

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

Копия до:
/приложен е списък/

СТАНОВИЩЕ

от Николай Цветанов Николов

_____ – гр. Габрово
email _____

Относно ДОВОС и ДОС на Западен обходен път на гр. Габрово за обществено обсъждане на 21.02.2012 г.

Уважаеми Дами и Господа,

Вариантът на Западен обход на Габрово, предлаган от АПИ, не е съобразен с Директива 2008/96/ЕО. Това мое твърдение се базира на различни действителни факти, които предоставям в настоящото становище.

1. Вариантът не е съобразен с Д/2008/96/ЕО, тъй като проектът и техническият проект са направени много преди сега действащата директива.
2. Проектирането му е съобразено с възможностите на терена. Точно той в определени участъци не предлага условия за трасето, което да отговоря на изискването да гарантира висока степен на пътна безопасност, което е изискване за пътищата в Европейския съюз.
3. Втори етап от трасето Поповци – Чехлевци е изграден, както се знае, преди повече от двадесет години. Проектирането и самото му строителство е извършено и съобразено с изискването за четвърти клас трасе. Определяно е до сега като трети клас, и това е направено с цел да се усвояват повече средства за поддръжка, каквито се дават за всеки по-горен клас трасе /справка ОПУ-Габрово/. От това следва, че:
 - а. Всички негови компоненти не отговарят на съвременните изисквания.
 - б. Последният един километър от етап III е в северната част на хълма преди кв. Чехлевци. Там трасето се движи с наклон над 6% и е с два завоя с много малки радиуси и с много намалена видимост. От всичко това се прави изводът, че този участък се явява критично място, при което могат да възникват много пътно-транспортни произшествия, особено при зимни условия. Това не е отбелязано в доклада, а **не отговаря на Д/2008/96/ЕО.**
4. В целия IV етап - от етапна връзка в кв. Дядо Дянко до кв. Радецки /прибл. 5 км./, трасето се движи в непрекъснат наклон и не е предоставена информация, че се предвижда обособяването на крайпътни отбивки отдясно по посока тунел Шипка. Самият терен не позволява. Това **не е съобразено с Д/2008/96/ЕО.** При повреда на МПС - особено на ТИР-ове в този етап, те ще трябва да бъдат изтеглени на буксир до гр. Шипка. Това ще се налага, тъй като не се предвижда етапна връзка с изключение на тази за сегашния проход, но тя не може да се използва за такива

случаи, а при зимни условия е немислимо. **Всико това говори колко е неиздържан проектът на АПИ.**

5. Също там /17+000 км/ е обособен и завой с много малък радиус, пътят променя движението си почти на 180 градуса, а и ще има много намалена видимост. Големите тежкотоварни автомобили – ТИР-ове ще преминават със скорост не по-голяма от 30 км./ч. Трафикът ще бъде силно затруднен. При зимни условия идващите ТИР-ове от Шипка ще набират голяма скорост, спускайки се по наклона, и ще трябва да намалят скоростта си заради завоя. Дори при леко обледеняване в завоя е много вероятно да се случват поднасяния на автомобилите и това ще е предпоставка за възникване на много пътнотранспортни произшествия. Всички тези факти говорят, че това място е особено критично, а това означава, че трасето **не е съобразено с Д/2008/96/ЕО.**

6. В доклада не се споменава за изграждането на големи крайпътни зони за паркиране. **Не е съобразено с ал.(17) Д/2008/96/ЕО.** Тези зони – паркинги - трябва да са съобразени и с възможността да имат връзка с другата пътна мрежа, да са снабдени с електричество, вода и да имат санитарен възел. Обособяването на такива и то за голям брой тежкотоварни автомобили се налага и поради новото решение за спиране на движението на тези автомобили в празничните дни.

7. В доклада не се споменава за възникването на много тежка ситуация при следните обстоятелства: В участъка преди тунел Шипка /север/ трасето се движи при прибл. 800 метра надморска височина в дефиле, и там при зимни условия снегозадържането е много голямо /за цялата зима/. Натрупват се значителни количества сняг от снеговалежа, както и от отвян сняг от горестоящите хребети. В тази зона се отразява силно ехо. Като се имат предвид стръмните наклони на хребетите от двете страни по протежение на трасето и подсичането им за изграждане на същото и се прибави наличието на огромното количество сняг и наличното ехо, се оформя изводът: **В тази зона вероятността от образуване на лавини е много голяма.** Това ще се случва тъй като тежкотоварните автомобили създават големи вибрации, а и целият тежък трафик ще създава много голям шум в тази въздушна яма – тя е посочена като такава в Екологичната експертна оценка от 1993 г.

8. От гореказаното следва, че при възникването на такава ситуация ще бъде блокиран тунелът Шипка и за съвсем кратко време целият подход ще бъде задръстен от идващите автомобили. Леките автомобили вероятно ще могат да обърнат и да се върнат в обратна посока и да се включат в сегашния път за Шипка или да се върнат към Габрово. Но къде да отидат ТИР-овете, няма наблизко етапна връзка, няма и крайпътна стоянка за тях. /Забележка : При алтернативен вариант "Мусман" се предвиждат такива в зоната преди разклон за м. Узана/. Това обстоятелство показва, че в продължение на прибл. 10 километра от етапна връзка кв. Дядо Дянко до зоната на лавини /преди тунел Шипка/ в продължение на няколко дни - незнайно колко, десетки /може би и стотици/ автомобили ще останат по трасето. Същите проблеми ще възникнат и при по-големи катастрофи. Тука не е нужно да се определят какви ще са пораженията и последствията, но е нужно да се каже, че това ще бъде един огромен проблем.

Заклучение:

9. В доклада са допуснати сериозни пропуски, като не са отразени изключително важни проблеми, каквито създава предлаганият вариант от АПИ за Обход на гр. Габрово.

10. **Фактите са неоспорими: Западен обходен път на гр. Габрово, вариант АПИ - не е съобразен и не отговаря на изискванията на Директива 2008/96/ЕО.**

17. 02. 2012 г.

С УВАЖЕНИЕ:

