

**Обществено обсъждане в Община Банкя,
във връзка с предлаганото трасе на Автомагистрала Люлин,
в качеството ѝ на част от Трансевропейски коридор N 4,
12 октомври, понеделник, от 13.00 ч.**

Г-н Милор МИХАЙЛОВ, Кмет на БАНКЯ, откри събирането, като заяви повода - обществено обсъждане на Коригиращия Доклад за ОВОС. Подчерта, че като район, респ. общинска администрация, по време на предишно обсъждане са представили възражение във връзка с предишния Доклад за ОВОС. Посочи г-н ПЪРВАНОВ като лице, което ще води настоящата среща.

Г-н ПЪРВАНОВ даде думата на доц. ДЕНЕВ, който представи проекта за изграждането на Автомагистрала ЛЮЛИН като част от Трансевропейски коридор N 4, респ. Коригиращия доклад за ОВОС. Подчерта, че преди година Министерството на регионалното развитие е утвърдило един вариант измежду няколко възможни, с целта да се разрешат 2 основни въпроса: 1. най-главното - да се реши въпросът с достъпа до София, изключвайки, дублирайки съществуващия път през Драгичево, Владая, Княжево; 2. да се облекчат в техническо отношение параметрите на пътя, като се използва северната дъга на околоръстния път. Доц. ДЕНЕВ подчерта сложните теренни условия на трасето на скоростната АМ "Люлин". Подчерта, че финансирането е от Европейския съюз, от предприєдинителните фондове, т.е. че тя е безплатна за България, че няма да се финансира от българския бюджет. "Ок. 150 млн евро са заделени за това". Подчерта и това, че при съществуващата възможност да се отхвърли тази магистрала, тези пари няма да бъдат пренасочени към други обекти в страната. Посочи и това, че магистралата пресича терен, който за него е с някакъв потенциал по отношение на свлачища. Посочи и това, че пресича и зона с потенциал за страната - зоната на рудник "Република". Изтъкна, че в недалечно минало са разглеждани 7 възможни варианта и че задачата на екипа му е била да се разгледа един определен вариант, инвестиционно предложение на Агенция Пътища, за да се каже категорично - да, може, или обратно - не, тази магистрала в този ѝ вид, в тези ѝ параметри не трябва да се изгражда. Магистралата е предвидена за сравнително тежко движение, изчислено по съответни методики, посочена от Института по пътищата. Предвижда се изграждането на магистралата в терен, който досега не е засегнат от каквото и да е строителство, в гъсто населена територия, която е сравнително слабо засегната от урбанистични процеси. Посочи негативни страни на изграждането и експлоатацията на магистралата: отнемане на земи, вкл. земеделски, пресичане на локални пътища и др. Посочи, че по магистралата, която в своите 18 км започва точно при отклонението за Банкя от околоръстния път и свършва на Даскалово, на две места възможностите за качване и слизане на магистралата. Едното - пред с. Мало Бучино, а другото - в района на с. Голямо Бучино.

Г-жа МИЛЕВА, кметски наместник на с. Мало Бучино, репликира, че до момента това изобщо не е споменавано, и запитва защо.

Доц. ДЕНЕВ отговори, че категорично такава възможност има. Посочи, че проектът е в наличност и може да бъде видян. Възможността за вливане и отливане на движението в района на Мало Бучино е в зоната на разсадника, най-ниското място. Посочи, че преди два дни на обсъждането в Голямо Бучино този въпрос е бил много подробно дискутиран.

Възникна продължителен многопосочен спор, който не може да бъде протоколиран.

Доц. ДЕНЕВ заяви, че нито има намерение да измисля нещо, нито е застанал тук, за да защитава този проект. Задачата им е да се произнесат този път по този начин, с тези характеристики, е ли допустим, е ли приемлив от чисто екологическа гледна точка, или не. Що се отнася до това какво съдържа, проектът е налице.

Отново се подхвана многопосочен спор, със силен говор и от двете групи.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА подчерта, че не сме се събрали, за да се караме, а за да се изслушаме.

Доц. ДЕНЕВ изложи още някои подробности, свързани с пътните връзки, подчертавайки, че магистралите се строят за движение с по-далечна дестинация, а не да обслужват предимно местното население. Подчерта, че този доклад е бил направен в рамките на 25-30 дни, т.е. много екстрено, бързо, като през това време на проектантите е било възложено да изготвят тези обещани допълнителни съоръжения, за да се отговори на потребностите на местното население. След което премина на въпроса за екологията - комплекс от четирите компонента: въздух, атмосфера; земя, почви, води; жива природа - растителност и животински свят; живота и здравето на човека. Посочи особеностите на тази магистрала - терен (необходимост от постигане на съответните за висока скорост наклони), респ. наложителността да пресича някои теренни особености било с тунели, било със съоръжения от типа на мостове, подпорни стени и пр. Посочи, че основният въпрос е дали с построяването на магистралата в този ѝ проект ще се внесат негативни изменения в околната среда, които да дадат основание да се каже "не" на тази магистрала. Подчерта, че нито един от обсъжданите преди други възможни варианти не е идеален. Посочи, че магистралата не е проектирана от шайка разбойници, които много искат да съсипят всичко - и природата, и да унищожат околната среда и да влошат параметрите до степен хората да бъдат задушени и т.н. Посочи, че обстоятелството, че ще има такъв трафик, няма да означава, че тази магистрала ще бъде най-тежко натоварената в България, но че тя е задължителна обаче, с оглед на статуквото, което съществува по съществуващия път.

Отново избухна оживен многопосочен разговор.

Доц. ДЕНЕВ посочи, че това, което ще каже, е направено най-добросъвестно и на базата на съответни изчисления на онова, което е утвърдено в нашата страна. По отношение на въздушната среда, което е от особено значение за Баня, магистралата е на 1 км и всички онези вредности, които са резултат от експлоатацията ѝ - серни газове, азотни окиси и т.н., - те ще се разсейват до степен, че да не се чувстват на това място.

Избухна силен гневен смях. Викове: "Браво!"

Проф. СЪЙНОВ, специалист по физика от БАН, задава въпрос за нормативите. Доц. ДЕНЕВ продължава с това, че нормативната ни уредба не се различава от тази, която е в Европа в момента. Не се различава.

Викове: "Това са лъжи!" и пр.

Проф. СЪЙНОВ се представя като професор по физика в БАН. Заявява, че в перспектива той и неговата съпруга, главен асистент в ИСУЛ, патолог, са най-новите жители в Градоман. Заявява, че не може да се съгласи с казаното досега, по две причини. Първо, пропусна се един много важен фактор - шумът.

Доц. ДЕНЕВ казва, че още не е стигнал до това.

Второ, продължава професор СЪЙНОВ, не може да се съгласи с екологичните норми, които в момента съществуват. Защото те са направени във връзка със стари изисквания към двигатели с вътрешно горене и т.н. В перспектива това нещо ще се засилва и ограничава и това е причината във Франция да се развива толкова силно жп-транспортът при наличието на такава силно развита инфраструктура от магистрали. Вземете и Германия. Така че това, което приказвате, съвсем деликатно и с големи криви заобикаля съществени пунктове, които ще бъдат особено значими в една съвсем близка перспектива.

Г-жа от екипа (?): Методиката, която е залегнала, е от най-съвременните. Копер (?), например, да Ви говори нещо - пита тя професор СЪЙНОВ.

Нищо не му говори, нищо, че е професор - отговаря доц. ДЕНЕВ.

Избухва негодуващ смях, в посока на доц. Данев: "Г-н доцент Денев, Вие сте нахален - неакадемичен и нахален."

Спорът продължава.

Д-р ПАВЛОВ: Аз живея 50 години тук, познавам не само Баня, а целия район. Тук се говореше как ще се построи магистралата и т.н. Говореше се и за човека. Но за Баня има още един много важен въпрос, за цяла България, защото това е курорт. Като гледам скицата, магистралата се доближава до дерета от селата, прилежащи до Баня, толкова близо, че елементарна лека кола да е, а камо ли тежки товарни коли. Къде е причината да роптаем ние? И аз съм доволен, че този въпрос се постави, преди да се построи. И да не стане нужда след факта да започнем да... Цялото население на Баня, Градоман, Михайлово и т.н. са нашрек. Баня вече ще се слее с Градоман. Вие имате ли представа това, че има перспектива да се развива и разширява селището, заради въздуха. Промяна ще има на въздуха, на това благотворно негово действие, който минава през Люлин, минава през Баня - както Виши, както са други курорти...

Инж. Полтислав ВАСИЛЕВ: Три такива места са света.

Д-р ПАВЛОВ продължава: Дали ще се направи голяма или малка магистрала, това не е толкова важно. Трябва да мислим за човека. Това е национален курорт. А как ще го развиеш и разшириш, когато вече застроиха баира, където бяха направени теренните пътеки, по които се възстановяваха болните. Човека. За този човек, за него трябва да решим.

Г-жа ? : Съжалявам много, че точно по това време е направена срещата и много малко хора присъстват точно по тази причина.

Глас: Точна за това е в това време направена, съзнателно...

Г-жа ? : Искам да кажа на колектива - уникална е Баня, в света има няколко само места като Баня...

Глас: Три.

Г-жа ? : Не ни трябват тези пари от Запада. За да се съсипе това нещо уникално.

Спорове и викове.

Глас: Виолета Петрова Григорова (?).

МИРО, Градоман: Има ли шанс да не минава оттам? Да кажете варианти - един, втори - като проектант.

Викове.

МИРО: Дайте другия вариант, да не минава по това трасе, защото ние този не искаме да минава по него.

Доц. ДЕНЕВ: Тука бяха отправени малко неизискани нападки по отношение на мен, че се явявам едва ли не платен говорител на Агенция Пътища.

Казвам се Тереза ДЖЕМИЛЕВА-КОНОВА, професор, доктор, доктор на медицинските науки, един от 23-ата академици и професори, подписали Апел за спасяване на Банкя. Затова се считам за задължена да представя някои неща от този апел, съвсем накратко.

Глас: Накратко...

Глас: Защо накратко, защо накратко, а Денев колко време...

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Първо - г-н доцент Денев, снощи ми телефонираха, че сте казали, че апелът е подписан от академици и професори, които не знаят текста му. Ако е така?

Инж. Полтислав ВАСИЛЕВ: Аз съм свидетел, че бе така.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА изрежда имената и специалностите на подписалите апела - академици, член-кореспонденти, професори и доценти. Мога да Ви уверя, че цялата документация от началото на борбата, още от доклада на Милор Михайлов е у акад. Чудомир Начев, вкл. материала, внесен в прокуратурата, който и досега стои в нечие чекмедже. Този апел е разпратен на всички депутати от всички партии, защото ние не повдигаме партийни въпроси, а въпроси, касаещи живота и здравето на населението и възможността българите да се лекуват. Няма да чета апела - разлепен е. Ако някой иска да го чета - да го чета? Но искам да обърна внимание на това, че тъй като съм правила известни проучвания, че само за миналата година Националната здравноосигурителна каса е осигурила лекарства за 2 милиона българи със сърдечно-съдови заболявания!

Глас: Това е друга тема...

Гласове: Същата тема е, същата.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Същата тема е. Не искаме да минава оттука магистралата. И се обосноваваме. Чели сте изказванията на проф. Чирков, че 90 хил. от нашето население са в прединфаркно състояние. Аз живея в Банкя от 1950-та година - е, после отидох в София - но аз съм сред тези, които залесяваха хълма над бензиностанцията и правиха теренните пътеки. Няма ги вече теренните пътеки, които възстановяваха здравето на сърдечно болните. Всичко е законно направено - и обявяването им за общински земи, и за земеделски земи след изсичане на 2500 дървета и разпродаването им. Това е факт. Сега остава и да се отрови Банкя. Казва се тук, че от екологична гледна точка няма да има нищо. Не е вярно това.

Доцент ДЕНЕВ: Според Вас каква трябва да бъде концентрацията, за да се отрови Банкя?

Глас: Това е Ваша работа, Вие да го кажете.

Гласове, гневни...

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Моля Ви, нека да се изслушваме. За концентрацията и за смога има позовавания на световни величини.

Доц. ДЕНЕВ: Четох ги - те са един фишек.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Чакайте, не ме прекъсвайте, аз не Ви прекъсвах. Каза се вече, че не Ви е академично държанието и беше доста нахално да ме пресичате. Така. Ние не сме се събрали тук да се караме, а за да спасим Банкя. Данните, които са представени в Доклад N 2, които не са представени за разглеждане и отговора отпреди няколко дни на министър Арсенова, че само Агенция Пътища има право да представя доклади - а ние мислим, че тя има и

задължение да ги представя, а не да представя само изгодните им. Трябва да представи обективните. Искam нещо друго да подчертая - ако се прокара този път, вие говорите за земите - днес държа в-к Дума, една статия може би поръчкова - в която се казва, че населението в Мало Бучино се тревожи по колко ще му платят декар земя.

Глас (Милева?): В Мало Бучино никой това не попита. Аз го попитах, но когато свърши.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: И се поставя тук въпросът - от този, който е написал статията - разбира се, поставена е много неуместна снимка, която е взета от афиша - пет сгради, които аз бих казала: "Ще ги съборим, ще ги платим, какво толкова." ...

Доц. ДЕНЕВ: Не е така въпросът. Нищо не трябва да се събаря.

Проф. ДЖЕМИЛЕВ: Не е така въпросът, да. Обещавате, че ще се направят шумозаглушителни съоръжения и какво ли не още. А къде са тези съоръжения покрай околосръстния път край жк Люлин? Така. Чух, че друг кандидат-кмет е казал, че минава магистрала през Токио, че там минава. Ние не сме София, не сме София, а сме Банкя. Този път минава през охранителната зона Б на минералните води. Вие искате да се унищожи всичко. Нищо не казахте за вибрациите.

Глас: Не остана време...

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Така. Вибрациите, които ние няма да...

Доц. ДЕНЕВ: Госпожо, а как се живее в градовете, където...

Гневни гласове...

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Доц. Денев, ходили ли сте в Баден-Баден? На 60 км е магистралата, ще Ви разкаже колегата. Ходили ли сте в Карлови Вари? Няма магистрала през един национален курорт, който играе ролята на една лечебница на един народ.

Глас от АП (?): А по какво стигат до там?

Глас (Ж. Милева?): По локален път, по локален.

Гневни гласове...

МИРО: Има ли друг вариант да премине този път?

Глас (?): Няма...

Жоржета МИЛЕВА: Какъв сте Вие, та да кажете, че няма друг вариант? Вие в Мало Бучино казахте, че вие обсъждате само варианта, който ви е възложен да направите. Точно така, нали?

Гневни викове...

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Моля ви. Уникалните качества на този район не трябва да се унищожават. Ние желаем час по-скорошното ни присъединяване към Европейския съюз, респ. изграждането на трансевропейските коридори. Но искаме това да стане по разумен и по-малко вреден за природата и хората начин. Ние, подписалите този апел, искаме да се пренасочи трасето по едно от другите две възможни трасета, които са екологично приемливи - вие ги знаете: "зелен - зелен пунктир", и зад Люлин, най-доброто.

Инж. ПВ: Най-прекия път за Европа.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: И понеже поставихте въпроса, че става цял дебат - това не е мое мнение, а е мнение на научния елит на нацията.

Доц. Явор КОНОВ: На научния елит на нацията, да! А Вие сте в подножието, г-н доцент Денев! Вие сте в подножието на този Парнас...

Глас от АП: Много Ви моля да не обиждате...

Глас: Това не е обидна дума...

Доц. Явор КОНОВ: Аз самият съм доцент и не се обиждам, че съм в подножието

Глас: Той не знае какво е това Парнас... (разсмива се).

Гласове...

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Задайте си въпроса, защото другия месец ще има парламентарен дебат по този въпрос. Няма да оставим Банкя да умре.

Викове "Браво" и ръкопляскания.

Проф. ДЖЕМЧИЛЕВА: Още нещо - моля в протокола да влезе този апел.

Доцент ДЕНЕВ: Госпожо, ако позволите, един въпрос, като към автор на апела. Този апел, като е подписан, технологията каква е. Запознава се лицето, пише се, пише си името и се подписва какъв е, така ли? Така ли е?

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Така е.

Доцент ДЕНЕВ: Моля още веднъж.

Инж. Полтислав ВАСИЛЕВ: Ама какво е това разследване сега?

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Преди да подпише апела, академик Чудомир НАЧЕВ се запозна с цялата налична документация, тя е у него. У академик Илия ТОМОВ стоя два дни, защото беше възпрепятстван да подпише веднага. И така. Събирали сме например 10 подписа на едно място, 10 на друго, и върху оригиналите, и върху ксерокопията.

Доцент ДЕНЕВ: Ще Ви кажа нещо за оригиналите. Аз съм виждал друг вариант на този апел, където едно лице, което познавам лично, е записано не проф. по еди-какво си, а по друго. Той не може да се запише сам професор по геология...

Глас: За какво говорим сега...

Доцент ДЕНЕВ: За това. че хората са дали някакво условно съгласие, но не са били запознати предварително. Аз никога не бих се подписал и да пиша, че съм доктор.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Доцент Денев...

Доцент ДЕНЕВ: Видял съм го този вариант, госпожо - дайте ме на съд и ще го покажа.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Кой вариант?

Г-жа ЛОЗАНОВА: Работя в Институт Пушкиarov, Доктор съм по почвознание, мелиорация и ерозия на почвата. Израснала съм в Банкя, семейството ми живее тук и това на мъжа ми, от няколко поколения, така че действително и емоционално съм ангажирана към проблема. Но се опитах така обективно да разгледам ОВОС-а, уважавам труда на колегите, нали, уважавам и мнението на представителката на Агенция Пътища, защото бях на обсъжданията в Иваняне, че една...

(край на едната страна на първата касета)

...много внимателно да се преценят всички плюсове и минуси на предложеното трасе. И въобще на начина, по който тази магистрала трябва да покрай София. Според мен те много прибързано са се хванали на този вариант, който ни предлагат и върху който е разработен ОВОС-а и единствената алтернатива, с която сравняват този вариант, е липсата на такава. Липсата на всякаква магистрала. "Да остане през Княжево!" Много ясно, че това не е алтернатива. Аз от сърце съчувствам на хората от Княжево, мога да си представя - всъщност и не мога да си представя какъв ад е - но нека да попита така спокойно да видим плюсовете и минусите. Значи, плюсьт е един-единствен

- това, че ще се освободи Княжево от този трафик. Само това е. Добре, нека да разгледаме минусите. Значи, с този вариант на магистралата, първо се нарушава съществено екологията на една още девствена планина Люлин, чиста от всякакво замърсяване. След това - прекарва се тази магистрала, тези 18 км преминават през може би единствения пряко граничещ със София чист район. Може би единствения. На всичкото отгоре с разкошен ландшафт и въобще един район, който има много добро бъдеще за изграждане на туристически обекти. Тези всичките селца, от Мало Бучино до Иваняне, според мен, през следващите 20 години ще се превърнат в една зона на индивидуално жилищно строителство на хора, които се мъчат да избягат от града и търсят спокойствие и чистота. И това е идеалният вариант за развитие на тези райони, за строителство на спортни съоръжения, детски заведение и т.н. А с прекарването на магистралата през този район цялата тази перспектива пред него умира! Окончателно и безвъзвратно? След това: огромния допълнителен минус - да не ни упрекнете тук в местен патриотизъм - дори и да забравим вече казаното: аз се ужасих, като видях трасето, което се забива в околоръстния път, който и сега е един ад. На 500 метра от блоковете! Аз имам колеги, които живеят в тези блокове - и като им показвах това, те се хванаха за главата! И те не знаят! Защо обществеността не е информирана навреме? В Люлин никой не знаеше. В Банкя все пак горе-долу сме научили, по системата на малкия град, всички се познават, всичко се научава за нула време. Както и да е. Значи - това е абсурдно! Тази магистрала, прекарана така, при преобладаване на 80% от въздушните течения, ако не и повече, от запад. И не само тука, но това замърсяване сигурно ще стигне до средата на София. И има си натрупване. Хайде - безоловен бензин! Ама няма нужда сега да си говорим за вредата от тютюна... Та така. Прекалено много негативи. Прекалено много. Просто е непростимо това да се осъществи. Според мен не са изчерпани възможностите за търсене на алтернатива. Каза се, че Западният обход засега не бил рентабилен и не знам какво... Трябва да се помисли това. Между другото, на обсъждането в Иваняне видях едно ново трасе, което се предлага от друга фирма, недейте и вие да бъдете "местни патриоти" на Агенция Пътища - ако някой друг предлага по-добър вариант, предполагам, че пак вие ще го строите, погледнете го - вариантът ме впечатли много. През Владая минава, но над сегашния път, не влиза в Княжево! и представлява едно дублиране на западната дъга на околоръстния път може би на 500 метра от запад, което ще разтовари (не се чува), не влиза в Горна Баня въобще, нито в Бояна

Глас (от АП?): Тука агитираме за нов проект ли?

Г-жа ЛОЗАНОВА: Ами разбира се, че трябва да се търси алтернатива.

Глас (АП?): Ами по новия проект ще скочат от Горна Баня, ще скочат от Суходол.

Гласове: Ами ще скачат, разбира се!

Казвам се Евгения ВАСИЛЕВА, началник отдел на Пътища, отдел нормативна уредба (?): Строила съм пътища целия си живот!

Женски глас: Браво! Добра патриотка!

Г-жа ВАСИЛЕВА: Какво значи патриотка?

Глас: Ами – патриотка!

Г-жа ВАСИЛЕВА: Имало е варианти, представени са в Министерство на регионалното развитие. Има Висш национален съвет. Висшият национален вариант избира този вариант.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: А вторият доклад къде е?

Г-жа ВАСИЛЕВА: Момент. И стига с тоя доклад!

Гласове: Е как стига! Ама как така стига!?

Г-жа ВАСИЛЕВА: Вторият доклад не е в ИАП, не е в Пътища.

Гласове: А къде е?! Ами че той отхвърля този вариант!

Г-жа ВАСИЛЕВА: Аз говоря от името на ИАП. Представих се и говоря от ИАП. И на утвърдения от Експертния съвет вариант се прави този ОВОС, който доц. Денев ви докладва сега. Задължени сме по закон да минем и да разберем вашето мнение. В никакъв случай - от два дена ние сме като някакви озъбени кучета едни срещу други. Защо? Кому е нужно? По закон ние ще вземем вашето мнение, ще го представим - и има ли възможност, може би ще се промени трасето. Това ние го правим не защото ви мразиме, защото искаме да заразиме Банкя, защото аз съм оперирана от Чирков и не мога вече трети ден да издържам на тази омраза и...

Г-жа ЛОЗАНОВА: Учудвам се, че така реагирате точно на моето изказване, защото аз...

Г-жа ВАСИЛЕВА: С инфаркт съм и не мога повече да слушам тази омраза.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Каква омраза? Аз започнах с това, че уважавам Вашия инфаркт...

Г-жа ВАСИЛЕВА: Пътища, та Пътища! Ами стига!

Глас: Ами не стойте тука, излезте...

Г-жа ВАСИЛЕВА: И не строя пътя за себе си, строя го за всички вас...

Викове: О-о-о!... Ха-ха-ха!... Безобразие!

МИРО: Аз точно търсех историята на всичко това. Вашият проект веднъж е предложен още по времето, когато другарят Тодор Живков е управлявал.

Глас: И е отхвърлен.

МИРО: И е отхвърлен, да. Говорих лично с Петър Междуречки, който много години е бил кмет на София, той ми е комшия на мен. В крайна сметка това е отхвърлено по една проста причина - Балевски е казал така на Междуречки, който щял да го направи, но е казал така, предавам му точно думите: Ние махнахме едно ТКЗС, за да не мирише сярата на другаря Тодор Живков, а ти ще правиш магистрала! Забрави за това нещо! Сега, ако има друг вариант, предложете го. Дайте ни друг вариант. Значи, едно ТКЗС, една сярка, която и автомобилите отделят равно на много такива ТКЗС-та, защото ако е имало 300 крави горе, тука са 60 000 автомобили!, значи това е нещо ужасно. Добре, защо на Запад ще гледат едно малко колибри, за да не му пречим на живота... Защо едно тъпо ТКЗС е махнато? Защото вятърът духа точно в тази посока. За един човек е направено това, а ние тук сме 15 000 жители в Банкя!

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Плюс болните на България...

МИРО: Помислете върху това нещо. Защото аз имам 3 деца. Ами какво искате, да спрем да правим деца ли вече, с вашата магистрала? Затова - има ли друг вариант? Приемете го него, това ни е молбата, за да не страда Банкя...

Доцент ДЕНЕВ: Когато ви казах, че няма друг вариант...

МИРО: Като няма друг вариант - готов съм да се запише в доклада, че аз ще умра, но няма да я има тази магистрала! Ще умра, борейки се за това!

Доцент ДЕНЕВ: Пред нас не е поставена задачата да оценяваме варианти, а е показано едно единствено трасе и алтернативата съществуващия път.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: А къде отидоха другите варианти? Седем варианта!

Гласове, спорене.

Доцент ДЕНЕВ: Вариант, утвърден с решение на Висшия експертен съвет...

Мъжки глас: Добре, защо идвате тука при нас, когато утвърдихте този вариант...

Доцент ДЕНЕВ: Добре, изслушайте ме, ще ви кажа. В решението е казано - утвърждава вариант син плюс кафяв...

Глас: Кой това, кой това го утвърждава?

Доцент ДЕНЕВ: Висшият експертен съвет на МРРБ. И пише накрая - да се премине към следващи фази на работа при положителна оценка за околната среда.

Жоржета МИЛЕВА: И вие сложихте положителна оценка за околната среда.

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: И вие сложихте положителна оценка!

Викове...

Казвам се ПАПАЗОВА: Аз съм жител на Банкя от десетина години, а всъщност съм пътен специалист от 35 години, работя в Пътища. Сега ще ви кажа, понеже имам спомени, вие искате история - този вариант, който вие цитирахте тука, че беше отхвърлен, е този, който минава зад Люлин, това е точно този вариант, който госпожата харесва. Ние тогава го проучвахме - отхвърлен е, защото минаваше там точно до правителствения санаториум, който е оттатък откъм Владая. Затова...

Жоржета МИЛЕВА: Говорим за друг вариант, госпожата говори за друг вариант.

ПАПАЗОВА: Не, точно за този вариант. Имаше проучвания, имаше проект. Сега - аз искам нещо друго да ви напомня - преди 10 години ул. Цар Освободител трябваше да стане магистрала. Знаете, че на иванянското шосе долу надлезът е двоен. Трябваше да бъде магистрала 30 м. Обаче тогава аз станах причина да не стане магистрала заради свлачището, защото нямаше смисъл да забива в една тясна улица пред гарата. Но тогава никой не се оплака, никой не дигна...

Викове: А-а-а...

ПАПАЗОВА: Движение има и ще продължава да става все по-голямо. Но ако то върви по магистрала, ще замърсява точно 3 пъти по-малко, отколкото ако минава по този път, който е съществуващ. А да не говорим изобщо за пътя през Владая - ако някой е минавал оттам само един път през събота или неделя...

Викове...

Глас от АП: По тази магистрала ще минават западни коли, които...

МИРО: Почти всичките автомобили в България са втора употреба. И още нещо - борците продават лаков разредител в бензина, та...

Многопосочни разговори...

Глас от АП: Казва ви се, че това е в рамките на някакви норми, вие не щете да го приемете. Пишете си оплакванията, тогава.

Спорове...

Глас от АП?: Тука е имало предварителни проучвания, идвало се е...

Инж. Полтислав ВАСИЛЕВ: Кога се е идвало? Кога се е идвало?! Ама какво разправя...

Дамски глас: В Банкя никога не е имало предварително обсъждане!

Спорове...

Г-жа Светлана ЛИЛОВА: Темата за водите на Банкя. Под Мало Бучино още отпреди 30 години е започнало разкопаването и каптирането на 12 минерална

извора! И това трябва да се доразработи, а не от тази детонация всичко да се размърда.

Доцент ДЕНЕВ: Банкя е уникален град по отношение не само на... Минералните води на Банкя са с източник, който е на голяма дълбочина. Те са може би даже - вероятно, защото никой не може категорично да го каже - идват от мантията на земята. В този смисъл те циркулират в съответна пукнатинна система, има тук един разлом, където на времето се е появил минералният извор. С дълбоки сондирания те са доказани, че ги има и на други. Сега, движението, което, вибрациите, които съпътстват автомобилния поток, са незначителни в това отношение. Те не могат да разместят земни пластове. Това е значи просто несериозно да говорим това. Един земетръс може да направи това, като навремето в София е бликнал един извор, а друг е изчезнал. Но в никакъв случай вибрациите от колите, които се движат по асфалтовото покритие - това е абсурдно, заявявам това с цялата си категоричност. Банкя няма да загуби минералните си води заради наличието на примерно автомобилно движение на 1 км, защото пътят е на един километър. Онзи ден беше казано, че всъщност тук замърсените води - защото магистралата е свързана със зимно поддържане, там се използват някои субстанции, които могат да предизвикат замърсяване на почвите и водите, защото те се отмиват, примерно зимно време заради размръзването особено над мостове, където са по-изложени на измръзване на териториите, там се употребява - и това не само тук специално, но и в цялата страна се употребява - сол, но тя не може да влезе в този напорен поток, замърсените води по някакъв начин ще се оттичат, но в никакъв случай те няма да напълнят минералния извор, защото самият минерален извор е с напор, той идва от ... Така че това не съществува такава опасност, що се отнася до минералните води. Близките до повърхността води - да, повтарям, това е възможно, и това не е нещо характерно само за тази магистрала, една авария с някаква цистерна, транспортираща да кажем петролни деривати, какво ли не друго, може една такава аварийна ситуация да влоши състоянието на водите в язовира, който е пред Мало Бучино, но това са едни локални замърсявания, те са част от така да се каже живота и никой няма никъде гаранция че едно събитие от такъв характер може да се случи или не. В този смисъл значи това, че трябва да се разработят тези минерални извори, да се използват и т.н. - вие сте съвсем в правото си да говорите това, но това има ли нещо общо с изграждането на магистралата, тя ще попречи ли ...

Глас: Има...

Доцент ДЕНЕВ: Аз трудно мога да преценя това нещо...

Проф. ДЖЕМИЛЕВА: Не искаме риска...

Доцент ДЕНЕВ: Сега, това го разбирам, заявявам го навсякъде, но трябва да има някаква чуваемост - всички вие сте в правото си да искате, да претендирате за това, което ви харесва, даже, не непременно да се аргументираме. Както е в онази реклама реклама за бирата - защото това ми харесва или не ми харесва, това е ваше суверенно право, вие сте граждани и т.н. Но във всички случаи тези, които трябва да преценят, трябва да имат информация за това. Тук се води протокол, прави се някакъв запис, и ще стигне дотам... Не съм тръгнал - употребих преди малко тази селска дума, аз съм от село - да ви кандърдисвам за това. Искam само да ви кажа, че тук ще има замърсявания, но те са в някакви ограничени стойности и параметри, това сочат нашите изчисления, по методика, която не сме измислили ние, за да можем да ви поставим... Далеч съм от

мисълта да предопределям вашето мнение и по някакъв начин да излезем от тука така в пълен консенсус. Исах да ме изслушате. Заключение е, че тези нарушения, тези опасности за човешкото здраве, са в едни минимални размери.

Гласове от залата: Не, не е вярно това, не е вярно.

Доцент ДЕНЕВ: Аз не се базирам на никакви чувства - това са изчисленията, проведени от колегите от Българска академия на науката.

Много гласове...

Маргарита СТАНОЕВА: Тук ли е специалистът, който е разработвал шумовото въздействие. Значи - какви са допустимите норми за курорта Банкя и какви ще бъдат нивата на шума след изграждането на магистралата. И другият ми въпрос - в доклада за ОВОС, първият, който се обсъждаше в Иваняне и Мало Бучино, само и единствено, преди 2 години, на стр. 7 или 9 бе записано, че прогнозираният трафик за 2020 г. е 62 000 автомобили в денонощието.

Доцент ДЕНЕВ: Транспортни единици.

Маргарита СТАНОЕВА: В следващите екземпляри на доклада числото е ревизирано. Значи: кой е органът или кой институт е ревизирал числото и защо, т.е. има ли ревизирано задание. Това са двата ми въпроса.

Доцент ДЕНЕВ: Ако мога да кажа само така един къс отговор на последния въпрос. Значи заданието за разработване на този ОВОС е зададено със съпътстващата прогноза за развитието на автомобилния трафик. Тези въпросни прогнози в годините, в зависимост от гледната точка, защото идват постоянно нови преброявания и т.н. винаги има някакви изменения. И едва ли прогнозата, която е правена преди 15 години е същата...

Маргарита СТАНОЕВА: Преди 2 години!

Доцент ДЕНЕВ: Преди 2 години, добре - в никакъв случай не може да бъде идентична. Това е прогноза. На базата на повече натрупана информация тя може да бъде изменена. Аз не ги защитавам. Институтът по пътищата е този, който е оторизиран да прави това. Ние не сме си измислили нито една цифра и аз мога категорично да ви уверя в това.

Маргарита СТАНОЕВА: Моля ви, не се отговори за шума.

Аз и в Иваняне Ви казах - казвам се Асенка ЧЕЛЪОВА, работила съм раздел Шум в представения ОВОС. Очакваното ниво на шума е определено по изчислителен път въз основа на параметрите на транспортните потоци. Методиката за определяне на това очаквано ниво на шума е регламентирана в специална наредба, абсолютно синхронизирана с европейските норми, що се касае до методи за изчисляване и оценка. Град Банкя е град. Това не може да се отрече.

Смях в залата.

Асенка ЧЕЛЪОВА: Има жилищна зона. Има ли? Има! Има и зона за отдих - паркове. Има и зона за санаториуми, болници, профилактични заведения. Нашето законодателство по отношение на шум определя допустими стойности на очаквани нива на шум за различни територии и зони.

Глас от залата: Така...

Асенка ЧЕЛЪОВА: Специално в нормативния документ е казано, за жилищна зона - тази зона в Банкя откъм магистралата е жилищна - за тази жилищна зона допустимата зона на шум за жилищни територии до пътни артерии е 60 дБ през деня и 50 дБ за нощта. Какво се получава: разстоянието, на което отстои магистралата от линията на застрояване на града е около 1000 м. Очакваните

нива на шум през деня са ок 48 дБ, през нощта - около 41 дБ. Съгласно нашето законодателство очакваното ниво на шума е...

Гласове, реакции...

Глас от залата: Защото Банкя няма да се развива, няма! Ще си седи така!

Маргарита СТАНОЕВА: Отчетено ли е влиянието на релефа?

Асенка ЧЕЛБОВА: Ето, погледнете го какви нива на шум създават различни...

Маргарита СТАНОЕВА: А екраниращият релеф на планината?

Асенка ЧЕЛБОВА: Екраниращият даже не го отчитам напълно...

Глас: А тунелите, на влизане и излизане...

Асенка ЧЕЛБОВА: Има гранични ефекти, които могат да бъдат туширани с помощта на подходящи...

Глас: След 50-години...

Гласове, спорове

Д-р Веселина ЦЕНОВА, доктор по медицина: Вярно ли е, че тази магистрала е най-краткият път, който свързва Балтийско море със средиземно море? И в - как се казваше там, не автомобили, а пътни единици - за 24 часа какво значи това, сега и след 20 години. Това ли е най-краткият път между Балтийско и Средиземно море. Разбирате ли какво значи това? Това значи, че цяла Европа...

Глас: И Скандинавия...

Гласове...

Доцент ДЕНЕВ: Транспортната система в Европа е нещо, за което не можем значи да кажем накъде ще вървим, предвид на това...

Подвиквания и смехове в залата...

Доцент ДЕНЕВ: Включително и политически...

Гласове...

Доцент ДЕНЕВ: И понеже тук се попита какъв съм: Денев се казвам, роден съм 46-а година, българин, женен, неосъждан. Преподавам геотехника и екология и опазване на околната среда за студентите от факултета по транспортно строителство, на който съм заместник декан. Това е, което мога да кажа за себе си, може за вас нищо да не значи. Значи, истинска битка беше - аз правих доклада за ОВОС за Дунав мост. Истинска битка беше да се спечели възможност в България да преминава трафика в това направление да бъде част от европейския коридор. Румънската и то дългогодишно отстоявана теза бе, че колите, всички, от Европа, този транспортен коридор, трябва да отидат до Констанца, до Кюстенджа и оттам с кораби до Турция. Румънците не по-малко от нас уважават себе си, здравето и живота на своите хора. Защото наистина една древна римска сентенция е територията, която е пресечена от път, е богата на живот. Дига се стойността, така да се каже, стратегическата стойност на една територия. Не за да ви агитирам казвам това. Това беше желанието на българската страна. И с триста зора, така да се каже, на най-неблагоприятното място, там в големия завой на река Дунав, там където, там ще мине единственото място за такъв мост. Този транспортен коридор - моля ви, само за такова - в нашата страна се предвижда, значи, един клон да дойде в посока юг, да търси Солунското пристанище и Южна Гърция. Същевременно един друг клон се предвижда да поеме в посока към Босфора, към Истанбул, като за целта вероятно отново ще бъде изваден, така да се каже от архивите, оня проект за изграждане на тунел под Шипка. Така че навремето преди 10-на години също съм правил доклад за оценка на околната среда...

Маргарита СТАНОЕВА: Ама каква Шипка?

Доцент ДЕНЕВ: Това го казвам., за да разберете, че не съм някой самозванец, дете не ги разбира тия работи, по някакъв начин моят живот, моята практика е ориентирана в тая област. Мога само едно-единствено нещо да ви кажа: това не е направено от позиция на хора, които са против Банкя, непременно искат по някакъв начин да влошат състоянието на едно или друго място. Оценката за ОВОС се прави интегрално. Не може да се направи какъвто и да е път, ако абсолютно всички кажат не - значи няма да има пътища, няма да има модерна и просперираща страна... Това е свързано и с определени компромиси...

Глас: Компромиси, но не и с човешкия живот...

Глас: И с природата...

Доцент ДЕНЕВ: Един километър магистрала по никой начин няма да влоши тук условията на живот - и това го заявявам не напук на някой и т.н., а защото така излиза от тези изчисления, те не са измислени...

Глас: Хайде, хайде - дайте на професора думата.

Глас: Искан да знам какви мероприятия са замислени за намаляване шум, замърсяване и т.н., или това са само празни приказки - и ще си я пуснат както другите наши магистрали, три реда тел, утре нема и тел, и така.

Доцент ДЕНЕВ: В проекта са заложили съответни мероприятия, както Ви се изразихте, за намаляване, свеждане до поносим минимум шумовото въздействие и разпространението на газовете. Този проект е разработен от колектив с ръководител (не се чува), той може да каже. Има проект за озеленяване, има проект за шумозащитни стени и т.н. Друг е въпросът, че във времето характерът на движението може да наложи допълнителни такива шумови прегради да се правят и т.н. Въобще не искам да кажа, че веднъж за винаги това е установено и нищо повече няма да се случи. Прогнозата е до 2030 г., което не означава, само дотогава. Значи, на базата на изменения, които ще последват по-нататък в развитието на трафика, ще бъдат предприети адекватни мерки, които адекватно... Същевременно... И когато става дума за 1000 м, това е разстоянието до най-близките къщи, и на тази база е сметнат шумът.

Глас: Ама Градоман е на 800 м!

Доцент ДЕНЕВ: Да, Градоман е в непосредствена близост. Да, така е. така е.

МИРО: Един приятелски въпрос. Убеждавате ни прекрасно! Вие бихте ли дошли да живеете при мене? До магистралата. Защото има един такъв луд, който си живее на далекопроводите.

Доцент ДЕНЕВ: Вече поисках да живея в Мало Бучино.

МИРО: Да, добре, ако там Ви харесва.

Гласове...

Професор СЪЙНОВ: Тук срещу нас са застанали специалисти, които действително боравят с числа. Но спорът, според мен, трябва да се постави точно на своето място. Тука са хора загрижени не за собствените си къщи, те са загрижени за бъдещето. Те са загрижени за бъдещето на внуците, не само на децата. Затова аз смятам, че трябва да попитаме специалистите: добре, 60 дБ. Това е норматив, който... 40 дБ ще бъде. Може ли специалистката да ни даде гаранция, само след 5 години европейците ще кажат - 10 дБ е опасно, защото, и т.н. Същото и със замърсяването. Дайте да се разберем. Трябва да погледнем нещата в перспектива. В голямата конкуренция, към която върви между железопътния и автомобилния транспорт ще изисква все по-мощни автомобили, с все по-голям тонаж, които ще правят все повече вибрации и шумово. И никаква стена - мля ви се, стената трябва да ви бъде дебела поне 1 м, за да може да

поеме, да погълне този шум и да не стане източник на вторични акустични вълни. И затова аз казвам така: ние трябва да погледнем хората, които тука са загрижени не само за децата, а за децата на децата и в перспектива.

След това. Ние искаме да се развива. Ако погледнем как се развиват градовете в Европа и в целия свят, ще видим, че има една тенденция за изнасяне на живота от големите центрове на градовете, сититата, към покрайнините. Единственото място, към което София има перспектива да се развива, това е в посока Банкя. И това трябва да се отчита, трябва да се знае! Ето защо построяването на магистрала, и по-точно това, което се вижда на картата, показва, че практически тези райони ще бъдат обезлюдени, направо. Ето това исках да кажа. Затова не трябва да говорим с числа и нормативи, защото той всеки момент се сменя. В една Калифорния непрекъснато сменят екологичните норми - там се намесва борбата между автомобилните компании и т.н. - та искат да избегнат замърсяването с помощта на електрически автомобили. Но ние не можем да очакваме това в близките 20-30 години, като става въпрос за голяма магистрала, която ще свързва новите членове на ЕС като Латвия и Естония с Гърция. Дайте да се разберем! Това е.

Казвам се Полтислав ВАСИЛЕВ, инженер съм. Искам да призова г-н Денев просто да не говорим повече. Има една алтернатива, за която Вие мълчите - това е зад планината Люлин. Това е най-прекият път за централна Европа. Не вкарвайте тази мръсна магистрала в София, която е и без това достатъчно претоварена. А който иска да влиза в София - с две детелини, на Владая и на Бучино, от тези 60 000 - 100-тина тира ще отидат в София, да си свършат работата, а останалите 60 000 пътуват за Балтика, нали? Защо ще дишаме ние това нещо? Защо сме длъжни? В една Гърция заради десет мечки прокарват тунел...

Доцент ДЕНЕВ: За една...

Полтислав ВАСИЛЕВ: Е хубаво, още по-добре. Какво говорим тогава.

Цитирате Висшия...

Доцент ДЕНЕВ: Ами защото това е отправното начало да работим. Ние не можем да така...

Полтислав ВАСИЛЕВ: Ама вие преди да хванете химикалките и чертежите, първо трябваше да дойдете при нас, да вземете нашето съгласие, а не...

Глас: Милор Михайлов е направил възражение, много хубаво възражение.

Доцент ДЕНЕВ: Този (общ устройствен план?), който беше приет миналата година, но той още не е така да се каже закован юридически, защото там се водят някакви дела по него и т.н. В него е предвидено да се изгради далечен обход на София, очертава се след около 30 години. Този далечен обход трябва да има за цел да изнесе цялото транзитно движение далеч от София. Никой не иска да го вкарва тука, няма никакви...

Полтислав ВАСИЛЕВ: Защо след 30, когато и сега може!

Доцент ДЕНЕВ: Не съм аз този, който може да ви отговори. В последна сметка този далечен обход на София е включен в развитие към тунел в Петроханския проход и т.н.

Глас: Затова сега го направете!

Доцент ДЕНЕВ: Това е истинското място за транзитното движение.

Полтислав ВАСИЛЕВ: За това става дума.

Доцент ДЕНЕВ: И в този случай тази магистрала само временно ще бъде част от международния коридор N 4.

Полтислав ВАСИЛЕВ: Временна магистрала!?

Доцент ДЕНЕВ: В този смисъл тя ще обслужва София, защото по същия този устройствен план, там, където започва тази магистрала, трябва да се развива и вътрешноградска магистрала. Това означава да има възможност за свободен безконфликтен достъп до центъра на София, движейки се по източната периферия, достатъчно отдалечена, разбира се, това ще се проектира, отивайки към тунел и оттам на ул. Тодор Александров, те са на една линия и това е най-късият път що се отнася от околоръстния път до центъра на София. Това е нещо, което е заложено в планове. Аз не съм техен автор, за да ги обяснявам и защитавам, но ви казвам какво е нещото, което, така да се каже, всъщност...

Жоржета МИЛЕВА: Това в края на краищата трансевропейски коридор ли е, или локален път?

Доцент ДЕНЕВ: Тази отсечка временно ще поема...

Глас: А, временно. Временно, та вечно.

Доцент ДЕНЕВ: До изграждането на далечния обход.

Полтислав ВАСИЛЕВ: А защо не кажете, че това е суперскъпа магистрала: 150 млн евро за 18 км! По 8 млн евро на км!

Глас: от които 25 % от държавния бюджет!

Гласове...

Милор МИХАЙЛОВ: Виждам, че в залата няма нито един, който да е съгласен и да приема. Малко съм изненадан от тона. Въпросът е практически. Оттук натам, хората, които не са съгласни... Значи, първо искам да обясня, че датата и часът на срещата не са определени от общината, може би сте наясно.

Гласове: А от кого? Кой ги определи?

Глас: От Агенция пътища.

Гласове: А така!

Милор МИХАЙЛОВ: Усещам, че много повече хора биха изразили негативно становище. На вас, обаче, не ви е дадена възможността, т.е. задължението е да оценявате този проект. Не е ваша работа вие да правите преценки и т.н. - това е, както обяснихте, прието на Висш експертен съвет. Тук въпросът е, че, от една страна ние не сме съгласни с този вариант на трасе...

Гласове: С това трасе...

Милор МИХАЙЛОВ: И тук искам да попитам. След като това отрицателно становище на тези хора - как могат те да си търсят правата. Ясно е, че не са съгласни. Нито вие можете да ги убедите. И аз самият, да ви кажа, не съм склонен да приема компромис в това отношение. На предишния доклад, ако си спомняте, не знам дали бяхме заедно в МОСВ, когато се докладва, това което районната администрация направи като възражение, след това се върна с едно писмо. Ние казахме не сме съгласни не защото не ни се иска, а защото се опитахме с аргументи, които извадихме от наредба на министерство на здравеопазването, става дума за Б охранителната зона на курорта. Т.е. дали вие сте съобразили, когато сте гледали. Така че 2 са ми въпросите: за нашето възражение с тази наредба на здравеопазването за Б охранителната зона, и второто е как хората могат да си търсят вече правата оттук-натам.

Доцент ДЕНЕВ: Ако мога да отговоря на втория въпрос: тези обсъждания не се правят самоцелно, а си поставят задачата да установят какво е общественото отношение по въпроса.

Милор МИХАЙЛОВ: Ясно е какво е.

Доцент ДЕНЕВ: Така. Това във всички случаи трябва да бъде взето предвид от органа, който решава. Независимият орган, който решава, е експертният съвет на Министерството на околната среда и водите. Предполагам, че представители на всички общини - може би в случая на кметствата - ще бъдат поканени на това обсъждане, та те биха могли да напишат своите становища и да ги изпратят там. И там, на място, при обсъждането, защото отново ще се обсъжда този доклад.

(край на втора страна на първа касета)

Дама от АП (Сийка ЛАЗАРОВА?; много слабо, лошо се чува записаният женски глас): ...са разглеждани шестте български варианта плюс двата италиански варианта...

Жоржета МИЛЕВА: Какви италиански варианта? Няма италиански варианти?

Дамата от АП (Сийка ЛАЗАРОВА?): Има италиански варианти. Те не съвпадат с нашите варианти точно сега (не се чува) ... полоса. Но на италианските колеги бяха дадени (не се чува)... и техният договор между РБ и Италия е те да направят два варианта. И след като са предложени на Висшия национален експертен съвет, и за да се приеме точно този вариант, и проектантът да прави точно тази вариант, и г-н Денев да работи точно по този вариант, има решение на Министерството на околната среда и водите, което до този момент е легитимно. Всички вие знаете, че тричленният състав на Върховния административен съд го гледа и потвърди решението...

Глас от АП: И на съда ли ние влияем?

Дамата от АП (Сийка ЛАЗАРОВА?): ... петчленният състав ще си каже на този месец думата, на 21 или 23 - нека да не казваме какво ще е то. И много ви моля - нещо, което не ви изнася започвате да апострофирате и прекъсвате друг, който говори, а това, което ви изнася - мълчите. Ми аз още нещо мога да ви, че син плюс кафяв вариант е благодарение на население на Мало и на Голямо Бучино и г-жа Милева го донесе в Агенцията като вариант, и думите й буквално бяха, цитирам по памет: "Нека да бъде син плюс кафяв, за да спасим поне..."

Жоржета МИЛЕВА: Значи, Вие сте за затвора! (не се разбира)... Вие лъжете долнопробно! (спор, не се разбира)

Дамата от АП (Сийка ЛАЗАРОВА?): Имаме и протоколи.

Жоржета МИЛЕВА: Не, Вие лъжете безобразно!

Спор, не се разбира добре.

Дамата от АП (Сийка ЛАЗАРОВА): И екологичният доклад, в който тя казва в заключение зелен вариант, е в Министерството на регионалното развитие и благоустройство, защото италианската фирма има задължение, след като си представи варианта на Върховния национален експертен съвет, да представи екологичен вариант. Италианската фирма представя два варианта - син и кафяв вариант - и представя екологичния доклад на г-жа Кочемидова, който за щастие на българите и за нещастие на италианците, тя казваше зелен вариант. Т.е. българският вариант, който беше представен и беше даден на... това, също в Националния експертен екологичен съвет. Този съвет тогава казва: "Добре, няма го син плюс кафяв вариант в екологичния вариант на г-жа Кочемидова, нека той да се вкара в доклада, да бъде равностойно разгледан както другите варианти". И затова вие говорите за още един доклад на същия колектив, част от който колектив е г-жа Чельова и би могла да го потвърди това, и този вариант вече, след като пристигна официално от италианската фирма в Агенция Пътища, защото Агенция Пътища е в случая един посредник, тя няма сключен

договор с италианската фирма. Конкурсът международният е обявен от Република България в лицето на Министерството на регионалното развитие и благоустройството. И този доклад, който официално вече беше внесен в Агенция, той беше внесен в министерството на околната среда и водите. Няма скрит доклад, няма доклад в сейфове на Агенция пътища. Много ви моля повече да не говорим за скрит доклад - не е скрит доклад. Италианската фирма има задължение след като си разработи проекта, след като си разработи екологичния, не да го представя на Агенция Пътища - всички можете да вземете договора от МРРБ и да го прочетете - а да го представя в МРРБ. Така че в случая Изпълнителна Агенция Пътища беше един посредник и тя на Агенция Пътища не е предавала този доклад, той отиде направо там. И докладът е там. Що се отнася до другите варианти, за които говорите, в Агенция пътища и до ден днешен няма нито вариант на г-н Бояджиев, нито вариант на урбанистите. Такъв вариант се намира на бюрото на зам.-министъра г-н (не се разбира) на МРРБ. Той сигурно ще получи някакъв отзвук, сигурно ще бъде разгледан, но се иска време. Кога е внесе този вариант в МРРБ - няма го г-н Бояджиев да каже. В Агенция Пътища не са постъпили други варианти. И последно: има съоръжения, защото господинът остана неудовлетворен от отговора, които проектантът може да Ви покаже - има защитни стени, има и защитни валове.

Гласове: Това не е решение. Не е решение!

Дамата от АП (Сийка ЛАЗАРОВА?): Той попита има ли варианти.

Глас: До Министерството на околната среда ще се отнесе въпросът.

Разговори, разнопосочни.

Жоржета МИЛЕВА: Това локален път ли е - да или не?

Дамата от АП (Сийка ЛАЗАРОВА?): Той е път локален, който ще стане

Глас: А, ето това е. Най-после.

Дамата от АП (Сийка ЛАЗАРОВА): Който ще стане коридор N 4.

Глас: Моля, обяснете на хората какво значи път локален.

Разговори.

Жоржета МИЛЕВА: Преди колко години тази отсечка стана част от Трансевропейски коридор - това е целият проблем, разбирате ли? Моля Ви, не отклонявайте въпроса - става въпрос за локален път. Моля г-жа Сийка Лазарова да обясни: Защо Вие казвате, г-жо Лазарова, че това е локален път, не, думата локален не, че това е път, около който ще има инфраструктура, след 2 години твърдите международен път.

Сийка ЛАЗАРОВА: Около всяка магистрала има инфраструктура...

Глас: На колко километра?

Сийка ЛАЗАРОВА: ... Ще има мотели, бензиностанции...

Глас: На колко километра?

Сийка ЛАЗАРОВА: Има правилник, който ще бъде спазен.

Глас: На колко?

Жоржета МИЛЕВА: Локален път ли е или част от трансевропейски коридор? Или и двете? И как ще се нарича тази отсечка далечния обходен път - тя ли ще се нарича трансевропейски коридор? Точно това искам да пиша в Европейския съюз.

Разговори.

Доцент ДЕНЕВ: Ако това е София, това е един достъп до София, който е продължение на Автомагистрала Струма, която отива до Кулата. Този път, наречен сега Автомагистрала Люлин, който ние в един-единствен утвърден,

затова разглеждам само един вариант. Този въпросен път ще обслужва столичния град. Той е алтернатива на съществуващия път през Владая, Драгичево и Княжево. Запомнете го това.

Глас: Това е ясно.

Доцент ДЕНЕВ: Той ще обслужва част от движението, което ще търси северната дъга, ще мине оттук. Коридор N 4 ще се изгражда във времето последователно...

Глас: Значи това не е Коридор N 4?

Доцент ДЕНЕВ: Този Коридор N 4, като трасе, е насочен и влиза там, където е Ботевград, където и магистрала Хемус. Това е в началния период, когато далечният обход все още не е изграден. Той търси северната дъга...

Глас: Как се нарича далечният обход? С какво име се нарича? И той ли е Коридор N 4?

Доцент ДЕНЕВ: Далечен западен обход на София.

Глас: Коридор 4?

Доцент ДЕНЕВ: Той ще бъде истинският коридор N “

Глас: А този кой е, фалшивият ли?

Доцент ДЕНЕВ: Този - не.

Глас: Два пъти коридор N 4!?

Доцент ДЕНЕВ: Ще обслужва София град.

Жоржета МИЛЕВА: Значи разбрахте ли, че това е градска магистрала? Разбрахте ли? И Европейският съюз няма да даде парите не заради нас, а заради тях, защото се опитват да ги излъжат. Ето това е целият проблем. Казахте го най-после. Вие ще излъжете! Това е истината. така че парите ако не дойдат, ще е заради вашите лъжи.

Глас от АП: Г-жа Милева, в момента Коридор N 4 е през Княжево и през Владая.

Гласове: А това е, а това е! Срам за България!

Приложение № 1: Апел за спасяване на националния климатичен и балнеолечебен комплекс Баня

Записът е направен от единия ъгъл на залата, с репортерски диктофон; снет е от проф. Джемилева-Копова, което се удостоверява с подписа ѝ: