част от дължината на Кресненското дефиле ще бъдат разделени на две части (източна и западна) не отговаря на истината. Към настоящия момент река Струма е в значителна степен трудно преодолима преграда и за 4-те вида влечуги. В каква степен популациите на тези 4-ри вида и на всички други видове дребни нелетящи сухоземни гръбначни и безгръбначни животни са изолирани от такава миграционна бариера могат да кажат само детайлни проучвания. ДОС би следвало да опита да оцени до каква степен кумулативното въздействие на река Струма (естествена фрагментация) и пътната инфраструктура могат да причинят пълен кумулативен бариерен ефект и огтам фрагментация - но такава оценка няма! Предвидените съоръжения за животни вероятно ще се ползват от пълзящите представители на фауната, но при летящите насекоми ще имат нулева</p>	<p>Река Струма не може да се разглежда като бариера за никой от четирите вида: ширина на реката е достатъчно малка и лесно може да бъде преплувана от змиите, а също и от костенурките, да не говорим, че на много места (особено при маловодието през лялото и началото на есента) може просто да бъде прегазена без необходимост от същинско плуване.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>ефективност.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• При 4-те вида влечуги ДОС не е описал ключови характеристики на тяхната биология по смисъла на чл. 7 и § 1 на ЗБР, без които не може да се оцени въздействието на магистралата и графика. Това е от съществено значение за оценката не само на фрагментацията, но и на смъртността по пътя и бариерния ефект, които са пряко отговорни за възникването на фрагментация. Дадено е общо описание на тяхната биология, което може да се намери във всяко научнопопулярно издание, но е без никаква стойност за целите на закона. Ключови биологични характеристики на видовете, които са от значение са: индивидуален участък (home range), средно дневно разстояние на движение (mean daily movement distance) и ключови местообитания в рамките на жизнения цикъл на вида (key habitats), както и самия жизнен цикъл на вида и свързаността на тези ключови местообитания в рамките на обитаваната територия.</li> </ul>	<p>Не става ясно защо изредените биологични характеристики се приемат от автора на становището за „ключови“ ... Само защото ги е прочел някъде? Защото той така казва? Всички анализи и оценки в ДОС са мотивирани и достатъчно обосновани, както от гледна точка биологията на разглежданите видове, така и от гледна точка на възможните въздействия, идентифицирани в т. 3 на ДОСВ.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• За сухоземните костенурки <i>Testudo graeca</i> и <i>Testudo hermanni</i> има богата научна литература за тяхната биология. Тук няма да навлизаме в дълбочина в темата и да извършваме работата на ДОС, която не е свършена. Ще дадем само някои основни рамки, които очертават тази биология, характеристиките на Кресненския пролом и очакваните въздействия, за да се посочи, какви са основните недостатъци на ДОС и какви са очакваните въздействия. В района на Кресна има подробно проучване на биологията на двата вида 5. Основната налична информация в това проучване засяга въпросите за ключови местообитания в рамките на жизнения цикъл на двата вида при характерния климат за Петричкото-Санданското поле. И двата вида се характеризират със сезонна миграция. През пролетта обитават високо по склоновете, а с напредване на сухия и горещ сезон мигрират дълбоко в долините. Долинните местообитания</li> </ul>	<p>Подробното разглеждане на тези неща в ДОСВ е безсмислено. Съгласно изискванията на Наредбата за ОС, Доклада по оценка на съвместимостта се изготвя от експерти по биоразнообразието. Това изискване е породено от необходимостта хората, извършващи оценката, да са наясно с биологията на разглежданите видове, с</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>концентрират индивидите през повечето летни месеци, като и двата вида обитават граничните местообитания между отворените и захрастените/залесени местообитания, като Testudo graeca предпочита отворените. Това проучване обаче не дава точни данни за средната площ на обитаваната индивидуална територия и за средното дневно разстояние на движение. Пълен преглед на тези данни за вида Testudo hermanni е направен в издадената наскоро монография за видаб, а най-близките проучвания в географско отношение с тези данни са от района на Солун<sup>7</sup> и района на „Железни врата“, Румъния<sup>8</sup>. Според тези източници, както средната площ на обитаваната индивидуална територия така и средното дневно разстояние на движение при Testudo hermanni варира в известни граници. Първият показател варира между 0,3 и 7,4 хектара обикновено е по-голям при женските и в горски територии, а средната дневна дистанция на движение варира между 30 и 85 метра в различните проучвани места.</p> <p>За вида Testudo graeca едно от най-съвременните проучвания на екологията на движение и използване на местообитанията е това от Алжир, в което е направен и обзор на наличната литература по въпроса<sup>9</sup>, а допълнителна информация дават проучванията от юго-източна Испания<sup>10</sup> и Израел<sup>11</sup>. Въпреки това данните на това и другите</p>	<p>техните изисквания към местообитанията, специфичните им навици и привички и т.н., за да може оценката да бъде максимално точна и достоверна. Такъв е и конкретния случай. В ДОСВ е изказано недвусмислено експертно мнение, че фрагментация ще има и че тя ще окаже значително въздействие. Или може би автора на становището е на друго мнение?</p>

<sup>6</sup>

Holger Vetter, 2006. Hermann's Tortoise. Boettger's and Dalmatian Tortoises. Chelonian Library, Edition Chimaira. Frankfurt am Main 2006. 325 Pp.

<sup>3</sup> Adrian Hailey, 1989. How far do animals move? Routine movements in a tortoise. Canadian Journal of Zoology. 1989, Vol. 67, No. 1 : pp. 208-215

<sup>8</sup> Laurentiu Rozylowicz and Viorel D. Popescu, 2013. Habitat selection and movement ecology of eastern Hermann's tortoises in a rural Romanian landscape. European Journal of Wildlife Research, February 2013, Volume 59, Issue 1, pp 47-55

<sup>9</sup> Rouag. R., Ziane, N., Benyacoub, S. 2017. Home Range of the Spur-Thighed Tortoise, Testudo graeca (Testudinidae), in the National Park of El Kala, Algeria. Vestnik zoologii, 51(1): 45-52.

<sup>10</sup> J. D. AnadonEmail authorA. Gimenezl. PerezM. MartinezM. A. Esteve, 2006. Habitat Selection by the Spur-thighed Tortoise Testudo graeca in a Multisuccessional Landscape: Implications for Habitat Management. Biodiversity & Conservation, June 2006, Volume 15, Issue 7, pp 2287-2299

<sup>11</sup> Mai Bernheim, 2014. "Circle of life" of the species Testudo graeca in Israel: Effect of temperatures on sex determination, and yearly activity patterns, habitats preference and home range utilization. THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS FOR THE MASTER'S DEGREE, University of Haifa, Faculty of Natural Sciences, Department of Evolutionary and Environmental Biology. 58 Pp.

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор																
	<p>проучвания за Северна Африка не могат да се използват поради различните климатични и географски условия (силно горещ и ариден климат и обитаване на по малки по площ, но подходящи места с богата храна) - при тези условия вида има само 0,2-0,3 хектара индивидуална обитавана територия и средно дневно разстояние на движение между 2 и 4 метра. Сходни на територията на Кресненският пролом са условията в Испания, където в по старо проучване<sup>12</sup> средната дневна дистанция на движение е около 50 метра. За по северните популации в Испания и Израел средната площ на обитаваната територия варира между 1,15 и 3 хектара. Във всички студии в подобен климат (изключват се тези с много горещ климат и лятна аестивация) двата вида са активни основно в пролетните месеци до края на юли след което активността постепенно спада.</p> <p>Литературните данни се потвърждават и от проведения през 2003 и 2004 година мониторинг на смъртността на гръбначните животни в Кресненският пролом с участието на магистър-зоолога и специалист по прилепи, земноводни, влечуги и др. от НПМ - БАН Боян Петров. Даваме кратка обобщаваща таблица за броя сгазени костенурки през 2003 година по месеци.</p> <table border="1" data-bbox="970 703 1136 1615"> <tbody> <tr> <td>Месец</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Брой костенурки</td> <td>2</td> <td>10</td> <td>12</td> <td>18</td> <td>9</td> <td>6</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>На таблицата ясно се вижда както спадането на активността на костенурките през есента, така и слизането им от склоновете към долината през летните месеци в периода на висока активност</p>	Месец	4	5	6	7	8	9	10	Брой костенурки	2	10	12	18	9	6	2	
Месец	4	5	6	7	8	9	10											
Брой костенурки	2	10	12	18	9	6	2											

<sup>12</sup> Carmen Diaz-Paniagua, Claudia Keller and Ana C. Andreu 1995. Annual Variation of Activity and Daily Distances Moved in Adult Spur-Thighed Tortoises, Testudo graeca, in Southwestern Spain. Herpetologica. Vol. 51, No. 2 (Jun., 1995), pp. 225-233

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>• За ивичестия смок (<i>Elaphe quatuorlineata</i>) и леопардовия смок (<i>Elaphe situla</i>) липсват научни публикации относно средната площ на обитаваната територия и средното дневно разстояние на движение. Научни публикувани са налични за редица близки видове от род <i>Elaphe</i> 13. Средното дневно разстояние на движение е по малко при смоковете отколкото при сухоземните костенурки и при различните сезони и видове варира между 10 и 45 метра на ден. За сметка на това средната площ на обитаваната територия е значително по голяма и варира между 3 и 27 хектара - това означава, че тези видове вероятно ползват значително по-голяма територия от сухоземните костенурки.</p> <p>По отношение на жизнения цикъл и използването на местообитанията също липсва достатъчно литература, но има нагрупани дългогодишни непубликувани наблюдения за района на Кресненският пролом. И двата вида смокове са свързани повече или по-малко към местообитания в речни долини, каго обитават подходящите за тях ксерофилни и сухи местообитания по склоновете, но явно извършват периодични миграции към самите долини местообитания. Най-вероятните причини за това са: търсене на източници на вода през най-сухия период на годината, търсене на храна поради придвижване на тяхната плячка (гризачи и др.) към долините в сухия сезон, вероятно снасяне на яйца в по влажните местообитания по близо до или в крайречната растителност, разполагане в склоновете в близост до долината на своите зимовища.</p>	<p>Подробното разглеждане на тези неща в ДОСВ е безсмислено. Съгласно изискванията на Наредбата за ОС, Доклада по оценка на съвместимостта се изготвя от експерти по биоразнообразието. Това изискване е породено от необходимостта хората, извършващи оценката, да са наясно с биологията на разглежданите видове, с техните изисквания към местообитанията, специфичните им навици и привички и т.н., за да може оценката да бъде максимално точна и достоверна. Такъв е и конкретния случай. В ДОСВ е изказано недвусмислено експертно мнение, че фрагментация ще има и че тя ще окаже значително въздействие. Или може би автора на становището е на</p>

<sup>13</sup> Vie H. L., C. Moreau, G. Blouin-Demers, X. Bonnet and O. Lourdais, 2012. Two syntopic colubrid snakes differ in their energetic requirements and in their use of space. *Herpetologica*, 68(3), 2012, 358-364. 2012. SPERRY H. J., C. A. Taylor, 2008. Habitat use and seasonal activity patterns of the Great Plains Ratsnake (*Elaphe guttata emoryi*) in Central Texas. - The southwestern naturalist 53(4): 444-449, December 2008 Jung-Hyun LEE and Daesik PARK, 2011. Spatial Ecology of Translocated and Resident Amur Ratsnakes (*Elaphe schrenckii*) in Two Mountain Valleys of South Korea. *Asian Herpetological Research* 2011, 2(4): 223-229.

