

До Агенция пътна
инфраструктура
бул. "Македония" – 3
гр. София

Инициативен комитет
от кв."Велчевци" и кв."Чехлевци"
Инициативен комитет
от кв. "Дядо Дянко"
и кв."Хаджи Цонев Мост"

Копия до: /приложен е списък/

кв."XXXXXX" XXX
5300 гр.Габрово

xxxxxx@xx.xx

17.02.2012 г.

СТАНОВИЩЕ

Във връзка с обявеното от АПИ обществено обсъждане на ДОВОС на Западен
Обходен път на гр. Габрово на 21.02.2012 г. от 13.00 часа в Община Габрово

Уважаеми дами и господа,

В началото на настоящето обсъждане се налага да обърнем вниманието на следните факти и въпроси, свързани с предното обществено обсъждане на 29.09.2010г., в гр. Габрово относно ДОВОС на Западен обходен път – Габрово:

I. Защо не ни беше предоставен протоколът от общественото обсъждане, проведено на 29.09.2010г., въпреки че е бил изискан от нас:

- С писмо до Община Габрово от 01.11.2010г. от Инициативен комитет от кв.Велчевци и кв.Чехлевци; – отказ да бъде предоставен;

- 1. С писмо до АПИ от 22.11.2010 от Инициативен комитет от кв. Велчевци и кв.Чехлевци - отказ да бъде предоставен;

- С писмо до АПИ от м. ноември, 2010 от Инициативен комитет от кв. Дядо Дянко и кв. Хаджи Цонев мост (Христо Смирненски) - отказ да бъде предоставен;

Ние се сдобихме с протокола по неофициален път, но в него установихме липсата на изказванията на петима граждани от засегнатите квартали. Едно от тези изказвания се отнася за Метрологичния институт в кв. Дядо Дянко, който отстои на 100 м от трасето, а това е сериозен проблем.

II. Защо от АПИ не ни отговориха на писмо до техническия съвет от 06.10.2010 г.?
Чрез него искахме да съдействаме за най-обстойно разглеждане на трасето за алтернативен вариант "Мусман", като за целта бяхме осигурили и високопроходими автомобили, с които да достигнем до най-подходящите места за оглед.

Тук е мястото да ви уведомим, че разполагаме с "Екологична експертна оценка на въздействието върху околната среда на обект 5 Габрово-Шипка с тунел под Стара

планина” от 1993 година (включва обход на Габрово от кв. Дядо Дянко, тунел Шипка и трасе след него). Ръководител на екипа, изготвил оценката, е проф. к.т.н. инж. Никола Николов /справка- виж прикритените към становището начални страници/.

Отделни характеристики и заключения от тази Екологична експертна оценка (ЕЕО – 1993) ще споменаваме в хода на нашите становища и заключения. Именно тази експертна оценка (ЕЕО – 1993) е била в основата за отхвърлянето на това трасе за Западен обходен път през същата година като неустойчив и създаващ необратими екологични проблеми. За решенията от общественото обсъждане, проведено през 1993 година ви информирахме в предишното наше становище, представено на 29.09.2010 в обществено обсъждане - гр. Габрово. Виж и писмо/прикрепено към становището/ до: Министерски съвет икопия до: Росен Плевнелиев - МРРБ ; До АПИ – Управителен съвет; До Общински съвет Габрово; от 15.03.2010 г.

III . Във връзка с новото обществено обсъждане на ОВОС и ДОС за Западен обходен път, обявено за 21.02.2012, заявяваме следното:

1. Поканата за общественото обсъждане не е публикувана в нито един местен вестник;
2. Информацията в сайта на Община Габрово за общественото обсъждане е от 18.01.2012 и не е поместена в началната страница в “Обяви”, както винаги досега е излагана подобна информация /на видно място/, още повече, че в случая се касае за много важна за град Габрово пътнотранспортна инфраструктура, а е поместена във вътрешна страница. А докладът за запознаване на гражданите, институциите и заинтересованите лица се предоставя от 16.01 до 16.02. 2012 г., както е обявено в поканата (поздорираме, че закъсняването е целенасочено).
3. Същата покана за общественото обсъждане е огласена в GabrovoNews.bg на 03.02.2012г. – откъдето и ние научихме за датата, на която ще се проведе същото – 21.02.2012 г.; /справка- виж прикритените към становището страници/
4. Защо ние от инициативните комитети не сме информирани като заинтересована страна за това, след като АПИ знае нашите адреси за контакти (пощенски адрес и имейл) от наши писма до тях ?
5. Заявяваме, че не са проведени консултации и срещи с инициативните комитети от кварталите. (чл. 95, ал.1 и 3 от ЗОС);
6. Няма списък на лицата, организациите и засегнатата общност, с които да се провеждат консултации /с посочени дати, часове и място за срещи/ (чл. 9, ал. 5 от НУРИОВОС);
7. Няма никаква нагледна агитация: брошури, плакати, постери, съобщения и др., изложени в засегнатите квартали; (имаме усещането, че информацията се крие целенасочено – няма друго обяснение), ако ни беше предоставена такава, щяхме да я изложим на най-подходящите места в кварталите.
8. Не са провеждани никакви срещи със засегнатата общност за разглеждане на алтернативни варианти за трасе на обходен път, а това е една от целите на обхвата на ОВОС - да се извърши обективно, комплексно сравнение на алтернативни предложения (чл. 95, ал. 3.6 от ЗОС);

