

Кампания за спасяване на Кресненското дефиле

Описание и история на случая



Автор: Андрей Ковачев,

Снимка: Капитал.бг

03.02.2016г.

Описание на кампания за спасяване на Кресненското дефиле е изготвено по **проект "Участие за природа"**, изпълняван от Българска фондация Биоразнообразие в партньорство с Екологично сдружение "За Земята" и Информационна мрежа Блулинк с финансиране в рамките на Програмата за подкрепа на НПО в България по финансовия механизъм на Европейското икономическо пространство 2009-2014 г. <http://ngogrants.bg>. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Българска Фондация Биоразнообразие и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Финансовия механизъм на Европейското икономическо пространство и Оператора на Програмата за подкрепа на неправителствени организации в България.

Съдържание:

1. Увод	3
2. Етап на казуса	3
3. Подробно описание на казуса Кресна	4
4. Хронология на казуса и предприетите действия от различните заинтересовани страни	7
4.1. 1997-1999 г. Начало на проблема, първи години на кампанията и създаване на НПО коалция „Да спасим Кресненски пролом”	7
4.2. 2000-2007 г. Критичните и решителни години в кампанията	9
4.3 Реален обрат 2007-2013.....	23
4.4 Развитие през последните години 2014-2015 г.	25
5. Ключови закононарушения.....	27
6. Гражданска реакция.....	30
7. Международна реакция.....	31

1. Увод

Започвайки от 1997 година правителството на Република България проектира и изгражда магистрала Струма в Югозападна България, като част от транспортен коридор No 4, свързващ Дрезден - Будапеща - София - Истанбул, с клон София - Солун. В отсечката между Благоевград и Сандански магистралата преминава през районът на Кресненски пролом – тясна планинска долина на река Струма между Пирин и западните гранични планини.

Кресненски пролом е уникален – притежава изключително високо биологично разнообразие на малка площ и изпълнява ролята на много тесен биокоридор за голям брой видове. Това го прави изключително уязвим на строителството на магистрала и още от 1997 година беше формирана НПО коалиция „Да спасим Кресненски пролом“, която посочва на институциите алтернативни трасета за строителството на магистрала Струма – извън Кресненският пролом, като начин да се запази неговата природа и да не се наруши природозащитното законодателство.

Кампанията на НПО изглеждаше крайно трудна, постоянно срещаща неразбирането на властите до 2007 година. Дотогава въпреки ясните сигнали от Европейските институции, че трябва да бъдат адекватно и качествено проучени алтернативите извън Кресненски пролом, до това така и не се стигна. След 2007 година с влизането в Европейският съюз се създава впечатлението, че е настъпила промяна. Кресненски пролом е обявен за НАТУРА 2000 зона. Изготвена е специфичната оценка за НАТУРА 2000, която през 2008 година изрично постановява, че единственият начин по който може да се построи магистралата е чрез тунел встрани от пролома. До 2014 година са направени и редица конкретни стъпки за изпълнението на тази задача и стартиране на строителството на тунела в периода 2014-2020 година.

2.Етап на казуса

През 2014 година в нарушение решението за съвместимост от 2008г. напредва строителството на магистралата по всички останали отсечки, но не и тунела през Кресненски пролом. В средата на годината възползвайки се от факта, че магистралата във всички останали отсечки или е построена или финансирането за строежа е вече договорено с ЕС и всеки момент ще започне, група организации от пътния и строителния бранш започват кампания срещу строежа на тунел в Кресненския пролом с искания магистралата да се построи по трасето на сегашния път.

Тяхното интензивно лобиране и медийна кампания довеждат до това, че скоро Министерство на регионалното развитие абдикира от всички свои закони и международни ангажменти, а Министъра на регионалното развитие заявява многократно, че тунел в Кресненски пролом няма да се строи.

В края на 2014 и началото на 2015 започва усилено проектиране на „новата“ алтернатива и подготовка за изготвяне на нов ОВОС за тази „алтернатива“. Тези действия са явно нарушение на решението за съвместимост от 2008, на Директивата за природните местообитания и на Директивата за ОВОС – но явно има политическо решение в Българското правителство.

Европейската комисия е информирана още края на 2014 година за негативното развитие, но оттогава е в позиция на мълчание и изчакване. Докато ЕК чака, в България напредват действията на

Българското правителство водещи до цялостно бламиране на строителството на тунела в Кресна – проблем, който може да доведе до цялостно бламиране на включително вече даденото финансиране за строителство на магистралата.

В началото на декември 2015 г. коалиция от НПО организации искат повторно отваряне на файла за Кресненското дефиле по време на срещата на Постоянния Комитет към Бернската конвенция. Комитетът на Конвенцията решава да отложи отварянето на файла до следващото заседание поради формалната липса до този момент на решение по ОВОС, което нарушава препоръката до българските власти да не се строи в дефилето. ЕК също се „ангажира и следи отблизо“ развитията около проекта за изграждането на автомагистрала Струма в частта на Кресненското дефиле.

3. Подробно описание на казуса Кресна

Кресненският пролом е значимо и ценно място за Европа. Това е зона от НАТУРА 2000 и по двете европейски директиви, идентифицирана като значима още с програмата КОРИНЕ Биотопи и програмата Емералд през 1996 година. Тя е уникална със своята био-географска роля – през нея преминават северните граници на множество средиземноморски видове и растителни съобщества и южните на редица северни такива. За южните видове проломът е територия с много тесен фронт на миграция – и много от тях са включени в приложения 1 и 2 на двете природозащитни директиви, тоест са видове и местообитания от НАТУРА 2000. Голям брой от тях не са успели да мигрират на север само заради този „бутъл-нек“, което още веднъж подчертава чувствителността на тази територия към всякакви въздействия и невъзможността те да бъдат компенсирани. По същия начин склоновете на планината и дълбоките долини свързват околните високи планини и служат, като коридор за северни видове – всичко това заедно с наличието на рефугии на средиземноморска биота от ледниковите периоди, води до компресия на видове и до увеличаване на биоразнообразието на региона и формирането на уникални преходни комплекси, един от най-богатите региони на биологичното разнообразие в България.

В южния край на Кресненското дефиле се намира резерват „Тисата“. Резерватът е създаден през 1949 г. По-късно през 1977г. (заповед No 440 от 9 Декември 1977г. на Комитета по опазване на природната среда) , 1985г. (заповед No 130 от 22 Февруари 1985г. на Комитета по опазване на природната среда) и 1991г. (заповед No 844 от 31 Ноември 1991г. на МОС), съгласно и Закона за защита на природата от 1967 г., територията му е разширена и е придобила сегашния вид, като включва строг резерват с площ 574.5 ха (разделен на две части) и буферна зона 625 ха. По сега действащият пък Закон за защитените територии буферната зона е прекатегоризирана в защитена местност. Двете части със строга защита са разположени по склоновете на пролома, а защитената местност съединява тези две части като обхваща самата речна долина. В защитената местност са разположени съществуващите още 1949 г. главен път и ж-п линия.

Проектът за изграждането на АМ „Струма“, част от ТК ТЕН-Т № IV има дългогодишна история. Тя започва от 1997 г. с първите планове на българското правителство да използва европейски предприсъединителни фондове за нейното изграждане. От същия момент започва и гражданската кампания „Да спасим Кресненски пролом“, организирана от български НПО и учени.

По долината на р. Струма минава пътя на един от важните Европейски транспортни коридори: Е4. За сегашното, а и за всяко едно правителство на България подобряването на транспортната

инфраструктура е, важна задача. Един от конкретните проекти е изграждането на високоскоростна магистрала по долината на р. Струма. Държавните институции отговарящи за него са Министерство на регионалното развитие и благоустройство (МРРБ) и Главно управление на пътищата (ГУП). В началото на 1998г. на заседание в ГУП се разглежда идеен проект на магистралата. За района на Кресненско дефиле и град Кресна проектантите са разработили трасета само в едно място: по дъното на дефилето и през град Кресна. Идеиния проект е одобрен.

Така планирана магистралата ,обаче, ще унищожи уникалната природа на Кресненско дефиле. Така ще бъде погазен един от важните закони на съюза - Директивата за природните местообитания. Ще бъдат разрушени къщи и цехове в град Кресна, ще се замърси още по-силно въздуха и ще се усили шума в самото сърце на града. Града ще бъде разделен на две изолирани една от друга части.

През периода 1997-1999 Българското правителство нае две български проектантски фирми и проектира магистрала Струма без да отчита по никакъв начин природозащитната стойност на Кресненски пролом – въпреки многобройните писма и сигнали на НПО. Въпреки получените становища на Европейската комисия и МОСВ. Неколкократно МРРБ и пътната агенция без да се съобразяват с тях, включително и с позициите на МОСВ внасяха доклади по ОВОС без никакви проучени алтернативи, но в крайна сметка МОСВ беше принудено да върне на пътната агенция всички тези доклади.

През 1999-2000 година стартира проект за проектиране на магистрала Струма с помощта на програма ФАР и международен консултант – италианската фирма SPEA. Това и постоянния натиск от ЕК не помогат и в крайна сметка нито МРРБ, нито самата италианска фирма вземат насериозно задачата за изработка на алтернативи извън пролома. В крайна сметка след много месечен натиск и пряк натиск от ЕК саизработени само за 3 дни – 2 псевдо- алтернативи, които после са използвани във всички документи. До 2002 година отново са правени опити, чрез доклади по ОВОС да бъдат прокарани трасетата на магистралата през Кресненски пролом, но са връщани. Накрая самото МРРБ взема решение, с което на практика обезмисля целият проект по ФАР, като на свой експертен съвет одобрява проект за магистралата (отново минаващ през Кресненски пролом), но разработен от българска фирма). Проектът се приема за окончателен, въпреки, че не минава ОВОС.

В резултат от развитието по случая през 2001 и 2002 година НПО намерит средства чрез два малки проекта да предложат и внесат идейни проекти на алтернативи извън Кресненския пролом.

Друго ключово събитие през тези години е решението на Бернската конвенция по случая. През 2001 г. НПО изпращат сигнал до Секретариата на Бернската конвенция. Конвенцията изпраща специална мисия на място в България и в самият Кресненски пролом през 2002. **Като резултат на 5 декември 2002 година, с гласа на Европейската комисия и Българското правителство, 22-рия комитет на Бернската конвенция одобрява Препоръка 98¹ относно строителство на магистрала през Кресненския пролом. Най-същественят момент в тази препоръка имаща статута на официално тълкуване на конвенцията е, че предписва конкретни действия, а именно Българското правителство да се откаже от разширяване на съществуващия път (международен път Е-79 София-Солун), тъй като това би довело до значително увреждане на пролома, без възможни мерки за компенсация, и този път да бъде възстановен до местен път използван фермерската общност и туристите и така да се намали сегашното въздействие върху зоната и да се възстановят вече увредените от трафика територии. Също така се препоръчва да се продължи проучването на алтернативни маршрути, разположени извън пролома и отчитащи ограниченията произтичащи от**

опазването на природата. През 2004 година по този случай конвенцията отворя досие – официално признание, че България не спазва конвенцията и един вид наказателна процедура към Бернската конвенция. Събитие с изключителна важност, предопределило всички останали действия на институциите.

През 2007 г. с членството в ЕС Кресненският пролом е внесен от правителството, като потенциална Зона от значение за общността и Специална защитена зона. Тогава Българското правителство и Европейската комисия потвърди, че няма да се допусне изграждането на магистралата през Кресненското дефиле, което би довело до неговото разрушаване, а вместо това българските власти се ангажират да изберат един от двата алтернативни варианти, които удовлетворяват както транспортните нужди на ЕС, така и запазването на природата в дефилето. За целта ЕК дава ясно уверение, че като проект, който **има за цел и да опази природното богатство, ще финансира с колкото е необходимо** избрания вариант. Българските власти тогава се спират на тунелен вариант.

В изпълнение на ангажиментите към европейското законодателство и Бернската конвенция през 2007-2008 година са проведени ОВОС и ОС на цялата магистрала без да се разделя на отсечки. Оценени са всички алтернативи – от вариантите за разширение и използване на трасето на сегашния път, до други трасета в пролома, трасета извън пролома, до тунелния вариант. Окончателните изводи от ОВОС и ЕО оценяват варианта с дълъг тунел като единствено допустим съгласно чл. 6.3 на Директива 92/43 съгласно резултатите от направената оценка на всички възможни алтернативи.

За да получи парите за изграждането на останалите лотове от АМ „Струма“ българското правителство – след разговори с кампанията „Да спасим Кресненският пролом“ и със съгласието на ЕК – изготвят **обща апликационна форма** за цялото трасе на магистралата (всички 4 лота). Тя е внесена в ЕК и одобрена, с условието, че през периода 2007 – 2013 г. ще се изградят Лот 1, 2 и 4, а Лот 3 (през дефилето) ще се проектира подробно и изгражда през периода 2014 – 2020 г. Така Лот 3 – тунелен вариант е неизменна част от проекта, по същество е **мярка за намаляване на вредния ефект върху околната среда от проекта (environmental mitigation measure) и условие** за финансирането на всички останали лотове.

С развитието на глобалната криза и на процеса на програмиране на Европейските структурни фондове за периода 2014 – 2020 г. в България започна кампания за промяна на постигнатото и утвърдено решение за АМ „Струма“. Тази кампания идва от **два източника**:

1. Българският пътностроителен бизнес, който се опасява, че:

- няма необходимите ресурси – хора, техника, опит, пари – за да спечели на честен и открит търг проект за голям тунел;
- парите за пътища отиват само за АМ „Струма“ и няма да има финансиране на други пътни проекти.

2. Представители на български политически партии и членове на редовни и служебни правителства, които искат да прокарат повече пътно-транспортни проекти, но за които не може да използват средства от Структурните и Кохезионния фонд, поради промяната в целите и политиките на ЕС.

Създава се целенасочен натиск върху български институции и компании, вкл. с предлагане на някакъв „алтернативен“ вариант, който уж е също така „екологичен“, но вместо тунел предлага с неголеми изменения да се върне варианта със строителството на **първоначално отхвърления разрушителен вариант** – разширяване на съществуващия път – отхвърлен вече няколкократно и през

2002 г. с препоръката на Бернската конвенция и през 2008 година с процедурата по чл. 6 (3) на Директива 92/43. В медиите и пред властите се внушава, че така ще се спестят 200 – 300 милиона евро, които да се прехвърлят към други пътни проекти, част от които също с проблеми от екологичен характер или спорни от гледна точка на развитието.

Предлагането на такъв вариант обаче може да доведе единствено до постановяване на незаносъобразно строителство на цялата магистрала заради нарушаване на разпоредбите на Директивата за природните местообитания (виж точката за законо-нарушенията), увреждане на зони от НАТУРА 2000 кумулирано от всички отсечки на магистралата и оттам до необходимост не просто да се върнат средствата за целият проект на ЕС, но да се заплащат постоянни глоби.

4.Хронология на казуса и предприетите действия от различните заинтересовани страни

Кресненският пролом е обявен през 1996 г. като КОРИНЕ Биотопи зона въз основа на зоологически, ботанически и местообитания критерии (Spiridonov, G., Meshinev, T., Iankov, P.&Peev, D.:1996. Kresna Site identification. Report, 40-45). То се счита за седмата най-важното от 141 КОРИНЕ места в България, което я прави една от приоритетните територии за развитие на мрежите Emerald и НАТУРА 2000 в България.

Резерват "Тисата" е признат за Орнитологично важно място от световно значение за опазване и значителен представител на региона на Средиземно море през 1997 година (Костадинова, И. (съст):. 1997 орнитологично важни места в България Българското дружество за защита на. Птици, Series Опазване, Книга 1. Спонсориран от Кралско дружество за защита на птиците, съгласно Международната програма BirdLife за Орнитологично важни места).

4.1. 1997-1999 г. Начало на проблема, първи години на кампанията и създаване на НПО коалиция „Да спасим Кресненски пролом“

През 1997г. на среща в неправителствената организация „ЕКО-КЛУБ 2000“ няколко природозащитници от различни организации разбрали от публикации във вестниците, че започва планирането и проектирането на автомагистрала "Струма". На тази първа среща реално е създадена коалиция „Да спасим Кресненски пролом“ (накратко НПО коалицията) и след няколко часа дискусия е и определена основната цел на коалицията – да се постигне изграждане на автомагистрала Струма в Кресненски пролом чрез алтернативно трасе – извън Кресненски пролом, опазвайки по този начин уникалните природни дадености и биразнообразие на пролома, но и град Кресна разположен в южният му дял.

Първата дейност е от името на коалицията представител на ЕКО-КЛУБ 2000 да участва в заседание на експертния съвет на Главно управление на пътищата (сега Изпълнителна Агенция Пътища) по повод предстоящото проектиране на магистралата, където да се изложат исканията и аргументите на гражданските организации. Нищо обаче от тези аргументи не е чуто и „единодушно“ е прието предложението на председателя на агенцията в района на Кресненски пролом магистралата да се построи чрез разширение на съществуващият път.

Същата година с изготвянето на идеен проект на магистралата са ангажирани 2 български проектантски фирми. Представители на НПО коалицията имат няколко срещи с тях и установяват, че единствената проектирана алтернатива на магистрала Струма е тази през Кресненски пролом, включително през резерват Тисата и зоната определена по КОРИНЕ Биотопи. На този етап от проектирането се оказва, че самите проектанти не са имали никакви консултации нито с екологични

експерти, нито с МОСВ, нито са имали информация за екологичните дадености и биоразнообразието на района.

В периода 1998-1999 НПО коалицията започва активна обществена кампания за промяна на тази ситуация. Някои по-значими действия в този период са: апел от името на над 15 организации включили на този етап в коалицията изпратен на голям брой европейски депутати, дирекции в Европейската комисия, ЕИБ с описание на природозащитната ценност на Кресненски пролом и проблема. Тези апели довеждат до началото на широка обществена европейска кампания. Проведени са редица срещи между представители на ЕК и НПО коалицията. Някои европейски депутати се ангажират със случая, като отправят и питания до ЕК. Кампанията е подкрепена от всички големи европейски НПО и техните офиси в Брюксел –СЕЕBankWatch, WWF, BirdLife. „Случаят Кресна” е представен на няколко авторитетни европейски форуми, включително на Зелената седмица в ЕП в Брюксел 1998 и за около 2 години до 1999 става нарицателно за служителите на двете отговорни дирекции на ЕК. Получени са и многобройни писмени отговори от страна на дирекция околна среда на ЕК посочващи, че съгласно европейското законодателство е задължително разглеждането на алтернативи на ранен етап и отчитането на екологичната мрежа.

Многобройните писма и искания на НПО коалицията в този период обаче са напълно игнорирани от българските власти. През август 1998 приключва проектирането на идейните трасета от българските фирми. Тогава проектирани са две трасета, като и двете са в Кресненски пролом и минават през ценните територии на резерват Тисата и Корине Биотиопи зоната. Цялата магистрала е разделена на 4 лота, като два от тези лота разделят Кресненски пролом на две и пътната агенция започва да прави отделни доклади по ОВОС за всеки от тези лотове, което е грубо нарушение на природозащитното законодателство. От агенцията не обръщат никакво внимание на предупредителните писма от страна на НПО коалицията. Като резултат четири доклада по ОВОС за отделните части, съставляващи автомагистрала Струма, са внесени от пътната агенция в МОСВ с писмо от 14 Януари, 1999. НПО коалицията реагира и изпраща протестно писмо до МОСВ и ЕК. Отговорът на ЕК е ясен – разделянето на проектите на части е недопустимо според законодателството на ЕК. Като резултат 4-те доклада за ОВОС, подготвени от пътната агенция са върнати с писмо от 12 Февруари, 1999 на МОСВ с мотив, че ОВОС следва да се да се направи за цялото трасе на магистралата. Все още НПО коалицията не е успяла да се сдобие с ясна позиция от МОСВ по отношение на алтернативите.

На 13 Януари 1999 година НПО коалицията отправи писмо до ЕК, ФАР и ЕП с информация за природозащитната стойност на Кресненски пролом и нуждата от анализ на алтернативи за района. Писмото е продиктувано от получена неофициална информация за възможно финансиране на проектирането от такива източници. С това писмо всички тези институции се сдобиват с информация на ранен етап за този проблем.

На 23 февруари 1999 г. се провежда среща с Министъра на околната среда и водите, където министърът посочва, че МОСВ не е запитвано от МРРБ или пътната агенция за наличие на територии с природозащитно значение по трасето на автомагистрала Струма. Тогава НПО настояват за по активна позиция на МОСВ на ранния етап на проектиране, даже ако ИАП и МРРБ не са искали подобна информация, за да може проектирането на магистралата да бъде съобразено с природозащитното законодателство. Като резултат с писмо от 18 март 1999 г., подписано от министърът на околната среда и водите, пътната агенция и МРРБ са информирани, че МОСВ "обръща внимание", че в проекта трябва да бъде задължително развити алтернативи "извън Кресненското дефиле", които трябва да бъдат "равностойно оценени" в ОВОС.

Пътната агенция обаче игнорира писмото на МОСВ. На 21 април 1999 г отново е внесен предварителен доклад за ОВОС – този път обединен на цялото трасе на магистралата, но без разработени алтернативи. Този предварителен доклад за ОВОС отново е върнат от МОСВ на пътната агенция с писмо от 18 май 1999, като изложените мотиви са следните: доклада по ОВОС не е съобразен с условията за развиване и равностойна оценка на алтернативи, както и че оценките в доклада са твърде общи и субективни.

Вместо да изпълнят необходимите изисквания от пътната агенция и МРРБ пристъпват към проектиране на магистралата чрез европейските програми - чрез финансова меморандуми '98 и '99 българското правителство получава финансиране по програма ФАР за проучване проектиране и приложимост на магистралата.

На 1 Септември 1999 г. (4 месеца след връщането от МОСВ на предварителните проучвания и доклада по ОВОС поради липса на алтернативи извън Кресненски пролом) е проведен международен търг за изпълнение на Проект "Е-79, София - Кулата: Предпроектни проучвания и проектиране". В документите по търга и изискванията към изпълнителя никъде не е включено изискването за разработване алтернативи извън Кресненският пролом.

В писмо до НПО не е дадена ясна информация дали изискването на МОСВ от 3 Март 1999 да се разработат алтернативи извън Кресненски пролом е включено в заданието на фирмата изпълнител и ако не е включено защо и кой е отговорен за това. Няма яснота кой в Европейската комисия в Брюксел е одобрил договор, в чието задание не е зачетено изискването за разработка на алтернативите.

4.2. 2000-2007 г. Критичните и решителни години в кампанията

Договорът по програма ФАР Транс-гранично сътрудничество за предпроектното проучване и техническо планиране за магистрала София-Кулата е сключен 9 Март 2000 година след като е бил одобрен от Европейската комисия в Брюксел. Това се случва без изпълнение и гарантиране в договора на всички иначе защитавани принципи на европейското право и въпреки вече установените чувствителни и критични проблеми по трасето на магистралата. Отпуснати по програмата са 3,342,450 евро. Трасето между София и Кулата е разделено на две част - магистрала "Люлин" (София - Даскалово) и магистрала "Струма" (Даскалово-Кулата). Проектирането е възложено от италианската компания СПЕА Инжинерия Еуропея. (SPEA Ingegneria Europea).

НПО коалицията продължи ава с оказването на обществен натиск. През май 2000 година с поредица от писма е направено проучване какъв е обхвата на заданието за проектиране на фирмата SPEA, беше неколкократно посетен и техния офис. След получаване на тревожната информация за липса на проучване на алтернативи НПО отправят нови сигнали до ЕК, ФАР и МОСВ започвайки от 10 юли 2000 година (писма до МСВ, пътната агенция, МРРБ, ЕК и т.н) до септември 2000 година – последният им писмен апел по тази тема беше от 11 септември 2000.

На 24.07.2000г. агенция (ГУП) информира с писмо фирмата СПЕА, че са постъпили писма от НПО, които настояват за разработване на алтернативни варианти на магистрала Струла в района на Кресненски пролом и препоръчва SPEA да изработи такива в районите с висока природозащитна стойност, като КОРИНЕ Биотопи зоната Кресна F00002500.

На 03 и 17.08.2000 НПО искат информация от ГУП относно встъпителния доклад на SPEA. На 28.08.2000г. копие от встъпителния доклад -от фирма SPEA е предоставено на НПО. В нея за района

на Кресненски пролом се разглеждаха само алтернативи „зелена” и „червена” – и двете пряко минаващи през Кресненски пролом и през резерват Тисата.

Успоредно с това е стартирана обществена кампания сред хората в Кресна и Симитли, като по инициатива на НПО коалицията на 10 Август 2000 година в читалище „Култура” в град Кресна е проведено алтернативно обществено обсъждане на бъдещето строителство на магистрала Струма. Благодарение на него и направените по време на обсъждането контакти в град Кресна се създава местен екологичен инициативен комитет, който изиграва съществена роля при общественото обсъждане на магистралата.

В резултат на сигналите и апелите на НПО коалицията до ЕК и ФАР на 13 и 17 ноември 2000 година са проведени срещи между НПО, пътната агенция, SPEA, делегацията на ЕК в София и ФАР. Представителите на ФАР заявяват на срещите, че заданието за проектиране SPEA ще бъде променено и ще включи проектиране на алтернативи извън Кресненски пролом. Няма данни, че заданието в договора на SPEA да е променено.

Три дни след тази среща по тяхна инициатива на 20 ноември 2000 година (понеделник след 2 почивни дни) SPEA представя в своя офис на среща с НПО коалицията разработени за 3 дни 2 „алтернативи” (т.н. алтернатива А и Б) – с вече изготвени карти и кратки технически описания. От фирмата съобщават, че двете алтернативи са разработени в резултат на посещение в района на Кресненски пролом през събота и неделя. По-късно тази карта придружена с две страници текст и вертикални разрези на двете „алтернативи” са единствената информация за алтернативи включена в доклада по ОВОС изготвен от SPEA.

Ангажимента на ЕК въпреки всичко беше значителен – на 21 ноември 2000 година се получи отговор от E. Landaburu, дирекция Разширяване на апела на НПО от 11 Септември 2000. В него се казва: “DG Enlargement is responsible for the Phare programme, . . .”; “The Commission will closely follow, especially through its Delegation in Sofia, the planning of the Struma motorway and preparation of the environment impact assessment...”; “in order, to ensure that the less damaging route for the environment is used, and the alternative solutions have been considered.”

На годишната среща на Българските НПО, проведена на 18-20 Декември 2000 г., всичките 180 организации подкрепят НПО-тата, работещи по случая, в техния апел до Българското правителство за създаване на защитена територия обхващаща целият Кресненски пролом и зоната на КОРИНЕ Биотопи, както и включването ѝ в Европейските мрежи от защитени зони НАТУРА 2000 и ЕМЕРАЛД.

Януари 2001 със съдействието на WWF е зададен въпрос от европейският депутат Ерик Майер до ЕК искащ да установи дали ЕК е наясно за значимостта на района и нуждата от алтернативни пътища.

На 11 Януари 2001 за пореден път пътната агенция внася в МОСВ Предварителен доклад за ОВОС на автомагистрала Струма, изготвен от SPEA. Единствената техническа информация относно “разработените за 3 дни алтернативи” извън дефилето са две страници техническо описание, карта и 2 вертикални профила. Те са включени като официално приложение към доклада по ОВОС със заглавна страница на приложението започваща със знака на ФАР. Другите две проучени алтернативи в пролома са „зелена” и червена”. Доклада препоръчва строителството на „червена” алтернатива. МОСВ връща доклада с писмо от 26 януари 2001 г. с мотив, че SPEA не се е съобразила със съществуващото законодателство и поради известна неяснота в експертните заключения.

Таб. 1. Сравнителна таблица на разработени от фирма SPEA и пътната агенция „алтернативи“ (по писмо от ММПБ от от 29 юни 2001 г.)

	Зелен а алт. (Ноем 2000)	Червен а алт. (Ноем 2000)	Алт.А (Ноем 2000)	Алт. “завършена А” (Юни 2001)	Алт. Б (Ноем 2000)	Алтернатива “завършена Б” (Юни 2001)	Удвояване на съществува щия път	Ревиз ирана алтер натив а зелен а
Дължина (м)	28 000- 29 000	28 000- 29 000	29 600	29 600	33 000	33 000	-	-
Ширина (м)	25.50	25.50	25.50	25.50	25.50	25.50	19.6	25.50
Тунели дължина (м)	10 340	1 830	13 900	12 865	18 200	9 745	-	Повеч е от 11 000
Виадукти дължина (м)	1 727	7 363	7 000	7 230	3 600	2 460	-	-
Обща дължина инж. съор. (м)	12 067	9 193	20 900	20 195	21 800	12 205	-	-
Махим. вис. (мнв)	-	-	851	705	850	747	-	-
Наличие алт. път	ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕ	ДА
Възд. в/у КОРИНЕ Биотопи зона Кресна	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕ	НЕ	ДА	ДА
Възд. в/у резерват Тисата	ДА	ДА	ДА	ДА	НЕ	НЕ	ДА	ДА
Възд. в/у град Кресна	ДА	ДА	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ	ДА	ДА

Възд.	в/у	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ	ДА	ДА	НЕ	НЕ
селата	Влахи,								
Стара	Кресна,								
Мечкул,									
Сенокос									

На 17 Януари 2001 от СДП БАЛКАНИ в МОСВ е внесено официално предложение за обявяване на защитена местност Кресненски пролом в границите на зона КОРИНЕ Биотопи Кресна. Предложението е изготвено от голям екип доброволци от WWF, Българско лепидоптерологично дружество, Група за изследване на прилепите, НПМН и други организации.

На 22.01.2001 НПО искат информация от ИАП относно договорите и заданията по които работи на SPEA и разработените по тях доклади по ОВОС – информацията е отказана.

След проведена кореспонденция между СДП БАЛКАНИ и МОСВ през месец февруари 2001 за уточняване на целите на защитената местност и нейният бъдещ режим на 03 май 2001 г. МОСВ с писмо приема за целесъобразно създаването на ЗМ „Кресненски пролом“ и възлага на СДП БАЛКАНИ изготвянето на документацията за нейното обявяване.

С писмо от 21 май 2001 г. до пътната агенция МОСВ информира за официално започналата процедура за обявяване на КОРИНЕ Биотопи зоната в Кресненското дефиле за защитена територия и във връзка с това настоява: "да бъде възложено детайлно проучване на реалистични възможности за алтернативи за трасе на автомагистрала "Струма" извън Кресненско дефиле".

На 5 юли 2001 г. на среща между НПО и пътната агенция и SPEA, изпълнителния директор на Изпълнителна Агенция Пътища, Родопманов заявява, че алтернативите извън КОРИНЕ Биотопи зоната в Кресненското дефиле няма да се доразвиват. Така пътната агенция дава неписмен, но ясен сигнал към SPEA да не работят върху нови алтернативи. Това е записано в доклада за ОВОС внесен по-късно същата година в МОСВ а именно, че "не-писмена задача да проектират удвояването на пътя само за дефиле в частта Кресна бе дадена на SPEA" (което е всъщност и първоначалното решение на експертния съвет към ГУП от 1997 година). Родопманов тогава заявява също, че удвояването на пътя вътре в дефилето се счита като най-подходящо решение за проблема с околната среда (по това време още няма изготвен нов доклад по ОВОС) и че ако е необходимо това решение ще бъде наложено по политически път.

Тази среща кара НПО да отправят предупредително писмо до ЕК на 19 Юли 2001.

Юли 2001 година започва важна дейност иницирана от НПО коалицията. С помощта на два малки проекта на БДЗП и СДП БАЛКАНИ е завършено собствено идейно проектиране на алтернативи извън Кресненският пролом преминаващи на запад от пролома (синя или НПО алтернатива).

През септември 2001 г. НПО коалицията подготвя и подробен предупредителен сигнал за нарушение на Бернската конвенция, който е изпратен до секретариата на конвенцията. **Това предизвика реакция от страна на секретариата и случаят е включен за разглеждане в дневният ред на Декемврийската сесия на Постоянния комитет на Бернската конвенция.**

На 13 Септември 2001 г. е получено писмо от Margot Wallstrom, Комисионер на ЕК, като отговор на писмо на българските НПО от 19 Юли 2001. Освен всичко в него се казва: „След оценката на първата

версия на доклада по ОВОС за участъка от магистрала София-Кулата, която включва площта на Кресненското дефиле, Комисията, поиска от българските власти да преразгледат документа, за да се приведе в съответствие с изискванията на директивите за ОВОС. По-специално, Комисията изрично посочва, че подрепя решения различни от тези, които минават през Кресненското дефиле, независимо дали като нова магистрала или като разширение на настоящият път, трябва да бъдат старателно и сериозно проучени. По-специално, това е необходимо, за да има съобразяване с изискванията на директивите за местообитанията и за птиците, които се прилагат, когато се извършва ОВОС за екологично чувствителни райони”.

На 22 октомври 2001 г. група от 10 неправителствени организации внасят разработена документация за обявяване на Кресненското дефиле като защитена местност.

На 26-30 Ноември 2001г. се провежда 21-вият постоянен комитет на Бернската конвенция. Там случаят Кресна за пръв път е включен в дневният ред по сигнал на НПО. В доклад на правителството се посочват всички отхвърлени досега доклади по ОВОС и стартиралата процедура за ЗМ и на тази основа се заключава, че няма основания за притеснение. В Доклада на НПО се посочва, че липсва реално изискване за проектиране на изпълними алтернативи и равностойната им оценка. Комитетът взема решение да бъде изпратена проучвателна мисия в България, която да направи препоръки за 22-рия комитет следващата година.

На 11 Декември 2001 в пълно противоречие с изразената само преди 2 седмици позиция в Бернската конвенция МОСВ стартира процедура по ОВОС на автомагистрала Струма въз основа на внесения по-рано доклад по ОВОС, въпреки вече установените му и констатирани недостатъци. В ДОВОС се препоръчва строителството на магистрала през Кресненски пролом да стане по „червена” алтернатива минаваща през Кресненски пролом и резерват Тисата, а всички други алтернативи се отхвърлят. И тук остават планираните за три дни алтернативи А и Б с малки изменения. Качеството на този доклад, особено на главите свързани с биоразнообразие е изключително лошо. Този доклад става известен сред НПО средите с нарицателното име „жабата” поради невероятното „експертно заключение” на доклада според, който” От влечугите в Кресненски пролом се срещат жаба”. Нито липсата на реално разработени и оценени алтернативи, нито лошото качество, нито ясната позиция на ЕК не попречи на МОСВ да стартира порцедурата по ОВОС.

През 2001 г. Националният природонаучен музей и Институт по зоология към Българската академия на науките с помощта на ЕС За Земята публикуват сборник от научни статии "Биоразнообразие на Кресненското дефиле" предоставящ информация за над 3000 животински и растителни видове, които населяват пролома.

На 11 Януари 2002 НПО отправят писмен апел до МОСВ, ЕК и Бернската конвенция за спиране на започналата процедура по ОВОС посочвайки и всички недостатъци на доклада по ОВОС и започналата и недовършена процедура за обявяване на защитена местност, подписано от близо 15 НПО.

На 20 Февруари 2002 МОСВ провежда комисия за разглеждане на предложението за обявяване на защитена местност Кресненски пролом. Решението на комисията, в която има само двама представители на НПО и всички останали членове са от различни министерства е да се отложи приемането на защитената местност и да се направи уточняване на границите ѝ. С това завинаги се блокира създаването на тази защитена местност. Решението идва след силен натиск от страна на представителя на МРРБ и искането им обявяването на ЗМ да стане след приключване на

процедурата по ОВОС за автомагистрала Струма и от нейните граници да се изключат всички инфраструктурни обекти.

На комисията за ЗМ Кресненски пролом от 20 Февруари 2002 МОСВ е представено писменото становище на пътната агенция в което се посочва, че:

- не следва да се правят нови проучвания на нови алтернативи
- международния консултант SPEA е изразходвал 394 000 евро допълнително за проектиране на алтернативи А и Б, а общо проектирането на магистралата по проекта на ФАР в района на пролома е струвало 880 000 евро, което прави 32% от общите разходи за проектиране на магистралата.

Представители на НПО участват на 4 от 5-те обсъждания на ОВОС на автомагистрала Струма проведени между 5 и 7 Март 2002 г. в голям брой градове по дължината на международният път (Крупник, Кресна, Струмяни, Сандански). На тези обсъждания двете „тридневни“ алтернативи са представени като официални, представителите на ИАП и СПЕА доказват колко неосъществими и скъпи са тези две алтернативи и няколкократно представят подвеждаща информация относно дължините на трасетата. В същото време представителят на ИАП Тодоров на едно от обсъжданията заявява, че „технически всичко е възможно да бъде построено, но е въпрос на средства“. Обсъжданията са проведени при много слабо разгласяване сред местните и много слабо ниво на тяхно участие. Повечето участници на място са служители в местната администрация. По време на срещата са внесени и представени становища от голям брой НПО, членове на Коалиция да спасим Кресненски пролом.

На 21-ви март 2002 е получено писмо от ЕК, Дирекция Околна Среда до ЕС За Земята, в което НПО се увряват, че ЕК прави всичко възможно да гарантира, че заданието на SPEA отговаря на изискването да бъдат проучени алтернативни варианти.

През април 2002 е внесен допълнен доклад по ОВОС в частта биоразнообразие, както и коментарите върху всички внесени становища от обществените обсъждания. Няма изменение в изводите на екипа по ОВОС и препоръките му по отношение избора на „алтернативи“.

От 30 Май до 1 юни 2002 г. се провежда мисия на Бернската конвенция в България. Мисията прави редица срещи с институции, местни хора, НПО, както и провежда теренна проверка на територията на Кресненски пролом. Доклада от мисията е представен на секретарията на конвенцията на 3 септември 2002 година с включено предложение за препоръки станали основа за препоръка 98 (2002) на постоянния Комитет.

На 6 юни е изпратено писмо от НПО коалицията до ЕК и ЕП във връзка с готвения доклад за напредъка на България за членство и отразяването на проблема с магистрала Струма и спазването на законодателството на ЕК.

На 23 Юли 2002 е проведен експертен съвет на МРРБ, който взема крайно решение за по-нататъшното проектиране на магистрала Струма. Напълно неочаквано на съвета се разглежда изцяло нова идейна алтернатива разработена от фирмата „Краси-Бо“ – така наречената „кафява“ алтернатива, която се одобрява включително за отсечката през Кресненски пролом. Тази алтернатива преминава изцяло през пролома и представлява смесен вариант между зелената и червената алтернатива на SPEA. С това решение започнатият доклад по ОВОС и проведените процедури за обществени обсъждания се обезмислят, както и цялото финансиране по проекта на ФАР. От по-късно

писмо получено писмо от НПО коалицията става ясно, че това решение на експертния съвет се оправдава с това, че алтернативите на „Краси-Бо“ са внесени, като предложение по време на общественото обсъждане на доклада по ОВОС на магистралата, което не оправдава решението да се взимат за основа за по нататъшно проектиране без да са преминали ОВОС, което е противозаконно.

На 12 ноември 2002 г. са внесени в в МРРБ и пътната агенция алтернативите (синя алтернатива), разработени от НПО с помощта на Вотан консулт и е отправено искане за тяхната равностойна оценка. Алтернативите преминават през предпланисните възвишения на Пирин с надморска височина 500-600 метра на около 6 км от НП Пирин и извън Кресненски пролом, като избягва и населените места, с което избягва и негативните въздействия на така наречените „алтернативи“ А и Б на SPEA.

Ноември 2002 година пътната агенция обявява конкурс за извършване на нов доклад по ОВОС. Според публикациите в медиите по това време, новият доклад по ОВОС трябва да бъде изготвен в срок до 4 месеца.

На 25-ти ноември 2002 случаят Кресна е представен на международна конференция в ЕП, организирана от CEE BankWatch.

На 22-рия Постоянен комитет на Бернската конвенция проведен на 2-5 Декември 2002 в Страсбург участват и 3-ма представители на НПО коалицията от СДП БАЛКАНИ, Сдружение Екофорум и БДЗП. Комитетът разглежда всички обстоятелства по случая, доклада на теренната проверка, сигнала на НПО-тата, доклада на правителството и взема решения към този момент да не се отваря досие по случая (официално решение за нарушение на конвенцията и започване на мониторинг на случая), но приема препоръка 98 (2002) на Постоянния комитет – всяка такава препоръка представлява официална част от конвенцията и дял от нейната правна система. В препоръката се казва: „Препоръчва на българското правителство: 3. Да разгледа възможността за отказ от възможността за разширяване на съществуващия път, тъй като това би увеличило значително увреждането на уникалната зона място, без да има възможни мерки за компенсация, и да продължи проучването на алтернативни маршрути, разположени извън дефилето, които ще отчетат природните ограничения, доколкото е възможно и ще дадат възможност за интегриране на инженерните дейности и компенсиране на въздействието върху околната среда; 6. Да се предвиди намаляването на ролята и рехабилитация на съществуващия път, възстановяването на статута му на местен път, използван от земеделската общност и туристите и по този начин се намали настоящото въздействие върху зоната, с подходящо планиране, за да се съживят нарушените терени и да се предостави информация на потребителя на услуги“. Като резултат през декември 2002 г. в писмо до Министерството на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ) и Изпълнителната агенция пътища (ИАП), българското Министерство на околната среда и водите (МОСВ) поиска да бъдат оценени алтернативни трасета в новият доклад по ОВОС.