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>• Изхождайки от горната информация и при 4-те вида влечуги индивидуалните територии се разполагат вертикално по склоновете на Кресненският пролом, но в долните си части достигат до долинни части. Границата между долините влажни местообитания и топлите склонове е ключово местообитание, в което в определени периоди на жизнения им цикъл и 4-те вида осъществяват своята жизнена дейност и което в конкретните условия на района е важна структурна характеристика на техните местообитания, без която тези видове не биха имали жизнени популации.</p>	<p>друго мнение?          Подробното разглеждане на тези неща в ДОСВ е безсмислено. Съгласно изискванията на Наредбата за ОС, Доклада по оценка на съвместимостта се изготвя от експерти по биторазнообразието. Това изискване е породено от необходимостта хората, извършващи оценката, да са наясно с биологията на разглежданите видове, с техните изисквания към местообитанията, специфичните им навици и привички и т.н., за да може оценката да бъде максимално точна и достоверна. Такъв е и конкретния случай. В ДОСВ е изказано недвусмислено експертно мнение, че фрагментация ще има и че тя ще окаже значително въздействие. Или може би автора на становището е на друго мнение?</p>
	<p>• При 2-та вида смоци популациите и оптималните местообитания в 2/3 от северния дял на Кресненският пролом са ограничени климатично</p>	<p>Подробното разглеждане на тези неща в ДОСВ е</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>до ниските надморски височини, които се намират непосредствено при долината на река Струма и по големите странични долини. Това климатично влияние е отразено на картите при картирането на двата вида в защитената зона проведено 2010-11 година<sup>14</sup>.</p>	<p>безсмислено. Съгласно изискванията на Наредбата за ОС, Доклада по оценка на съвместимостта се изготвя от експерти по биоразнообразието. Това изискване е породено от необходимостта хората, извършващи оценката, да са наясно с биологията на разглежданите видове, с техните изисквания към местообитанията, специфичните им навици и привички и т.н., за да може оценката да бъде максимално точна и достоверна. Такъв е и конкретния случай. В ДОСВ е изказано недвусмислено експертно мнение, че фрагментация ще има и че тя ще окаже значително въздействие. Или може би автора на становището е на друго мнение?</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Основавайки се на всичко накратко изредено по горе, като съществени биологични характеристики на 4-те вида може да се заключи наличието на следните отрицателни влияния на съществуващия път.</li> </ul>	<p>Този път автора на становището правилно е дефинирал бариерния ефект.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Елементите на пътя, които предизвикват тези влияния са инженерните съоръжения на самия път и на пътните откоси, включително и самите откоси, които стават недостъпни за свободно естествено ежедневно придвижване на индивидите на тези видове. Второто влияние е смъртността на индивиди върху пътя от преминаващия пътен трафик, която сама по себе си води до бариерен ефект, доколкото може да попречи на възможността на индивидите да пресекат пътното платно. И третото влияние пак произтичащо от трафика по съществуващия път е увреждането на жизнеността на популацията в съседните местообитания (виж чл. 7 и § 1 на ЗБР) - това представлява увреждане на съответните местообитания. И така има 2 въздействия произтичащи от съществуващия път - бариерен ефект и увреждане на съседните местообитания.</p>	<p>Именно това е оценено в ДОСВ, и е чудно, че е пропуснато. Третото влияние, което се описва, е резултат от бариерния ефект и е подробно анализирано и оценено в ДОСВ. Дали ще го наричаме „увреждане на съответните местообитания“ (с който термин не сме съгласни, тъй като се бърка с друго, идентифицирано в ДОСВ въздействие) или нещо друго, е технически въпрос без съществено значение. В ДОСВ е разгледано като вероятност от изчезване на популации на дадени видове (най-вече два вида змии).</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Бариерен ефект, който е резултат от комбинираното въздействие на инженерните пътни съоръжения и откоси и на трафика. Силата на всяко едно от тези 2 първични въздействия следва да бъде оценен самостоятелно и впоследствие да бъде дадено заключение за силата на отрицателния ефект от бариерния ефект, като комбинация на тези 2 въздействия. В ДОС това не е направено! Такава оценка липсва напълно, като не са използвани и данните от мониторинга през 2003 - 2004 година станали основа за решение по ОВОС 1-1/2008. Противното в доклада за оценка на съвместимостта от 2007 година 15 в главата за оценка на</li> </ul>	<p>1. „Силата“ и на двете въздействия – бариерен ефект и смъртнос в ДОСВ, е оценена. Оценката е за значително въздействие, и всякакви последващи „комбинации“ имат чисто теоретичен характер и няма как да променят нещата (липсва</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>въздействието на сегашния път макар и накратко тази оценка е направена. Бариерния ефект на трафика е оценен въз основа на данните от мониторинга на смъртността през 2003 и 2004 година по мястото на намиране на сгазени животни спрямо склона и банката (фактор отчитан по време на мониторинга). Извода е за почти 100% смъртност при тогавашният интензитет на трафика. В доклада за оценка на съвместимостта от 2007 година е направена и съвсем кратка оценка на бариерния ефект и от инженерните съоръжения, пак опирайки се на мониторинга от 2003-2004 година и е посочено, че около 30% от дължината на Кресненският пролом покрай сегашния път е превърната в ефективна бариера за движението на малките животни поради изкуствени прегради. В приложение 1 е дадена по-подробна обработена информация за характера на пътните участъци основана на проведените мониторинг на смъртността през 2003-2004 година. Окончателния извод на доклада за оценка на съвместимостта от 2007 година е за наличие на 100% бариерен ефект от сегашния път като резултат от комбинирано влияние на посочените по горе фактори - при това влияние, което не може да бъде намалено. Както посочихме вече тази оценка напълно липсва в ДОС от 2017!</p>	<p>степен „свърх значително въздействие“).</p> <p>2. Данните от мониторинга през 2003 - 2004 година не са публикувани и, както автора на становището добре знае, няма достъп до тях. Но дори и да ги имахме, и дори да приемем, че те са достатъчни за някакви популационни изчисления по отношение засегнатите видове (в което се съмняваме), това не променя нищо – така или иначе в ДОС изрично е казано, че факторът смъртност от пътния трафик ще окаже значително въздействие.</p> <p>3. Не става ясно кое дава основание на автора на становището да твърди, че бариерния ефект, в комбинация със смъртността, не могат да бъдат намалени? Това е декларативно твърдение, неподкрепено от никакви доказателства. Само защото автора на становището има такава мнение, това не означава, че то е вярно.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>● Увреждането на съседните местообитания, като резултат от смъртността причинена от трафика също не е оценено по никакъв начин в ДОС от 2017! За да се достигне до количествена оценка е необходимо да се прецени периметъра на въздействието. В случая имаме не фрагментация на долината и разделянето на популацията в източната и западната половина, както посочва ДОС за всичките 4-ри вида с копи - пейст - явление, което вече съществува в природата. И следва единствено да се оцени дали пътя няма да засили тази генетична изолация и да я направи пълна или твърде голяма. В случая имаме съвсем друго въздействие, а именно прекъсването на достъпа на 4-те вида до ключови местообитания в рамките на техните местообитания и прекъсването на техния жизнен цикъл. А именно прекъсването на границата между местообитанията в долината и съседните местообитания по сухите склонове - граница, която през определени периоди от техния жизнен цикъл се превръща в основен ключов хабитат (за всеки от видовете с различна функционалност) и те осъществяват ежедневните си движения в този хабитат. При това положение ще бъдат пряко увредени всички популации попадащи в обсега на пътя и чийто индивидуални територии попадат в обсега му - т.е. индивидуалните разполагачи своите индивидуални територии между долината на река Струма и съседните територии. Няма да са засегнати тези индивиди, чийто индивидуални територии са разположи в страничните мрежи от долини - при костенурките те достигат високо по склоновете и не са климатично ограничени. При двата вида <i>Elaphe</i> те са климатично ограничени до най-ниските части на долината в северните 2/3 от долината и само в района на Ощавска и Влахинска река оптималните местообитания вече достигат до по високи надморски височини.</p> <p>Периметъра на въздействие на пътя за всеки един вид индивидуално се определя от размера на индивидуалните територии. При условие, че тяхната форма не е известна следва да се приеме условна окръжност с долен ръб долината и горна граница на въздействие горния край на</p>	<p>Подробното разглеждане на тези неща в ДОСВ е безсмислено. Съгласно изискванията на Наредбата за ОС, Доклада по оценка на съвместимостта се изготвя от експерти по биоразнообразието. Това изискване е породено от необходимостта хората, извършващи оценката, да са наясно с биологията на разглежданите видове, с техните изисквания към местообитанията, специфичните им навици и привички и т.н., за да може оценката да бъде максимално точна и достоверна. Такъв е и конкретният случай. В ДОСВ е изказано недвусмислено експертно мнение, че фрагментацията ще има и че тя ще окаже значително въздействие. Или може би автора на становището е на друго мнение?</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>диаметъра на окръжността. Предвид, че размера на индивидуалните територии варира, в случая следва да се приложи принципа на предпазливост и да се оцени възможното въздействие при наличие на максималната предполагаема за географските условия и вида индивидуална територия.</p>	
	<p>При залагането на описаните по горе условия и наличие на картиране на местообитанията на 4-те вида направено в периода 2010-2011, при извършване на посочените от нас по-горе анализи към реално обитаваните терени и използване на съответните публикувани методики за анализ на фрагментацията, може да се извърши пълна количествена оценка на фрагментационното въздействие на сегашния трафик. Такава липсва в ДОС, но по наша експертна оценка тя засяга между 1 и 5% от местообитанията на двата вида Testudo и между 5 и 30 % от местообитанията на двата вида Elaphe в зона BG0000366.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• По отношение възможностите да се намали това въздействие вижте точката за въздействието на трафика върху смъртността по-долу.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Поради липса на картиране на местообитанията на 4-те вида през 2007 година ДОС е оценил въздействието на фрагментацията по косвени биологични данни - по данните от проведения мониторинг на смъртността от 2003. Но даже това, като анализ напълно липсва в ДОС от 2017, въпреки налична информация за сравнителен анализ с мониторинг от 2013 и 2014! В приложение 1 е даден кратък сравнителен анализ на смъртността. Извода на доклада по ОС от 2007 година - основан на експертно мнение и на принципа на предпазливостта отчитайки наличните данни е бил, че има вероятна фрагментация на популациите на двата вида смокове Elaphe sp. при тогавашния трафик, докато при Testudo sp. все още популациите не са били фрагментирани, и че увеличаването на трафика може да доведе до още по-тежки въздействия без възможности за ефективна дефрагментация. Запознавайки се с анализа в приложение 1 се вижда, че прогнозите на доклада по ОС от 2007 вече са факт и вероятно</li> </ul>	<p>След като тези „<b>фактически констатации</b>“ са вече „<b>налични</b>“, не можем да си обясним, какъв е смисъла да ги повтаряме в ДОСВ? В каква връзка, според автора на становището, трябва да се разглеждат те? В т. 7.2. е даден кратък анализ на нулевата алтернатива, която касае съществуващото положение, но не виждаме с какво това помага или пречи на вариант Източен Г10.5, който, обръщаме</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>имаме сериозна фрагментация и при двата вида от Testudo sp., засилено влияние и при вида Elaphe quatuorlineata вероятно и локално изчезване. Нито една от тези налични фактически констатации не е направена в ДОС 2017! Вероятно, защото ще поставят Източен вариант Г10.50 изцяло в неблагоприятна светлина спрямо други алтернативи!</p> <p>2.7.2. ДОС не оценява адекватно въздействието върху био-коридора на Кресненският пролом. Първо в том1 за всеки от 4-те вида и в том 2 в главата за алтернативата доклада твърди, че „трябва да се проектират ефективни дефрагментационни мерки, даващи гаранции за безпрепятственото пресичане на пътното платно от земноводни и влечуги“. Няма как да се приложат ефективни мерки за дефрагментация по съществуващия път - това е извода от нашето проучване на смъртността на сгазени животни през 2003-2004, както и на ДОС от 2007! Но по отношение на био-коридора следва да се посочи, че това е въпрос директно свързан с опазването на целостта на цялата мрежа НАТУРА 2000 (виж чл. 31 на ЗБР, но във връзка с определеното на чл. 34) - напълно липсва оценка на ролята на това отрицателно въздействие и неговата тежест спрямо другите въздействия. А именно, че увреждането на разпространението и северната граница на разпространение на 2-та вида Elaphe sp. директно засяга кохерентността на цялата мрежа НАТУРА 2000 и е въздействие, което не може нито да се компенсира, нито да се намали. Факти, които са прикрити и премълчани от ДОС от 2017 година - те веднага биха довели до отхвърляне на Източен вариант Г10.50 поради неприлагане на императивни норми на закона за опазване на целостта на мрежата на НАТУРА 2000, като неразделна част законова детерминирана цел (член 6 във връзка с член 7 на ЗБР транспониращи чл. 4.1 на Директива 92/43 и научните критерии към него) на защитената зона. Подробен анализ на това въздействие и ролята му за кохерентността на мрежата има в жалба до ЕК16.</p>	<p>внимание, по отношение на досега дискутираните от автора на становището видове, е оценен като такъв със <b>значително</b> въздействие.</p> <p>Оценка на Кресненското дефиле като биокоридор е направена в анализа на въздействиата върху видовете, предмет на опазване в зоната (т. 5.1), за които то се явява такава. Извода за вариант Източен Г10.5 е, че за двата вида змии, предмет на опазване в зоната, въздействието ще е <b>значително</b>. В т. 5.2 се дава същата обобщена оценка – <b>значително</b> въздействие.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>2.7.3. ДОС от 2017 година признава, че има сериозна заплаха от смъртността по съществуващия път, но не прави реален анализ на данните от мониторинга направен от пътните власти през 201317 и 201418. По същия начин напълно се игнорира мониторинга от 2003 година. Игнорира се и официално действатият и с правна сила ДОС от 2007 година. При липса на анализ на данни се правят изводи за предприемане на „ефективни мерки за дефрагментация“. Без никакви доказателства за тяхната ефективност в приложение 8 са посочени 10 типа съоръжения - подлези.</p> <p>В приложение 1 е даден кратък анализ на смъртността въз основа на данните от всички проучвания. На второ място е направен анализ на ефективността на предложените мерки въз основа на обективна и проверима на терен методика посочена в приложението. Резултатите са: 78% от дължината на сегашния път не позволява предприемане на дефрагментационни съоръжения, като подлези. Това потвърждава изводите на доклада по ОС от 2007, че не е възможно предприемането на дефрагментационни мерки за „Източен вариант Г10.50“.</p> <p>72 % от планираните подлези в приложение 8 са разположени в неподходящите за дефрагментация участъци (виж приложение 1).</p> <p>От всички инженерни съоръжения само съоръжения типове 5 и 6 нямат конструктивни проблеми (при положение, че са изградени в подходящ терен и са добре свързани с околния хабитат) (виж приложение 2).</p> <p>Като мярка за намаляване на въздействието е предвидено изграждане на защитни мрежи, които реално ще доведат до засилен бариерен ефект. Единствено допустимо изграждане на такива мрежи е на разстояние 10 метра (виж точката за Elaphe sp.) от входа на функционални съоръжения - такива в участъци Д и Е (виж приложение 1) и</p>	<p>1. Данните, събрани от мониторинга за смъртността през 2013 и 2014, са абсолютно недостатъчни, за да се направи било реален, било нереален анализ. Те имат стойност единствено като сравнение с цитирания от автора на становището мониторинг от 2003 г., който обаче, както вече казахме, не е наличен.</p> <p>2. Не е ясно какво се има предвид под „игнориране“ на ДОСВ от 2007 г. Всички данни, които са съотносими към разглежданите в настоящия ДОСВ 5 варианта, са взети предвид.</p> <p>3. Не става ясно на какво основание се твърди, че в настоящия ДОСВ има „пълна липса на анализ на данни“. Напротив, за всяко природно местообитание и всеки вид са анализирани свързаните с идентифицираните въздействия данни, и на базата на този анализ въздействията са</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>съществуващи съоръжения (участъци Е), типове съоръжения 5, 6 и по изключение типове 3, 7, 9,12,13,14, ако се докаже, че е осигурена добра връзка с околните местообитания без прегради за предвижванията в участъци Д.</p>	<p>оценени. Ако се имат предвид данните от монитирането на смъртността, то отново ще посочим, че те са абсолютно недостатъчни за какъвто и да е смислен анализ, което може да се потвърди от всеки, запознат поне малко със статистически методи (явно автора на становището не е сред тези хора). Отново ще посочим, че, така или иначе, на базага на наличната информация, и трите варианта, минаващи през Кресненското дефиле, са оценени като такива със значително въздействие по отношение на смъртността.</p> <p>4. Предложението за ефективни мерки за дефрагментация не е извод, а именно предложение/предписане. На базага на това предписане, независимо пълен инженер, в тясно сътрудничество с експертите, изготвили ДОСВ, е проектирал както дефрагментационни, така и предпазни съоръжения, които са реализирани и покриват</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>изискванията за подобен род съоръжения. Ефективността им е допълнително оценена от независими експерти – херпетолози. На фона на целия този процес, декларативни изявления, че мерките са неефективни, остават само празни твърдения. При все това, като допълнителна мярка, в ДОСВ е предвиден мониторинг на популациите на 4 от потенциално най-засегнатите видове, именно с цел да се провери тяхната ефективност в реална обстановка. Единствено подобен мониторинг може да бъде доказателство за ефективност или липса на такава. Няма как да има доказателства за ефективността на мерките преди тяхното изпълнение и последваща проверка. Всичко друго би било спекулация.</p> <p>5. По отношение приложението вж. по-долу.</p>
	<p>3. Относно прилепите алтернативата Г10.50 засяга ловни местообитания на 8 вида пещеролубиви прилепи, предмет на опазване в</p>	<p>Проведените системни проучвания върху активността</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>зоната. Засягат се и местообитания на двама горски прилепа, предмет на опазване в зоната (<i>Barbastella barbastellus</i> и <i>Myotis bechsteini</i>). Въздействието е оценено като незначително, поради малката засегната площ. Фрагментацията също е оценена като незначителна, не се предвижда и бариерен ефект. Отчетено е, че „този вариант може да доведе до смъртност на индивиди от 10-те вида прилепи, предмет на опазване в зоната. При 5 от тях (<i>Rhinolophus hipposideros</i>, <i>Rhinolophus ferrumequinum</i>, <i>Rhinolophus euryale</i>, <i>Miniopterus schreibersi</i> и <i>Myotis emarginatus</i>) въздействието върху популациите в зоната е оценено като средно. При <i>Myotis bechsteini</i> въздействието върху популациите в зоната е оценено като значително. С прилагането на смекчаваци мерки то ще бъде намалено“. Препоръчано е прилагане на смекчаваци мерки и за намаляване на безпокойството, което също е оценено като средно. Смекчавача мярка 16. „Да не се поставят осветени билбордове покрай пътното тяло в границите на 33" (както и 12, 13, не са мерки а препоръка, мярка 19 (и 14) ще има незначителен ефект, особено на Г10.50 дясно платно, понеже е предвидена само за мостови съоръжения, а те са незначителна част от алтернативата.</p>	<p>на прилепите в Кресненския пролом показва, че основен фактор за тяхната висока ловна летателна активност в обсега на сега съществуващия път е крайпътното осветление и съпътстващото го струпуване на насекоми. Непосредствената близост на осветените площи до активната лента за движение е един от основните рискови фактори за смъртност на индивиди в резултат от сблъсък с МПС. Предписаното минимално отстояние на крайпътните осветителни тела ще гарантира намаляване на въздействието на основния фактор за смъртността на прилепите по време на експлоатацията на АМ. Мярка 16 има съвсем категорично забранително значение и не би могла да се тълкува само като „препоръка“, поради което считаме, че тя ще доведе до очаквания ефект. Ефективността на останалите цитирани мерки е доказана в практиката, като те ще</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>гарантират снижаване на очакваните отрицателни въздействия до степен „незначителна”.</p> <p>Въпреки интензивните хироптерологични проучвания в Кресненския пролом, провеждани от различни специалисти, вкл. и по проекта за картиране на местообитания и местообитания на видове в зоните по Natura 2000 – фаза I, част от пещеробитаващите видове, предмет на опазване в ЗЗ, не са установени. Тяхното присъствие е само вероятно.</p> <p>Проектираните пътни съоръжения по никакъв начин не могат да предизвикат бариерен ефект за популациите на прилепите (т.е. непреодолимо препятствие между отделните части на популациите или на техни миграционни пътища).</p> <p>Незначителният очакван фрагментиращ ефект след изграждане на АМ е анализиран подробно в Оценка, каго той няма да</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>доведе по никакъв начин до промени в структурата на популациите, още повече за видове, за които не е доказано, че присъстват в засега район и отсъстват ефективно заети подземни убежища.</p>
	<p>4. Подобно е положението и с другите групи гръбначни животни и с миграционните коридори - ДОС е оценил, че алтернативата Дълъг тунелен вариант, тунел „Кресна“ е с най-малки въздействия от всички алтернативи върху защитените зони BG0000366 и BG0002003, което и потвърждава изводите на доклада по ОС от 2007. Въпреки това алтернативата за дълъг тунел не се препоръчва незнаяно защо, а се препоръчва „Източен вариант Г10.50“, който е със значително въздействие и не е възможно предприемането на дефрагментационни мерки.</p>	<p>Автора/авторите на становището някак си не са разбрали заключението на ДОС, който има за цел <u>не да препоръчва</u>, а <u>да оцени кой от предложените варианти е съвместим</u> с предмета и целите на ЗЗ. Заключението на ДОС е, че от 5-те оценявани варианта, само 2 са съвместими – Дълъг тунел и Източен Г10.5, при условие, че се реализират посочените мерки. Това, че те са невъзможни, при липса на доказателства, е само празно твърдение.</p>
	<p>Националният природонаучен музей - БАН вече е изказвал своето становище, според което ЛОТ 3.2 на магистрала „Струма“ би трябвало да бъде изнесен извън Кресненския пролом с цел опазване на биологичното разнообразие, каквато е и препоръката на Бернската конвенция. Според данните от досега направените оценки най-удачно е тази магистрала да мине изцяло по източен обход или през Дълъг тунелен вариант, тунел „Кресна“, а съществуващият път да остане за местната общност.</p>	<p>Твърдението, че не са спазени препоръките на Бернската конвенция са манипулативни. По време на проведените заседания през 2015 и 2016 г., ПК на конвенцията не е отворил досие срещу страната,</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Приложение 1</p>	<p>въпреки жалбите на НПО, което е ясен показател, че не намира нарушение на отправените препоръки.</p> <p>В Приложение 1 на становището на Националния Природонаучен Музей се прави опита за анализ на ефективността на предложените в ДОСВ проходни съоръжения по дясно платно на Източен вариант Г10.50. Този опит се базира на проучванията, свързани с мониторинга на смъртността през 2003-2004 г. Прави се извод, че 120 от предложените проходи няма да са ефективни, тъй като попадат в отсечки, идентифицирани като неподходящи при проучванията през 2003-2004 г. Този извод се базира на едно, според нас, неправилно допускане: че подхода към съответното дефрагментационно съоръжение (проход) задължително трябва да бъде перпендикулярен на пътного</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>тяло; оттам и необходимостта, според авторите на това проучване, за 4 м „свободна“ ивица около пътното тяло, която, естествено, в пролома може да бъде осигурена на ограничен брой места.</p> <p>От Прил. 8 на ДОСВ ясно се вижда, че е възможно и друго решение – подходите да са успоредно на пътното тяло. В границите на 33, от км 381+100 до км 396+137, са проектирани 172 съоръжения, от които 50 са с диаметър 50 см, а останалите са над 80 см. Каго се извадят дължините на тунелите и мостовете (два тунела, четири големи и един малък мост с бща дължина 964 м), останалите проходни съоръжения (без да броим тези с диаметър 50 см) са със средна гъстота 82 м (едно съоръжение на 82 м). Независима оценка на предложените проходни съоръжения, направена от гръцки херпетолози, оцени мярката каго ефективна. Всички съоръжения освен това</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p align="center"><b>Приложение 2</b></p>	<p>са разположени в сервитута на съществуващия път, където природни местообитания почти липсват.</p> <p>В Приложение 2 се прави нов опит за анализ ефективността на предложенията в ДОС проходни съоръжения по дясно платно на вариант Източен Г10.5. Този път е използвано сравнение с препоръчаните в две ръководства характеристики за този тип съоръжения. Правят се следните изводи:</p> <p>1. Всички 96 съоръжения планирани в неподходящи за подлези участъци (А, Б и В) са напълно непригодни поради факта, че ще предизвикат непреодолими бариери между входа на съоръжението и околните местообитания. Вместо да имат дефрагментационен ефект, тези съоръжения ще имат ясно изразено вредно въздействие и ще засилят бариерния ефект на магистралата.</p> <p>Тук отново се прави</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>референция към определени априори като неподходящи участъци, нещо, с което не можем да се съгласим (вж. по-горе защо). Не се обяснява защо се смята, че ще създадат „непреодолими бариери“.</p> <p>Именно в цитираните отсечки със стръмни склонове или бетонна стена подходите са успоредно на пътного тяло, с малък наклон.</p> <p>2. Всички тръбни съоръжения с неестествено дъно кръгло бетонно дъно и диаметър 80 или 100 см (полу диаметър 40 или 50 см) не отговарят на изискванията...</p> <p>Според друго ръководство (Clevenger, A. &amp; M. Huijser. 2011. Wildlife Crossing Structure Handbook. Design and Evaluation in North America. Federal Highway Administration, Washington, DC.) размера е подходящ за влечуги. Пак според това ръководство, при тръбни структури е добре пода да е покрит с 15 см пръст, което може да се допълни.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>3. Всички съоръжения, които не осигуряват широк свободен достъп до околните местообитания с малък наклон (до 30 градуса за новите и до 45 градуса за модифицираните) не отговарят на изискванията (подлези тип 4, 10, 11).</p> <p>Не е ясно какъв е проблема с този тип проходи – само тип 4 е с проход, успореден на пътното тяло, тъй като този тип се предвижда на места със стръмна скалаили стена успоредна на пътя, която така или иначе е непреодолима за разглежданите видове, т.е. „широк свободен достъп до околните местообитания“ липсва по естествени причини. Наклона също отговаря на изискванията – 22-24°.</p> <p>4. Проблемни при лошо изпълнение и вкопаване в склона могат да бъдат всички с надлъжната контактна ивица (подлези тип 3, 7, 9, 12, 13, 14) – независимо от местоположението, поради лошата връзка с околното</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
<p>33. Българска Федерация по Рафтинг 14.09.2019 г.</p>	<p><b>ДЕКЛАРАЦИЯ</b>  <b>От</b>  <b>Името на клубовете, членове на Сдружение „Българска федерация по рафтинг</b>  <b>представявано от Емилия Бегунова</b>  <b>Относно: Автомагистрала „Струма“, лот 3.2.</b>  Ние, членовете на Българска федерация по рафтинг, заявяваме своето становище, че изнасянето на двете платна на Автомагистрала „Струма“ лот 3.2 извън Кресненското дефиле е единственото благоприятно решение за рафтинга.  <b>Всяко друго решение - магистралата да минава през Кресненското дефиле ще доведе до:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- затруднение и невъзможност да се практикува спорта рафтинг;</li> <li>- промяна на естественото корито на реката и дефилето;</li> <li>- спиране, на достъпа до трасето.</li> </ul> <p>Във връзка е това Българска федерация по рафтинг е загрижена и обезпокоена, че тези обстоятелства ще доведат до невъзможност за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- осъществяване на пълноценни тренировки;</li> <li>- организиране на състезания;</li> <li>- опасност за живота на спортуващите.</li> </ul> <p>Река Струма в частта на Кресненското дефиле предлага уникални възможности за практикуване на спорта на национално, европейско и световно ниво. От изключителна значимост са състезанията, които се организират ежегодно като държавни и европейски първенства.</p>	<p>местообитание.  При лошо изпълнение всяко съоръжение може да бъде проблемно. Затова има строителен надзор.  Авторите на становището повдигнаха въпроса на общественото обсъждане в гр. Симитли. Председателят на УС на АПИ - г-н Атанасов изказа готовност за съдействие за най-скорошна връзка с проектантите, за да се отразят и осигурят при проектирането необходимите подходи и да се търсят варианти за осигуряване безопасността на практикуващите тези спортове.  Претенциите бяха за осигуряване на достъп на практикуващите рафтинг до реката и осигуряване състоянието на реката във вида, в който е в момента. Нямаше възражения от тяхна страна по изводите на ДОВОС и ДОСВ за предпочетен вариант на трасето, нито беше направено предложение за вариант, изложено в</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Благодарение па усилията за развитие на рафтинга в района близо 20 години идват над 20 000 любители годишно, което е отразява изключително благоприятно на община Кресна и Симитли, и дава възможност на населението да си подсигурава постоянен доход. Районът предлага много добри условия и възможности за развитието и на други спортове като кану и каяк в бързи води. В последните години река Струма е добра дестинация за спортисти от целия свят – Чехия, Русия, Сърбия, Босна, Унгария. Румъния, Хърватска, Словения и много др., които я превръщат в значим център за тези спортове.</p> <p>С тази декларация призоваваме всички страни да преосмислят плановете и да помислят за бъдещето на рафтинга у нас като спорт и туристическа атракция, както и за запазване на уникалността на Кресненското дефиле.</p>	<p>настоящата декларация.</p> <p>Подписаната в този вид декларация, остава усещане за манипулативни внушения, оказани върху представителите на Българската федерация по Рафтинг. Основанията на декларацията са следните тендерционни твърдения:</p> <p><b>Всяко друго решение - магистралата да минава през Кресненското дефиле ще доведе до:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- затруднение и невъзможност да се практикува спорта рафтинг;</li> <li>- промяна на естественото корито на реката и дефилето;</li> <li>- спиране на достъпа до трасето.</li> </ul>
<p>34. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ гр. София изх. № 1395/14.09.2017 г.</p>	<p>Относно: Доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) на инвестиционно предложение за „ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАСЕТО НА ЛОТ 3.2 НА АМ „СТРУМА“ и обществено обсъждане на доклад за оценка (ДОС), на степента въздействие на инвестиционно предложение за „ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАСЕТО НА ЛОТ 3.2 НА АМ „СТРУМА“ върху предмета и целите на опазване на защитени зони BG0000366 „Кресна-Илинденци“ за опазване на природните местообитания и дивата флора и фауна, и BG0002003 „Кресна“ за</p>	<p>--</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>опазване на дивите птици" от 11.09.2017 г.</p> <p>I. Внасяме следните документи към процедурата за обществено обсъждане на ДОВОС и ДОС на инвестиционно предложение за „ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАСЕТО НА ЛОТ 3.2 НА АМ „СТРУМА“:</p> <p>1. Копие на гражданска петиция „ДА СПАСИМ КРЕСНЕНСКОТО ДЕФИЛЕ/ТО SAVE KRESNA GORGE" адресирана до Министър председателя на Р България и председателя на ЕК. Подписката е отворена и внасяме нейно копие със събраните в нея подкрепа лица до дата 11 септември, което включва: общо 2616 подкрепили петицията, от тях 1562 души електронно на адрес <a href="http://www.change.org">www.change.org</a> и на хартиен носител 1054 подкрепящи; от всички подкрепили 887 души са подкрепили от общините Кресна и Симитли, 1413 души са подкрепили от страната и 316 души за жителите на други държави (от над 44 държави по света). На хартия петицията е събирала подкрепа както следва: на откриване на рафтинг сезона в Кресненско дефиле на 01.04.2017 г, на празника на животновъдството в Кресна на 22.04.2017, както и в град Кресна в периода 13-31.08.2017 и 01-11.09.2017.</p> <p>2. Копие на становище на НПМН - БАН - оригинално становище внесено в МОСВ с писмо изходящ номер 449 РД 08/08.09.2017.</p>	
	<p>II. Информираме АПИ за това, че с входящ номер МОСВ 48-00-452/28.08.2017 (наш изходящ СДП БАЛКАНИ 1393/24.04.2017, пощенски щемпел от станция на изпращане от 24.04.2017) в МОСВ е внесено становище от името на НПО в коалиция за спасяване на Кресненски пролом по реда на чл. 25, ал 2 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на плановете, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони относно Доклад за оценка на ОС на инвестиционно предложение за „ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАСЕТО НА ЛОТ 3.2 НА АМ „СТРУМА“ върху предмета и целите на опазване на защитени зони BG0000366 „Кресна-Илинденци" за опазване на природните</p>	--



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>местообитания и дивата флора и фауна, и BG0002003 „Кресна“ за опазване на дивите птици.</p> <p>III. По време на общественото обсъждане на 11.09.2017 г. в гр. Кресна магистъра - биолог Красимир Дончев, експерт по зоология в ДОС (стр. 3, том 1 на ДОС) представи информация за наличие на значително въздействие на вариант „Г20 източен“ върху вида <i>Canis lupus</i>, поради прогонване на фаза експлоатация.</p> <p>Анализа показва това твърдение, като изцяло манипулативно и несъстоятелно.</p>	
	<p>1. Прогонването е функция на въздействията шумово и светлинно замърсяване, засилено човешко присъствие, антропогензация на ландшафта. От тях най-голямо пространствено въздействие имат шума и светлинното замърсяване, докато другите 2 зависят от зоо-психологията и поведенческите реакции на съответните видове. ДОС не прави никаква отделна оценка на всеки от тези фактори, нито на съществуваща научна литература. ДОС също така не прави оценка на възможните мерки за намаляване на въздействията - с което авторите на ДОС не са изпълнили задължителните и императивни изисквания на чл. 31, ал, 12, т. 1 във връзка с чл. 6.3 на Директива 92/43.</p>	<p>Антропогензацията на ландшафта“ сама по себе си няма как да окаже безпокойство, поне що се отнася до вълка. Ако автора на становището си направи труда да прочете статиите, които са цитирани в ДОСВ по този повод (обратно на твърдението, че ДОСВ не прави „оценка“ на съществуваща научна литература), ще види, че при липса на хора и работещи машини вълци са посещавали дори работните площадки. Отделна оценка на различните други фактори, водещи до безпокойство за вълка, е абсолютно ненужна, при условие, че има публикации (отново – цитирани в ДОСВ),</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>които недвусмислено доказват, че видът избягва да разполага леговищата си в близост до натоварени автомобилни пътища. Дали това е заради светлината, шума, или каквото и да е, не е толкова интересно, или най-малкото не касае ДОСВ.</p> <p>Оценка на възможните мерки за намаляване на въздействието на Източен вариант Г20 не са направени, тъй като работата ще бъде излишна и ненужна, при условие, че още при анализа в т. 5.1. на ДОСВ се вижда, че варианта е несъвместим с целите и предмета на опазване на ЗЗ, тъй като площните въздействия няма как да се намалят.</p>
	<p>2. ДОС не е направил равностойна оценка на алтернативи „Г10.50 източна“ и „Г20 източна“ и е дал изцяло манипулативни изводи и оценки толерирани без никакви доводи и факти алтернатива Г10.5. Ето на какви напълно лишени от фактическа обосновка 2 изречение се основава така наречената „оценка“ в ДОС за 2-те алтернативи:</p> <p>Том 1, стр 218 за алтернатива „Г10,5 източна“: „В областта на въздействие попада един полигон с местообитания, подходящи за сърцевинна зона. По време на строителството и експлоатацията част от този полигон вероятно ще стане неизползваем за вида.</p>	<p>Грябва ли да разбירהме, че според автора на становището интензивността на трафика (7000 автомобила на ден към 2040 по ляво платно при вариант Източен Г10.5 и 13000 автомобила на ден към 2040 при вариант Източен 20) не се числи към фактите?</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Въздействието се оценява като незначително — степен 1, предвид сравнително ниския трафик, който се очаква през местообитанията на вида (не повече от 7000 автомобила на ден към 2040 по ляво платно) и по-широкото разпространение на този тип местообитания, отколкото според модела (МОВ 2013)"</p> <p>Том 1, стр 219 за алтернатива „Г20 източна“: „В областта на въздействие попада един полигон с местообитания, подходящи за сърцевинна зона. По време на строителството и експлоатацията този полигон вероятно ще стане неизползваем за вида. Въздействието се оценява като средно - степен 2, предвид сравнително високия трафик, който се очаква (не по-малко от 13000 автомобила на ден към 2040). Смятаващи мерки са невъзможни, поради силно развитите слух и обоняние при този вид.“</p> <p>Очевидно вълците, които живеят около алтернатива „Г10,5 източна“ имат много по малко развити слух и обоняние за разлика от тези, които живеят при алтернатива „Г20 източна“ - при все, че трасетата са все едни и същи.</p> <p>Наргументираните твърдения в ДОС не свършват с този цитат. Реално единствените обективни цифри са сравнението на интензивността на трафика, но автора не е изследвал самите въздействия. На стр. 671 от том 2 на ДОВОС по отношение шумовото замърсяване произтичащо от двете алтернативи е записано буквално: Източен вариант Г10.50 - дясно платно Трасето при този вариант съпада с това на вариант Г20 - червен и оценката за шумовото въздействие е аналогична. Източен вариант Г20 Пътното трасе, обектите на шумово въздействие и очакваните превишения на граничната стойност са същите като при вариант Г10.50 - ляво платно.“</p> <p>В таблица Таблица № V.8.1-1 на стр. 666 от ТОМ 2 на ДОВОС са дадени еквивалентните нива на шума в дБА, на разстояние 7.5 м от оста</p>	<p>Тук автора на становището показва тотално неразбиране на характера на пътната инфраструктура каго линейен обект, оказващ дадени въздействия. Това обяснява донякъде многобройните „неаргументирани твърдения“, които смята, че е открил. Явно за него пътната инфраструктура е само „трасе“ – само една линия. Следва да обясним, че пътя се състои от пътни платна, заемащи определен габарит – в случая, при полигона с местообитания, подходящи за убежища на вълка, единия вариант е почти 2 пъти по-широк. Освен това прогнозния трафик е два пъти по-голям при вариант Източен Г20, и независимо от малките разлики в децибелите (между другото цитирания текст от стр. 671 от том 2 на ДОВОС</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>на близката лента за движение за двете алтернативи в различни точки по дължината на двете алтернативи. Никъде разликата между Г 10,5 и Г20 не превишава 3 dBA - което пренебрежим по сила звук равен по сила на изпускането на химикалка върху бюро.</p> <p>Вижда се, че по отношение на силата на въздействие фактора прогонване при строителство и експлоатация заради въздействие на шум, светлина и поведенческа реакция на вида към антропогенизация и човешко присъствие двете алтернативи са напълно равностойни и ако се приемат тези изцяло измислени изводи на ДОВОС за достоверни, то следва или и двете алтернативи да бъдат отхвърлени и да се премине към изпълнение на тунелен вариант или да се приеме, че и двете нямат въздействие по този показател.</p>	<p>касае периода на строителство, когато шумовото натоварване наистина ще е сходно), имайки предвид и другите фактори за възникване на безпокойство за този вид (който и автора на становището цитира), можем да очакваме много по-голямо въздействие, и двата варианта по никой начин не могат да са равностойни по отношение на вълка.</p>
	<p>3. Както посочихме в Дос няма никакви мерки за намаляване на въздействието и за двете алтернативи. Такива следва да се предприемат между км 382+000 и 392+500. В становище с входящ номер МОСВ 48-00-452/28.08.2017 е реферирано към точка 13 а) на жалба към ЕК на НПО - прилагаме копие от тази точка. Следва да посочим, че посочените шумозащитни стени следва да бъдат сложени на всички виадукти и открити места и при изложение спрямо склоновете - но както се вижда в описанието на алтернатива в Том 1 в по глямата си част от дължината си преминава в окопи.</p>	<p>Мерки за намаляване на въздействието на вариант Източен Г20 няма, тъй като работата ще бъде излишна и ненужна, при условие, че още при анализа в т. 5.1. на ДОВС се вижда, че варианта е несъвместим с целите и предмета на опазване на ЗЗ, тъй като площните въздействия няма как да се намалят.</p>
	<p>IV. При провеждане събиране на подписа по време на празник на животновъдството на 22.04.2017 година в град Кресна при СДП БАЛКАНИ постъпиха 2 предложения към алтернатива "G20 източна". От всички жители на Кресна посетили шанда на коалиция „ Да спасим Кресненско дефиле" само един не подкрепи подписа, а всички други практически единодушно подкрепиха „Г20 източна“.</p> <p>Тука предаваме постъпилите предложения от местни хора:</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>1. Предложение за допълване на алтернатива „Г20 източна“ със зона за обслужване на посетители извън обхвата на НАТУРА 2000.</p> <p>Предложението е между км 400+500 и 400+970 да бъде изграден обслужващ център с площ 50 декара (виж картата). Засягат се земеделски земи изцяло извън НАТУРА 2000 по начин на трайно ползване - ниви. на отстоя ние над 2 км от населените места - преди това не се очаква мярката да доведе до кумулативни въздействия и да има нужда от допълване на ДОС по реда на чл. 39, ал 10 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, както и от допълване на ДОВОС по реда на чл. 17. Единствено е необходимо предложението да залегне в решението по ОВОС като мярка за бъдещо изпълнение, която да включва: включване на имотите в парцеларния план на магистралата и след отделен специализиран ПУП иницириран от МРРБ, процедура по ОВОС и ОС за изграждане на обслужващ център собствеността върху територията да бъде предоставена на община Кресна.</p> <p>Предложеният обслужващ център диаметрално се различава от обсъдените на 11.09.2017 г. 3 обслужващи центрове (1 в Симитли и 2 в Кресна) по алтернатива „Г10,5 източна“. Те както и предложеният център са нов елемент от инвестиционното предложение - не са описани, като елемент от тези алтернативи, нити текстово, нито картно в Том 1 на ДОС нито в приложение 4 и 5. Но обслужващите центрове при Кресна на алтернатива „Г10,5 източна“ изцяло попадат в защитените зони от НАТУРА 2000 и местообитания на видове от приложение 2 на ЗБР и следователно изискват допълване на ДОС по реда на чл. 39, ал 10 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони или отхвърляне на тази алтернатива.</p>	<p>Докладът по ОВОС и ОС отхвърля алтернативата „Г20 източна“. Докладите имат положителна оценка от МОСВ. В тази връзка не считаме за необходимо изменението на тази алтернатива.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>5. Предложение за изменение на трасето на алтернатива „Г20 източна“</p> <p>Постъпило предложение от жители на гр. Кресна цели опазване на ценните земеделски земи на юг от град Кресна и включва промяна на трасето на алтернатива „Г20 източна“ при километри 398+000 до км 400+971. Искането на местните жители е трасето да се препроектира, чрез изправяне и изместване на юг с около 500 метра, като се предпазят от унищожаване намиращите се в тази отсечка земеделски земи. Прилагаме карта. Такава промяна неминуемо изисква прилагане на чл. чл. 39, ал 10 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони и на чл. 17 ал 9 и 10 на Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС.</p>	<p>Докладът по ОВОС и ОС отхвърля алтернативата „Г20 източна“. Докладите имат положителна оценка от МОСВ. В тази връзка не считаме за необходимо изменението на тази алтернатива.</p>
<p>35. Институт за зелена политика 18.09.2017 г.</p>	<p>Институтът за зелена политика (ИЗП) е ангажиран с кампанията за спасяване на Кресненския пролом от самото си създаване през 2006 г. Негови членове участват в кампанията от нейното начало през 1997 г. Проследили сме всички действия - официални, полуофициални и неофициални - свързани с изграждането на всички логове на АМ „Струма“ и свързаната с нея АМ „Люлин“, включително и всички процедури по ОВОС за тези две магистрала. Запознахме се и с текста и приложението на настоящия ДОВОС, изготвен от фирма „Данго Проект Консулт“ ЕООД.</p> <p>В процеса на запознаване с ДОВОС установихме следните проблеми:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Данго Проект Консулт“ ЕООД е в тежък конфликт на интереси</li> </ul>	<p>ДОВОС на инвестиционното предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ е изработен от автори на доклада - независими експерти по ОВОС, отговарящи на изискванията на чл. 83, ал. 1 и ал. 2 на ЗООС (посл. изм. и доп. ДВ бр. 98/2014 г.), за което са приложени съответните декларации (Приложение № 4 на ДОВОС).</p> <p>Мнението на авторите е чиста спекулация и е несъстоятелно. Данго Проект Консулт ЕООД</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>във връзка с работата си по ДОВОС на на инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ Струма“. Фирмата не е независима по отношение на Агенция „Пътна инфраструктура“, за която има изпълнени около 30 задачи до момента на сегашния договор.</p>	<p>не е в конфликт на интереси във връзка с работата си по ДОВОС на инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ Струма“. Данго Проект Консулт ЕООД участва в процедури по възлагане на обществени поръчки, включително и към Агенция „Пътна инфраструктура“ Данго Проект Консулт ЕООД е юридическо лице, участвало в процедурата по обществена поръчка за изработване на ОВОС и ОС обявена от НКСИП по ЗОП през 2014 г. ДОВОС на инвестиционното предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ е изработен от автори на доклада - независими експерти по ОВОС, отговарящи на изискванията на чл. 83, ал. 1 и ал. 2 на ЗООС, на основание договор № 104/09.03.2015 г. между НКСИП и Данго Проект Консулт ЕООД.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Авторите на доклада са заинтересовани лица по смисъла на ЗООС и НУРИОВОС.</li> <li>• Липсва оценка на кумулативния ефект върху биоразнообразието и върху пролома като цяло от реализацията на АМ „Струма“, модернизация на жп линията София- Кулата и други дейности в и извън дефилето.</li> <li>• Петте алтернативи са разгледани неравностойно, като за нежеланите от АПИ такива (вариант „дълъг тунел“ и вариант Г-20 (пълнен източен) са използвани неверни и недоказани твърдения, фалшиви, несъществуващи и/или непоказани (неверифицирани) данни и откровени глупости, особено по отношение на екосистеми, местообитания и отделни видове.</li> </ul>	<p>Авторите на доклада са независими експерти по ОВОС, отговарящи на изискванията на чл. 83, ал. 1 и ал. 2 на ЗООС (посл. изм. и доп. ДВ бр. 98/2014 г.), за което са приложени съответните декларации (Приложение № 4 на ДОВОС).</p> <p>Кумулативният ефект върху биоразнообразието от други дейности е представен в ДОСВ, в т.ч. и от реализацията на жп линията София-Кулата.</p> <p>В настоящите ДОВОС и ДОСВ са оценени равностойно пет проектни варианта и на база равностойна оценка е направен избор на вариант за реализация на ИП. За петте варианта са използвани данни от предоставените от Възложителя проектни разработки, описани в т. VI.3 „Източници на информация“.</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Липсва съществена информация за да се направи адекватна сравнителна оценка на алтернативите.</li> <li>• Дирекция „Превантивна дейност“ на МОСВ не е изпълнила задължението си да осъществи контрол върху качеството на информацията в ДОВОС;</li> <li>• Методологията за оценка на въздействията е некачествена. Някои от критериите за оценка и точковата система за оценка позволяват неточни, неверни и манипулативни заключения на ДОВОС, каквито са и направени в крайна сметка.</li> </ul> <p>Всички тези нарушения водят до това, че многократно е нарушен чл. 11 (1) от НУРИОВОС: „Възложителят възлага изготвянето на доклад за</p>	<p>ДОВОС и ДОСВ предоставят достатъчно информация за вземане на Решение на компетентния орган и на тази база двете оценки са получили положителна оценка на качеството от МОСВ.</p> <p>Компетентния орган МОСВ е извършил оценка на качеството на ДОВОС и ДОСВ в съответствие с процедурата по ОВОС.</p> <p>Методологията и точковата система е коментирана към становището 10. Сдружение за дива природа БАЛКАНИ изх. № 1393/24.08.2017 г.</p> <p>Методологията за определяне на оценка на въздействията е съгласувана по време на консултациите на Заданието за обхват и съдържание на ОВОС, са приети от МОСВ. (ВЖ. по-горе)</p> <p>Компетентния орган МОСВ е извършил оценка на качеството</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>ОВОС в съответствие със заданието по чл. 10, ал. 3 и изискванията на чл. 91, ал. 3 и чл. 96, ал. 1 ЗООС, като се ползват актуални данни, съвременни познания и методи на оценка“</p> <p>Поради това процедурата по ОВОС на инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ Струма“ трябва да бъде Прекратена от възложителя или чрез отрицателно решение по ОВОС на Министър на околната среда и водите. В същото време работата на авторите по този ДОВОС и по договорите им с НКСИП и АПИ във връзка с АМ „Струма“ трябва да бъде разследвана от специализираните органи за целенасочено подвеждане на възложителя, така че той да избере уж по екологични съображения вариант, който е не само разрушителен за Кресненското дефиле, но и ако бъде утвърден, най-вероятно ще доведе до загуба на европейски средства за Лот 3 и връщане на парите, използвани за Лот 1, 2 и 4.</p>	<p>на ДОВОС и ДОСВ в съответствие с процедурата по ОВОС.</p> <p>Предвид получената положителна оценка на ДОВОС и ДОС от Компетентния орган, Агенция „Пътна инфраструктура“ не приема предложението за прекратяване на процедурата предвид посочените мотиви.</p> <p>Авторите на ДОВОС са оценили равностойно пет проектни варианта и са предложили на компетентния орган по околна среда вариант за одобряване от Министъра на околната среда и водите</p> <p>Авторите на доклада по ОВОС са изработили обективна оценка на база анализ, изчисления и моделиране на предложените от Възложителя проектни варианти – безпристрастно, което от видно в детайлната и подробна оценка на въздействията в раздел V и в раздел X. „Избор на вариант за реализация“</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Тук ще се спрем на това, защо „Данго Проект Консулт“ ЕООД не може да бъде автор на ДОВОС поради конфликтна интереси. Както вече посочихме по-горе, фирмата има около 30 изпълнени задачи към АПИ от различен характер, което я прави зависима от агенцията - не толкова във финансово отношение, колкото чрез изградените връзки, персонални отношения и зависимости и др.п. Членове на колектива, участвал в разработването на сегашния ДОВОС са участвали и в предишни процедури по ОВОС на АМ „Струма“, в които са Дадени заключения в съвсем друга посока от сегашните.</p>	<p>Данго Проект Консулт ЕООД е юридическо лице и не е автор на ДОВОС. ДОВОС и ДОСВ са изработени по силата на договор между НК „СИП“ и Данго Проект Консулт ЕООД № 104/09.03.2015 г. Авторите на ДОВОС са независими експерти по ОВОС, отговарящи на изискванията на чл. 83, ал. 1 и ал. 2 на ЗООС (посл. изм. и доп. ДВ бр. 98/2014 г.), за което са приложени съответните декларации (Приложение № 4 на ДОВОС). Експертите от колектива по ОВОС към 2017 г. са оценили пет проектни варианта на ИП за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ разработени след 2014 г., които нямат връзка с оценяваните през 2007 г. алтернативи. И никой от авторите на доклада по ОВОС не е препоръчвал вариант за преминаване през Кресненското дефиле и/или</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Всичко това създава възможности за манипулиране и създаване на угодни за АПИ продукти, не непременно на основата на преки и/или косвени финансови трансфери.</p>	<p>При внимателен прочит на ДОВОС от страна на авторите на твърдението - раздел V и раздел X „Избор на вариант за реализация“, те не биха могли да видят манипулации и/или угодни за АПИ продукти. По-скоро самите автори на твърдението са специалисти по манипулации и трансфери, но не притежават необходимата компетентност да оценяват ОВОС.</p>
	<p><b>Освен това:</b></p> <p>На стр. 2 е записано, че „Докладът за ОВОС е разработен от ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ ЕООД, гр. София. Авторите на доклада са независими експерти по ОВОС, отговарящи на изискванията на чл. 83, ал. 1 и ап. 2 на ЗООС (поел. изм. и доп. ДВ бр. 98/2014 г.), за което са приложени съответните декларации (Приложение № 4)“.</p> <p>При поименната проверка на експертите бе установено, че Г. Петков, В. Камбуров, Т. Стефанов, М. Войчева и А. Чалъова участват в екип на ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ ЕООД по изпълнение на договор № 34 от 19.07.2013 г. с НКСИП за „Предоставяне на услуги каго екологичен консултант във връзка с изграждането на АМ Струма, Лот 3 „Благоевград-Сандански“. Времетраенето на договорът е 26 месеца с краен срок</p>	<p>Експертите по ОВОС са изработили доклада по силата на договор с НКСИП № 104/09.03.2015 г. за ИП „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“. Експертите по ОВОС за първи път предлагат вариант за реализация на ИП за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ през</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>07.09.2015 г.. Целта на този договор е:</p> <p><i>„Екологичния консултант ще следи за изпълнение мерките на Решението по ОВОС и контрол на фазите на концептуалния т идеен проект, както и фазите на строителство. Аспектите, свързани с опазването на околната среда, ще представляват ключов фактор при вече започнатия процес на проектиране на варианти за траса на тунела, явяващ се част от Лот 3. Процесът на разглеждане на различни варианти с цел избор на оптимално решение за тунела ще изисква включването на дейности за оценка на въздействието върху околната среда, както и при оформянето на решение за избор на предпочитан вариант на траса, така и за потвърждение че избрания вариант е допустим от екологична гледна точка.“</i> Както и „Екологичния консултант ще участва в работата на Проектанта на идейния проект и ще извършва анализ на техническите предложения, изготвени от него, с оглед на техните последици за околната среда, като същите се приемат за окончателни, само ако могат да бъдат избегнати последици от тях или бъдат определени адекватни мерки за намаляването им. Чрез този подход ще се идентифицира най-добрият вариант от техническа и екологична гледна точка.“</p>	<p>март 2017 г. с предоставен ДОВОС на АПИ с равностойна оценка на пет проектни варианта.</p> <p>Работата на част от експертите като екологичен консултант по силата на договор № 34/19.07.2013 г. с НКСИП не влиза в противоречие с работата им по ДОВОС към 2017 г. и оценка на предложените от Възложителя проектни разработки.</p> <p>Експертите взели участие по изпълнение на договор № 34 от 19.07.2013 г. с НКСИП за „Предоставяне на услуги като екологичен консултант във връзка с изграждането на АМ Струма, Лот 3 „Благоевград-Сандански“ не са предлагали най-добър вариант.</p> <p>Експертите са извършвали анализ на техническите предложения, изготвени от проектанта, с оглед на техните последици за околната среда.</p> <p>Работата на експертите по договор № 34 от 19.07.2013 г. с НКСИП няма нищо общо с</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Изброените по-горе лица участват в екипа по подготовката на Доклада по ОВОС което е директно нарушение на чл. 83, ал. 4, т. 1 от ЗООС и чл. 11 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС. Въпросните лица са лично заинтересувани от реализацията на инвестиционното предложение по смисъла на чл. 11 ал. 5 т. 2 и 5, тъй като като консултанти са участвали в „изготвянето и одобряването на инвестиционното предложение“, в трудови правоотношения са с възложителя и са свързани лица по смисъла на Търговския закон като работник и работодател.</p>	<p>работата на експертите за изработване на ДОВОС от 2017 г. на предложени от възложителя проектни варианти</p> <p>Експертите взели участие по изпълнение на договор № 34 от 19.07.2013 г. с НКСИП за „Предоставяне на услуги като екологичен консултант във връзка с изграждането на АМ Струма, Лот 3 „Благоевград-Сандански“ не са изготвяли и одобрявали инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“. Това инвестиционно предложение е на НКСИП от 2015 г. и следва да бъде одобрено от Министъра на околната среда и водите.</p>
	<p>Отделно нарушение е, че същите не са представили лично попълнени Декларации съгласно същия член на Наредбата или поне такива не са налични в приложенията на документацията, предоставена на електронната страница на АПИ.</p>	<p>Всички експерти разработили ДОВОС и ДОСВ са представили декларации за независимост по чл. 83, ал. 4, от ЗООС и чл. 9 ал. 1 от наредбата за ОС. Декларациите са подписани лично от експертите разработили ДОВОС и ДОСВ.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Накратко казано, експертите на „Данго“ веднъж са предложили „най-добрият вариант от екологична гледна точка“ като екологични консултанти и след това, са наети от АПИ да оценят собственото си предложение за най-добър вариант! Факт, който освен че нарушава законодателството по ОВОС, е очевидна предпоставка за манипулиране на оценката и резултатите на самия ДОВОС.</p>	<p>Експертите взели участие по изпълнение на договор № 34 от 19.07.2013 г. с НКСИП за „Предоставяне на услуги като екологичен консултант във връзка с изграждането на АМ Струма, Лот 3 „Благоевград-Сандански“ не са предлагали най-добър вариант. Експертите са извършвали анализ на техническите предложения, изготвени от проектанта, с оглед на техните последиствия за околната среда. Работата на експертите по договор № 34 от 19.07.2013 г. с НКСИП няма нищо общо с работата на експертите за изработване на ДОВОС от 2017 г. на предложени от възложителя проектни варианти, в т. ч. и „Дълъг тунелен вариант“. Оценка и резултатите по ДОВОС и ДОСВ от 2017 г. показват, че експертите по четири от компонентите на околната среда предпочитат за реализация Дълъг тунелен вариант, който вариант е оценен и в ДОСВ като</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>За да се избегне забавяне във времето, АПИ може веднага да приложи Решението по ОВОС за АМ „Струма“ от 2008 г. и в частност неговите препоръки в т. 1.3.2. досежно по-нагагъшното разработване и изграждане на една от възможните от екологична гледна точка алтернативи - дълъг тунел или пълен източен вариант (Г-20, източен).</p>	<p>съвместим с предмета и целите на опазване на защитени зони „Кресна“ и „Кресна - Илинденци“.</p> <p>АПИ изпълнява решението по ОВОС каго обследва различни варианти за реализация на ИП, включени в ДОВОС и ДОСВ. Заключениеята от двата доклада показват предимство на източен вариант Г10.50. Предвид заключението на докладите АПИ изказва отрицателно становище на направеното предложение.</p>
	<p>По отношение на многобройните конкретни проблеми по същество в доклада, ИЗП се солидаризира със становищата на СДП „Балкани“, Българското дружество за защита на птиците, ЕС „За Земята“, Информационния и учебен център по екология, НППМ към БАН и подписката от над 2600 човека, като не смятаме да ги повтаряме тук, защото смятаме, че те са сравнително изчерпателни.</p>	<p>--</p>
<p>37. Българско дружество за защита на птиците изх. № 1116/18.09.2017 г.</p>	<p><b>СТАНОВИЩЕ</b> относно: Доклад за оценка въздействието върху околната среда (ДОВОС) и Доклад за оценка за съвместимост (ДОС) на инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на ЛОТ 3.2 на АМ „Струма“</p> <p>В рамките на процедурата по ОВОС в законово установения 7-дневен срок след обществено обсъждане изразяваме следното становище относно Доклад по оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) и Доклад по оценка за оценка за съвместимост (ДОС) на инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на ЛОТ 3.2 на АМ</p>	



