

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

Инициативен комитет
от кварталите:

"Чехлевци", "Велчевци",
"Дядо Дянко" и "Хр. Смирненски"

25.09.2010 г.

Във връзка с обявеното от АПИ обществено обсъждане на ДОВОС и оценка за съвместимост на западен обходен път на Габрово на 29.09.2010г., от 15:00 часа, в Община Габрово. /обявено в сайт на Община Габрово на 24.08.2010г./

ЗАЯВЯВАМЕ СЛЕДНОТО НАШЕ СТАНОВИЩЕ:

Като заинтересована и засегната страна сме извършили редица стъпки в посока на защита на околната среда в нашите квартали поради намерението за строителство на Западен обходен път /Е-85- международен/.

1. През 1991г. сме осъществили първата петиция до Народното събрание, вследствие на което през 1993 г. е проведено обществено обсъждане на Западен обходен път в този му вариант – преминаващ през кварталите Чехлевци, Велчевци, Дядо Дянко и покрай Хр. Смирненски. На това обществено обсъждане е решено, че този път, преминаващ през кварталите, е неустойчив и неблагоприятен за околната среда. В резултат през 1993г. изграждането на пътя е спряно / Общественото обсъждане е проведено в Община-Габрово в присъствието на министъра на транспорта; на представители от ГУП; представители на министерство на околната среда; Пътно управление – Габрово; ХЕИ и др., както и граждани. Изисквали сме протокола от това обсъждане от: Община – Габрово и НАПИ ,но такъв не беше предоставен. /

2. Във връзка с последните обстоятелства около инвестиционното намерение сме подали следните петиции:

- 17.10.2008 до Народното събрание;
- 18.03.2009 към Европейския парламент.

3. От 2008 година до сега сме търсили и изисквали информация от всички ведомства относно инвестиционното намерение. През 1996 г. е направен технически проект за четвърти етап, а през 2004 г. е бил актуализиран / без да са провеждани консултации със засегнатата общност и обществено обсъждане/. През 2006г. година явно е започнало ново реализиране на Западен обходен път, за което ние като засегната общност не сме уведомени и разбираме много по-късно, че той е включен за финансиране по програма ИСПА / 2006/ BG/16/РА/003, с обявено начало на строителните работи 15.12.2007 /сайт АПИ/ .

4. В контекста на горепосочените данни заявяваме, че до сега между нас и АПИ като инвеститор не са проведени никакви обществени обсъждания и консултации, не са ни предлагани никакви първоначални предпроектни срещи и информация. Едва когато се

появиха сондите за геоложки проучвания през есента на 2008г. година, разбрахме за ситуацията.

Инвеститорът АПИ не ни е информирал за предстоящото инвестиционно намерение във възможно най-ранен стадий и не се е съобразил с обществеността – както е заложено в изискванията на Европейската директива 2003 /35/ ЕО.

5. Относно обхвата на ОВОС няма проекто-доклад за определянето му. Проектно-доклад не е предлаган на обществеността:

- няма проведени никакви срещи за съдействие / чл.95, ал.1и3 от ЗООС /.
- не е предоставена необходимата информация, няма брошури и никаква нагледна агитация / табла, постери и др./ или разговори с екипа;
- не са правени никакви срещи за разглеждане на алтернативите, а това е една от целите на обхвата на ОВОС, да се извърши обективно, комплексно сравнение на всички алтернативни предложения / чл.95, ал.3 т.6 от ЗООС /.

6. За ДОВОС установяваме следното:

- преди оформяне на заданието за ОВОС със засегнатата общност не са провеждани никакви срещи и консултации по квартали или в гр. Габрово /няма списък на лицата и организациите, с които да се провеждат консултации / чл.9 ал.5 от НУРИОВОС /

7. Относно нагледните материали:

- предоставените топографски карти са неразбираеми за обществеността, не са в подходящ мащаб и не е ясно предлаганото трасе как преминава през отделните имоти. Защо не е наложено трасето на кадастрална карта или на карта от GOOGLE – Земя? / Този въпрос не е коментиран от компетентния орган в оценката му за качеството на ДОВОС, която той трябва да направи съобразно чл.14 ал.1, т.6 от НУРИОВОС /
- Не са представени в графичен или в друг вид / напр. снимков материал /, с нанесени схематично-архитектурно мостове, за да се разбере как стоят те в пространството и по-специално тези в кварталите Велчевци и Дядо Дянко. Снимковият материал е недостатъчен / също така недостатък на ДОВОС, останал неотбелязан в оценката на ДОВОС по чл.14 ал.1, т.6 от НУРИОВОС /.
- Няма необходим речник, за да бъде докладът разбираем за обществото / нера - збираеми думи: криви – преходни, циркулярни, хоризонтални; забавен шлюз, обемно решетъчни подпорни стени; биндер; залпови замърсявания; дендрологичният състав и др./
- В доклада е посочена проектна скорост 80км/ч, а не е посочено какъв клас ще е този път, за да е разбираемо от обществото. Без посочване какъв клас ще бъде проектираният път е невъзможно да бъде направена оценка на въздействията върху околната среда по време на строителството и на експлоатация на инвестиционното предложение, както изисква чл.96, ал.1, т.4 от ЗООС.

Ние, като засегнатата общност, ще дадем становища относно трети и четвърти етап, а именно преминаването на трасето през териториите на кварталите: Чехлевци, Велчевци, Дядо Дянко и Хр. Смирненски.

8. Установяваме следното:

- Не са разгледани всички възможни алтернативи. Няма списък на същите. Защо не е допуснат за разглеждане вариантът, предлаган от Инициативния комитет по

идея на арх. Мусман и не са разгледани становищата по него от всички заинтересовани, не е направен и оглед на място. Въпреки писмото от 04.01.2010г. от МОСВ за включване в ДОВОС на становището на Инициативния комитет от кварталите. Предложените алтернативни варианти – син-червен- са фиктивни и не касаят кварталите /изключение прави червеният в участъка на кв. Бакойци/. Така в ДОВОС са разгледани фиктивни алтернативи, а не е разгледана една от реално изпълнимите алтернативи – тази, предложена от арх. Мусман. Това е в нарушение на чл.96, ал.1, т.2 от ЗООС. Това нарушение е в пряка връзка с “пропускът” на инвеститора да проведе консултации със засегнатата общност – виж по горе № 5.

- Не се посочват основните причини за избор на алтернативи, анализ и оценка;
- Не е споменато, че етапът от Поповци до Чехлевци е проектиран и изграден като 4 клас трасе. Елементите му като наклони, криви и др са изключително неподходящи, особено в последния един километър преди кв.Чехлевци, тъй като е и от северната страна на ската.

/И какво се получава – пътят Велико Търново – Габрово е първи клас, Севлиево-Габрово е втори клас и от тях се влиза в обходен път – 4 клас!./

Затова ние настояваме този последен километър преди Чехлевци да отпадне и трасето да премине по вариант “Мусман”.

- В доклада и резюмето са използвани много стари факти и заключения, базирани на тях /например говори се за село Чехлевци, като извънградски район – стр.131, стр.135, а то е квартал повече от 35 години, вместо Гачевци селището е наречено Горна Росица, Велчовци – стр.6 име, използвано преди 1944 г./ За определяне трафика са използвани резултати от проведени през 1992 г. проучвания.
- Не е посочено какви проблеми и поражения ще се получат при земетресения, по жари, катастрофи, война, атентати и др., най-вече при мостовете в кварталите, особено в кв.Велчевци, където мостът е с дължина 620м и височина 60м и преминава над част от квартала – чл. 96 ал.1, т.4, буква “в” от ЗООС.
- Разстоянията от жилищата до трасето, посочени в доклада, са неверни:
 - за Чехлевци – посочени 15м, а в реалност има сгради на 6 м и 10м;
 - за Велчевци, посочени 100м, в реалност всички къщи в горната част на квартала са на 20м, а в долната част пътят, преминаващ чрез мост, минава над квартала и разрушава къщи.
 - за Дядо Дянко – посочени са разстоянията към къщите от източната страна, а не са посочени разстоянията от южната и западната.
 - за Хр. Смирненски, в зоната до Хаджицонев мост, посочени 120м, а в реалност са под 100 м.

Настояваме за точно измерване на разстоянията и посочване на институциите и физическото лице, които са отговорни за верността на предоставените данни.

- относно вятъра са посочени основните му движения юг-югозапад като неравномерни, а не са изследвани местните въздушни течения: северно и североизточно през студените месеци на годината, а освен това и другите въздушни течения по долините, характерни за сутрин и вечер, с продължителност около 3 часа, а това ще вдигне високия процент на вятър, посочен в доклада – 47,2% ;

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

- Не са разглеждани въздействията на инвестиционното предложение върху местообитанията на птиците в парк “Синкевица” – патици, блатни кокошки,

блатни птици и др., а в квартал Велчевци – щъркели и всички други животински видове в кварталите. Това е в нарушение на чл.96 ал.1, т.4, буква “в” от ЗООС.

- Според доклада парк “Синкевица” не се засяга, а паркът започва от кв. Велчевци, всъщност на 70м от трасето;
- не са посочени никакви данни за наличните естествени извори за питейна вода /изследвани от ХЕИ – добри /, която е предпочитана от хората в кварталите за пиене за разлика от водопроводната. Тези извори са отстоящи на не повече от 30 м. от трасето.

9. При строителството:

- посочените площадки за инертни и изкопни материали не са показани в точните си граници, количества материали и по видове, а се касае за частни земеделски земи;
- не е посочено по кои трасета и квартали ще се доставят или извозват горепосочените материали и какви последствия ще има върху населението и сградния фонд в резултат на шум, прах, вибрации и др.;
- не са описани и посочени къде ще се изградят всички спомагателни пътища при строителството и което е особено важно, при строежа на моста в кв. Велчевци.;
- не са проучени или споменати свлачищните зони, особено в кв. Чехлевци и кв. Велчевци. В кв. Чехлевци, в резултат на предишни строителни дейности за трасе има активирано свлачище, което е стигнало до къщите, въпреки изградената 70 метрова бетонна стена. Какво ще стане в зоната на кръстовището / Чехлевци /, където е и свлачището, след като се предвижда още по-дълбоко вкопаване на трасето./
- В кв. Велчевци, на югоизточния хребет /Бакойски баир/, където ще стъпи мостът също има свлачище. Заради него е преустроена и преместена стената на язовир “Синкевица”, която се беше скъсала. В този участък на хребета въобще не са извършвани геоложки проучвания. Целият Бакойски баир е свлачищна зона. Явно ще има непредвидени геоложки обстоятелства, които ще са причина за значително въздействие върху терените и кварталите.
- Никъде не се споменава как ще се строи мостът в кв. Велчевци – площадки за кранове и подходи. Изкопите за фундаментите ще са огромни и ще има въздействие с голям периметър, тъй като геоложките проучвания показват стабилни слоеве след 10-15 метър. Какво се предвижда за преодоляване на дълбокото и широко дере след този мост, точно преди тунела.
- В зоната на кв. Велчевци не се споменава за въздействията на околната среда нито по време на строителството, нито по време на експлоатацията и за необходимите мерки за предотвратяването им.
- Не се говори за промяна на ландшафта и пейзажа в кварталите Чехлевци и Велчевци.
- Не се говори за риск от замърсяване с разливи на гориво и опасни товари в горепосочените квартали.;
- За промяна на електрозахранване, водоснабдяване и канализация се говори, че ще се вземат мерки и има съгласуване с организациите, отговорни за това. Според нас това не е достатъчно за представяне на доклад – несериозно е и непрофесионално – има съществени непълноти на ДОВОС и нарушение на чл.96, ал.1, т.4 от ЗООС.

10. Настояваме инвеститорът в отговора на нашето становище да вземе отношение по всички повдигнати въпроси, като посочи конкретно кои наши твърдения счита за неверни. Настояваме въз основа на становището на инвеститора на нашите въпроси и

след преценка на основателността на твърденията ни, компетентният орган да се произнесе по чл.99 ал.2 от ЗООС.

11. Нашите заключения относно околната среда са:

- Въздействията върху околната среда в процес на експлоатация са определени до 50-60м от пътното платно. Ние смятаме, че те ще бъдат много по-големи, на места до 200 и повече метра, тъй като всички квартали от 3 и 4 етап попадат от подветрената страна на трасето. В кв.Велчевци въздействията ще са на най-голямо разстояние, тъй като мостът е висок 60м, а по-голямата част от квартала остава под нивото му;
- Като се имат предвид ветровете и силата им целогодишно, никакви шумо-прегради няма да спомогнат за подобряване на шумовия фон или да предотвратят замърсяването;
- Мостовите при кварталите Велчевци и Дядо Дянко, а и цялото трасе, при зимни условия ще се обработват със значителни количества химически верщества /луги, пясъци, фракции и др./, тъй като са в планински район с голям снеговалеж. При изсъхването им, вятърът, който зимно и пролетно време е силен, ще ги отнася, както към парк "Синкевица", така и към кварталите;
- Всички къщи в кварталите имат и принадлежащи дворове, които в повечето случаи се използват за зеленчукопроизводство. От всичко това следва, че почвите ще са подложени на непрекъснато окисляване и замърсяване;
- Ландшафтът и пейзажът в кв.Чехлевци са силно повлияни от предишното строителство и сега допълнително ще бъдат унищожени, както ще бъдат унищожени и в квартал Велчевци, заради моста. С височината и многобройните си колони, той ще хвърля сянка над квартала, тъй като се намира южно от него;
- Шумът ще попада изцяло върху кварталите. В дефилето при кв. Хр. Смирненски, хълмът източно от пътя ще се яви като отразителен екран, който ще препраща шума в целия квартал и в кв. Лисец;
- В зоната на кварталите Дядо Дянко и Хр. Смирненски, замърсяването с вредни газове ще е значително заради дефилето, в което се намират. Все повече и повече шум и вредни емисии ще се движат по оста на дефилетата към центъра на Габрово, който е само на 3 км от кв. Велчевци и от кв. Дядо Дянко;
- Значителен шум и вибрации ще се усещат от всички близкостоящи къщи в кварталите Чехлевци, Велчевци и Дядо Дянко;
- В доклада не се споменава и за никакви комутативни въздействия, а те са очевидни;
- Относно разполагането на пътна детелина в зоната на кв. Чехлевци – км 11+513, считаме, че е крайно неудачно решение, като се има предвид подхода към нея от гр. Габрово, който е с изключително голям наклон за такава цел;
- В доклада липсва информация за въздействие върху демографията и социално-икономическите условия, а е ясно че ще има сериозни последствия от това инвестиционно намерение;
- За цялото трасе няма предоставени графични /схематични/ вертикални и напречни разрези по оста. Те биха показали, какво се случва по терена, къде трасето се вкопава, какви ще са траншеите, колко дълбоки, с какви скатове, къде е над терена, как върви трасето по скатове /напречен разрез/, а оттам и колко от скатите ще се отнема. Всички тези данни биха дали реална представа на всички участници в ДОВОС за пораженията и цялата промяна на ландшафта и пейзажа, а това ще предизвика много размисли, коментари и заключения. Информацията, предоставена в резюмето и доклада, е недостатъчна и непълна.

Спестени са много истини и в този си вид не може да доведе до вярно становище и решение от компетентния орган.

12. Настояваме инвеститорът, в отговора на нашето становище да вземе отношение по всички повдигнати въпроси, като посочи конкретно кои наши твърдения счита за неверни. Настояваме въз основа на становището на инвеститора на нашите въпроси и след преценка на основателността на твърденията ни, компетентния орган да се произнесе по чл.99 ал.2 от ЗООС.

13. Изхождайки от всичко установено дотук от доклада и от нашите проучвания, както и от определената категория на движение по това трасе – много тежко-правим следното заключение:

- Компонентите на околната среда ще се изменят значително и необратимо;
- Новите характеристики ще са в конфликт с околната среда;
- Въздействието върху околната среда ще е дълготрайно, постоянно и непрекъснато – денонощно;
- Мащабът на въздействието ще е голям и ще бъдат засегнати хиляди хора;
- Ще се влоши качеството на въздуха;
- Шумовият фон ще бъде трайно нарушен;
- Силно ще бъде нарушен пейзажът и ландшафтът, а на места, в близост до кварталите напълно унищожен;
- Ще бъде засегната селскостопанска земя, принадлежаща на кварталите, а това ще наруши селскостопанската дейност на много хора;
- Ще се засегнат флората и фауната;
- Ще бъде засегната и зоната на здравето в парк “Синкевица” чрез шума, влошеното качество на въздуха, а какво остава от настоящия хубав пейзаж;

14. Изводите са: Западен обходен път на Габрово, в този вариант, с трасе преминаващо през кварталите, ще оказва дълготрайно въздействие, което ще е изключително неблагоприятно на санитарно-хигиенните условия на околната среда и на жизнената среда в нашите квартали. Ще наруши необратимо устойчивото им развитие. От всичко това следва, че предложеният вариант за Западен обходен път е с неподходяща концепция и задание за проектиране.

Инвеститорът АПИ не предоставя в ДОВОС достатъчно информация. Не предлага подходящи алтернативи за обходен път, отговарящ на съвременните изисквания, както и на Закона за пътищата / Наредба за пътищата/ и ЗУТ.

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

15. За да онагледим нашите заключения и всички факти, предоставяме:

- карта от GOOGLE – ЗЕМЯ-2010г. с нанесени инвестиционно намерение на АПИ и вариант на Западен обходен път по идея на арх. Мусман от километър 9 до 18;
- топографска карта с нанесен на нея алтернативен вариант “Мусман” и вариант от 2010 г. на АПИ, които да се сравняват;
- анализ – сравнителен за двата вариант, който съдържа пет листа;
- подписка от хора, живеещи в засегнатите квартали: съдържа двадесет и един листа;

-снимки на терени от двата варианта – единадесет бр.

16. 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 доказателства за неверни или неотносими.

С уважение:

Николай Цветанов Николов -
Иван Недялков Денчев-
Надежда Христова Владимирова -
Д-р Ружа Проданова Юбел -
Дончо Пенчев Тотев -
Елена Пенчева Тотева -
Георги Ганчев Ганчев -
Снежана Иванова Цонкова -
Минка Лефтерова Георгиева -
Борил Георгиев Георгиев -