IV. Доклад за ОВОС, становища:

9. Предлагащите карти и графични чертежи отново са в неподходящ мащаб и не е ясно точно как предлаганото трасе преминава през отделните имоти. Отново трасето не е наложено върху кадастрална карта или върху карта Google Earth

в подходящ мащаб. Този въпрос не е коментиран от компетентния орган в оценката му за качеството на ДОВОС, която трябва да направи съобразно чл. 14, ал.1, т.6 от НУРИОВОС. Ако това беше направено, щяха да бъдат ясни всички отстояния от трасето в кварталите до отделните къщи и имоти. (Явно тази информация целенасочено се крие).;

10. Отново не са представени в доклада в графичен или друг вид, напр. снимков материал, макар и схематично, как стоят силуетите на мостовете в кв. Велчевци, кв. Дядо Дянко и кв.Хаджи Цонев мост от различни гледни точки. Това би дало доста ясна представа как стоят те в пространството и доколко нарушават пейзажа и би изяснило доста неща на неспециалиста, какъвто е обикновеният човек. По начало снимковият материал в доклада е формален, непрофесионален и непредоставящ нужната информация /защо не са използвани възможностите на РНОТОСНОР или на други програми/. Също така това е недостатък на ДОВОС, останал незабелязан в оценката на ДОВОС по чл.14. ал.1 т.6 от НУРИОВОС.
11. Голяма част от диаграмите и таблиците са във вид, подходящ за специалисти , но са трудно разбираеми за повечето хора;
12. Отново в ДОВОС не е предоставен необходимият речник, за да бъде докладът разбираем за обществото;
13. Няма сравнителна таблица за брой съоръжения (мостове, тунели и др.) по височини, дължини, просвети за всички предлагани трасета и алтернативи;
14. Няма сравнителна таблица за брой електросъоръжения, водоносни системи (тръбопроводи и подобни), комуникационни кабели и подобни за всички предлагани трасета и алтернативи, които се засягат, и се налага тяхната корекция;
15. Няма сравнителна таблица колко броя къщи ще се отчуждават, както и други имоти за всички предлагани трасета и алтернативи. Колко ще са отчуждените дворни места в кв.м.и брой. / според ЕЕО – 1993 за участъка кв. Дядо Дянко – Радецки са 5 466 кв.м. плюс 2 808 кв.м. (стр. 22, ЕЕО- 1993г./;
16. Няма сравнителна таблица, колко е броят на подпорните стени при различните варианти на трасета – приблизителни дължини и височини, както и обем;
17. Няма сравнителна таблица за площадките за складиране на различни строителни материали, както и за опасни отпадъци следствие извършване на строителните дейности – колко са на брой за всеки вариант, каква площ заемат и колко ще са разположени върху обработваеми площи. Тук е уместно да се зададе въпросът къде ще отиде земната маса, изкопана от тунела под хълм “Бакойци”, дълъг 63 7метра /стр.267/;
18. Няма сравнителна таблица за унищожените земеделски земи и от коя категория са за всички трасета и варианти;
19. **Защо няма към настоящия доклад друг сравнителен доклад за оценка на въздействието върху пътната безопасност за всички етапи, както е според изискването /чл.3, ал.2, ал.3 – Директива 2008/96/ЕО и докладът да е съобразен с приложение I, II и III от същата директива.**
20. **Защо няма сравнителна таблица за броя етапни връзки / възможни на терена/, както и за крайпътни зони за паркиране по брой и площ / в квадратни метри/ и доколко те са ефективни по критерии за безопасност, функционалност, и икономическа изгода / Директива /2008/96/ЕО /**
Защо няма доклад със сравнителни анализи за всички предлагани алтернативи съобразен с Приложение II - Директива /2008/96/ЕО