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>„Струма“, Българското дружество за защита на птиците, като неправителствена организация работеща в обществена полза изразява следното становище:</p>	
	<p><b>А. Поддържаме нашата позиция, съответстваща на препоръка 98(2002) на Бернската конвенция, изискването на Европейската комисия и решение по ОВОС на Министъра на околната среда и водите № 1-1/2008 г., че в участъка на Кресненското дефиле АМ „Струма“ трябва да премине извън дефилето, като се запази уникалното биоразнообразие и комплекс от застрашени видове в самото дефиле и се осигури дублиращ път, който да се ползва от местните хора.</b></p>	<p>Твърдението, че не са спазени препоръките на Бернската конвенция са манипулативни. По време на проведените заседания през 2015 и 2016 г., ПК на конвенцията не е отворил досие срещу страната, въпреки жалбите на НПО, което е ясен показател, че не намира нарушение на отпадените препоръки.</p>
	<p><b>Б. Подкрепяме изцяло становищата на Екологично сдружение „ЗА ЗЕМЯТА“, Националния природонаучен музей към Българска академия на науките и Сдружение за дивата природа „Балкани“, изразени в рамките на настоящата процедура по ОВОС, по отношение качеството и обективността на ДОВОС и ДОС на инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на ЛОТ 3.2 на АМ „Струма“.</b></p>	
	<p><b>В. В допълнение към цитираните по-горе становища, изразяваме следните констатации относно отношение качеството и обективността на ДОВОС и ДОС:</b></p>	
	<p><b>1. На обществените обсъждания не бе осигурен достъп на участниците до подробния картен материал на проектираните варианти на трасето на автомагистралата. Участвайки и в двете проведени обществени обсъждания (Симитли и Кресна) установихме, че екипът по ОВОС и възложителят на инвестиционното предложение не са осигурили подробен картен материал на вариантите на трасета на АМ „Струма“ в участъка на ЛОТ 3.2, който картен материал да е в подходящ</b></p>	<p><b>ДОВОС и ДОСВ с приложението към тях, в т.ч. и картен материал (ситуации на отделните трасета) са били на обществен достъп в община Симитли и община Кресна в продължение на над 30</b></p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>машаб и лесен за достъп от страна на участниците в обществените обсъждания. Многобройните желаещи да участват в обсъжданията можеха само отдалеч на екран да видят за кратко време картите с трасетата. Участниците в обществените обсъждания, както в Симитли, така и в Кресна, основателно задаваха въпроси, за начините по които се предлага да премине трасето на магистралата, особено в близост до населените места, без да имат възможност да видят това нагледно и без да им се даде адекватен отговор. В тази си част целта на общественото обсъждане не беше изпълнена.</p>	<p>календарни дни преди датата на обществените обсъждания в съответната община. Общественото обсъждане в двете общини протече спокойно и конструктивно, всеки от участниците имаше възможност да задава въпроси.</p>
	<p>2. В рамките на обществените обсъждания както представителите на Агенция пътна инфраструктура, така и представителите на местните власти даваха обещания на местните хора, които излизаг извън обхвата на разглежданото инвестиционно предложение, така и извън обхвата на техните компетенции, което считаме за особено некоректно. Например обещавахте се, че ще бъдат изградени допълнителни елементи към магистралното трасе за търговски и други нужди. Такива обекти не бяха част от заданието по ОВОС. Макар че в разглежданата документация открихме списъци с такива обекти, за тях не бе представена характеристика (машаби, местоположение и т.н), нито има анализи и оценки в рамките на ДОВОС и ДОС. На практика те не би следвало да се разглеждат в рамките на тази процедура, а на отделна процедура, подобно на твърдението на експертите по ОВОС че депо за опасни отпадъци следва да се разглеждана отделна процедура. От друга страна некоректно бе обещано на местните хора от Кресна, че билетите за транспорт към Благоевград няма да поскъпнат, макар че такъв вид ангажимент излиза извън компетенциите на АПИ.</p>	<p>Всяко разширение на ИП подлежи на допълнителни процедури по ЗООС и НУРИОВОС.</p>
	<p>3. На обществените обсъждания петте различни варианта на трасето не бяха представени равносстойно като на практика бе представен подробно само вариант Г10.5, като този вариант многократно бе изтъкван като „най-добрия възможен компромис“. Считаме, че тенденциозното</p>	<p>В ДОВОС и ДОС е проучен коридор от 620 м, в който попадат цитираните площадки, които ще се процедурат</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>фаворизиране по този начин само на един от предложените варианти, преди да е взето решението по ОВОС, и без да се даде възможност на общественото адекватно да се запознае с всички варианти, може да се третира като манипулиране на общественото мнение</p> <p>4. Не приемаме аргументите, изтъкнати на обществените обсъждания, че няма време и тъй като трябва да се бърза, следва да се избере компромисния Г10.5, който при това преминава през самото дефиле, което е в разрез с препоръка 98(2002) на Бернската конвенция и решение по ОВОС № 1-1/2008 г. От 2002 г., когато излиза препоръката на Бернската конвенция (от преди 15 години) и особено от 2008 г., когато излиза решението по ОВОС (вече 7 години) за всяко забавяне отговорност носи Изпълнителна агенция пътна инфраструктура, като възложител, тъй като не разработва в достатъчна подробност реалистични варианти за преминаване на трасето на магистралата извън дефилето и непрекъснато предлага варианти (включително и сега предложените варианти Г20 червен, Г20 син и Г10,5), преминаващи през дефилето. По този начин, неизпълнявайки взети решения и поети международни ангажименти, възложителят продължава да бави процеса, включително и сега. За да се осигури бързо и законосъобразно приключване на започнатия проект, е необходимо да отпадат всички предложени варианти, пресичащи самото дефиле и на практика да се осъществи избор между вариантите извън дефилето, а именно тунелен и Г20-източен. Фаворизирането и опитите да се изпълнят кой да е от другите варианти води до рискове от по-нататъшно забавяне, включително и риск от връщане на средствата за цялата автомагистрала.</p>	<p>съгласно разпоредбите на ЗООС.</p> <p>От разгледаните в доклада по ОВОС варианти с най-добри характеристики несъмнено е вариант Г10.50. Изпълнението на това решение ще позволи значителна гъвкавост при експлоатацията на участъка, каквато в момента липсва. В случай на инциденти, аварии, други катастрофични събития или ремонти, засягащи едното платно, движението може да бъде веднага пренасочено по другото платно. Това ще позволи бърза и безопасна реакция на институциите, както и ще намали смущенията и забавянията на трафика през това време.</p> <p>Посочен е като „компромисен“ по отношение на техническите характеристики и безопасност на движението на тежкотоварни автомобили, въпреки това е единствения вариант от оценяваните 5,</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>който успява да постигне разумен баланс между екологична допустимост, икономическа ефективност и техническа осъществимост. Вариантът с изграждане на дълъг тунел е с многобройни фатални недостатъци, някои от които са: значителният сеизмичен риск, очакваното наличие на радиоактивни материали, много голямата продължителност на изграждане, сериозното увеличаване на тежкото движение в Кресненското дефиле по време на строителството и свързаните с това рискове за живота и здравето на пътуващите, непосилните разходи за експлоатация и поддръжка, невъзможността за осигуряване на финансиране и др. Фатални недостатъци има и вариантът източен обход Г20, който значително и необратимо би увредил биоразнообразието в района, в който би бил изграден. Освен това този</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>вариант не би позволил да се постигнат екологичните цели на проекта в Кресненското дефиле, доколкото почти цялото движение ще продължи да използва съществуващия път, а не обхода.</p> <p>Препоръките на Бернската конвенция са стриктно изпълнявани от РБ, което се потвърждава от обстоятелството, че втора поредна година ПК на конвенцията не отваря досие срещу страната за неизпълнение на препоръките, дори и в период в който държавата е предлагала 2 възможни алтернативи за реализация на проекта, преминаващи изцяло в Кресненското дефиле.</p>
	<p><b>II. По същество</b></p> <p>В представените на обществен достъп ДОВОС и ДОС има съществени пропуски, твърдения и заключения, които не отговарят на фактическата обстановка, като се преекспонира потенциалното негативно въздействие върху околната среда на вариантите „тунелен“ и „Г20-източен“, за сметка на подценяване на въздействието на останалите 3 варианта. Това определя тези документи като необективни и с неприемливо качество, поради което в сегашния си вид не могат да</p>	<p>ДОВОС и ДОСВ предоставят достатъчно информация за вземане на Решение на компетентния орган и на тази база двете оценки за получили положителна оценка на качеството от МОСВ.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>послужат като обективно основание за вземане на решение по ОВОС. В допълнение на аргументите, посочени в становищата на организациите, които подкрепяме (г, Б от настоящото становище), изтъкваме следните съществени аргументи:</p>	
	<p><b>1. Аргументи по отношение общо на ДОВОС и ДОС</b></p> <p>1.1. При описание на характеристиките на различните варианти на трасета, въпреки изразеното ни становище по заданието за ОВОС, не са представени равностойно като пълнота и подробност всички характеристики на вариантите за пътни трасета. Характеристика на съществуващия път (нулева алтернатива) липсва изцяло.</p>	<p>Описанието на проектите решения на Възложителя за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ и степента на подробност на данните в доклада за ОВОС и ДОСВ съответства на нивото, на което се намира проучването и проектирането на отделните варианти решения от Проекта за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“. При изготвянето на оценките са съобразявани по подходящ начин особеностите на проектиране и строителство на линейни обекти, както и наличните към съответния времеви момент данни от проектирането на отделните варианти на Лот 3.2 на АМ „Струма“ и предоставена от Възложителя информация, включително и консултирани</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		от Възложителя данни. Нулева алтернатива е отхвърлена в ДОВОС, както и напълно отхвърлена още през 2008 г.
	<p>1.2. В ДОС и съответно в ДОВОС не е оценявано изобщо въздействието от „рехабилитацията на съществуващия път при вариант Г10,5, под претекст, че става въпрос за рехабилитация. В описанието на характеристиките на инвестиционното предложение обаче, по отношение на рехабилитацията са посочени множество дейности, включително такива които биха довели до значителни допълнителни въздействия върху видовете, обект на опазване в защитените зони (особено земноводни и влечуги, но вероятно и птици, например скалната зидарка, скалната и червено кръстата лястовица), а именно свързани с обрушване и премахване на скали, изкопи и насипи, отнемане на почвен пласт, укрепване на скални откоси и др. В същото време не се посочва никаква по-подробна информация по отношение на параметрите на предвижданата „рехабилитация“, местоположение на участъците, където ще се осъществяват съответните инженерни дейности. Като се отчете и факта, че сегашният път е с ширина 10,5 м, в ДОВОС и ДОС не е посочено намерение да се разширява пътя, но в доклада относно смекчаващите мерки е заложено пътно трасе с ширина 12 м, има основание да се твърди, че намеренията са сегашният път да бъде разширен с 1,5 м (без това да е официално декларирано и съответно неговото въздействие не е оценено). Общото понятие „рехабилитация на път“ в българската практика е твърде разтегливо и доказателството за това е Лот 0 на АМ Струма от Даскалово до Долна Диканя, изградено по претекста за рехабилитация на първокласния път Е79, като в следствие от тази „рехабилитация“ пътят с</p>	<p>Отчетено е очакваното бъдещо въздействие от „рехабилитацията на съществуващия път при източен вариант Г10.50, в резултат са препоръчани мерки за намаляване на въздействията, виж Приложение № 8 към ДОСВ.</p> <p>На дясно платно на Източен вариант Г10.50 ще се извършва рехабилитация на пътя с габарит Г10.50, но мерките ще се изпълняват в обхвата на съществуващия път.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>габарити 10,5 м бе превърнат в път с магистрални габарити - 29 м). На тази база, по аналогия и при липса на подробна информация, има основание да се предполага, че заложената рехабилитация на сегашния път да превръщането му в еднопосочен път през Кресненския пролом, може да доведе до значителни щети в дефилето, които не са оценени в настоящия ОВОС. Особено потърпевши ще бъдат онези видове (особено влечуги) чиито местообитания са концентрирани на отстояние до 2 метра от съществуващия път. Липсата на оценка на въздействието от лявото платно на вариант Г10,5, преминаващо през Кресненското дефиле на практика не показва цялостните въздействия на този вариант и води до погрешните заключения, е той е по-екологосъобразен отколкото Г20 източен, който изцяло преминава извън дефилето.</p>	
	<p>1.3. В ДОС и ДОВОС не е направена равностойна оценка и на въздействието на съществуващия път (т.нар. нулева алтернатива), въпреки че са правени мониторингови проучвания. Поради липсата на такава оценка напълно липсва база за сравнение на сегашното състояние и причините за да се стигне до съществуващите значими въздействия, за да може да се направят обективни анализи и заключения по отношение на избора на най-подходяща алтернатива.</p>	<p>В т. 7.2. е даден, действително, кратък анализ на нулевата алтернатива, която касае съществуващото положение. Извода съвпада напълно с този на ДОСВ от 2008 г., макар и, както и тогавашната оценка, базиран на ограничени данни. За съжаление именно ограничените данни не позволяват да се направи някакъв по-задълбочен анализ. Така или иначе, нулевата алтернатива – запазване на трафика по сега съществуващия първокласен път, е ясно, че оказва и ще продължи да оказва значително</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>1.4. В нарушение на наредбата за ОС и в противоречие с практиката, смекчаваци мерки са предложени единствено по отношение на дясното платно на вариант Г10,5 (т.е. само за част от единият от вариантите). Би следвало за всеки от вариантите да бъдат предложени и анализирани смекчаваци мерки и едва след това да се направи заключение по отношение на изгълнимостта и екологичната сигурност на предложените варианти. Прескачайки тази стъпка от процедурата по оценка, експертите необосновано и прибрзано правят заключение в полза само на един от вариантите, и то единствения който не е оценен в пълния си мащаб, както е посочено по-горе</p>	<p>отрицателно въздействие, каквото е и извода на настоящия ДОСВ. При подобен извод, по-подробен анализ е ненужен и безсмислен.</p> <p>Оценка на възможните мерки за намаляване на въздействието на Източен вариант Г20 не са направени, тъй като работата ще бъде излишна и ненужна, при условие, че още при анализа в т. 5.1. на ДОСВ се вижда, че варианта е несъвместим с целите и предмета на опазване на ЗЗ, тъй като площните въздействия няма как да се намалят.</p> <p>Вариант Източен Г20 засяга 7 полигона от местообитание 91Е0 с площ 29.348 дка. Ще окаже значителни въздействия върху местообитание 6220 – засегнати 29 полигона с обща площ 199.417 дка и 91АА - засегнати 26 полигона с обща площ 468.077 дка. Засягат се освен това в значителна степен площи от местообитания на видове, предмет на опазване и в двете зони. За да се намалят</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>тези площи въздействия, ще трябва обхвата на вариант Източен Г20 да се редуцира едва ли не до площта на този по вариант Източен Г10.5, но тогава изграждане на магистрала с габарит Г20 (ширина от 20 м само на пътного тяло) ще е невъзможно.</p>
	<p><b>2. По отношение на въздействията върху птиците</b></p> <p>2.1. Има разлики между информацията и анализите на птиците между ДОС и ОВОС. Например за всички варианти на трасета в ДОВОС се твърди че сирийският пъстър кълвач (вид който е обект на защита) обитава иглолистни култури, което не отговаря на фактическата обстановка, макар че в ДОС правилно се изброяват местообитанията му и те не включват иглолистни култури. Също така в ДОВОС се твърди, че белоглавият лешояд се среща при северния вход на тунела, макар че видът никога не е регистриран в района близо до Симитли и в ДОС ясно се посочва, че вида се среща на други места в защитената зона, но не и там. По време на обществените обсъждания експертите също потвърдиха, че белоглавият лешояд не се среща в района на Симитли и се учудиха, че видът е посочен като засегнат от тунелния вариант. Тези примери показват, че твърденията в ДОВОС по отношение на птиците не почиват изцяло на данните и анализите направени в ДОС, като ние констатираме, че в ДОВОС най-малкото се завишава броя на засегнатите видове птици от реализирането на тунелния вариант. Считаме, че такъв подход е необективен и води до преднамерено изкривяване на фактите с цел фаворизиране на един вариант на трасето спрямо друг.</p>	<p>Действително, тунелния вариант не засяга гнездови местообитания на белоглавия лешояд. Доколкото видът е специфично зависим от наличие на мъртви едри животни, не може да се приеме, че ще се засегнат и трофични местообитания. Видът обаче е регистриран в района на северния портал на тунела – реещ се над него. Вероятно това е станало повод за включването му като потенциално засегнат вид. Втора възможност е техническа грешка. При всички случаи, заключението за въздействието на тунелния вариант върху</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		птиците недвусмислено е оценено като незначително – още едно доказателство за техническа грешка, а не за „преднамерено изкривяване на фактите“.
	<p>3. По отношение на смъртността на птици от автомобилния трафик в ДОВОС и ДОС това въздействие е оценено погрешно, а направените твърдения и заключения не отговарят на фактическата обстановка поради следните причини:</p>	
	<p>3.1. изходните данни на базата, на които са направени анализите са събрани по неподходяща методика със заложен грешки, водещи до подценяване на резултатите и невъзможност за извършване на обективни анализи. Макар, че трансектите се обхождани пеш, не е отчетена скоростта на премахване на трупове животни от пътно платно и не са правени отчети, които да позволят отстраняването на тази грешка, а именно сутрешни и вечерни трансекти, както и по-чести посещения в периода миграция, в периода на заемане не гнездови територии и брачни игри, както и през периода когато масово излизат малките на птиците - юли,август. Доказано е, че трупове на убитите животни се отнасят сравнително бързо от хищници в рамките на 5 до 48 часа, особено ако са на пътно платно, а трупове изхвърлени отстрани в растителността могат да останат по-дълго. По-редките посещения водят до недоотчитане на реалния брой убити животни. При прохождение на трасето са отбелязвани единствено индивидите на пътно платно,но не и тези по банкета и границите на пътя, като по този начин най-вероятно са пропуснати част от убитите животни. Доказано е също, че посочените по-горе периоди са по-рискови за птиците от гледна точка смъртност от трафика. Извършено е проучване на трансекти единствено в Кресненското дефиле, без да се проучват контролни територии в участъци извън</p>	<p>Вероятно автора на становището визира проучванията на смъртността в периода 2013-2014 г., с възложител НКСИП. Както многократно отбелязахме във връзка с други становища, и както е отбелязано в ДОСВ, методиката, по която е проведен този мониторинг, не дава достатъчно данни за някакъв по-пълнен и задълбочен анализ на смъртността, породена от трафика в дефилето, и сме абсолютно съгласни в това отношение с автора на становището. Именно това е причината, данните от този мониторинг да се използват само като</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>дефилето, както е научно прието. От друга страна не е направено проучване на всички живи птици по съответните трансекти, което би позволило да се установи кои от срещаните се видове са най-уязвими към това въздействие и каква част от птиците в района стават жертва на автомобилния трафик. Не е направено и проучване на птиците по линията на проектното трасе на източните варианти, което би позволило да се направи обективна прогнозна оценка на очакваната степен на смъртността от автомобилния трафик по тези нови трасета. Тези слабости и пороци в методиката на събраните изходни данни са релевантни не само по отношение на птиците, но и на другите групи животни, за които е прилагана методиката. На базата на така събраните данни не могат да се направят пълни и обективни анализи за степента на въздействие на смъртността от автомобилния трафик и да се достигне до обосновани заключения, като с тези данни степента на въздействието е силно подценена, а в случая с източните трасета, заключения на изходните не могат да се направят тъй като липсват данни.</p>	<p>референция, каго ориентировъчни, и за нито един вид, било птица или вид от други групи, да се използват ексклузивно за оценка на смъртността. Оценката е направена на база собствени проучвания, вкл. теренни, на разпространението на видовете и техните местообитания, на база характера на пребиваването им в района, размножителните навици и други биологични характеристики, на база характеристиките на отделните варианти, вкл. и очаквания трафик, и пр.</p>
	<p>3.2. Експертите основават анализите си единствено на докладите от проучвания смъртността през 2013 и 2014 г. посочени по-горе. Според посочения литературен обзор е ползвано проучването на АМ Тракия и първокласния път Пазарджик - София, но разглеждат анализите и твърденията на експертите в ДОС и ДОВОС установяваме, че на практика не са ползвани никакви анализи и резултати от тази публикация по отношение специално на птиците. Например в тази публикация се заключава, че магистралите предизвикват по-висока смъртност на птици, но в определени случаи смъртността при първокласния път може да е по-голяма. По отношение на най-засегнатите видове от АМ Тракия тази публикация посочва каго такива обикновения мишелов, горската ушага сова, видовете соколи и врабчоподобни видове птици Също така</p>	<p>1. За докладите от проучванията на смъртността през 2013 и 2014 г. вж. по-горе. 2. АМ Тракия, конкретно отсечката, проучвана в цитираната публикация, е в коренно различен като характер район. „Анализите и резултатите“ от тази публикация няма как да се използват едно към едно, и да се приложат към настоящото</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>експертите твърдят, че при анализа ползват и данни от тяхно собствено проучване. Методиката по която е проведено проучването не е разгледана в ДОС с необходимата подробност и пълнота - не са посочени конкретни цели и обхвата на проучването (като конкретни територии, варианти на проектни трасета, времеви период, интензивност на посещенията и конкретно кои от стандартните методи са ползвани). Това не позволява да се прецени до каква степен данните са представителни и могат да бъдат ползвани за определяне на въздействието вързано със смъртност от автомобилния трафик</p>	<p>ИП. Отново, както и мониторинга на смъртността в дефилето през 2013 – 2014, тя е ползвана само като референция.</p> <p>3. Данните от собствено проучване, които се цитират в ДОСВ, са непубликувани, и поради тази причина са третираны в ДОСВ като „лични наблюдения“ – нещото, което обуславя опита на даден експерт по дадена група/проблем в биологичните науки.</p> <p>4. Ако автора на становището има някакви конкретни забележки по вариантите – например, че за даден вид смъртността ще е значителна, а не незначителна, или обратно, ние сме готови да го обсъдим.</p> <p>Според нас в ДОСВ всички видове са разгледани обстойно, направените изводи за отделните въздействия, вкл. смъртността, са обосновани и мотивирани, и съобразени с особеностите на всеки един от вариантите.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>3.3. Не е вярно твърдението на експертите в ДОС, че птиците лесно могат да избягнат от автомобилите. Доказано е, че птиците не могат да преценяват разстоянието до приближаващите автомобили, поради анатомичните особености на разположение на очите им и това е една от причините да стават жертва на автомобилния трафик. Вярно е, че някои от птиците, например врановите, се научават да избягват автомобилния трафик, но това е по-скоро изключение за няколко групи видове, отколкото стандартно явление.</p>	<p>Никъде в ДОС няма такава твърдение. Има следните текстове: „Възрастните са достатъчно бързи и предпазливи, за да избегнат строителнага и тежката транспортна техника при строителството“, и „видът е достатъчно предпазлив, за да избегне движещите се МПС“. Последното касае чувствителни към човешко присъствие видове, които избягват антропогенно натоварени райони, и по този начин – и движещи се МПС. Тези изводи се базират както на цитираната литература, така и на личния опит/наблюдения/данни на авторите, дискутирани по-горе. Тази чувствителност освен това е пропорционална на очакваното безпокойство – логиката е, че колкото по-чувствителен е даден вид към безпокойство (респ. колкото по-голямо е въздействието по този фактор), толкова по-малък е риска от смъртност от</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>трафика (респ. въздействието по този фактор). Освен това, в ДОСВ е разгледан и по-комплексното въздействие – риска от смъртност за малки/унищожаване на яйца, в резултат на безпокойство в гнездовите местообитания.</p>
	<p>3.4. Погрешен е подходът на експертите механично да пренасят данните от установената смъртност в Кресненското дефиле като прогнозна за смъртността от трафик по протежение на източните трасета, основно по следните причини: разположението на съществуващия път спрямо околните територии (във вътрешността на пролом по протежение на река) предполага много по-различно въздействие, отколкото път разположен сред хълмове в по-открити пространства, които са предимно на или под нивото на пътя; комплексът от видове засегнат вътре в дефилето и по хълмовете източно от него е различен - например поради наличието на река Струма в непосредствена близост до сегашния път видове като бялата стърчиопашката и земеродното рибарче е логично да са сред установените жертви вътре в дефилето, но те не се срещат по трасето протежение на източните трасета и да станат жертви на трафика там. Тези факти говорят, че няма научна база за сравнение и ползване на данните от дефилето за прогнозна оценка на въздействието на източните варианти. Вместо това по-научно издържано би било да се ползват за сравнение данните от други проучвания, например на Камбурова и колектив (2012 г.) или други, където се изследват пътища с подобни характеристики, поне за да се определят потенциално най-засегнатите видове.</p>	<p>1. За докладите от проучванията на смъртността през 2013 и 2014 г. вж. по-горе. 2. <b>Естествено</b>, че различните територии, които се пресичат, обуславят различни въздействия! Именно това е отчеглено в настоящия ДОСВ! Автора на становището обаче явно пропуска да забележи, че дяното платно на вариант Източен Г10.5 е именно в дефилето, а вариант Източен Г20 е оценен като „Без въздействие“ по отношение смъртност за земеродното рибарче! Очакваме други примери в подкрепа на твърденията на автора на становището...</p>
	<p>3.5. По отношение на източните алтернативи експертите погрешно твърдят, че голям брой видове грабливи птици ще бъдат изложени на</p>	<p>Очакваме така гачените от автора на становището научно</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>непосредствен риск от смъртност от автомобилния трафик, без да отчитат екологичните особености на видовете и установените факти при научни проучвания. Доказано е, че висока от смъртност от автомобилен трафик се очаква за совите и за някои видове грабливи птици, които се хранят с мърша и могат лесно да я намерят на пътно платно - обикновен мишелов, червена каня. Камбурова и колектив отчитат обикновения мишелов като най-честата жертва на автомобилния трафик по АМ Тракия, както и соколите. Освен тези видове обаче, експертите посочват и други видове грабливи птици, като малкият креслив орел, малкият орел, осоядът и орелът змияр също като изложени на голям риск от смъртност, без да отчитат факта, че тези видове избягват съоръжения като магистрала или натоварени пътища докато ловуват, което практически прави много малко вероятно те да станат жертва на автомобилния трафик. Направен по този начин анализът обаче създава впечатление, че източните алтернативи засягат по-голям брой видове в значителна степен и прави тези варианти неприемливи от екологична гледна точка, което не отговаря на фактическата обстановка.</p>	<p>обосновани данни. Както казахме по-горе, АМ Тракия няма нищо общо като местообитания с Лот 3.2 на АМ Струма, както с източните, така и с вариантите в дефието. АМ Тракия в разглежданата отсечка касае почти изключително обработваемите земи – ниви и оризища, почти лишени от дървесна растителност. <b>Няма как</b> там да бъдат установени като жертва на трафика малкият креслив орел, малкият орел, осоядът и орелът змияр. Дори и да се появяват по време на миграция, то това са незначителен брой индивиди (СДФ за 33 „Оризища Цалапица“, попадаща именно в този район - АМ Тракия между Пазарджик и Пловдив: малък креслив орел – не се среща, малък орел – 2 индивида, осояд - 4 индивида, орел змияр - 14 индивида). Обратно, източните трасета на Лот 3.2 на АМ Струма представляват идеално почти целогодишно (размножаване и</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>миграция) местообитание за тези видове, а и много други грабливи птици, както показват наблюденията в района на Фонд за дивата флора и фауна (Пешев, Х. и кол. 2015. Реинтродукция на белоглавия лешояд (<i>Gyps fulvus</i>) в Кресненския пролом, Югозападна България 2010 - 2015. Фонд за дивата флора и фауна. Природозащитно-научна поредица. Книга 3. Благоевград, ФДФФ). Прекарването на цялата магистрала през тези местообитания – комплекс от горски масиви и открити тревисто-храстови места, според нас ще подложи на висок риск популациите на поне част от грабливите птици в зоната. От гледна точка на принципа на предпазливостта, експертите, изготвили ДОСВ, не могат да поемат отговорност за съгласуване на този вариант.</p>
	<p>3.6. В ДОС необосновано експертите твърдят, че за редица видове се очаква смъртност на индивиди, унищожаване на гнезда с малки по време на строителството, без да се основават на реални данни, а само на</p>	<p>Авторът на становището остава впечатлен, че не е запознат със спецификата на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>предположения, че е възможно да бъдат засегнати гнезда. Коректно би било в рамките на проучванията по проектиране на тунелния вариант и на търсенето на „екологично по-добри алтернативи“ и в рамките на процедурата по ОВОС, да се осъществят и целенасочени проучвания по трасетата на източните варианти с цел установяване на гнезда на грабливи птици и черен щъркел с оглед изясняване на фактическата обстановка. Видно е от твърденията на експертите, е такива проучвания не са правени, но прибярзано се прави извод, че тази вероятна смъртност е със средно по сила въздействие, а в крайните заключения на ДОС и съответно на ДОВОС се изтъква, че въздействието, свързани със смъртност на индивиди са значителни. Това заключение, както е видно от изложението по-горе не почива на реални факти и данни специално за източните варианти, но създава погрешното впечатление, че тези варианти са екологично неприемливи.</p>	<p>проведане теренни проучвания и не е запознат дори бегло с биологичните особености на птиците. Освен това, не се е запознал и достатъчно добре с ДОСВ и направените в него заключения и препоръки...</p> <p>1. За да се направи картиране на гнездата на грабливите птици и черния щъркел в обхвата на потенциалното въздействие от безпокойство от 300 м от двете страни на всеки от вариантите, в силно пресечен, на места и недостъпен дори пеша терен, ще е необходим екип от поне няколко орнитолози (не включваме експертите по останалите групи) и целогодишни проучвания. Качествено проучване изисква години теренни наблюдения.</p> <p>2. Дори екипът, изготвил ДОСВ и ДОВОС, да разполагаше с времето и средствата за подобно проучване, <b>няма никаква гаранция</b>, че при започване на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>строителните работи, няма да се засегнат новопостроени гнезда, или стари такива, които обаче не са били използвани по време на проучването. Така, подобни проучвания в случая са абсолютно излишни.</p> <p>3. Именно с цел да се избегне подобен риск, в ДОСВ и за вариант Източен Г10.5 (оценен също със <b>значително въздействие</b> по отношение редица видове птици), и за вариант Източен Г20, в т. 5.1. е предложено: „Строителството в отделните отсечки да започва извън размножителния период на вида (1 май – 15 август). Строителството може да започне в този период единствено ако в дните непосредствено преди това е извършен орнитологичен мониторинг, доказващ липсата на гнездене в периметър до 300 м от границите на строителната площадка. Методиката за мониторинга и самия мониторинг да се извърши от експерт орнитолог/орнитолози.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>Методиката да бъде предварително одобрена от компетентния орган.“</p> <p>Анализите за другите групи и видове, както и за природните местообитания обаче показаха, че вариант Източен Г20 е със значителни площи въздействия върху някои от тях, които не могат да бъдат намалени (вж. по-горе обособката), ето защо в т. 6 мерки за този вариант не са изреждани.</p>
	<p>4. По отношение на въздействията на автомобилния трафик и пътните трасета върху птиците, свързани с фрагментация и обезпокояване на видовете птици, експертите също изразяват твърдения които не отговарят на установените научни факти. Те не признават на практика наличието на фрагментация на местообитанията и на практика не оценяват степента на безпокойство и прогонване на видовете. Подробен обзор на публикациите в света между 1926 и 2002 г., направен от датски учени, посочва, че пътищата са атрактивни за птиците, тъй като фрагментират местообитанията и предизвикват ефекта на „ръба“, където в края на даден хабитат се намират по-голямо количество животни, и по този начин увеличават риска от смъртност на птици. Също така по отношение на качеството на местообитанията е установено, е в горски местообитания покрай пътищата плътността на гнездящите птици намалява, а гнездовия успех на птиците в местообитания край пътищата е по-малък и птиците са склонни на напуснат тези местообитания.</p>	<p>Тезата на автора на становището по отношение фрагментацията е неясна. За всеки вид са взети предвид изискванията му по отношение на местообитанията както за гнездене, така и за хранене.</p> <p>Оценката на въздействието е свързана с това доколко в жизнения си цикъл дадения вид е свързан с по-голяма или по-малка площ от дадено местообитание, и доколко оставащите незасегнати площи на неговите местообитания отговарят на тези изисквания.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Прогнозна оценка за степента на безпокойство и прогонване на видовете птици не е направена в ДОС за нито един от вариантите. Вместо това, неоснователно се твърди за някои видове грабливи птици и черния щъркел, че местообитанията ми в дефилето са непригодни за гнездене, поради силното безпокойство от съществуващия път. Твърде е вероятно някои от видовете да са напуснали гнездовите си територии в дефилето именно поради засиления трафик, например египетския лешояд и ловния сокол, но също така е вярно, че гнездото на скалния орел се намира именно в Кресненското дефиле, на около 700 м от съществуващия път, както и действащи гнезда на сокол скитник. По тази причина не е коректно да се описват дадени местообитания като „непригодни“, без да</p>	<p>Така например, цитирани в ДОСВ разработки, показват, че за ливадния дърдавец е необходима минимална площ с тревни местообитания от 40 дка. Ако такива местообитания се засегаат, и оставащите незасегнати площи са по-малки от 40 дка, можем да очакваме, че видът няма да ги засели, или ще ги напусне. Обратния случай – обикновения мишелов може да гнезди и на еденични дървета в открити местообитания, ето защо всеки горски „фрагмент“ може да се разглежда като потенциално негово местообитание.</p> <p>Тук отново не става ясна тезата, която застъпва автора на становището. Изразът „Твърде е вероятно някои от видовете да са напуснали гнездовите си територии в дефилето именно поради засиления трафик“ потвърждава, почти едно към едно, наблюденията и изводите на авторите на ДОСВ.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>се проверят фактите, единствено защото през района преминава интензивен път.</p>	<p>Отстоянието от 700 м на гнездото на скалния орел потвърждават именно това. В т. 3 на ДОСВ въздействието от безпокойство е оценено като възможно на 300 м от трасетата на отделните варианти, което почива до голяма степен на едно от условията в ДОСВ от 2008 г. (в който е участвал и автора на настоящото становище), касаещо избягване на безпокойство за кълбопръст ястреб. Всички отсечки от всички варианти, преминаващи през потенциални местообитания на видове, предмет на опазване в зоната, са оценени включително на база безпокойство.</p>
	<p>5. По отношение на засегнатите площи от горски местообитания на птици, твърдението в ДОВОС по отношение на варианта Г20-източен, че „На второ място са горските територии, при който ще бъдат унищожени и/или променени около 1294 дка.“ горски територии от общо 44640 дка не отговаря на фактическата обстановка по следните причини:</p>	
	<p>5.1. То се основава на изчисления в ГИС на базага на определен от възложителя обхват на трасето, който е с ширина от 60 м (само в участъците с виадукти) до 100-190 м в участъците, където трасето преминава върху земната повърхност. Това бе потвърдено от експертите по време на общественото обсъждане, проведено в град Симитли. „Обхват</p>	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>на трасето“ не е равнозначно нито на „строителна полоса“, където се осъществяват строителните работи, нито на „пътно трасе“ или „ширина на пътя“.</p> <p><b>Проектната ширина на пътя на вариант Г20-източен заедно с банкетите е 20 м.</b> и това е реалната ширина на полосата, където ще настъпи постоянна и необратима загуба на местообитания. Ако се приеме, че през горски територии отстоянието на горите от пътя следва да е например 2 метра, то необратимата и постоянна загуба на местообитания няма как да надхвърли полоса с ширина 24 метра. При това в участъците с виадукти местообитанията се засяга единствено при фундаментите на носещите колони и пътищата за достъп. По тази причина отчитането на цялостна загуба на местообитания по трасето на виадукт е грешен подход, който води до погрешни заключения.</p>	<p>Добре е, преди да се правят подобни твърдения, автора на становището да се консултира с някой, който проектира пътища. Другия вариант е, да отвори Гугъл Ърт, и да измери на няколко места ширината на засегнатата „полоса“ на АМ Марица, която преминава в равнинен до леко хълмист терен... Действително, постоянно засегнати от мостовите съоръжения са само площите за основи на мостове, но по време на строителството цялата площ ще бъде увредена. И когато става въпрос за природни местообитания, още повече горски, трябва да минат години, за да се възстановят, а при горските, в зависимост от височината на мостовите съоръжения, това може никога да не стане.</p> <p>Отново - когато става въпрос за природни местообитания, още повече горски, трябва да минат години, за да се възстановят. Интересно, че по отношение на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Строителната полоса обхваща, както самото пътно трасе (20 м, включително банкетите), така и определена територия около него, необходима за обслужване на строителните работи, като в участъци, където се осъществяват откоси и насипи, както и при входове и изходи на тунели, тя може да е с по-голяма ширина. На практика след приключване на строителните работи в участъците на строителната полоса, които не са заети от пътно трасе се осъществяват дейности по рекултивация. В тези участъци местообитанията могат да бъдат възстановени, т.е. в тези участъци въздействието върху местообитанията е временно и обратимо при прилагане на възстановителни мерки. Възложителят не е предоставил на експертите, при описание на характеристиките на инвестиционното предложение, данни за ширината на строителната полоса, включително участъците с уширение на тази полоса поради допълнителни инженерни дейности (например откоси, насипи), както това е правено при други магистрални трасета, като например АМ Тракия, АМ Марица. На практика не е възможно и необосновано при път с габарит 20 м, да се предвижда строителна полоса от близо 140 до 200 м на дълги участъци от трасето (т.е. между 70 и 100 м от всяка страна на платното). Не бихме се ангажирали с посочване на ширина на строителната полоса на пътно трасе, но в болшинството от случаите тя няма основание да надвиши 60 м, включително и трасето.</p>	<p>много други ИП, автора както на това становище, така и на други по-горе, са на изцяло противоположно мнение – че рекултивацията няма да може да възстанови природните местообитания...</p> <p>За строителната „полоса“ вж. по-горе...</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p><b>Обхват на пътното трасе</b> включва териториите около трасето, които по някакъв начин биха могли да бъдат повлияни от изграждането на пътното трасе, като това въздействие може да е с различен характер и не може да се обвърже с пряка, постоянна и необратима загуба на местообитания. Обхвата на пътното трасе, включва самото пътно трасе и строителната полоса, където могат да се очакват преки въздействия върху местообитанията, както е посочено по-горе, но включват и територии които по никакъв начин няма да бъдат засегнати (унищожени) при самото строителство. Трябва да се отбележи, че за всички останали варианти, включително вариантите Г20 в Кресненското дефиле (с множество нови тунели и виадукти, прокари и подпорни стени), възложителят е дал обхват на трасето между 40 и 60 м, като уширенията са посочени само в участъците с планирани допълнителни инженерни работи. Това от една страна доказва, че за пътно трасе от 20 м, не е необходимо строителна полоса от 100-180 метра, а от друга страна, че възложителят е ползвал различен подход при определянето на обхвата на вариант Г20 източен, и залагайки по-голям обхват би очаквал по-големи въздействия, което по отношение на пряката загуба на местообитания води до значително изкривяване на фактическата обстановка.</p>	<p>За местообитанията вж. по-горе...</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>това необратимо. На общественото обсъждане в град СIMITЛИ експертите не успяха да се аргументират защо оценяват пряката загуба на местообитания на базата на обхвата на трасето, като отговориха, че това е подал възложителят като информация и те не са в състояние да отговорят защо ширината на обхвата на трасето многократно надвишава ширината на самото пътно трасе.</p>	<p>Твърдението е невярно, меко казано... По-твърд изказ би го нарекъл „лъжа“...</p>
	<p>5.2. Ползвайки данните за обхвата на пътните трасета на различните алтернативи от документацията по ДОВОС и ДОСВ, предоставени на публичен достъп, а именно файлове в „.shp“ формат за ГИС, по отношение на вариант Г20-източен, установихме, че засегнатите горски местообитания на птици, попадащи в обхвата на този вариант са 719 дка. От друга страна, както стана ясно по-горе не може да се твърди, че всички тези гори, ще бъдат унищожени поради изграждане на пъното трасе, тъй като неговата ширина е само 20 м. и само в рамките на тази полоса горите ще бъдат безвъзвратно унищожени. В този смисъл, твърдението в ДОВОС, че засегнатите горски местообитания са 1294 дка, е невярно. Дори да се приеме най-лошият сценарий (а именно че ще бъдат унищожени всички гори в обхвата на трасето), то това се равнява на 1,6% от горските територии, но такъв процент на практика е невъзможен, защото в проектното предложение не се предвижда път с ширина 100м. На базата на данните в ГИС, предоставени на публичен достъп, изчертахме линията на проектното трасе (едно и също за варианти Г10,5 и Г20 източен), като приблизително осева линия спрямо полигона, дефиниращ обхвата на трасето и за вариант Г20 източен генерирахме буфер с обща ширина 20 и съответно 26 метра за участъците в които се предвижда такава ширина. Получения полигон, съответстващ на реалната ширина на пъното трасе, съпоставихме с местообитанията на птиците, както са дефинирани в документацията по ОВОС, за да установим реалната пряка, необратима и постоянна загуба на местообитания. При този метод установихме, че би следвало необратимо и постоянно да бъдат</p>	<p>Авторът на становището е пропуснал да забележи, че част от трасето – приблизително 1/3, е извън защитени зони, където също се засягат горски местообитания...</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор																																																				
	<p>унищожени 116,76 дка гори и 48,11 дка иглолистни плантации, което е общо 0,37% от горските местообитания в ЗЗ „Кресна“ и не може да се класифицира по никакъв начин като значително въздействие. Използваните от нас изчисления са базирани на реалните данни, които са публично достъпни като част от документацията по ОВОС и са същите, ползвани от експертите по ОВОС. При ползване на реално проектирането трасе като база за изчисленията е възможно точните площи постоянно засегнати местообитания да се различават, но като процентно съотношение спрямо общата площ на горите няма да има съществена разлика, надхвърляща 0,1%.</p> <p>При това при сравнение на засегнатите местообитания на птици от вариантите Г20 източен и дясното платно на ПОД се установява, че Г20 източен не засяга двойно или значително по-големи площи както твърдят експертите, а средно 1,5 пъти по-големи площи (съотношение между 1 и 1,9), тъй като различните местообитания не са равномерно разпределени по трасето:</p> <table border="1" data-bbox="877 739 1396 1635"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Типове местообитания</th> <th colspan="2">Източен Г10.50</th> <th colspan="2">Източен Г20</th> <th rowspan="2">Съотношение на въздействието (площ засегната от Г20 източен, спрямо Г10,5източен)</th> </tr> <tr> <th>площ (дка)</th> <th>площ (дка)</th> <th>площ (дка)</th> <th>площ (дка)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>влажни зони</td> <td>0,443</td> <td></td> <td>0,744</td> <td></td> <td>1,7</td> </tr> <tr> <td>тревни местообитания</td> <td>35,689</td> <td></td> <td>63,650</td> <td></td> <td>1,8</td> </tr> <tr> <td>храсталаци и хвойна</td> <td>33,786</td> <td></td> <td>49,708</td> <td></td> <td>1/5</td> </tr> <tr> <td>лозя</td> <td>3,855</td> <td></td> <td>3,887</td> <td></td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td>иглолистни плантации</td> <td>25,444</td> <td></td> <td>48,105</td> <td></td> <td>1,9</td> </tr> <tr> <td>гори</td> <td>78,153</td> <td></td> <td>116,761</td> <td></td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>скали и камъни</td> <td>0,837</td> <td></td> <td>1,260</td> <td></td> <td>1,5</td> </tr> </tbody> </table>	Типове местообитания	Източен Г10.50		Източен Г20		Съотношение на въздействието (площ засегната от Г20 източен, спрямо Г10,5източен)	площ (дка)	площ (дка)	площ (дка)	площ (дка)	влажни зони	0,443		0,744		1,7	тревни местообитания	35,689		63,650		1,8	храсталаци и хвойна	33,786		49,708		1/5	лозя	3,855		3,887		1,0	иглолистни плантации	25,444		48,105		1,9	гори	78,153		116,761		1,5	скали и камъни	0,837		1,260		1,5	
Типове местообитания	Източен Г10.50		Източен Г20		Съотношение на въздействието (площ засегната от Г20 източен, спрямо Г10,5източен)																																																	
	площ (дка)	площ (дка)	площ (дка)	площ (дка)																																																		
влажни зони	0,443		0,744		1,7																																																	
тревни местообитания	35,689		63,650		1,8																																																	
храсталаци и хвойна	33,786		49,708		1/5																																																	
лозя	3,855		3,887		1,0																																																	
иглолистни плантации	25,444		48,105		1,9																																																	
гори	78,153		116,761		1,5																																																	
скали и камъни	0,837		1,260		1,5																																																	

Юридическо/физическо лице, организация	Становище					Отговор
	обработваеми земи	1,594	3,339	2,1		
	изоставени земи	7,561	7,811	1,0		
	градини	1,458	1,407	1,0		
	инфраструктура	3,890	6,176	1,6		
	общо	192,708	302,848	1,6		
	<p>6. По отношение на пряката загуба на типове местообитания, обект на опазване в 33 „Кресна- Илинденци“, експертите също твърдят, че при вариант Г20 източен ще бъдат пряко унищожени и засегнати в значителна степен поне 3 типа природни местообитания, основавайки своите твърдения отново на базата на обхвата на трасето, а не на ширината на самото трасе, аналогично на горските местообитания за птиците разгледани по-горе - 91AA* Източни гори от космат дъб, 91E0* Алувиални гори с <i>Alnus glutinosa</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> (Alno-Pandion, <i>Alnion incanae</i>, <i>Salicion albae</i>) и 5210 Храсталаци <i>Clupiretus</i> spp. При това по отношение на Алувиалните гори експертите твърдят е не е възможно прилагането на смекчавачи мерки по отношение на този тип местообитание. На общественото обсъждане в Симитли експертите потвърдиха твърденията си. В резултат от тези твърдения, експертите заключават, че вариант Г20 източен е недопустим спрямо целите на опазване на защитената зона. Всички тези твърдения се основават на погрешно анализиране и интерпретиране на данните и не отговарят на фактическата обстановка поради следните причини:</p>					
	<p>6.1. Използвани са погрешни данни за изчисляване на пряката загуба на типове природни местообитания, базирани на „обхват на трасето“, а не на „ширина на пътното трасе“ и „строителна полоса“, както е обяснено и по-горе. При това не се прави разграничение между постоянно и необратимо унищожени площи и площите, които ще бъдат засегнати по</p>					<p>За строителната „полоса“ и природните местообитания вж. по-горе...</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>време на строителството, но след това чрез целенасочени мерки могат да бъдат възстановени. Аналогично на доказаното по-горе, при прилагане на такъв подход се завишава изкуствено и необосновано площта на пряко и необратимо унищожените местообитания и се стига до прибързани заключения за значително въздействие, при това необратимо;</p>	
	<p>6.2. В допълнение типове природни местообитания през които трасето преминава под формата на виадукти би трябвало, но не са изключени от изчисленията, като по този начин също се завишава площта на „постоянно унищожените площи“. Твърдението, че те ще бъдат изцяло и постоянно унищожени не отговаря на фактическата обстановка, защото на пряко въздействие са подложени само площите, засти от фундаменти на колоните, както и пътищата за достъп.</p>	<p>За строителната „полоса“ и природните местообитания вж. по-горе...</p>
	<p>6.3. За храстовите съобщества с хвойна експертите твърдят, че ще бъдат унищожени в значителна степен (1,37%) от тези местообитания в защитената зона, като за тях могат да се приложат смекчаващи мерки. Нито в ДОВОС, нито в ДОСВ, нито в докладите за този тип местообитание не успяхме да намерим доказателства, че това местообитание ще бъде засегнато в степен, посочена от експертите. На първо място експертите посочват, че съгласно данните от картиране през 2012 г. площта на местообитанието е 579.00 дка, което отговаря на фактическата обстановка. При справка със съответните доклади от картирането установихме, че местообитанието е със силно ограничено разпространение в южните защитената зона, и не се засяга от проектното трасе на вариант Г20 източен, дясно платно на Г10,5 или друг вариант на магистралата.</p>	<p>Не става ясно какви данни е използвал автора на становището, за да стигне до тези констатации... Екипа, изготвил ДОСВ, разполага с данни за разпространенията на природните местообитания и видове, предмет на опазване в</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Експертите твърдят, е са установили местообитанието по проектното трасе на източните варианти, но не посочват каква оценка правят на общата площ на местообитанието в границите на защитената зона, която са ползвали за да изчислят пряко унищожените от трасето площи на това местообитание.</p> <p>Единствената официална площ на това местообитание е посочената в стандартния формуляр на защитената зона. Към нея механично прибавихме площта на установените от експертите площи стова местообитание по протежение на проектното трасе, взети от ГИС данните, при което се получи площ от 903 дка. При използването на тази цифра обаче при изчислението се достига до 36% загуба на местообитанието, ако се използва подхода възприет от експертите, като тази цифра не кореспондира по никакъв начин с представените от тях 1,37%. В този случай представените от експертите данни са неясни, необосновани и на базата на тях не могат да се направят заключения за значимостта на въздействието. Би следвало първо да се докаже присъствието на този тип местообитание върху проектното трасе, да се определи общата му площ в защитената зона и след това да се правят заключения относно степента на въздействие. Най-малкото следва коректно да се представят данните.</p>	<p>33 “Кресна – Илинденци“ в шейп-формат, получени от МОСВ по линия на ЗДОИ. Според тези данни, <u>местообитание 5210 се засяга</u> от източните варианти.</p> <p>Няма как да се вмени на малък екип от експерти, разработващи оценка на съвместимостта на дадено ИП, да картира местообитанията в цялата зона.</p> <p>Следва да отбележим, че местообитанието не го интересува дали е „официално“, или не. То си съществува в природата и нехае за „официалните“ документи. Констатациите по отношение на това местообитание, както и подхода, който е възприет за оценката на въздействието върху него, са описани достатъчно ясно в ДОСВ – със снимки и друг доказателствен материал. За удобство на</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>автора на становището, ще цитираме тук съответния текст (без снимките):</p> <p>В резултат на проведеното собствено картиране в рамките на настоящото проучване е установено, че местообитание 5210 е разпространено на по-голяма площ в границите на обхвата на двата варианта, отколкото площта (в границите на обхватите) според проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I” (МОСВ 2013). Това недооценяване е възможно да се дължи както на липса на данни за местообитанието (горски кадастър, КВС), така и на реално разширяване на площите му за сметка на тревни местообитания или на отдалена изоставени обработваеми земи. За да се избегне надценяване на въздействието от двата варианта, в настоящата оценка ние се придържаме към</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>данните на МОСВ (2013). Този подход се възприема с презумпцията, че по-голямата площ, установена при собственото картиране, е право пропорционална на по-голяма площ на разпространение на местообитанието в ЗЗ. По този начин установената от нас по-голяма площ в процентно отношение би била подобна на процента, който се засяга по данни от проекта.</p> <p>И така, както става ясно, в случая с това местообитание ние сме пренебрегнали изцяло собствените ни данни, и сме използвали данните на МОСВ, според които площта му в зоната е <b>579.00</b> дка.</p> <p>Засегнатите площи са <b>0.953</b> дка, представляваща <b>0.16%</b> от площта му в зоната по вариант Източен Г10.5, и <b>7.952</b> дка, представляваща <b>1.37%</b> от площта му в зоната по вариант Източен Г20. Може да се каже, че сме използвали „официално“ засегнатите площи...</p>



Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>6.4. По отношение на алувиалните крайречни гори от общо 7 „засегнати“ полигона, 4 попадат под виадукти (при км 383+000; и между км 394+000 и 395+000, река Влахина и на практика няма как да бъдат засегнати, особено ако виадукта се планира по подходящ начин. Един от полигоните (със значителна площ от 8 дка), намиращ се между км 387+000 и 378+000, североизточно от Стара Кресна, на практика не се намира на проектното трасе, а западно от него. Този полигон обаче, според данните в ГИС, попада в обхвата на трасето на вариант Г20 източен, който в този участък е разширен на запад и на юг без видима обоснована причина. На предоставените към ДОВОС и ДОСВ карти в този участък няма предвидени допълнителни съоръжения или виадукти. В ГИС-данните отклонението за Стара Кресна и Ощава е планирано и ясно обозначено, че преминава от източната страна на трасето. Така не става ясно с каква цел е планиран този полигон с ширина от 300 м (без самото трасе) и защо е поставен именно на място, където засяга две приоритетни местообитания - въпросните алувиални гори и източните гори от космат дъб. От една страна може да се предположи, че то необосновано е включено към проектното трасе, а от друга - ако там се предвижда изграждането на съоръжения, то трябва те ясно да бъдат описани в документацията по ОВОС и в случая да се потърси такава местоположение на въпросните съоръжения, така е да избягват приоритетните местообитания. Експертите е следвало да установят това несъответствие в данните, да потърсят по-подборна информация и ясно да я отразят в оценката, но те не са го направили. Вместо това са заключили, че е налице значително въздействие, което не може да бъде смекчено. Шестият полигон се намира при км 389+000, непосредствено след изхода на тунела 8 района на изворите „Хладката вода“. Този полигон действително се пресича от трасето на планираните източни варианти. Макар, че не са налице достатъчно подробни карти, които да покажат начина на пресичане на трасето точно в този участък, то би следвало да се</p>	<p>„Несъответствие в данните“ няма как да има. Проектните материали са предоставени от възложителя, изготвени са от лицензирани проектанти, а освен това е извън компетенцията на експерти по биоразнообразието да оценяват необходимостта или липсата на такава от дадено пътно съоръжение. Там, където е възможно (което се консултира с възложител и/или проектант), се предвиждат мерки за намаляване на въздействието. Отново, за да се намалят значителните площи въздействия, ще трябва обхваща на вариант Източен Г20 да се редуцира едва ли не до площта на този по вариант Източен Г10.5, но тогава изграждане на магистрала с габарит Г20 (ширина от 20 м само на пътното тяло) ще е невъзможно.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>осигури проточност на реките и да се запазят изворите „Хладката вода“, като предприети мерки в тази насока могат да намалят щетите и върху алувиалните гори в този участък. Седмият полигон е разположен между км 384+000 и 385+000, по поречието на река Мечкулска. Въпреки липсата тук на виадукт, реката следва да бъде пресечена посредством мостово съоръжение, при което могат да се приложат мерки, които да сведат до минимум щетите върху местообитанието.</p>	
	<p>По отношение на пряката загуба на природни местообитания приложихме метод за коригиране и коректно изчисляване на площите, които се очаква действително да бъдат засегнати от изграждането на Г10,5 - дясно платно и Г20 източен. Първо от ГИС-слоя с природните местообитания за всеки от тези два варианта по отделно бяха изключени типовете местообитания, попадащи по виадукти. Изчертахме на проектното трасе, както е обяснено по-горе и създадохме буфер около него, съответстващ на действителната ширина на трасета на двата предложени варианта. Двата полигона съставихме със съответните полигони с местообитанията, попадащи в обхвата на трасето и изчислихме пряката необратима загуба на местообитания от изграждането на трасето. За да получим представа за допълнително засегнатите местообитания по време на строителството стеснихме полигона с обхвата на трасето на Г20 източен до ширина не надвишаваща 90 м, като изключихме също и уширението североизточно от Стара Кресна, където попадат приоритетни местообитания. В резултат на това установихме, че само с коригиране на погрешно включените данни и стесняването на обхвата на трасето може да се постигне значително намаляване на въздействието, а действителната и необратима загуба на местообитания е под 0,5% за всички засегнати природни местообитания, с изключение на алувиалните гори. При прилагане на този метод се доказва, че пряката загуба на алувиални гори е 0,53%, т.е. наличие на средно по степен въздействие, при това има възможност то да бъде смекчено при прилагане</p>	<p>Разглеждаме тази част от становището като предложение за смекчаващи мерки. Остава да се съгласуват с възложителя, за тяхната възможност за реализация...</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище							Отговор
	<p>на щадящи методи на строителство. На базата на тези данни може определено да се заяви, е вариант Г20 източен е допустим и съвместим с целите на опазване на защитената зона и да се опровергае твърдението на експертите.</p>							
Код на хабитат според прил. 1 на ЗБР	Площ на хабитат в обхвата на трасето (дка)	% на МЕСТО-ОБИТЯНИЕТО	Площ на хабитат в обхвата на трасето без виадукт (дка)	% на МЕСТО-ОБИТЯНИЕТО	Площ на хабитат в стеснен обхват на трасето без виадукт (дка)	% на МЕСТО-ОБИТЯНИЕТО	Площ на хабитат по трасето без виадукт (дка)	% на МЕСТО-ОБИТЯНИЕТО
6210	105,8		103,6		29,4		7,8	
6220	199,4	0,90	178,7	0,81	89,1		31,8	
91AA	468,1		418,7		265	0,72	83,2	
91E0	29,3		26,7		5		4,8	0,53
91M0	17,8		17,8		18,3		4,2	
<p>(легенда: зелено – незначителни въздействия, жълто – средни въздействия, червено – значителни въздействия)</p>								
<p>От таблицата ясно личи, че изходните данни на база на които се правят изчисленията са от ключово значение за анализа и интерпретацията на данните и за направените заключения.</p>								
<p>Във връзка с гореизложеното констатираме и следното. От една страна, като предоставя единствено данни за обхвата на пътного трасе,</p>								
<p>Да, така е...</p> <p>Отново – както е и описано в т. 3 на ДОСВ, както беше и</p>								

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>възложителят насочва експертите да приемат в анализите си за засегнатата по-голяма площ от тази, в която реално ще се извършват строителни работи. От друга страна, липсата на ясни и подробни проекти и изходни данни за всички алтернативи прави анализите необективни. Всичко това води до съществена разлика по отношение на изчисленията за загубата на местообитания, представена като завишава не степенята на очакваните въздействия, което в последствие се използва като аргумент за отхвърляне на алтернативата по „екологични“ причини. Този подход нарушава изискванията на приложимото законодателство. Липсата на ясни проекти не освобождава от отговорност експертите, които е следвало да поискат по-подробна информация, за да осъществят обективен анализ. Те не са поискали такава информация, но са достигнали до прибързани заключения за значително въздействие, които се явяват необосновани и подвеждащи.</p>	<p>описано в одобреното от МОСВ Задание, както е ясно на всеки, който поне малко разбира от пътища, както показва и опита на експертите, изготвили ДОСВ от други пътни обекти, както и от собствените им наблюдения по новите магистрали в странага – <b>всичко в обхвата на пътя се унищожава</b>. Наличните проектни разработки са достатъчно ясни – обхватите и на 5-те варианта са предоставени в цифров вид, и на тяхна база са извършени изчисленията на засегнатите площи. Същите са предоставени и в дигитален формат като приложение към ДОСВ.</p>
	<p>Специално внимание трябва да се обърне на твърденията за опасна радиоактивност на тунела, които са некоректни и не отговарят на фактическата обстановка. От документацията по ОВОС и от твърденията на експертите по време на общественото обсъждане в Симитли е видно, че: 1) не са правени проучвания вътрешността на скалата за установяване на наличие и степен на радиоактивност, макар че е било наличие технологично време и финансиране за подробни проучвания на трасето на тунела; 2) единствените измервания на радиоактивността са правени от повърхността на терена, свлачища и разломи в близост до сега</p>	<p>В част „Води“ и „Земни недра“ от доклада никъде няма такава твърдение (цитат: <u>на твърденията за опасна радиоактивност на тунела</u>). Наличната информация е на база архивна информация и информация от проучване на вариантите. ПРЕПОРЪЧВА СЕ</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>съществуващото трасе, което не съпада по никакъв начин с тунелния вариант. Тези проби единствено доказват съществуваща на повърхността радиоактивност по сега действащия път. Експертите сами потвърждават, че наличните данни не са достатъчно да се направят заключения по отношение на радиоактивността, но въпреки това стигат до прибързано заключение за високо рискова радиоактивност на тунела и едновременно стова не правят подобни заключения по отношение на вариантите вътре в дефилето, където е установена наднормена радиоактивност. Така се подвеждат общественото мнение и вземащите решения предварително да изключат един от вариантите, поради наличието на „висок риск от радиоактивност“.</p> <p>В становищата, които в началото декларирахме, че подкрепяме (т. Б от настоящото становище) също има доказателства за необективни и тенденциозни анализи, които целят дискредитирането на вариантите на преминаване на магистралата извън дефилето, а именно тунел и Г20 източен.</p>	<p>АВТОРИТЕ НА СТАНОВИЩЕТО ДА <b>ПРОЧЕТАТ ТЕЗИ ЧАСТИ ОТ ДОКЛАДА.</b> Пореден опит за <b>нагла манипулация от страна на авторите на становището.</b></p>
	<p>Съгласно чл. 83, ал. 5 ЗООС, членовете на колектива и ръководителят, изготвили ОВОС, дават заключение, ръководейки се от принципите за предотвратяване на риска за човешкото здраве и осигуряване на устойчиво развитие съобразно действащите в страната норми за качество на околната среда. В конкретния случай, обаче, анализът е необективен - основава се на неясни изходни параметри, чиято относимост не е проверена, а заключенията са спекулативни. Констатираните от нас гореописани съществени неточности в базовите изчисления и логически противоречиви заключения не могат да бъдат обяснени като техническа грешка и предполагат умисъл или най-малкото груба небрежност. Подобни пропуски са недопустими при експертни задания, особено при задания от подобно равнище с огромно национално значение. С оглед на това считаме, че са налице основанията за отговорност по чл. 163, ал. 1 от ЗООС, а именно експертите, които са</p>	<p>По отношение на твърденията за необективност на анализа, неясни изходни параметри, спекулативни заключения и съществени неточности всичко е описано по-горе в коментарите ни, което доказва неверността на тези твърдения.</p> <p>Компетентният орган - МОСВ е дал положителна оценка на качеството на ДОСВ и ДОВОС. Изводите в докладите са на база анализи на използвани</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>съставили грешен ДОВОС и са се подписали под неправилните заключения, да бъдат наказани с персонални глоби до 10000 лв., ако не бъде направена корекция и представен един по-обективен анализ.</p>	<p>изходни данни, които не са оспорени от МОСВ, МЗ и други специализирани ведомства в процеса на оценка на качеството на ДОВОС. Същото се отнася за ДОСВ. Следователно вменяването на вина на експертите и отнасянето към разпоредбите на чл. 163, ал. 1 на ЗООС е абсолютно погрешно и спекулативно.</p>
	<p>Буди притеснение и нещо друго. С предоставяне на неверни данни в ДОВОС се правят спекулативни заключения, водещи да отхвърляне на един вариант и фаворизиране на друг. Затова при всяко положение считаме, че тенденциозният подход в анализа би следвало да бъде обект на проверка от органите на прокуратурата. В случай, че се установи умисъл, поведението на експертите е възможно да съставлява измама съгласно чл. 212, ал. 2 от НК, като отговорните лица (експерти и лица, в чиято полза е съставен погрешен ДОВОС) би следвало да носят наказателна отговорност.</p>	<p>Твърденията са аналогични. Виж горния коментар.</p>
	<p>В заключение считаме, че:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. В максимално кратки срокове докладите по ОВОС и ДОС трябва да бъдат преработени, като се отстранят всички пропуски, грешки и пороци, така че да отразяват обективно фактическата обстановка и да могат да послужат като база за вземане на обективно решение;</li> <li>2. При отказ това да бъде направено или ако не бъде постигната обективност и равностойност на анализите и заключенията, е необходимо да се потърси отговорност от виновните лица.</li> <li>3. Следва стриктно да се спазят препоръките на Бернската</li> </ol>	<p>Аналогично. Виж горния коментар.</p>
		<p>--</p>
		<p>Напредъкът на проекта за АМ</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>конвенция и изискванията на Европейската комисия, трасето на АМ „Струма“ да се изнесе извън екологично чувствителното Кресненско дефиле, каго в същото време да се запази съществуващият път като част от републиканската пътна мрежа, обслужващ хората от региона.</p>	<p>Струма се докладва периодично на ЕК. Към настоящия момент не е отворено досие за проекта. Поради това АПИ счита, че не са нарушени препоръките на Бернската конвенция.</p> <p>При обследването на алтернативите и развитието на проекта са:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Извършвани предварителни оценки на очакваното въздействие по отношение засягането на типове природни местообитания и видове, с особен фокус на вниманието върху приоритетни такива;</li> <li>• Определени и предприемани коригиращи мерки, с цел минимално засягане на приоритетни типове природни местообитания и свързаните с тях видове, опазвани в защитените зони от мрежага Natura 2000 - защитена зона за местообитанията BG0000366 „Кресна-Илинденци“ и защитена зона за птиците BG0002003 „Кресна“;</li> <li>• Провеждани консултации и</li> </ul>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>срещи с представители на научната общност, както и на различни НПО, вкл. извършване на съвместно посещение на терен.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Заданието за ОВОС е консултирано с Джаспърс и ЕК и е изпратено на секретариата на ПК на Бернската конвенция.</li> <li>• Провеждани са регуларни срещи с експерти от Джаспърс и ЕК за обсъждане подходите за оценка.</li> </ul> <p>Предложените смекчаващи мерки са подложени на допълнителна външна експертиза и оценка на ефективността им, която категорично ги потвърждава...</p>
38. Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт вх. № 49-00-81 от 19.09.2017 г.	<p>Само при изпълнение на тези условия изграждането на АМ „Струма“ в частъка на Кресненското дефиле ще бъде осъществено навременно и в съответствие с националното и международно природозащитно законодателство, при отчитане на националните приоритети и интересите на местните общности.</p> <p>Във връзка с процедура за обществено обсъждане на доклад за оценка на въздействието върху околната среда /ОВОС/ с всички приложения към него за инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на лот 3.2 на АМ „Струма“ след като се за познахме с документацията, изразяваме следното становище:</p> <p><b>I. Общи коментари:</b></p>	
		Твърденията са аналогични на

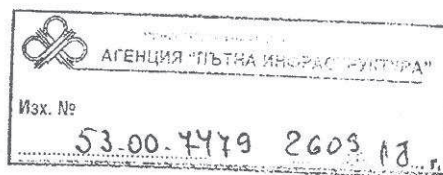


Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>Настояваме процедурата по ОВОС да бъде цялостно преразгледана и преработена така че да бъде осъществена в съответствие с българското законодателство.</p> <p>За нас е абсолютно неприемливо, че нашето становище по Ваш изх. № 04-20-13/14.09.2015 г. относно консултации по обхвата съдържание на ОВОС за инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ не е взето предвид, не сме получили дори мотивиран отговор на всички наши препоръки и предложения.</p>	<p>БДЗП. Вж. коментарите по предходното становище.</p>
	<p><b>II. Констатации:</b></p> <p>Разгледаните варианти на решения за преминаване на АМ „Струма“ през Кресненския пролом са изцяло незаконосъобразни, тъй като противоречат на чл. 14 ал.1, т. 3 от НАРЕДБА за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда. Там изрично е посочено, че трябва да бъде извършено „равностойно описание, анализ и съпоставка на алтернативите“. Такова практически не е извършено, защото, например, евентуално радиоактивно замърсяване би било налице при всеки един от вариантите, изискващи пробиването на тунели. А всички негативи, които са повлияли и на оценяването на вариантите са прехвърлени единствено на варианта с дълъг тунел.</p> <p>Освен това, вариантите са несравними и като параметри, вкл. наклони, ширина на пътни платна, хоризонтални наклони, радиуси на криви, спестено/изгубено вреллептуване/евентуална експлоатация, включително преминаване на определен брой превозни средства при влошени експлоатационни характеристики, като по-големи наклони/изгубени височини на трасета и т.н. Представяме визуализация на сравнението на вариантите и техните параметри. (Приложение № 1)</p> <p>Предоставяме на вашето внимание и сравнение на различни тунелни съоръжения по света (Приложение № 2), включително с предстоещо завършване през настоящата 2017 г. За нас е абсолютно неприемливо да се използват подвеждащи или открито неверни твърдения за</p>	<p>След като са дадени положителни оценки на докладите, обвинението за незаконосъобразност е несъстоятелно.</p> <p>В част „Води“ и „Земни недра“ от доклада никъде няма такава твърдение (цитат: <u>прехвърлени еднствено на варианта с дълъг тунел</u>). Наличната информация е на база архивна информация и информация от проучване на вариантите.</p> <p><b>ПРЕПОРЪЧВА СЕ АВТОРИТЕ НА СТАНОВИЩЕТО ДА ПРОЧЕТАТ ТЕЗИ ЧАСТИ ОТ ДОКЛАДА. Пореден опит за нагла манипулация от страна на авторите на становището.</b></p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
	<p>обосноваване на едно или друго решение по казуса.</p> <p><b>III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b></p> <p>Проектът за АМ Струма е част от европейската транспортна мрежа TEN-T - коридор Ориент - Източно Средиземноморие и като такъв е жизнено необходим за развитието на единен пазар и свободен пренос на хора, стоки и услуги. От изключително значение е инфраструктурните проекти в България да се проектират и изграждат по такъв начин, че да подобряват конкурентоспособността на нашата страна, да отстраняват т.нар. „тесни места" и да затвърждават „кръстопътното ни положение", да бъдат енергоефективни и екологосъобразни. От тази гледна точка считаме, че само вариантите с дълги тунели и минимална изгубена височина могат да отговорят на тези изисквания.</p> <p>Припомняме на експертите, изготвили доклада, както и на всички длъжностни лица, четящи това становище, че техните решения ще касаят пътуващите и живеещите в района на Кресненското дефиле в рамките на минимум 100 години!!</p>	<p>Съгласно ЗООС Агенция „Пътна инфраструктура" като правоприемник на НКСИП, процедури доклади по ОВОС за всяко ИП, включително за АМ Струма Лот 3.2 и се съобразява със заключенията на независимите експерти, разработващи докладите.</p> <p>АМ „Струма" е част от основната TEN-T мрежа и е едно от най-натоварените пътни трасета в страната. В резултат на това Лот 1, 2 и 4 бяха част от ОП „Транспорт" 2007-2013, а Лот 3 е основният проект по приоритетна ос 2 на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020 и страната има ясен ангажимент за завършване на проекта в рамките на настоящия програмен период.</p> <p>От разгледаните в доклада по ОВОС/ОС трасета вариантите, преминаващи през Кресненското дефиле (червен и син), се очаква да имат</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>значително въздействие, което ги прави недопустими за реализация. От оставащите варианти е избран вариант Г10,5 като вариант с най-добри екологични параметри.</p> <p>Вариантът за източен обход на Кресненското дефиле с габарит Г20 няма да доведе до сериозно намаляване на движението в дефилето, доколкото при по-лошите му експлоатационни характеристики (по голяма дължина и дълги участъци с екстремни надлъжни наклони) преобладаващата част от движението ще продължи да използва пънния участък през дефилето.</p> <p>Аналогично стои въпросът с варианта за дълъг тунел, за който се предвижда ограничение на скоростта 80 км/ч и сходна дължина със съществуващия път. При тези условия значителна част от движението ще остане по съществуващия път Е-79, както и превозът на опасни и запалими товари.</p>

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
		<p>Тези два варианта са оценени и като неблагоприятни и по отношение въздействието върху човешкото здраве.</p> <p>Прогнозата за 100 годишен период не е обосновано и мотивирано твърдение.</p>
<p>39. Министерство на отбраната на Република България Изх. № 05-00-42 от 19.09.2017 г.</p>	<p>Във връзка с получено в Министерството на отбраната писмо от Агенция „Пътна инфраструктура“, относно инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на ЛОТ 3.2 на АМ „Струма“, Ви уведомявам, че Министерството на отбраната не възразява относно реализацията на АМ „Счрума“, Лот 3.2, участък „Крупник - Кресна“.</p>	<p>Положителна позиция към ДОВОС и ДОСВ.</p>



ДО  
ИНЖ. РУМЕН МАРКОВ  
УПРАВИТЕЛ НА  
„ЛАРДЖ ИНФРАСТРЪКЧЪР ПРОДЖЕКТС“ ООД  
гр. София 1407  
ул. „Банат“ № 28 партер  
на Ваш изх. № 1791/14.09.2017г.  
наш вх. № 53-00-7137/14.09.2017г.

**Относно:** *Предложение за трасе на Лот 3.2 на АМ „Струма“ във връзка с проведено обществено обсъждане на 11.09.2017г.*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРКОВ,**

С писмо вх. № 53-00-7137/14.09.2017г. представихте в Агенция „Пътна инфраструктура“ предложение за съвместно трасе на нова железопътна магистрала и автомагистрала „Струма“ Лот 3.2, като предложението за трасе обхваща и част от АМ „Струма“ Лот 3.1. Приложения към писмото са следните материали:

- Обяснителна записка на предложението – 3 страници;
- Таблица за участъците с различен габарит на АМ „Струма“ от км 366+000 до края на Лот 3.2 км 396+887 – 1 страница;
- Координати на точките по километража на трасето на АМ „Струма“ от км 366+000 до края на Лот 3.2 км 396+887 през 100м – 8 страници;
- Разположение на трасето на новата железопътна магистралата и АМ „Струма“ от км 366+000 до края на Лот 3.2 км 396+887 върху карти в мащаб 1:5000 – 6 листа;
- Надлъжен профил на общото трасе на новата железопътна магистрала с отразено начало на съвместното трасе с АМ „Струма“ – 6 листа.

Във връзка с постъпилото предложение, Агенция „Пътна инфраструктура“ Ви уведомява:

➤ Съгласно Закона за пътищата Агенция „Пътна инфраструктура“ има правомощия да управлява единствено пътища от Републиканската пътна мрежа. Условието и реда за изграждане и развитие на железопътната инфраструктура се определят от Закона за железопътния транспорт, което не е в правомощията на АПИ. При направена справка с

Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“), се установи, че предложението Ви, което видно от информацията в обяснителната записка, касае изграждането на ново железопътно трасе и нови ж.п. гари, не е представяно за разглеждане в ДП „НКЖИ“. Поради това, Агенция „Пътна инфраструктура“ представи на ДП „НКЖИ“ Вашето предложение за становище. Приложено Ви предоставяме издаденото от ДП „НКЖИ“ становище с изх. № ЖИ-32918/19.09.2017г.

➤ Следва да се отбележи, че в началото на 2017г. беше получено в АПИ предложение, отново от представляваното от Вас дружество, за съвместно трасе на АМ „Струма“ и нова железопътна магистрала в Кресненското дефиле. Към предложението, обаче липсваха, проектни материали, по които Агенцията би могла да изкаже становище. В отговор, АПИ информира за липсата на проектна документация, както и обърна внимание за провеждания към онзи момент от Агенцията открит конкурс за изработване на идеен проект с парцеларен план за АМ „Струма“ Лот 3.2. Също така в отговорът на АПИ е посочено, че всеки потенциален участник е имал възможност да представи своето предложение при спазване условията на документацията за участие в обществената поръчка. В проведената от АПИ открит конкурс за идеен проект за АМ „Струма“ Лот 3.2 предложение от „ЛАРДЖ ИНФРАСТРЪКЧЪР ПРОДЖЕКТС“ ООД не е постъпвало.

➤ Също така е необходимо да се обърне внимание, че разработеното от Вас идейно решение, с необходимата съпътстваща проектна документация, не е постъпвало за обсъждане на никакви консултативни съвети в Агенция „Пътна инфраструктура“. Съществува Комитет за наблюдение на реализацията на АМ „Струма“, сформирани със Заповед на Министъра на регионалното развитие и благоустройството. Комитетът е създаден с цел да се осигури обществен достъп до данните за развитие на проекта и да се дискутират теми поставени от гражданите и НПО сектора. По този начин АПИ е осигурила възможност до всички граждани да представят идеите си за реализация на обекта, която е не само национален, но и европейски приоритет. От прегледа на протоколите на ВСИЧКИ заседания е видно, че предложението не е бил представен на комитета за наблюдение.

➤ В обяснителната записка се съдържа текст с невярна информация – посочено е, че частта от Лот 3.1 от км 366+000 до началото на Лот 3.2 не е договорена и реализирана. Необходимо е да отбележим, че за участъка от АМ „Струма“ Лот 3.1 от км 366+000 до 370+400, в който попада и тунел „Железница“, в началото на м. септември т.г. е стартирана открита процедура за изработване на технически проект и строителство. За участъка от км 370+400 до началото на АМ „Струма“ Лот 3.2 има сключен договор в края на 2015г. за изработване на технически проект и строителството.

➤ Не е представен анализ разходи – ползи за идейното предложение. Липсва информация за срока на изпълнение, технологията за изпълнение на трасе на автомагистралата,

както не е ясна и индикативната стойност на предложението. Не е приложена нито обобщена количествена сметка, нито ведомости на очакваните видове строително – монтажни работи.

➤ Предвид решението за обща транспортна инфраструктура (автомобилен и железопътен транспорт) базирана на етажно поддръждане на движението и прилагането на триетажен вариант в тунел и мостови съоръжения, не е предоставена информация как ще бъде осигурена безопасността на движение и на двата вида транспорт, както по време на строителство, така и по време на експлоатация.

➤ Представена е кратка обяснителна записка от 3 стр., описваща много бегло предложеното от Вас решение. Една страница от записката съдържа информация за развитието на железопътния транспорт.

➤ **Не са представени основни проектни документи, като инженерно – геоложки доклад с приложения към него.** Поради липсата на инженерно-геоложки проучвания, Агенция „Пътна инфраструктура“ не може да придобие представа при какви условия ще се извършва строителството на предложеното съвместното трасе, мероприятията за последващо поддръжане, особено в тунелните участъци на няколко нива. Също така поради липсата на този доклад, няма как да се провери твърдението посочено във Вашето писмо, че 80% от добитата скална маса от тунелите ще се ползва в строителството на новата инфраструктура.

➤ Не са представени типови напречни профили, от които да е видно решението на предложението Ви в напречно направление по отношение на разполагането на двата вида транспорт на различни етажи и взаимната им обвързаност. В обяснителната записка е посочено, че са разработени два варианта на поддръждане на железопътния път и магистралата. Липсват графични материали, илюстриращи разработените от Вас решения и преминаването от единия към другия вариант.

➤ Не са представени схеми на предложените пътни възли. В обяснителната записка е посочено, че те са от опростен тип. Схемата на всеки пътен възел се определя въз основа на картограма на движението, ситуационно разположение на основните направления и топографски особености на местността. В представените от АПИ проектни материали липсва тази информация.

➤ В надлъжните профили липсва информация за приблизителната дължина на големите съоръжения, откъдето могат да се направят изводи за площта им.

➤ Липсват приблизителни данни какви по вид и площ територии се засягат с цел теренно осигуряване на предложеното от Вас решение за трасе на АМ „Струма“ Лот 3.2.

➤ В писмото посочено, че климатичните условия по трасето на Вашето предложение и заложените в проекта решения не изискват зимно поддръжане, както и не се изразходват средства за зимно поддръжане, **практически липсва опасност от пътни инциденти в**

резултата на лоши метеорологични условия. Към Ваше писмо, обаче, не е представен какъвто и да е доказателствен материал в подкрепа на изложените от Вас твърдения.

➤ По надлъжните профили са отразени ел.проводи. Не е посочен видът им и дали се предвижда за тях реконструкция. Следва да се има предвид, че в този район преминава транзитен газопровод за Република Гърция, ВЕП 400kV и други мрежи на инженерната инфраструктура от държавно значение.

➤ За автомагистрални участъци не се допуска използването на надлъжен наклон под 0,5%.

➤ Предложеното решение е свързано с реализация на огромни по мащаб строителни работи в района на Кресненския пролом и дори в коритото на река Струма, като я пресича неколkokратно. Това е свързано с повишен риск от замърсяване на реката, както и влошаване на екологичната обстановка в района. Следва да се обърне внимание, че според авторите на предложението, изкопните маси ще се извозват по съществуващата ж.п. линия. Това означава, че по време на строителството линията ще бъде неизползваема по предназначение, което прекъсва железопътната връзка на Република България с Гърция за този период от време.

➤ Не е представена цифрова подложка на трасето за целия обхват на предложението, което възпрепятства обективна оценка на влиянието на трасето върху елементите на околната среда, предмет на опазване по българското законодателство. В този си вид, вариантът не може да бъде съпоставен с параметрите на останалите предложени за разглеждане варианти в доклада по ОВОС и ОС.

➤ От картния материал, предоставен за разглеждане, може да се предположи напълно обосновано, че за реализацията на проекта ще е нужно прокопаването на тунели с голям просвет, което ще бъде свързано с осигуряване на много на брой подходящи места за депониране на изкопните маси.

➤ Трасето, видно от представените графични материали, предполага сериозно засягане на съществуващия първокласен път Е79 (I-1), скатове на които са убежище на много видове с висока консервационна стойност.

➤ За реализацията на идейното предложение ще е необходимо прекарване на много служебни пътища по време на строителството, които ще попадат в райони под защитен режим и са изключително чувствителни от екологична гледна точка.

➤ От обяснителната записка и графичните материали не става ясно дали предложеното от Вас идейно решение преминава или е в близост до защитени зони и защитени територии. При извършена проверка от експерти, трасето преминава през ЗМ „Креснеско дефиле“ и резерват „Тисата“ при км 155+000, като има вероятност тунелът с L=2990m да дренира териториите на повърхността над него.



➤ Проектът напълно противоречи на Решението по ОВОС от 2016 година за реализацията на модернизацията на железопътен обект „Радомир-Кулата“, където не се предвижда съществена промяна на трасето на ЖП линията в района на Кресненския пролом. В Решението на МОСВ е записано „единична електрифицирана жп. линия със скорост 120 км/час“.

➤ Разглеждането на предложеното от Вас идейно трасе, с внесената ситуация, предполага стартиране на нова съвместена процедура по ОВОС и ОС, което е напълно лишено от правен смисъл поради финализирането на вече стартирала процедура за същия обект.

➤ За предвидените тунели не са представена информация за осигуряване на вентилацията им, за която ще бъде необходима огромна енергийна мощност. Липсва информация как вентилационната система на тунелите как би се отразила върху екологията на района и дали влиянието няма да бъде негативно.

➤ Не са представени никакви решения, свързани с безопасността на пътниците, която трябва да бъде разгледана в секция за сигурност и човешко здраве в ОВОС.

➤ Не е предвиден алтернативен маршрут, както и не е предвидено решение за превоз на товари, които не могат да се превозват в тунели и тяхното влияние върху елементите на околната среда.

➤ Посочено е, че в резултат на намаленото разстояние, липсата на преодоляване на височини, е значително по - малко генерирането на отровни оксиди, финни прахови частици газове, предизвикващи изменения в климата. Към преписката не е представена екологична оценка и доказателствен материал в подкрепа на изложените от Вас твърдения.

Във връзка с гореизложеното и предвид издаденото становище от ДП „НКЖИ“ с изх. № ЖИ-32918/19.09.2017г., Агенция „Пътна инфраструктура“ дава отрицателно становище на предложението от „ЛАРДЖ ИНФРАСТРЪКЧЪР ПРОДЖЕКТС“ ООД за съвместно трасе на нова железопътна магистрала и автомагистрала „Струма“ Лот 3.2.

**Приложение:** Копие на писмо от ДП „НКЖИ“ с изх. № ЖИ-32918/19.09.2017г..

С уважение,

ИНЖ. ДОНЧО АТАНАСОВ

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА

АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“



Вх № 24-00-1915/18.09.2017

# РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



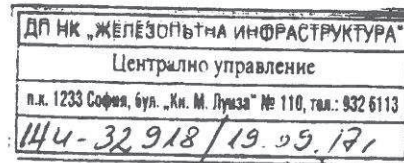
ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ  
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“



бул. „Мария Луиза“ №110, София 1233  
тел.: (+359 2) 932 3863  
факс: (+359 2) 831 2042

www.rail-infra.bg  
m.dimcheva@rail-infra.bg

ДО  
Г-Н СВЕТОСЛАВ ГЛОСОВ  
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ  
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“  
1606, София  
пл. „Македония“ № 3



На Ваш № 24-00-1915/18.09.2017 г.  
Към наш № ЖИ-32661/18.09.25017 г.

**Относно:** *Подобряване на трасето на Лот 3.2. на АМ „Струма“*

## УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЛОСОВ,

С Решение № 4-4/2016 год. по оценка на въздействието върху околната среда на Министъра на околната среда и водите е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътната линия Радомир – Кулата“ по вариант F (комбиниран), за отсечката от км 182 до км 190 от участък 4 по Вариант 2(светлосин). Общата дължина на трасето е 1652,5954 км и е разделено на три участъка. Предоставеното ни за становище проектно предложение на „Лардж Инфрастръкчър Продектс“ ООД засяга участък 3 от гара Благоевград до гара Сандански (от км 127+781 до км 186+194). В процеса на изготвяне на ДОВОС се установи, че одобреният от Експертния съвет на ДП НКЖИ идеен проект за модернизация на жп линията Радомир – Кулата в участъка от гара Черниче до гара Кресна е недопустим спрямо режима на Резерват „Тисата“. За първи път местността, находище на дървовидна хвойна в Кресненското дефиле, е обявена за резерват още през 1949 год. със Заповед № 6663/5.12.1949 год. на Министъра на горите. В района на Резервата е забранено:

- Да се секат, кастрят и повреждат дървета, както и да се късат и изкопават други растения или да се чупят, режат и късат части от тях;
- Да се поврежда и изменя естествения образ на местността, включително водните течения.

Във връзка с така описаните забрани бе извършено изменение на трасето, спрямо избрания от ЕТС вариант, с цел излизане извън границите на територията на Резервата.

Важно е да се отбележи, че трасето както на съществуващата жп линия в участъка от гара Черниче до гара Кресна, така и новопроектираното преминава през друга защитена територия по Закона за защитените територии, а именно Защитена местност „Кресненско дефиле“. Същата е обявена за такава със Заповед № РД-56/30.01.2008 год.

на Министър на околната среда и водите. До преди това територията на защитената местност е била със статут на буферна зона на Резерват „Тисата“. В района на защитената местност са въведени следните забрани:

- Забранява се извеждането на сечи, освен санитарни и изкуствени залесявания с неприсъщи за района видове;
- Забранява се строителството на сгради и пътища, както и подобряването и разширяването на съществуващия горски път, преминаващ по западния бряг на река Струма.

За територията на защитена местност „Кресненско дефиле“ се разрешава поддържането и реконструкцията на международното шосе София-Кулата, жп линията, жп гара Пейо Яворово и тунелите.

При проектен км 143+000 (след село Крупник) проектното трасе навлиза в територията на защитена зона BG0000366 „Кресна – Илинденци“ от НЕМ „НАТУРА 2000“. Защитената зона е обявена с цел опазване и поддържане на местообитанията на видове птици за постигане на тяхното благоприятно природозащитно състояние и за възстановяване на нарушени местообитания. Във връзка с предмета и целите на опазване на защитената зона в т.б.4 от Заповедта ѝ за обявяване е постановена забрана за унищожаване на крайречни гори.

В района на Резерват „Тисата“ и гара Пейо Яворов беше установено, че се засягат три природни местообитания – целеви за защитена зона „Кресна-Илинденци“ (9560\*, 92A0 и 92C0), едно от които е приоритетно. За местообитание 9560 (приоритетно) има забрана за всякаква човешка дейност, свързана с промяна на местообитанието и неговите характеристики, а за местообитания 92A0 и 92C0 има забрани за водене на всички видове сечи, за водене на действия, свързани с промяна на хидрологичния режим, за промяна предназначението на земята, освен в интерес на общественото здраве и безопасност или по други причини от първостепенен обществен интерес, включително такива, изразяващи се в изключително благоприятни последици за околната среда.

В района на проектното трасе е установен и защитеният вид *Ophrys mammosa* (паяковидна пчелица), също включен в Приложение 3 на ЗБР, съгласно който е забранено унищожаването на екземпляри в неговите естествени области на разпространение.

Във връзка с гореизложеното с решение на ЕТС при ДП НКЖИ е изменен проекта в участък 3, включващ в обхвата си преминаването през Кресненското дефиле, като в участъка от гара Черниче (същ. км. от 143+153 и проектен км 140+979) до гара Кресна (същ. км 164+568 и проектен км 160+441) са запазва преминаване по съществуващото трасе на жп линията с предвиждане на оптимизация в план и профил на трасето в границите на собствеността на Компанията.

Съгласно чл. 3 от Закона за железопътния транспорт, обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, са публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от Националната компания "Железопътна инфраструктура" или от търговци, получили концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите. Съгласно чл. 5 от ЗЖТ, Министъра на транспорта провежда държавната политика в железопътния транспорт и осигурява изпълнението на поетите от държавата ангажименти, произтичащи от

двустранните и многостранните международни споразумения в областта на железопътния транспорт и развитието на железопътната инфраструктура.

След подробно разглеждане на предоставената ни проектна документация и на основание гореизложеното, както и във връзка с поетите от Република България ангажименти по модернизация на железопътната мрежа и привеждането ѝ в съответствие с международните стандарти за оперативна съвместимост, Ви уведомявам, че даваме отрицателно становище по така предложеният вариант подобряване на трасето на АМ „Струма“ Лот 3.2.

С уважение,

инж. Красимир  
Генерален директор