На 11 декември 2002 г., български неправителствени организации организират среща с делегацията на ЕК в София, за да представят алтернативния маршрут заобикалящ Кресненският пролом и да поискат той да бъде оценен задълбочено и сериозно по време на следващия етап от проекта по програма ФАР Трансгранично сътрудничество (ТГС), която включва подробно проектиране на магистрала Струма (Е-79 предпроектно проучване и работен проект на магистрала София-Кулата). Тогава ставя ясно, че средствата по проекта няма да бъдат достатъчни за покриване на следващите етапи, вкл. изготвянето на работния проект на магистрала Струма. С този мотив Делегацията на ЕК в

София заявява, че вече няма да следи случая, докато "българските власти не сезират Комисията на някаква бъдеща дата по отношение финансирането за строителството на автомагистрала Струма"

В края на март 2003 г., три НПО изпращат писма до пътната агенция (с копие до МОСВ) и искат информация по отношение на новата процедура по ОВОС. Те също така заявяват желанието си да бъдат консултирани във връзка с обхвата на новия доклад за ОВОС. Тогава тези запитвания остават без отговори.

Април 2003 започва двугодишен ежеседмичен мониторинг с експерти биолози, но на доброволчески принцип за смъртността на гръбначни животни по дължината пътя в Кресненски пролом. Мониторинга продължава до есента на 2004 година с прекъсване през зимните месеци. По долу са дадени отчетените животни за 2003 година.

Таб. 2. Резултати от мониторинг с доброволци на смъртността на гръбначни животни по дължина на Кресненски пролом 2003 – 2004

Nom	Латинско име	Природозащитен статус	Бройка
Sonneur à ventre jaune	Bombina variegata	EU Habitat II; BERN II	2
Crapaud commun	Bufo bufo	BERN III	22
Crapaud vert	Bufo viridis	EU Habitat IV; BERN II	173
Rainette verte	Hyla arborea	EU Habitat IV; CITES III; BERN II	13
Pélobate syrien	Pelobates syriacus	EU Habitat IV; BERN II; Red Book Bulgaria	2
Grenouille agile	Rana dalmatina	EU Habitat IV; BERN II	3
Grenouille grecque	Rana graeca	EU Habitat IV; BERN III	1
Grenouille des Balkans	Rana ridibunda (Rana balcanica ?)	EU Habitat V; BERN III	24

Grenouille	Rana sp.		76
Cistude d'Europe	Emys orbicularis	EU Habitat II; CITES III; BERN II; IUCN RedList 2000: Lower Risk - near threatened (LR/nt -)	2
Tortue grecque	Testudo graeca ssp. iberica	EU Habitat II; CITES II; BERN II; IUCN RedList 2000: Vulnerable (VU - A1cd)	14
Tortue d'Hermann	Testudo hermanni ssp. boettgeri	EU Habitat II; CITES II; BERN II; IUCN RedList 2000: Lower Risk - near threatened (LR/nt -)	2
Tortues terrestres	Testudo sp.	EU Habitat II; CITES II; BERN II; IUCN RedList 2000	41
Couleuvre de la Caspienne	Coluber caspius	EU Habitat IV; BERN II	50
Couleuvre à cou tacheté	Coluber najadum	EU Habitat IV; BERN II	32
Couleuvre d'Esculape	Elaphe longissima	EU Habitat IV; BERN II; Red Book Bulgaria	11

Couleuvre à quatre raies	Elaphe quatuorlineata ssp. Quatuorlineata	EU Habitat II; BERN II; Red Book Bulgaria	5
Couleuvre léopardine	Elaphe situla	EU Habitat II; BERN II; Red Book Bulgaria	12
Couleuvre de Montpellier	Malpolon monspessulanus	BERN III	21
Couleuvre à collier	Natrix natrix	BERN III	8
Couleuvre tesselée	Natrix tessellata	EU Habitat IV; BERN II	525
Couleuvre-chat	Telescopus fallax	EU Habitat IV; BERN II; Red Book Bulgaria	50
Typhlops vermiculaire	Typhlops vermicularis	BERN III; Red Book Bulgaria	150
Vipère des sables	Vipera ammodytes	EU Habitat IV; BERN II	29
Orvet fragile	Anguis fragilis	BERN III	5
Lézard vert à trois raies	Lacerta trilineata	EU Habitat IV; BERN II	1
Lézard vert	Lacerta viridis	EU Habitat IV; BERN II	837
Lézard d'Egée	Podarcis erhardii	EU Habitat IV; BERN II	2
Lézard de Tauride	Podarcis sp.	EU Habitat IV; BERN II	1
Oiseaux ordre Passeriformes	Aves, Passeriformes	BERN	212

Chauves-souris	Chiroptera	EU Habitat; BONN; BERN; IUCN	185
Hérisson oriental	Erinaceus concolor		29
Soricidés	Soricidae		10
Taupe	Talpa sp.		1
Mulots	Apodemus sp.		365
Souris	Mus sp.		25
Rats	Rattus sp.		9
Lérotin	Dryomys nitedula		2
Commun Loir	Glis glis		66
Rongeurs	Rodentia		16
Chat orné	Felis sylvestris	EU Habitat IV; CITES II; BERN II	1
Fouine	Martes foina	BERN III	14
Belette Pygmée	Mustella nivalis	CITES III; BERN III	2
Putois d'Europe	Mustella putorius	EU Habitat V; BERN III	2
Renard roux	Vulpes vulpes		3
Общо			3056

30 юни 2003 излиза доклада "Van Miert" за европейската транспортна мрежа заедно с приоритетните транспортни проекти - TEN-T. Магистрала Струма е включена в мрежата от приоритетни транспортни европейски проекти, както част от коридора „Магистрала Гръцко/Българската граница София Надлак (Будапеща)/(Констанца).

В писмо от 06 август 2003, Националният Природонаучен музей, част от Българската академия на науките и 19 неправителствени организации част от НПО коалицията за спасяване на Кресненският

пролом призоват ИАП да оценят предложената от НПО алтернатива извън дефилето, като част от новия доклад за ОВОС. Те също изразяват интерес да участват в консултациите по отношение на обхвата на новия доклад за ОВОС и искат информация за експертите по ОВОС. Достъпът до исканата информация е отказан, отказан е и достъп до консултациите по обхвата на ОВОС.

Окончателното предложение на Европейската комисия за преразглеждане на плана за развитие на европейската транспортна мрежа заедно с приоритетните транспортни проекти - TEN-T [COM (2003) 564 окончателен], е приет на 1 октомври 2003 г. и представен за решение от Европейския парламент и от Съвета. Предложението за TEN-T редакция бе обсъден по време на срещата на върха на ЕС през декември 2003 г. и одобрен в главница от Европейския съвет. Магистрала Струма е включена, като един от приоритетните транспортни проекти за България.

През есента на 2003 година от НПО коалицията организира подписка адресирана до президента на ЕК и министър председателя на България с искане за включване на Кресненски пролом в европейските екологични мрежи Емералд и НАТУРА 2000 и съобразяване с препоръка 98 на Бернската конвенция за проектиране на магистрала Струма извън Кресненски пролом. Подписката се събира на хартиени бланки на доброволен принцип, като най-вече се разпространява по университети и училища. До 24 декември са събрани 9000 подписа.

На 23-тия Постоянен комитет на Бернската конвенция проведен на 1-4 Декември 2003г. в Страсбург участват и 2-ма представители на НПО коалицията от СДП БАЛКАНИ, Сдружение Екофорум. По време на комитета е разгледан случая с Кресна в специална точка. НПО поискаха отваряне на досие по случая изтъквайки, че няма прогрес в прилагането на препоръка 98, а магистрала Струма е включена в списъка на приоритетните проекти по програмата на ЕК Европейска транспортна мрежа (TEN-T) без да се отчете нуждата от проектиране на алтернативи, като се предвижда тя да бъде построена до 2010 г. Позицията за отваряне на досие е подкрепена от няколко международни НПО (WWF, Birdlife) и инициативи (Евр. Херпетологично дружество), както и представители на следните държави – Италия, Норвегия, Словакия, и др. Поради становището на представителя на ЕК обаче досие не беше отворено и въпроса с бъдещето финансиране на магистралата и потенциално отваряне на досие е оставен за доизясняване за следващият комитет.

На 5 февруари 2004 година НПО коалицията отправя писмен апел до министъра на МРРБ да отмени решението на експертния съвет от 4 юли 2002 година за избор на кафявата алтернатива, като противоречаща на българското и европейското законодателство и създаващо пречки за финансиране на магистралата с европейски фондове. В отговора си на апела с дата 14 април 2004 година министърът дава уклончив отговор, като се позовава на бъдещите процедури по ОВОС.

На 9 февруари 2004 НПО изпращат апел до ЕК (Дирекция Околна среда и Дирекция Енергия и Транспорт) във връзка с планирането на приоритетни проекти по транс-европейската транспортна мрежа и възможното им изграждане пред членството на страни, като България и възможните екологични проблеми, като се описва проблема с Кресна отново. В отговора си комисар Wallstrom от 10 март 2004г. отговаря, че независимо че страната ни е само кандидат членка, следва да спазва директивите на ЕС включително директивата за местообитанията, където е необходимо при планирането на проектите от TEN-T мрежата.

Европейският парламент приема законодателна резолюция относно предложението на плана за развитие на европейската транспортна мрежа заедно с приоритетните транспортни проекти - TEN-T в началото на март 2004 г. (P5_TA-PROV (2004) 0173). Едно от задължителните условия за включване на даден проект в списъка на приоритетните проекти е, че трябва да се дадат гаранции, от съответното

правителство за изграждането на всички части на даден приоритетен проект да започне не по-късно от 2010 г. (TEN-T Предложение по чл.19, ал.2)

Включването на магистрала Струма в списъка на приоритетите (проект 7 от приложението, страница 24 от Предложението на TEN-T) се придружава от условието, че 2010 г. е датата на приключване на всички участъци на магистралата. Първоначалното предложение на Комисията от 2001 г. [COM / 2001/0544 окончателен] е посоченото в член. 8 задължение само за страните-членки по отношение на необходимостта от извършване на оценки на въздействието върху околната среда в съответствие с Директива 85/337 / ЕИО относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда, Директива 92/43 / ЕИО за местообитания и на дивата флора и фауна Директива 2001/42 / ЕО за ЕО. В документа за TEN-T не е посочено нищо изрично за преговарящите страни, въпреки че тяхни проекта бяха включени в списъка, както и за задължения по Бернската конвенция.