21. При наличие на информация по горепосочените точки много лесно би се извършил необходимият анализ, нужен за избор на вариант за трасе;
22. Предложените алтернативни варианти за етап трети (син – червен) от Доклада според нас са фиктивни, тъй като не касаят жилищните квартали;
23. Не е задоволителен отговорът в ДОВОС, че не са обект на разглеждане пораженията, които ще бъдат нанесени на кварталите и принадлежащите им територии в зоната на мостовете в кварталите при природни бедствия (земетресения, пожари и др.), както и при разлив на химически вещества и други подобни ситуации (**несъобразено с чл. 96 ал. 1 т.4 б.”в” от ЗОС; несъобразено прил. II ал.1 б.”а” Директива 2008/96/ЕО.** Тук също е необходимо да има сравнителна таблица за всички трасета и варианти;
24. Не е посочена свлачищната зона в квартал Чехлевци по протежение на цялото трасе в южна посока, предизвикана от предишното строителство, намиращо се в края на II етап и начало на III етап. При отнемане на терена, както се предвижда за изграждане на пътен надлез, и по продължение на трасето още повече ще се активизира, а то и при сегашната ситуация си е активно.
25. Не са разгледани въздействията на инвестиционното предложение върху парк “Синкевица”, който е в непосредствена близост до трасето (започва от трасето - 3 етап). Все едно, че този парк не съществува. Точно където започва паркът , под моста с 60 м височина, е и най-добрият естествен извор в района на кв. Велчевци, който се използва от всички хора в кв.Велчевци, както и от всички, посещаващи зоната за отдих. Парк “Синкевица” се обитава от доста животински видове: риби, водогнездящи птици, земноводни и бозайници (патици, блатни кокошки, видри, костенурки и др.). Семейства щъркели гнездят по линията на трасето.Очевидно е, че съществуват. Това е в нарушение на чл. 96 ал.1, т.4, б. В от ЗОС;
26. Не са показани в ДОВОС в графичен / схематичен вид / напречни разрези по оста на пътя в зоните на подпорните стени. Това го изискахме в предишното наше становище към доклада от 2010г. с цел да стане ясно за обикновения човек неспециалист какви ще са пораженията по скатите и съответно измененията на ландшафта. Това е необходимо за 4 етап /кв.Дядо Дянко - кв. Хаджи Цонев мост/, тъй като откосите за подпорни стени са едно към едно при наклон на хълмовете около 60 градуса. Искаме да знаем до къде ще стигнат откосите във височина, колко от горските масиви ще бъдат унищожени в кв. метри и колко ще се увеличат при евентуалното образуване на свлачища /**Не съобразено с прил. II ал. 1 буква”и” - Директива 2008/96/ЕО.**
27. В доклада се казва, че ще бъдат отчуждени няколко къщи в кв. Дядо Дянко - така формулирано това звучи несериозно и непрофесионално.
28. Никъде не се споменава почти нищо за едно от най-критичните места от екологична гледна точка, а именно квартал Велчевци – **това е недопустимо** /виж приложената кадастрална карта на кв.Чехлевци – Велчевци приложена към становището/;
 - а. Колко къщи ще бъдат съборени;
 - б. Колко имоти ще бъдат унищожени;
 - в. Колко са разстоянията до къщите от двете страни на трасето в долната част на квартала;
 - г. Какви ще са последствията след като 50% от квартал Велчевци остава под нивото на моста /L-637м и Н- 60 м./, а отстоянието е 20-25 метра от плътното застрояване на този квартал в североизточна посока, а мостът същевременно се

явява от южната страна на квартала. Той ще е бreme – унищожавашо пейзажа за квартала и също така пейзажа на Зона на здравето “Синкевица”.

д. Какви ще са пораженията на горските масиви срещу квартал Велчевци, веднага след големия мост, след като там ще се засипват деретата /както предполагаме/ със скална маса от тунел под Бакойски баир - 187 696 куб.м. Въпросните дерета осигуряват водооттичането при дъжд и снеготопене на и без това свлачищните зони по северната страна на Бакойски баир.

V. Разстояния от трасето до къщи и квартали:

29. **Възмутени сме от факта**, че в ДОВОС почти всички разстояния са неверни.

Това сме установили и измерили в Google Earth и чрез измервания по терена:

За вариант АПИ:

място	Посочено отстояние	Реално отстояние
кв. Чехлевци	30 метра	6 метра – къща 10 - 15 м – други къщи
кв. Велчевци	100 метра	20 – 25 метра
за алтернативен вариант “Мусман” са посочени неверни данни както следва:		
кв. Гачевци	200 метра	900 метра
кв. Гачевци – бивше ТКЗС, сега инд. зона	Не е посочено	600 метра
с. Трънето	100 метра	400 метра
с. Трънето – бивше ТКЗС	Не е посочено	- 150 метра
с. Мечковица	20 – 30 метра	380 метра
кв. Недевци	40 – 50 метра	Около 300 метра
кв. Хаджи Цонев мост	20 – 30 метра	Около 300 метра
с. Горнова могила	20 – 30 метра	200 метра
с. Пенчевци	Не е посочено	- 150 метра

Забележка: Разстоянието между кв.Гачевци крайни къщи /запад/ и начални къщи /изток/ с.Трънито е 1350 м., а е посочено 300м.

