

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ

Изх. № 99-10-103
03.07.14

ДО
Г-Н АСЕН АНТОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
НК „СТРАТЕГИЧЕСКИ ИНФРАСТРУКТУРНИ
ПРОЕКТИ

Относно: Разработването на допълнителни варианти за преминаването на АМ „Струма“ през Кресненското дефиле;

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН АНТОВ,

Приложено, изпращаме Ви писмо на Министерство на околната среда и водите (МОСВ) относно разработването на допълнителни варианти за преминаването на АМ „Струма“ през Кресненското дефиле. Както е видно от становището на МОСВ, няма нормативни пречки за разработването на допълнителни варианти, а решението по ОВОС изрично изисква успоредно с „тунелния вариант“ да бъдат търсени икономически и екологично оптимални варианти. Новите варианти биха довели до изработването на нова оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и оценка за съвместимост (ОС), но практически е сигурно, че проектът за дълъг тунел в Кресненското дефиле ще подлежи на нова процедура по ОВОС/ОС, дори и да не бъдат разглеждани нови варианти.

Отчитайки горните съображения, както и аргументите на браншовите организации относно целесъобразността на тунелния вариант, е необходимо да предприемете действия за възлагане на разработването на допълнителен вариант или варианти за преминаване през Кресненското дефиле. Новите варианти следва да бъдат максимално щадящи за околната среда, както по време на строителство, така и по време на експлоатацията на АМ „Струма“.

В тази връзка, при разработването на новите варианти, следва стриктно да се съобразяване с мненията и препоръките на МОСВ и неправителствените екологични организации.

Приложение: Писмо от МОСВ с вх. № 92-00-163(3) / 02.07.2014г.

МИНИСТЪР:



ДЕСИСЛАВА ТЕРЗИЕВА



М. Мазнев

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изм. № 04-00-1626/...30...06.2014 г.

ДО
Г-ЖА ДЕСИСЛАВА ТЕРЗИЕВА
МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ

На Ваш изх. № 92-00-163/28.05.2014 г.

Относно: Реализация на автомагистрала АМ "Струма" в района на Кресненското дефиле

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ТЕРЗИЕВА,

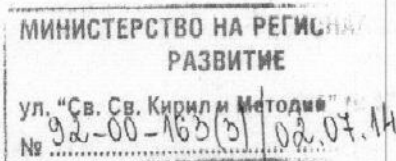
Във връзка с постъпило писмо с вх. № 04-09-1626/28.05.2014 г. на Министерство на околната среда и водите (МОСВ), в което са поставени въпроси за реализацията на АМ „Струма“ в участък Лот 3 по варианти, различни от постановените с Решение по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) № 1-1/2008 г., Ви информираме за следното:

С издаденото Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите е одобрено инвестиционното предложение за „Строителство на АМ „Струма“ (Долна Диканя – Кулата)” и пътните възли - за участък М2 - от км 305+220 до км 330+590,62 по кафяв вариант; за участък М3 - от км 330+590,62 до км 361+000 по кафяв вариант, от км 361+000 до км 363+500 по вариант лилав пунктир и от км 363+500 до км 367+150 по оранжев вариант; за участък М4 – подучастък Благоевград – п.в. Крупник - от км 367+150 до км 373+000 по зелен вариант и от км 373+000 до км 381+108 по червен вариант, подучастък след п.в. Крупник – от км 381+108 до км 398+644,56 (в района на Кресненско дефиле) по лилав (тунелен) вариант, подучастък до с. Долна Градешница - от 398+644,56 до км 401+000 (западно от Кресна) по вариант кафяв пунктир; за участък М5 - от км 401+000 до км 404+500 по вариант лилав пунктир, от км 404+500 до км 408+000 по кафяв вариант, от км 408+000 до км 410+500 по вариант лилав пунктир, от км 410+500 до км 422+800 по зелен вариант и от км 422+800 до ГКПП Кулата по кафяв вариант.

Видно от цитираното решение АМ „Струма“ е разделена на следните участъци: М2 – пътен възел (ПВ) Долна Диканя – Дупница; М3 – Дупница – Благоевград; М4 – Благоевград – Кресна, с подучастъци Благоевград – с. Крупник и с. Крупник – с. Долна Градешница (в района на Кресненско дефиле); М5 – Кресна – ГКПП Кулата.

В Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. е посочено, че за отделните участъци са разработени вариантни решения, като за М4 (предмет на Вашето запитване) е разработен в осем варианта. Също така изрично в решението по ОВОС е записано, че в допълнението на доклада за ОВОС за участък М4 в района на Кресненско дефиле са разгледани допълнително пътни подварианти – син и лилав. Тези варианти започват от км 382+000 (южно от Крупник) и покриват частично трасето на зеления вариант (предложен в основния доклад за ОВОС за доразработване) от началото на М4 до км 392+663. Развити са главно като тунели, които до км 393+300 са по идентична ситуация и нивелета, след което се разделят на двата подварианта. Синият подвариант е за два тунела с дължина съответно 11300 и 650 м, като се включва в дирята на кафявия вариант при км 396+650 източно от гр. Кресна. Лилавия подвариант предвижда изграждане на един тунел с дължина 13300 м, като при км 397+800 се включва към кафяв пунктир, западно от Кресна.

С решението на министъра на околната среда и водите са постановени съответните условия и мерки за различни фази на реализиране на инвестиционното предложение, които са задължителни за изпълнение от страна на възложителя, в т.ч. в I. За фазата на проектиране, т. 3.2,



Г-н Давид
Г-ца Димитрова

За лично до
Г-н Давид!



първи булет (стр. 6) „*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*“.

Процедурата по ОВОС, в рамките на която е извършена и оценка за съвместимостта (ОС) спрямо съответните защитени зони от мрежата „Натура 2000“, е проведена за инвестиционното предложение за „Строителството на АМ „Струма“ и пътни възли“ в неговата цялост (за Лотове 1, 2, 3 и 4). В доклада за оценка степента на въздействие (ДОСВ) от 2007 г. (приложение, неразделна част към доклада за ОВОС) е направен както подробен анализ на отделните въздействия на автомагистралата по защитени зони и биокоридорните връзки между тях, така и заключение за степента на очакваните въздействия върху засегнатите природни местообитания, видове и техните местообитания, предмет на опазване, като са предложени конкретни смекчаващи въздействието мерки.

Участъкът от Благоевград до Сандански (Лот 3) е бил предмет на проведената процедура по ОВОС, в т.ч. ОС, като част от целия участък от АМ „Струма“, като одобрена алтернатива през Кресненското дефиле е реализация с така наречения дълъг „тунелен вариант“.

Одобреният за реализиране „тунелен вариант“ в Решението по ОВОС е базиран и на заключението на ДОСВ **като вариант, който единствен изпълнява изискванията на чл. 6 от Директива 92/43/ЕИО за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, респ. чл. 32, ал. 1 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР)**. Съгласно тези заключения всички останали предложени варианти ще предизвикат значителни отрицателни въздействия върху предмета и целите на опазване на засегнатите защитени зони.

Въпреки, че в рамките на националното и европейското екологично законодателство не съществува задължение за повторна оценка за съвместимост на инвестиционни предложения, които вече са оценени и за които не се предвиждат изменения, по изискване на ЕК през 2012 г., за целите на одобряване на апликационната форма, е извършена актуализация на оценката за степента на въздействие на Лот 3 и Лот 4 върху защитените зони от мрежата Натура 2000. За Лот 3 на АМ „Струма“ актуализацията е базирана на наличните технически данни, като са обновени данните за видовете в обхвата на въздействие на трасето на Лот 3 (взета е под внимание най-новата налична научна информация предоставена от МОСВ и проведени допълнителни теренни проучвания) и е извършена оценка на очакваните кумулативни въздействия от проекти в района, които не са били реализирани, когато е правена първоначалната оценка. **Също така ЕК поиска гаранции от страната ни, че ще се реализира Лот 3 по тунелен вариант.** От Приложение I на Решение на Комисията от 27.02.2013 г. (стр. 5 и 6) става ясно, че одобрението на цялостния проект за АМ „Струма“ е с изграждане на тунелен вариант за Лот 3, който „ще избегне екологично чувствителното Кресненско дефиле“. Следва да се има предвид и факта, че в периода на провеждане на процедурите по ОВОС и ОС, Постоянният Комитет към Бернската Конвенция през 2004 г. откри досие поради опасност от унищожаване на биологичното разнообразие в Кресненското дефиле. Благодарение на положените усилия от българското правителство в продължение на няколко години и взетите решения и мерки, това досие е закрито.

Актуализираната оценка на степента на въздействие през 2012 г. потвърждава направените през 2007 г. експертни анализи и заключения, както и избора на алтернативата „тунелен вариант“ за Лот 3. В нея се съдържа и обосновка за очакваното значително намаляване на отрицателното въздействие върху популациите на видовете животни, предмет на опазване в защитените зони за местообитанията BG0000366 „Кресна Илинденци“ и BG0001022 „Орановски пролом-Лешко“ при реализиране на одобрения с Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите „тунелен вариант“ за Лот 3. Направен е допълнителен анализ на очакваното кумулативно въздействие от нови проекти в района, както и оценка на въздействието на прогнозния трафик в Кресненското дефиле (Лот 3), в резултат от изграждането на останалите отсечки от проекта (Лотове 1, 2 и 4). Идентифицирани са допълнителни мерки за намаляване на очакваното въздействие, които конкретизират, доразвиват и допълват мерките, приети с Решение № 1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите. Възложителят на инвестиционното предложение е информиран от МОСВ с писма (изх. № 48-00-94/25.04.2013 г. до изпълнителния директор на



Национална компания стратегически инфраструктурни проекти (НКСИП) и министъра на регионалното развитие и с изх. № 12-00-475/06.12.2012 г. до Председателя на УС на Агенция „Пътна инфраструктура“) за резултатите от актуализираната оценка и произтичащите от нея задължения да възложи изпълнението на мерките от актуализираната ОС.

Всички цитирани във Вашето писмо дискуссионни моменти, като високата прогнозна стойност, сложността за реализация и поддръжка, риск от земетръс и терористична дейност и др., (са коментирани по време на проведената процедура по реда на глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР) нямат пряко отношение към проблемите за опазване на биологичното разнообразие (защитените територии, защитените зони от мрежата „Натура 2000“ и защитените видове от приложение 2 и 3 на ЗБР) в този участък на АМ „Струма“.

Както е указано в писмо с изх. № 48-00-94/25.04.2013 г. на МОСВ до изпълнителния директор на НКСИП, реализацията на проекта следва да бъде обвързана с допълнителни технически анализи и след завършване на проектирането за Лот 3 на АМ „Струма“, възложителят следва да подаде до МОСВ уведомление за инвестиционно намерение, с което да поиска указания от компетентния орган по околна среда относно действията, които трябва да бъдат предприети с оглед изпълнение на екологичното законодателство. На базата на конкретните данни за предложението ще бъде направена преценка за необходимостта от провеждане на процедура по ОВОС и оценка за съвместимост.

По принцип няма нормативни пречки за процедиране на нови предложения за изменения на инвестиционното предложение за АМ „Струма“, различни от избрания и одобрен „тунелен вариант“ и да бъде проведена процедура по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие по реда на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, ДВ, бр.73/2007 г., изм. и доп.).

Обръщаме внимание, че преди предприемането на подобни стъпки от страна на възложителя на инвестиционното предложение, следва да се оцени етапа на който се намира проекта, както и постигнатото до момента по реда на екологичното законодателство. В случай на инициране на нова процедура по реда на глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР при нейното провеждане следва да бъде съобразен характерът на конкретното инвестиционно предложение, специфичното му местоположение, продължителността на процедурата. Необходимо е да се отчете обществения интерес, предвид изискването за обществен достъп до документацията (в т.ч. и от страна на местната власт, населението, неправителствените организации и др.).

Приложение:

1. Решение на Комисията от 27.02.2013 г.

СТАНИСЛАВ АНАСТАСОВ
Министър





Брюксел, 27.2.2013 г.
C(2013) 1045 final

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 27.2.2013 година

относно големия проект „Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“, който е част от оперативната програма „Транспорт“ за структурна помощ от Европейския фонд за регионално развитие по цел „Сближаване“ в България

CCI 2011BG161PR006

(САМО ТЕКСТЪТ НА БЪЛГАРСКИ ЕЗИК Е АВТЕНТИЧЕН)

BG

BG

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 27.2.2013 година

относно големия проект „Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“, който е част от оперативната програма „Транспорт“ за структурна помощ от Европейския фонд за регионално развитие по цел „Сближаване“ в България

CCI 2011BG161PR006

(САМО ТЕКСТЪТ НА БЪЛГАРСКИ ЕЗИК Е АВТЕНТИЧЕН)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета от 11 юли 2006 г. за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1260/1999¹, и по-специално член 41, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Решение С(2007) 5471 от 7 ноември 2007 г, изменено с Решение С(2011) 5471 на Комисията от 11 ноември 2011 г., Комисията прие оперативна програма „Транспорт“ за помощ от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд по цел „Сближаване“ в България.
- (2) На 19 декември 2011 г. България представи на Комисията голям проект „Строителство на автомагистрала „Струма“ лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“, в който предвижда принос от Кохезионния фонд в рамките на приоритетната ос № 2 „Развитие на пътната инфраструктура по транс - европейските и основни национални транспортни оси“ на оперативната програма. По искане на Комисията България предостави допълнителна информация на 19 септември и на 30 ноември 2012 г. Подробна информация за големия проект беше предадена в съответствие с предвидения формуляр в приложение XXI към Регламент (ЕО) № 1828/2006 на Комисията от 8 декември 2006 г. за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета за определянето на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд и на Регламент (ЕО) № 1080/2006 на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие².

¹ ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 25.

² ОВ L 371, 27.12.2006 г., стр. 1.

- (3) България предостави на Комисията цялата необходима информация за големия проект в съответствие с член 40 от Регламент (ЕО) № 1083/2006. По-специално, тъй като се очаква периодът на изпълнение на проекта да бъде по-дълъг от програмния период, беше представен график на фазите, за които е поискано съфинансиране от Европейския съюз за периода 2007—2013 г.
- (4) Комисията, като взе предвид становището на JASPERS (Съвместна помощ на Европейската Комисия и Европейската инвестиционна банка за подготовката на проекти за европейските региони) оцени големия проект въз основа на информацията, посочена в член 40 от Регламент (ЕО) № 1083/2006, и смята, че той съответства на приоритетите на оперативната програма, допринася за постигането на целите на тези приоритети и съответства на другите политики на Европейския съюз.
- (5) Поради гореизложените съображения финансовият принос от Кохезионния фонд за големия проект следва да бъде одобрен,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Одобрява се финансовият принос от Кохезионния фонд за големия проект „Строителство на автомагистрала „Струма“ лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“, който е част от оперативната програма „Транспорт“ за помощ от ЕФРР и Кохезионния фонд по цел „Сближаване“ в България.
2. Физическият обект на големия проект е определен в приложение I.
3. Базата, върху която се прилага процентът на съфинансиране за приоритетна ос № 2 „Развитие на пътната инфраструктура по транс - европейските и основни национални транспортни оси“ от оперативната програма по отношение на големия проект, се определя в размер на 342 549 725 EUR.
4. Годишният план за финансовия принос от Кохезионния фонд за големия проект е посочен в приложение II.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Република България.

Съставено в Брюксел на 27.2.2013 година.

*За Комисията
Johannes HAHN
Член на Комисията*

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Физически обект на големия проект

А. Инфраструктурна инвестиция

1. Наименование на проекта:

„Строителство на автомагистрала „Струма“ лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“,

2. Орган, отговорен за изпълнението:

2.1. Наименование: Агенция „Пътна инфраструктура“

2.2. Адрес: бул. „Македония“ № 3, София 1606, България

3. Описание на проекта

3.1. Общо описание на физическия предмет на проекта

а) Главни цели, бенефициери и връзки с трансевропейската мрежа

След завършването на автомагистрала „Струма“ ефективно ще се осъществи магистралната връзка между София и граничния контролно-пропускателен пункт Кулата на границата с Гърция по трансевропейски коридор № IV и част от приоритетен проект № 7 на TEN-T (трансевропейска транспортна мрежа). Главни бенефициери на инфраструктурата ще бъдат ползващите автомагистралата и населението в региона. Този проект за автомагистрала ще отклони транзитния трафик от много градове и села, които понастоящем страдат от шума и замърсяването на въздуха и от опасни ситуации при движението по пътищата, и ще направи автомобилния транспорт в тази част на България по-бърз, по-безопасен и по-ефикасен.

б) Предложени етапи на изпълнението

Отсечката между околовръстния път на София и пътен възел Даскалово (19 км), известна също като автомагистрала „Люлин“ и съфинансирана по бившата програма ISPA, и отсечката от пътен възел Даскалово до Долна Диканя (22 км, съфинансирана с безвъзмездни средства по програмата „Фар“ и със заем от ЕИБ) бяха завършени съответно през 2011 и 2007 г.

Оставащата недовършена част е приблизително 132 км и е разделена на четири лота. Предложеният проект обхваща строителството на лотове 1, 2 и 4 (68,48 км) и подготовка на оставащите 63 км (лот 3), която ще избегне екологично чувствителното Кресненско дефиле. Предвид ограниченията във времето и финансовите ограничения през програмния период 2007—2013 г., както и многобройните

инженерни предизвикателства, строителството на лот 3, включващо няколко тунела, е планирано за периода 2014—2020 г.

Проектът е технически и финансово независим от останалата част на инвестиционните дейности по мрежата. Неговото финансиране, тръжни процедури, сключване на договори и изпълнение ще бъдат проведени отделно.

3.2. Техническо описание на инфраструктурната инвестиция

а) Основни характеристики и съставни елементи

Проектът се състои в строителството на 68,480 км нова автомагистрала с две платна, със стандартна ширина А29 (път широк 15 м — 2 х 2 х 3,75 м, 3,5 м резерв в средата, 2 аварийни ленти всяка с ширина 2,5 м, водещи ивици 4 х 0,75 м, и 2 банкета по 1,25 м), проектна скорост 120 км/ч и настилка с еластична структура обикновено с дебелина 70 см, включително всички необходими съоръжения, разположени по направлението на съществуващия път I-1 (Е79):

Лот 1 (км 305,220 до км 322,000) от края на съществуващия път с две платна, северно от Долна Диканя до с. Блатино, северно от Дупница,

Лот 2 (км 322,000 до км 359,000) от с. Блатино, северно от Дупница, до пътният възел с път III-106 близо до Благоевград, и

Лот 4 (км 420,923 до км 435,623) от с. Дамяница, южно от Сандански, до граничния контролно-пропускателен пункт Кулата, като се запазва трасето на съществуващия път, с изключение на отсечката от 9,2 км, северно от Кулата.

Подготвителните дейности за лот 3 включват предпроектни проучвания, идеен проект, допълнителни екологични анализи и цялостно управление на проекта.

б) Основни индикатори (ориентировъчни)

Дължина на изградената отсечка от автомагистралата: 68,480 км

Пътни възли: 10

Мостове: 14

Тунели 1 (150 м)

Преминавания над пътища: 20

Преминавания под пътища: 13

Преминавания над железопътни линии: 3

Преминавания под железопътни линии: 1

Проектът ще осигури 1 надлез и 3 подлеза за животни, изместване на 6,8 км електрифициран железен път и 9 360 м подпорни стени.

Основни индикатори

км нови пътища: 68,480

км нови пътища от TEN-T: 68,480

в) *Управление на инфраструктурата*

След приключването на проекта изградената част от автомагистралата ще стане част от републиканската пътна мрежа на България. Агенция „Пътна инфраструктура“ ще отговаря за поддържането на изградената инфраструктура, финансирано с приходи от продажбата на винетки, които се събират от Министерството на финансите, и със средства от държавния бюджет.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Годишен план за финансовия принос от Кохезионния фонд за големия проект

	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Кохезионен фонд	0 EUR	0 EUR	0 EUR	0 EUR	31 593 741 EUR	69 876 409 EUR	172 569 630 EUR