С официално писмо от 18 март 2004 МРРБ твърди, че решението от месец юли 2002 за изграждането на магистрала през Кресненското дефиле и резерват "Тисата", взето въз основа единствено на техническите критерии, без каквато и да било ОВОС или обществени дискусии и без да се вземат предвид алтернативни маршрути, е напълно легитимно и в съответствие с българският закон за устройство на територията и съответно МРРБ не предвижда по-нататъшно развитие и обсъждане на алтернативите.

В писмо от 31 март 2004 година от МОСВ до НПО (писмото е адресрано до СДП БАЛКАНИ и ИУЦЕ и пише освен всичко останало „Във връзка с Вашето изложение относно опазването на Кресненски пролом и спазването на препоръка 98 (2002) на Постоянния комитет на Бернската конвенция) е посочено следното: „в момента, мрежата Натура 2000 не се разработва в България, защото не сме член на Европейската общност... следователно, вашето искане: 1. Инструкциите към докладите по ОВОС да отговарят на изискванията на насоките за оценка на документи, свързани с Натура 2000, и 3. Кресненското дефиле да бъде разглеждано като еквивалентно на Специално защитено място, не са законово обосновани от гледна точка на действащото в момента екологично законодателство.”

Декември 2004 до Септември 2006 стартира проект на Информационен и учебен център по екология с име "НАТУРА 2000 – обществен принос", финансиран от програма ПИН МАТРА на Холандското правителство. В проекта е заложено изготвяне документацията на НАТУРА 2000 на бъдещата защитена зона Кресна – Илинденци BG0000366.

На 24-тия Постоянен комитет на Бернската конвенция проведен на 29 Ноември до 3 Декември 2004г. в Страсбург участват и 2-ма представители на НПО коалицията от СДП БАЛКАНИ, Сдружение Екофорум. На комитета отново е разгледан случая с Кресна в специална точка. НПО за втори път искат отваряне на досие по случая. Аргументите са следните: кумулативното въздействие от започналото строителство на магистралата в северния дял в отсечката Даскалово – Диканя, липсата на адекватен ОВОС и очакваното нарастване на трафика в пролома и увреждане на популациите на видовете; липсата на отмяна на решението за МРРБ за окончателен избор на „кафява алтернатива“ през Кресненски пролом взето даже без да има ОВОС; взетото решение за включване на проекта в програмата TEN-T и поетия ангажимент да бъде изградена до 2010. **След бурни дискусии и за пръв път в практиката на конвенцията на „не консенсусно“ решение и гласуване в зала благодарение на единодушната подкрепа делегациите на страните членки на ЕС се взе решение за отваряне на досие по случая. Отварянето на досие означава официално постановяване на констатирано нарушение на разпоредбите на конвенцията, изискване да се изпълнят специфичните препоръки**

до достигане на съответствие с тях и започване на редовен мониторинг на случая и резолуирането на изводи на всеки комитет до затварянето на досието.

5 Август 2005 е проведена протестна акция с блокаж на пътя в град Кресна с искане за издаване на заповед за спиране на строителството на мВЕЦ в границите на бъдещата ЗМ Кресненски пролом и за подновяване на действията за обявяване на защитената местност. Същият ден се издава заповед за временна забрана на строителството на мВЕЦ, а на 6 Август е проведена среща със зам. министър Куюмджиев, който обещава да размрази процедурата по обявяване на защитена местност Кресненски пролом.

На 21 октомври 2005 след многократни искания е направена 10 минутна среща с новият зам. министър на околната среда и водите Дардов. Става ясно, че процеса на обявяване на защитена местност Кресненски пролом отново е блокиран за неопределено време и новият екип на МОСВ има намерение да замрази тази дейност за неопределено време. Обсъждан е новия доклад по ОВОС на магистралата – не са поети никакви определени ангажименти от МОСВ.

На 25-тия Постоянен комитет на Бернската конвенция проведен на 28 Ноември -1 Декември 2005г. в Страсбург е продължен мониторинга върху отвореното досие. НПО-та докладват, че няма никакъв напредък по прилагане на препоръка 98. По време на срещата се констатира още, че магистрала Струма е включена като приоритетен проект и в националната и в европейската транспортни програми, решението на МРРБ за строителство по „кафява“ алтернатива не е отменено, първоначалния напредък и дадени обещания за задвижване на процедурите за защитена местност дадени през август 2005 после са били отхвърлени. Българското правителство докладва, че няма активно развитие по въпроса със строителството на магистрала Струма и че МРРБ е взело решение да бъде изготвен нов детайлен доклад по ОВОС. Комитетът взема решение да продължи мониторинга на досието и мониторинга продължава на всички комитети с подобни изводи през 2006, 2007, 2008 година.

На 17 Ноември 2006 г. МОСВ с писмо подписано от зам. министър Йордан Дардов иска от пътната агенция (Фонд „Републиканска пътна инфраструктура“) да включи в обхвата на новия доклад по ОВОС на магистрала струма изискванията на препоръка 98 на Бернската конвенция, алтернативните варианти и въздействията върху потенциалните защитени зони от НАТУРА 2000, като се консултират НПО.

5.3. Реален обрат 2007-2013

Защитена зона Кресна – Илинденци BG0000366 е една от одобрените с РМС № 122 от 02 март 2007 г. (ДВ 21/09.03.2007 г.) защитени зони/ предложения за Натура 2000 места, които по-късно са внесени за одобрение в ЕК.

На 22 февруари 2007 година е внесен нов доклад по ОВОС за магистрала Струма в МОСВ. Доклада препоръчва нулева алтернатива за Кресненски пролом. На 22 февруари 2007 МОСВ връща доклада на Фонд „Републиканска пътна инфраструктура“ (ФРПИ) посочвайки, че не е изпълнена препоръка 98 (2002) и не е оценено адекватно въздействието върху зоните от НАТУРА 2000.

На 12 април 2007 година е внесен преработен доклад по ОВОС за магистрала Струма в МОСВ. На 18 април 2007 МОСВ връща доклада на Фонд „Републиканска пътна инфраструктура“ (ФРПИ) с подробен списък от слабости, които следва да се оправят, но и включително констатира, че още не е

изпълнена препоръка 98 (2002). След допълнение докладът е приет и пуснат за обществени обсъждания, но без да има реално включени алтернативи.

Обсъжданията на „допълнения“ доклад са проведени в Радомир, Дупница, Бобошево, Благоевград, Кресна, Симитли, Сандански, Струмјани и Петрич, но при неясно предварително разпространение на информацията. НПО коалицията внасят протестни писма и подкрепят искането на местен инициативен екологичен комитет на жители от град Кресна да бъде проучена и оценена съвсем нова алтернатива – тунелен вариант (за местните хора „син“ НПО вариант не е приемлив, защото смятат, че ще увреди възможностите за туризъм в планинският регион, както и вариантите през пролома).

На 15 Юни 2007 година е проведена среща във Фонд „Републиканска пътна инфраструктура“ (ФРПИ) между представители на фонда и НПО коалицията. Постигнато е споразумение ФРПИ да се проектира допълнителна алтернатива – тунелен вариант (т.н. модифицирана зелена алтернатива + лилав) след което да се допълни доклада по ОВОС и да се направят обществени обсъждания до август 2008г., а НПО се ангажират с информация за въздействията върху околната среда. Предложението за тунел вариант е взето, след като е получено в писмена позиция на местен инициативен комитет от град Кресна депозирана във ФРПИ противопоставяща се на всички останали представени досега алтернативи (и на тези в пролома) и на синята НПО алтернатива. Предложението е подкрепено на срещата от арх. Денев – ръководител на екипа по ОВОС.

На 3 Юли 2007 с решение на Мин съвет е решено Лот 3 да бъде изграден през програмният период 2014-2020.

На 26 Септември 2007г. в Министерство на транспорта е проведена среща между българските власти, представители на ЕК и НПО коалицията. Договорено е: проектирането на магистрала Струма стриктно да следва Европейското законодателство и препоръка 98 (2002) и да се създаде механизъм за обмен на информация и граждански мониторинг на изпълнението на проекта.

На 14 септември МОСВ отново връща доклада по ОВОС на ФРПИ, като изисква да бъде извършена оценка за съвместимост с НАТУРА 2000 съгласно изискванията на Закона за биологичното разнообразие.

На 26 Октомври 2007 година е завършен доклад за оценка за съвместимост с НАТУРА 2000 на магистрала Струма. Изводите на авторите на оценките са еднозначни: всички досега разработвани алтернативи през Кресненски пролом има разрушително въздействие върху защитените видове и местообитания. Същото важи обаче и за „нулевата алтернатива“ ако магистралата се построи в останалите участъци, поради кумулираното въздействие в пролома върху популациите от нарасналият трафик – прогнозата е, че голям брой видове особено влечуги, прилепи и птици ще пострадат значително ако това бъде допуснато. Доклада има ясно посочено изискване, за да бъде допустим проекта за магистрала Струма за НАТУРА 2000 – строежа на тунела – единствено допустимата алтернатива (да предшества строителството на другите отсечки).

На 06 Декември 2007 г. са проведени обществени обсъждания на ревизириания доклад по ОВОС и ОС, но само в Симитли и Кресна.

На 04 август 2008 е проведен Висш експертен екологичен съвет (ВЕЕС) към МОСВ на който е обсъдено решение по ОВОС и Оценка за съвместимост на магистрала Струма. Решение 1-1/2008 ОВОС/ОС за магистрала Струма е одобрено окончателно по късно същият месец. В решението е записано

задължително екологично условие произтичащо от доклада по Оценка за съвместимост – „3.2 За подучастък Крупник – Кресна (района на Кресненско дефиле):

- 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;
 - Да се проектира с приоритет трасето в подучастъка с предотвратяване оставането му на „нулев вариант“ при влезли в експлоатация други отсечки на автомагистралата;”
- Условията от оценките за съвместимост са императивни условия, които задължително следва да бъдат изпълнявани в рамките на един проект.

На 9 юни 2009 на заседание на наблюдателния комитет на ОП Транспорт се взема решение да се намалят парите, предвидени в ОП Транспорт за строителство на АМ Струма и в този финансов период да бъдат построени само лотове 1,2 и 4.

С писмо изходящ номер 148/23 юли 2009 на ЕС За Земята, подкрепено от СДП БАЛКАНИ, БДЗП, ИУЦЕ, Института за зелени политики Дирекции Регионална политика и Околна среда Европейската Комисия е информирана, че е направено планиране на Оперативна програма Транспорт с което Лот 3 на АМ Струма е изключен от финансовия период, но не и лотове 1,2 и 4, с което се нарушава екологичното разрешително и включените в него смекчаващи мерки, което ще доведе до увреждане на Кресненски пролом. НПО настояват, че предвидени в този финансов период средства за други проекти следва да бъдат насочени към Лот 3, както и тези за останалите лотове. Освен това се напомня за поетия ангажиement да има наблюдателен комитет, който към този момент не е изпълнен.

С писмо 7882/07 Септември 2009 г. от ГД Регионална политика се напомня постигната договореност през 26 септември 2007 г. за създаване на наблюдателен комитет за изпълнението на АМ Струма. На 7 септември 2009 г. се получава неясен отговор от Дирекция Регионално развитие на писмото изпратено от НПО, с което се обяснява, че планирането на тунел е много дълъг процес.

19 Ноември 2010 г. е проведена среща м/у зам. министрите на регионалното развитие, на транспорта и НПО коалицията. Обсъждано е, че МТИТС и МРРБ искат да стартират АМ "Струма", като се подаде апликационна форма за целия проект към Брюксел, но АПИ смятат, че могат да продължават работейки на парче освен това се бавят. НПО коалицията подкрепя позицията за цялостна апликационна форма, но впоследствие това не е изпълнено.

На 2 ноември 2011 г. от За Земята с писмо до Агенция пътна Инфраструктура е поискано да се създаде договореният наблюдателен комитет. В отговор от 4 Ноември 2011 Директора на агенцията изразява принципно желание за създаване на комитета и дава информация за планиране на Лот 3 в Кресненски пролом.

През декември 2009 г. в Страсбург България докладва напредък в изпълнение на предпоръка 98 (2002) пред постоянния комитет на Бернската конвенция. Комитетът взема решение, с което изразява задоволство, но взема решение да не затваря досието по случая и изисква по пълен доклад от правителството. **На следващият комитет през декември 2010 г. досието окончателно е затворено във връзка с взетото решение по ОВОС/ОС.**

С решение № ОПТ-38/28.11.2011 г. на Ръководителя на Управляващия орган на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. (ОПТ) за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ е одобрен

проекта "Автомагистрала „Струма“, лот 1, лот 2 и лот 4. С Договор № ДОПТ-18/01.12.2011 г. е предоставена безвъзмездната помощ по проект "Автомагистрала „Струма“, лот 1, лот 2 и лот 4.

Проектът за строителство на АМ Струма по ОП Транспорт 2007 - 2013 г. е одобрен от Управляващия орган на ОП Транспорт 2007-2013 на 28 ноември 2011 г. и от Европейската комисия на 27 февруари 2013. На 11 юли 2012 г. е изготвена апликационната форма за строителството на магистралата лотове 1 и 4. Стойността на безвъзмездната финансова помощ за проект "Автомагистрала „Струма“, лот 1, лот 2 и лот 4" е 581 787 859 лв. Бенефициент по проекта за изграждането на проекта "Автомагистрала „Струма“, лот 1, лот 2 и лот 4" е Агенция "Пътна инфраструктура".

В документ на Дирекция регионално развитие от 28 февруари 2012 година (Ref. Ares(2012)226301 - 28/02/2012) се казва: " Commission services have serious reservations about providing a Commission approval to finance parts of the Motorway without having any legally binding assurance that the results of the EIA and of the Habitats Appropriate Assessment will effectively be implemented, i.e. that the tunnel will be built."

В отговор на писмо на Комисаря по регионална политика Johannes Hahn от 08 ноември 2012 (Ref. Ares (2012)1317341 – 08/11/2012) в края на същата година министрите Томислав Дончев, Лиляна Павлова, Ивайло Московски, Нона Караджова отговарят на запитването на комисаря гарантирано ли е изпълнението на решението по оценка за съвместимост от 2008 и изграждане на тунела в периода 2014-2020 с положителен отговор и дават пълните гаранции на правителството.

На 29 декември 2012 е одобрен правилник и заповед за създаване (подписана от Лиляна Павлова) за дейността на Комитета за наблюдение за строителството на магистрала Струма, приет с решение на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, България. В комитета са включени представители на НПО коалицията, други НПО, различни институции. На 18 февруари 2013 г. е изготвена заповед за изменение на състава на комитета. Реално комитетът има две заседания 2012 година преди самата заповед и после дълго време не работи и възстановява дейността си края на 2013 година.

С решение № ОПТ-29/22.05.2013 г. на Ръководителя на Управляващия орган на Оперативна програма „Транспорт" 2007-2013 г. (ОПТ) е одобрен проекта за подготовката на лот 3 на автомагистрала „Струма“. С договор № ДОПТ-19/10.06.2013 г. е одобрен проекта за подготовката на лот 3 на АМ „Струма“. Проектът се финансира по Приоритетна ос II „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси " на ОПТ. Стойността на безвъзмездната финансова помощ по проекта за подготовката на лот 3 на автомагистрала „Струма“ е 10 557 724 лв. Бенефициент по проекта за проекта за подготовката на лот 3 на автомагистрала „Струма“ е Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП).

4.4 Развитие през последните години 2014-2015 г.

- 17 април 2014 Писмо от Българската браншова камара Пътища към министъра на регионалното развитие и благоустройството, Десислава Терзиева, с молба за възобновяване на дебата за други алтернативи, отколкото вариант на тунела
- 28 април 2014 (Решение N 729) На проведена пресконференция и според писмо от Българската строителна камара, Българска браншова камара „Пътища“, Университета за архитектура, строителство и геодезия, факултет Пътища и др. до премиера Пламен Орешарски и т.н., се предлага разработването на други алтернативни маршрути, като се тунелната алтернатива се отрича от

авторите на акцията. Сред подписалите писмото и участвалите на пресконференцията са почти всички бивши директори на пътната агенция започвайки от 1997 г. с Таушанов.

- 04 юни 2014 В Протокол от Комитета за наблюдение на ОПТ Антоф, изпълнителен директор на Националния стратегически инфраструктурни проекти, той прави отчет за развитието на тунела за Лот 3 на магистрала Струма. Не са регистрирани никакви намерения за промени в планирането или проектирането на други алтернативи са били споменати по време на комитета.
- 04 юни 2014 на Комитет на наблюдение на ОП Транспорт, с участие на представител на НПО коалицията, Антоф, изпълнителен директор на Националния стратегически инфраструктурни проекти, отново докладва напредъка по АМ Струма в Кресненски пролом само в рамките на проектиране на тунелен вариант.
- 03 юли 2014 с писмо 92-00-163 от Министерството на регионалното развитие и благоустройството до Антоф, изпълнителен директор на Национална компания „стратегически инфраструктурни проекти“, изисква разработването на други алтернативи в района на Кресненски пролом позовавайки се на писмо на МОСВ (92-00-163 (3) / 02 юли 2014), че няма нормативни пречки и на позицията на браншовите организации и тяхното писмо.

На 31 юли 2014 на проведено заседание на Комитета за наблюдение по време на отчета за проектирането на м-ла Струма в лот 3 г-н Антоф отново твърди, че само продължава да се проектира само опцията тунел.

На 19-20 ноември 2014 XVII заседание на Комитета за наблюдение на ОП Транспорт 2007 - 2013 г. Докладвано е разработване на „Нова екологична алтернатива“ през август 2014 година, включваща използване в едната посока съществуващият път и с малко отстояние и на малко по голяма височина вкопаване в склона още на две платна за другата посока, както на някои места цялото трасе ще се изправи с кратки тунели, или на места горните две платна ще влизат в кратки тунели. Описани са „големи екологични проблеми“ при строителството на тунела поради довеждащата инфраструктура. И така реално практически през Ноември 2014 беше възобновена алтернативата за разширяване на съществуващия път с лека модификация – изключена, като възможност още от доклада на Бернската конвенция от проверката на място и последващите препоръки 98 (2002), стартиралото отваряне на досие срещу България (отговарящо на наказателна процедура при ЕК)!

11 Декември 2014 Обществени поръчки за ОВОС и доклада за ОВОС за "Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ Струма", публикуван от Националната компания за стратегически инфраструктурни проекти. Краен срок за представяне 19 декември 2014.

На 25 Ноември 2014 година от НПО коалицията е изпратено предупредително писмо до ЕК – Дирекции Околна среда и Регионално развитие за негативното развитие в действията на правителството, но не е получен отговор.

На 3 март 2015 година е проведена среща на НПО коалицията с представители на Главна Дирекция Регионално развитие, където те са запознати с последните политически решения на Българското правителство. Зададен е и въпроса, защо няма отговор на писмото от септември 2014. На срещата НПО не получават ясен отговор на нито един от поставените въпроси от служителите на Главна Дирекция Регионално развитие, включително защо не е имало писмен отговор на писмото от 25 ноември 2014.

На 19 декември 2014 година от Националната компания за стратегически инфраструктурни проекти е започната обществена процедура за избор на изпълнител на ОВОС и ОС на новата алтернатива за Кресненски пролом, като доклада трябва да се направи до края на 2015 след, като се направи идеен проект.

На 24 март 2015 година от Националната компания за стратегически инфраструктурни проекти е започната обществена процедура за избор на изпълнител на идеен проект за „новата екологична алтернатива“ представена като концепция на наблюдателен комитет на ОП Транспорт през ноември 2014. Избран е изпълнител, дейността следва да приключи до септември 2015.

На 13 май 2015 г в МОСВ е внесено инвестиционното предложение на „екологичното трасе“ и на тунелния вариант за преценка необходимостта от ОВОС – включена е само оценката на участъка на АМ Струма в Кресненски пролом. До този момент на страницата на МОСВ не е публикувана обява за излязло решение за преценка необходимостта от ОВОС и ОС, но има становища, че проекта е допустим спрямо на зоните от НАТУРА 2000 (предварителен етап преди становището).

6. Ключови закононарушения

Кресненското дефиле е дълго 17 km дължина и е много тясно, което определя, че е особено уязвимо за всяко развитие на инфраструктурата. А автомагистрала през Кресненското дефиле неминуемо ще окаже пряко влияние върху местообитанията и видовете, защитени от европейското и българското законодателство. Проектът за строителство ще наруши разпоредбата на директивите на ЕС 92/43 за природните местообитания и 79/409 и за дивите птици и Бернската конвенция. Това ще наруши редица български актове - Закона за опазване на околната среда, Закона за биологичното разнообразие и Закона за защитените територии.

Засегнати от строителството на магистралата са следните защитени местообитания и видове:

- Четири вида местообитания, включени в приложение 1 към Директива 92/43 / ЕИО за опазване на природните местообитания и дивата флора и фауна на Съвета, се намират в района: гори от дървовидна хвойна; гори от космат дъб; храсталаци от червена хвойна; крайречни галерии от източен чинар; 2 типа тревни местообитания – единият от типа Festuco –Brometalia, а другият от едногодишни видове от типа Thero-Brachypodietea
- 4 вида влечуги, включени в приложение 2 на Директивата за местообитанията и в приложенията на Бернската конвенция: Шипоопашата костенурка, Шипобедрена костенурка, Ивичест смок, Леопардов смок.
- 123 вида птици гнездят в Кресненското дефиле. 23 от тях са включени в приложение I на Директива 79/409 / ЕИО на Съвета относно опазването на дивите птици; 86 - в допълнение в приложение 2 на Бернската конвенция. Проломът е част от миграционният път на птиците Виа Аристотелис (особенно важен за птици, които мигрират над Балканския полуостров от Централна и Северна Европа), и място с много тесен фронт на миграция по пътя на миграция – така нареченият ефект на „тясното гърло на бутилка“. Опазването на естественото си местообитание е.
- Няма друга област в България, а дори и на Балканите, където на такава малка площ да има толкова високо разнообразие на прилепи на такава малка площ. Проломът осигурява местообитания за 17 вида (повече от половината от общия размер на европейската фауна прилепи), от които 8 вида в Приложение 2 на Директива 92/43 за местообитанията и Бернската Конвенция: Rhinolophus Euryale, Rhinolophus ferrumequinum, Rhinolophus hipposideros, Barbastella barbastellus, Miniopterus schreibersi, Myotis bechsteini, Myotis blythi и Myotis emarginatus. От особено значение е опазването на присъствието на няколко убежища, които приютяват големи гнездови колонии на Rhinolophus ferrumequinum, Myotis emarginatus и Hypsugo savii. За първите два вида, това е единственият известен район в цялата долина на река Струма, където тези прилепи се възпроизвеждат.

- Кресненският пролом е и важен бикоридор между планинските масиви за едри бозайници – вълк, мечка и др (вкл в приложения на Директива 92.43. В речната система е обитавана от видра (Lutra Lutra), също включена в приложение 2.

Наказателни процедури :

- Българско законодателство
- Европейско законодателство
- Международно законодателство
-

На 04 август 2008 е проведен Висш експертен екологичен съвет (ВЕЕС) към МОСВ на който е обсъдено решение по ОВОС и Оценка за съвместимост на магистрала Струма. Решение 1-1/2008 ОВОС/ОС за магистрала Струма е одобрено окончателно по късно същият месец. В решението е записано задължително екологично условие произтичащо от доклада по Оценка за съвместимост – „3.2 За подучастък Крупник – Кресна (района на Кресненско дефиле):

- 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;
 - Да се проектира с приоритет трасето в подучастъка с предотвратяване оставането му на „нулев вариант“ при влезли в експлоатация други отсечки на автомагистралата;”
- Условията от оценките за съвместимост са императивни условия, които задължително следва да бъдат изпълнявани в рамките на един проект.

На 9 юни 2009 г. на заседание на наблюдателния комитет на ОП Транспорт се взема решение да се намалят парите предвидени в ОП Транспорт за строителство на АМ Струма и в този финансов период да бъдат построени само лотове 1,2 и 4. Решението е изцяло в изпълнение на взето в миналото решение на МС от 3 юли 2007 и изцяло пренебрегва задължителните условия на Решение 1-1/2008 ОВОС/ОС. Това решение обаче е в изпълнение на чл. 31-33 на ЗБР транспониращ чл. 6 (3) на Директива 92/43 ЕИО за природните местообитания, който е изричен – един проект може да бъде одобрен, само ако не уврежда НАТУРА 2000 зоните. По тази причина всички условия за намаляване на въздействията на проектите водещи до този резултат са абсолютно задължителни не могат да не бъдат изпълнени – в случая, че не бъдат целият проект става незаконен.

Точно това е съдбата на магистрала Струма, ако: А магистралата не бъде построена приоритетно преди другите отсечки и Б ако изцяло не бъде построена. Може да се каже, че и двете са нарушения на Директива 92/43, като първият сценарий „А“ е вече реализиран и последиците от него са налице – увредените популации на видовете в резултата от нарасналият трафик в пролома са факт. Но въпреки това все още това е нарушение, което може да бъде санирано, чрез построяване на тунела – па макар и със закъснение. Докато отказа да се построи тунел въобще – опция „Б“ води до нарушение със следната тежест – 1. незаконно построена става цялата магистрала, защото става дума за увреждане на НАТУРА 2000 в резултата на кумулативното въздействие от трафика генериран от цялата магистрала върху защитената зона Кресненски пролом съчетано с пряко унищожаване на пролома в случай на ново строителство върте и 2. Нарушението не може да бъде санирано.

Тоест отказа да се построи тунела води до възможно най-тежки нарушения с последици, както за природата, така и за финансовото състояние на държавата.

През 2001 г. НПО изпратиха сигнал до Секретариата на Бернската конвенция. Конвенцията изпрати специална мисия на място в България и в самият Кресненски пролом през 2002. Като резултат на 5 декември 2002 година, с гласа на Европейската комисия и Българското правителство, 22-рия комитет на Бернската конвенция одобри препоръка 98² относно строителство на магистрала през Кресненския пролом. Всяка такава препоръка представлява официална част от конвенцията и дял от нейната правна система. Между другото в препоръката се казва: „Препоръчва на българското правителство: 3. Да разгледа възможността за отказ от възможността за разширяване на съществуващия път, тъй като това би увеличило значително увреждането на уникалната зона място, без да има възможни мерки за компенсация, и да продължи проучването на алтернативни маршрути, разположени извън дефилето, които ще отчетат природните ограничения, доколкото е възможно и ще дадат възможност за интегриране на инженерните дейности и компенсиране на въздействието върху околната среда; 6. Да се предвиди намаляването на ролята и рехабилитация на съществуващия път, възстановяването на статута му на местен път, използван от земеделската общност и туристите и по този начин се намали настоящото въздействие върху зоната, с подходящо планиране, за да се съживят нарушените терени и да се предостави информация на потребителя на услуги”.

На 24-тия Постоянен комитет на Бернската конвенция проведен на 29 Ноември до 3 Декември 2004г. в Страсбург участват и 2-ма представители на НПО коалицията от СДП БАЛКАНИ, Сдружение Екофорум. На комитета отново е разгледан случая с Кресна в специална точка. НПО за втори път искат отваряне на досие по случая. Аргументите са следните: кумулативното въздействие от започналото строителство на магистралата в северния дял в отсечката Даскалово – Диканя, липсата на адекватен ОВОС и очакваното нарастване на трафика в пролома и увреждане на популациите на видовете; липсата на отмяна на решението за МРРБ за окончателен избор на „кафява алтернатива” през Кресненски пролом взето даже без да има ОВОС; взетото решение за включване на проекта в програмата TEN-T и поетия ангажимент да бъде изградена до 2010. След бурни дискусии и за пръв път в практиката на конвенцията на „не консенсусно” решение и гласуване в зала благодарение на единодушната подкрепа делегациите на страните членки на ЕС се взе решение за отваряне на досие по случая. Отварянето на досие е един вид наказателна процедура към Бернската конвенция и означава официално постановяване на констатирано нарушение на разпоредбите на конвенцията, изискване да се изпълнят специфичните препоръки до достигане на съответствие с тях и започване на редовен мониторинг на случая и резолирането на изводи на всеки комитет до затварянето на досието. Отварянето на досие е събитие с изключителна важност предопределило всички останали действия на институциите.

7.Гражданска реакция

През 1997 година се формира НПО коалиция ‘Да спасим Кресненски пролом’. За кратко време в нея се включват над 15 организации, а през 2000 година зад нейните искания застават всички организации участнички в националната конференция на НПО-тата. В този смисъл може да се каже, че целите и исканията на НПО коалицията станават консенсусни за НПО. Някои от най-активните членове в коалицията през годините са: ЕКО-КЛУБ 2000, ЕС „За Земята“, СДП БАЛКАНИ, Сдружение „ЕКОФОРУМ”, Информационен и учебен център по екология, Българското дружество за защита на птиците, Института за зелена политика, Българското лепидоптерологично дружество, Група за изследване на прилепите, Българската фондация „Биоразнообразие“, ЕС „Деметра“, Световния фонд

за дивата природа – България, ЕС Тетида“ – Благоевград, СНЦ „Зелени Балкани“, „Терра“ – Благоевград, Сдружение „Природа на заем“, Фондация „Тайм-екопроекти“

В своята история коалицията е използвава буквално всички възможни методи на застъпничество и лобиране. От организиране на срещи, обществени обсъждания, участие на събития с презентации, до писане на писма, апели, организиране на петиции и подписки, участие на срещи и т.н. Самата коалиция провежда голям брой собствени проучвания – книга за биоразнообразието на Кресненски пролом, техническо предложение и идейно проектиране на трасе на магистрала, проучвания върху биоразнообразието и въздействието на трафика и т.н.

След проведена среща на 10 Август 2000 в читалище „Култура“ в град Кресна и продължили постоянни срещи и участия на представители на НПО коалицията в местни събития и на заседания на местния общински съвет, постепенно в град Кресна се оформи активистка група граждани. Към 2005-2006 година от тях се оформи Инициативен екологичен комитет, който беше активен при обществените обсъждания на ОВОС през 2007 година и формира свое собствено алтернативно мнение. Становището на местните хора е решаващо при налагането на тунелния вариант през 2007 година след провеждане на обществени обсъждания и допълване на доклада по ОВОС съобразно постъпилите предложения по време на тях.

8.Международна реакция

Още 1998 година от страна на ЕК, дирекция околна среда, след отправени писма и апели от НПО коалицията, е получена бърза реакция на искането да се проучат алтернативи в района на Кресненски пролом. Най-изчистена и завършена е обаче позицията в крайна сметка получена в писмото от комисаря по околна среда (по онова време) Margot Wallstrom на 13 Септември 2001. Освен всичко в него се казва: „След оценката на първата версия на доклада по ОВОС за участъка от магистрала София-Кулата, която включва площта на Кресненското дефиле, Комисията, поиска от българските власти да преразгледат документа, за да се приведе в съответствие с изискванията на директивите за ОВОС. По-специално, Комисията изрично посочи, че алтернатива решения различни от тези, които минават през Кресненското дефиле, независимо дали като нова магистрала или като разширение на настоящият път, трябва да бъдат старателно и сериозно проучени. По-специално, това е необходимо, за да има съобръзвяване с изискванията на директивите за местообитанията и за птиците, които се прилагат, когато се извършва ОВОС за екологично чувствителни райони“.