Разстоянието между кв. Хаджи Цонев мост крайни къщи /запад/ и начални къщи кв. Недевци /изток/ е малко повече от 600 метра, а е посочено макс. 80 м.

Смайващо е разминаването!!!

30. **Неточностите в разстоянията подменят реалните дадености и обезсмислят данните от доклада.**

Настояваме за посочване на институциите и физическото лице, които са отговорни за предоставените данни.

VI. Факти от Екологична експертна оценка - 1993 г.

31. При преминаването на обходния път в обсега на емисии от автомобилното движение ще се намират кварталите Чехлевци, Велчевци, Дядо Дянко, Хаджи Цонев мост, Радецки. **Точно те се явяват особено критични екологични места.**

32. В предоставения ни доклад се твърди, че няма увеличение на средногодишната норма на замърсяване на въздуха. Няма надвишаване на азотните оксиди, серен двуокис, въглероден окис и др. в кварталите. Данните са за трафик със средна скорост 80км/ч. – каквато е предвидена.

33. Данните от експертната екологична оценка (ЕЕО-1993г.) са предвидени при **средна скорост 60 км/ч**

Забележка: По- високите скорости на движение на МПС водят до увеличаване на разхода на гориво, а това увеличава емисиите на парникови газове, водят до увеличаване шума /нощно време шума се увеличава значително/.

34. За Обходен път очакваната средна концентрация на **серен двуокис се увеличава 10 пъти – 0.51 мг/ куб.м. с обхват средно 98 м /от 70 до 125м /** /стр.80 ЕЕО-1993г./.
 35. **Азотни окиси- очакваната средна концентрация да бъде увеличена над 15 пъти – 0.93мг/куб.м. / със среден обхват на разпространение 122 м /от 90 до 153 м /** /стр. 81 ЕЕО-1993 г./.
 36. **Въглероден окис – очакваната концентрация е почти двойна – 5.81 мг/куб.м. със среден обхват 39 м /** /стр. 80 ЕЕО-1993 г./
 37. **Сажди – 0.52 мг/куб.м. при среден обхват на разпространение 70м./53 до 80м /стр.85 ЕЕО-1993 г./**
 38. **3-4-бензпирен може да достигне до 1000м.гр./ кг. – обхвата му достига 75м /стр.85 ЕЕО-1993 г./**
 39. **Оловни аерозоли - “прогностично за района на обходния път при много тежко автотранспортно натоварване се очаква концентрацията на оловни аерозоли да 20 пъти над нормата, като се достигне 0.006мг./куб.м. – очаква среден обхват на разпространение 85 метра” /77 до 93м/** /стр. 81 ЕЕО-1993 г./
- Тук е необходимо да се зададе въпросът какви ще са замърсяванията в кварталите при проектна скорост от 80 км/ч /каквата е предвидена/. Явно ще има значително завишаване на горепосочените вредни емисии.
- Забележка: В доклада данните за трафика са от резултати от проведени през 1992 г. анкети “Произход – Предназначение”на път I-5 Габрово. /справка сайт АПИ – обяснителна записка стр.5./
40. Кварталите ще са подложени на интензивен автотранспортен шум. **“Живеещите хора в къщи, намиращи се на 20-30 метра от пътя, ще бъдат подложени на шум около 70 db/A”, това е над нормата /стр.99 ЕЕО-1993 г./**. Ние считаме, че в зоната на кв.Хаджи Цонев мост ще е още по - завишена.
 41. Посочено е, че 47 къщи са подложени на вредни емисии над пределно допустимата концентрация. /стр.77 ЕЕО-1993 г./ В доклада не се споменава за това.
 42. **За отбелязване е, че експертизната оценка не е била правена за кварталите Чехлевци и Велчевци. Това значи, че броят на засегнатите къщи ще се увеличи значително, още повече защото квартал Велчевци е с плътно застрояване и отстои на 20 - 25 метра /в доклада посочени 100метра /от трасето в горната си част, а в долната трасето минава над къщите /виж приложена кадастрална карта/.**
 43. Особено проблематично - критично място е пространството между етапната връзка в кв. Дядо Дянко до завоя над Цонев мост срещу квартал Хаджи Цонев мост /разклон за Узана/, **тъй като се явява токсична въздушна яма**. Там ще е най-завишена концентрацията на вредни емисии и шум, а това ще породи проблеми и в квартал Лисец. Също там е и спортната база и игрище на един от водещите ръгби отбори в България, какъвто е габровският тим и на този терен се провеждат срещи от републиканския шампионат. Игрището отстои от трасето на 60 метра. **Не е отчетено в доклада.**
 44. Средната продължителност на мраз по обходния път е 201 дни / стр. 25 ЕЕО-1993 г./.

Това означава, че за да се поддържа пътят, редовно ще се обработва с пясък, луга и други химически съставки, които при изсъхване вятърът ще разнася из кварталите.

45. В доклада никъде не се споменава за вибрациите, на които ще са подложени десетки близкостоящи къщи при преминаването по трасето на тежкотоварни автомобили и машини /при строителство и експлоатация/. **Забележка:** Защо няма сравнителни характеристики- при отделни варианти?
46. Реките Паничарка и Козята са разположени по цялото протежение на обходния път и ще се замърсяват постоянно. “През цялото време водите на тези реки ще се намират под въздействието на кисели газове, аерозоли и сажди” видно е от факта, че средната годишна сума на валежите -881 мм/кв.- станция Габрово и модул на годишен отток: 16,1 – 19,3 л/сек/кв.км. /стр. 26, стр. 35 ЕЕО – 93/

Всичко това създава утежнена екологична ситуация. Подобна е и ситуацията при етап трети от квартал Чехлевци до тунел под Бакойски баир – всички води се оттичат в зоната на квартал Велчевци.

VII. По време на строителството

47. В предишното наше становище от 29.09.2010г. бяхме поставили въпроса за спомагателните пътища, необходими при строителството на мостовете в етап III и IV. В настоящия доклад е отбелязано, че такива не са предвидени. Мостовете срещу кв. Хаджи Цонев мост попадат в силно наклонени терени – горски. Ние задаваме въпроса как ще бъдат построени тези мостове /основите на колоните/, както на моста в квартал Велчевци и на горепосочените при км. 16+488, км16+880, след като попадат в дворове, земеделски парцели, парцели в регулация и в горски площи.
48. В доклада не се споменава какви ще са вредните въздействия при оформянето на изкопите за подпорните стени в IV етап от трасето, предизвикани при взривове на съществуващите скални масиви, и какви ще са последствията от прах и вредни химични вещества и други въздействия в находящата се там въздушна токсична яма.

VIII. Изводи относно Доклад на ОВОС

49. Ние питаме на базата на какви данни се избира вариант за Западен обходен път? Като се вземе предвид всичко казано дотук, се налага изводът, че предлаганият вариант за Западен обходен път от АПИ е неподходящ. Ние не виждаме аргументи за избора на трасе, преминаващо през толкова квартали и създаващо толкова екологични и социални проблеми. Същевременно недоумяваме как е допуснато да не се подготви проект на алтернативен вариант за повече от 35 години при гореспоменатите дадености.
50. Не е случайно, че в ЕЕО – 1993 г. се казва, че е необходима всеобхватна мониторингова програма относно въздуха, водите в реките, почвите по протежение на пътя, също продукцията от градините и тревите от ливадите и мерите, естествените налични извори за питейна вода (предпочитана за пиене от хората в кварталите) /стр.105 ЕЕО-93, и да се организира скрининг –стр.106/
51. **Относно качеството на целия доклад за Обход на гр.Габрово твърдим следното: в него изобилства информация от неверни данни и факти и това не допринася за обективното и коректно избиране на най-добър**

вариант. Посочените недостатъци за вариант “Мусман”/стр.73,стр.74 ДОВОС/ са абсолютно неверни, не отговарят на реалните дадености.

52. Единственото положително нещо в него е допълването му със становища /оформени на базата на неверни данни/ за два нови алтернативни варианти – Източен обход и Западен обход по следа на Мусман. Оказва се, че това е направено фиктивно !!!
53. Относно посочения в доклада Източен вариант, не можем да дадем становище, тъй като не разполагаме с необходимата информация и база данни, но съдейки по наличната информация считаме, че и той най - подробно трябва да се анализира.

IX. Становище за Западен обход по следа на “Мусман”- дължина 10 км **/приблизително/**

54. В доклада е установено, че “трасето “Мусман” преминава над 90% през горски територии. Засягат се около 10% земеделски земи – пасища/мери”. Самият този факт говори колко по-подходящ, щадящ кварталите е вариантът “Мусман” от досега предлагания. Процентите за горите не са вярни, защото засегнатите пасища/мери са минимум L-3400 м по продължение на трасето /Google – Земя/.
- а. При този вариант няма събаряне на къщи;
 - б. Не са подложени на замърсяване жилищни квартали;
 - в. Не се унищожават обработваеми площи в кварталите и извън тях;
 - г. Всички реки в обсега на трасето – Синкевица, Мечковска, Паничарка и Козя се пресичат перпендикулярно. Негативните въздействия върху тях ще са минимални;
 - д. Няма засегнато население;
 - е. Не предполага непредвидени въздействия върху кварталите при строителството;
 - ж. Не нарушава пътни съоръжения;
 - з. Не нарушава електро и комуникативни съоръжения (с изключение корекция на 3 бетонни стълба на захранващата мрежа на с.Трънето, където се предвижда етапна връзка);
 - и. Не нарушава водопроводни съоръжения;
 - й. Не нарушава ландшафта и пейзажа на кварталите;
 - к. Няма вредни шумове и вибрационни въздействия за населението по време на строителството и при експлоатация;
 - л. Изграждането на спомагателни пътища за строителството не засяга квартали и други населени места;

м. Депонирането на строителни материали не засяга обработваеми площи и съответно не се налага рекултивиране;

н. Не възпрепятства движение на животински видове, тъй като се редуват мостове с тунели. Няма да бъде нарушено и движението на домашни животни.;

о. Има еднакъв брой мостове – 5 броя, с приблизително еднакви височини и дължини с предлагания вариант.;

п. Въпреки че има два тунела (обща дължина 470 м), дължината е по-малка от тунела под Бакоевски баир (637 метра);

р. При трасето “Мусман” ненужните земни маси могат да бъдат депозирани на терена на бивша кариера Гачевци, която е в непосредствена близост до пътен възел между кв. Гачевци и с. Трънето – на 150метра.

с. Отпадат средствата за изграждане на пътен надлез в квартал Чехлевци /при сравнение за брой съоръжения за етапи - варианти той е в повече/ ;

т. Не се налага изграждане на шумозащитни прегради и шумозащитни пояси;

у. Не се налага строителството на утайници и други подобни съоръжения за всякакъв вид химични компоненти.

55. Цялото трасе “Мусман” не предполага завишени наклони над допустимите. Терена позволява, трасето в по-голямата си част да се движи хоризонтално.

56. По цялото трасе “Мусман” могат да се изградят 4 етапни връзки:

а. Етапна връзка при квартал Войново – отклонение за кварталите Войново, Чехлевци и Велчевци;

б. Етапна връзка между квартал Гачевци и с. Трънето – тип “Детелина - непълна”;

в. Етапна връзка в района на Горнова могила – съобразена с необходимото отстояние от тунели / D/2004/54/ЕО/.

г. Етапна връзка, разположена в края на гр. Габрово, път за местността Узана / Парк Българка/ – тип “Детелина”/дори четирилистна, тъй като има голямо свободно пространство/. Тази връзка е много подходяща за горепосочения туристически обект с национално значение.

Тези етапни връзки са в унисон с изискванията на Директива 2008/96/ЕО. Ще е улеснена и зимната поддръжка.

57. Има достатъчно много площи (необработваема земя) за образуване на безопасни зони за паркиране на големи тежкотоварни автомобили, както и възможност за по-малки отбивки и изпреварващи ленти . / Директива 2008/ 96/ ЕО – т.17/. По цялото трасе “Мусман” могат да се изградят 5 бр. големи стоянки за тежкотоварни автомобили при това на неземеделски площи – мери: **1.** Преди етапна връзка между кв. Гачевци и с. Трънето – от двете страни; **2.** Преди/отдвете страни/ както и след мост над р. Мечковица /отдясно/; **3.** Преди,

а може би и веднага след къс тунел северно от кв. Недевци – от двете страни /за тях може да се използва скалната маса от тунела- тя е от сивобял варовик/. Считаме, че този тунел може да се избегне, като пътя премине в дълбока траншея.; **4.** В зоната на етапна връзка в края на града, където трасето пресича пътя за местност Узана. Именно там теренът е много подходящ за обособяването на 3 големи стоянки /за повече от 100бр. тежкотоварни автомобили – тирове/ на съществуващите големи равни пространства /необработваема земя/, едното от които е около етапната връзка, другото на 300м вляво по посока м. Узана, а отдясно е третото - бивша площадка на Пътно управление Габрово /в доклада 12дка/ - всички са държавна собственост. Местата за тези стоянки са от изключителна важност за отбиването и паркирането на големи тежкотоварни и други автомобили при екстремални ситуации в подхода към и в тунел “Шипка”, както и по настоящия път през прохода. / **Директива 2008/ 96/ ЕО** /

Забележка: Странно защо такъв сериозен проблем не е разгледан в предлагания вариант от АПИ / съобразен с Директива 2008/96/ЕО/. Изключително голям недостатък.

58. От икономическа гледна точка вариант “Мусман” ще е по-евтин, въпреки голямата си дължина (с 2 800 м приблизително, но това е логично за Обходен път), тъй като няма да се изразходват средства за : **1.**Отчуждаване на сгради и обработваеми площи; **2.** Рекултивация на засегнати площи; **3.** Средства за съдебни процедури (обжалвания). **4.** Според нас почти няма необходимост от изграждане на подпорни стени. **5.** Не се налага и изграждането на противосвлачищни съоръжения за свличащи се камъни; **6.** Няма да се изразходват средства за промяна на електро и далекосъобщителни съоръжения и водопроводни съоръжения (с изкл. виж т. Ж).

Х. Изводи за предложения вариант на АПИ, преминаващ през и в зоната на квартали.

59. Всички горепосочени положителни факти и данни за трасе “Мусман” не важат за предлагания от АПИ вариант в доклада. Накратко изводите за трасе АПИ са следните:

- а. Създава много социални проблеми;
- б. Предполага непредвидими дълготрайни и необратими въздействия;
- в. Поради близкото разстояние от центъра на града до трасето / около 3 км / и като се знае, че основните въздушни течения са от югозапад, е ясно, че все повече вредни емисии ще се отправят към центъра на града;
- г. Разрушава в голяма степен ландшафтът в кварталите и принадлежащите им територии;
- д. Предвид категорията на движение – много тежко, компонентите на околната среда ще се изменят значително и необратимо;

- е. Новите характеристики ще са в конфликт с околната среда;
 - ж. Мащабът на въздействие ще е голям и ще бъдат засегнати хиляди хора;
 - з. Ще се влоши качеството на въздуха в кварталите;
 - и. Шумовият фон ще бъде трайно нарушен;
 - й. Силно ще бъде нарушен пейзажът - особено на места, където в самите квартали ще бъдат изградени мостове;
 - к. Ще бъде засегната селскостопанска земя, принадлежаща на кварталите, а това ще наруши селскостопанската дейност на много хора. Много важно е да се отбележи, че ще е пагубно въздействието за пчеларството в засегнатите квартали. Отчуждени селскостопански земи за трети етап – 81489 дка; за четвърти етап – 41483 дка.
 - л. Ще се засегнат флората и фауната;
 - м. Ще бъде засегната и зоната на здравето в парк “Синкевица” чрез шума, влошеното качество на въздуха и други вредни емисии. В долината по поречието на р. Синкевица ежедневно /целогодишно/ сутрин /за около 3 часа/ и вечер / за около 3 часа/ има въздушни течения в двете посоки изток-запад. Освен, че ще има такива негативни въздействия върху флората и фауната, ще бъде унищожен и настоящият хубав пейзаж в източна посока, тъй като мостът прегражда цялата долина!!! Височина на моста 60 метра.
- Забележка:** “Повечето от замърсителите на атмосферата – въглероден окис, серни окиси, азотни окиси, прах, имат две денонощни върхови стойности” – сутрин от 7 до 10 ч. и вечер от 19 до 24 ч. /стр.9 ЕЕО-1993 г./
- н. Завоят /югоизточно/ над Цонев мост /разклон за Узана - четвърти етап/, е с много малък радиус и предполага възникването на пътнотранспортни инциденти **/проектирането му не е съобразено с Директива 2008/96/ЕО/.**
 - о. В участъка на етап II /в последният километър преди кв. Чехлевци/, наклона е над нормата като изискване, както и завоите са с много малък радиус и няма видимост, те са и от северната страна на склона. **Не отговарят на изискванията на Директива 2008/96/ЕО.**
 - п. Не усигурява достатъчно крайпътни зони за паркиране в четвърти етап /след пътен възел в кв. Дядо Дянко/. Самият терен не позволява. Това е видно при оглед, нещата се усложняват и от факта, че трасето до кв. Радецки /прибл. 5 км/ се движи с непрекъснат наклон. Няма възможност за изграждане на участъци с изпреварващи ленти и отбивки. **Не отговаря на изискванията на Директива 2008/96/ЕО т.(17).**
 - р. Участъка след пътен възел в кв. Дядо Дянко ще е опасен за движението на МПС, след като там се очаква свличане на скални маси – видно е.

с. Не е съобразен и с проблема посочен в т.57- 4 от настоящото становище./не е съобразен с прил. II ал.2 буква “ж” Директива /2008/96/ЕО.

т. Не осигурява връзка за парк “Българка” – курорт Узана /географски център на България - с национално значение/. Хората, идващи от южна България и желаещи да посетят този парк, ще са принудени да се отклонят на етапната връзка в кв. Дядо Дянко. И после да се върнат обратно почти 3 км, и преминавайки през същия квартал и през целия кв. Хаджи Цонев мост, да достигнат до разклонението за м. Узана /същото е положението и в обратна посока, в подобна ситуация ще са и хората от кв.Недевци, желаещи да пътуват за южна България или Узана/. Хората от кв.Радецки, няма да могат да се качат на пътя /минаващ до тях/, при желание да отидат към южна България и ще трябва да се върнат при бл. 5 километра. **Това е голяма недомислица!!!**

у. Нарушава жизнената среда и устойчивото развитие на кварталите, които в момента са много добре населени, и то с голям процент млади хора;

Забележка! Държим да подчертаем, че младите хора не напускат нашите квартали, защото са изградени изцяло от фамилни къщи за разлика от панелно едромашабно изградените квартали. Нашите квартали се намират в прекрасна природна среда, която настояваме да бъде запазена.

ф. Много важно е да се знае, че тунела под Бакоийски баир /етап III/, трябва да е съобразен с Директива 2004/54/ЕО – отнасяща се за тунели над 500метра. **Това значително ще оскъпи стойността му.**

60. Като се сумират всички негативи, се налага изводът, че вариант АПИ и от икономическа гледна точка ще е много по-скъп и неизгоден за реализация.

61. Защо няма сравнителен анализ /към доклада/ за разгледаните трасета съобразен с прил. I ал.1 буква “д” Директива 2008/96/ЕО – анализа се отнася за разходите и ползите?

XI. Заключение

62. От всичко казано до тук се стига до извода, че като по-добър вариант за Западен обход може да се определи вариант “Мусман”, който има добър социален ефект и запазва максимално условията на живот на хората и устойчивото развитие на кварталите и принадлежащата им територия.

63. Настояваме да задължите инвеститора да вземе становище относно верността и относимостта на представените от нас доказателства, като мотивира своето становище в случай, че счита тези доказателствата за неверни или неотнормими.

64. Настояваме въз основа на становището на инвеститора и нашето становище и след преценка на основателността на твърденията ни, компетентният орган да се произнесе по чл. 99 ал.2 от ЗОС.

Вярваме, че нашите заключения и становище ще помогнат за вземането на законосъобразно решение от компетентния орган и ще бъдем своевременно уведомени за това.

65. а. За да онагледим факти предоставяме кадастрална карта на кв. Чехлевци и кв. Велчевци /копие/ с нанесено на нея трасе за Западен обход предлаган от АПИ.

б. Предоставяме първите две страници от Екологична експертизна оценка от 1993 г. за Обход на гр. Габрово - съдържа повече от двеста страници.

в. Предоставяме два броя страници.: от сайт на Община Габрово от 18.01.2012 г.; и от сайт на GabrovoNews от 03.02.2012 г.

г. Предоставяме писма до: **1.** До Николай Сираков – кмет на Габрово от 01.11.2010 г.; **2.** До АПИ – Технически съвет от 01.11.2010 г.; **3.** До Божидар Йотов – АПИ от 22.11.2010 г. **3.** До Министерски съвет и копия до: Росен Плевнелиев – МРРБ; АПИ – Управителен съвет; Общински съвет Габрово - от 15.03.2010 г.

д. Предоставяме поименни възражения против вариант АПИ, който преминава през квартали.

Забележка: Настоящото становище съдържа тринадесет листа.

С уважение :

От Инициативен комитет от кв.Чехлевци и кв. Велчевци:

Николай Цветанов Николов - скулптор
Иван Недялков Денчев – художник-учител
д-р Ружа Проданова Юбел - минералог
Дончо Пенчев Тотев - пенсионер
Елена Пенчева Тотева – пенсионер
Снежана Иванова Цонкова - учител
Надежда Христова Владимирова - домакиня
Надя Кънчева Николова - учител
Минка Лефтерова Георгиева - икономист
Борил Георгиев Георгиев – икономист

от Инициативен комитет от кв.”Дядо Дянко” и кв.”Хаджи Цонев мост”

Росен Петев Димов – адвокат
доц. д- р инж. Елена Иванова Захариева - Стоянова – преподавател в ТУ – Габрово
Йорданка Георгиева Захариева – учител
Даниел Начков Найденов – технически сътрудник
Рени Иванова Микова – българска филология
Нела Петева Димова – скулптор
Богдана Ботева Бончева – пенсионер
Кирил Начков Найденов - служител