

ДЕКЛАРАЦИЯ

на

**БЪЛГАРСКА АКАДЕМИЯ НА НАУКИТЕ
МИННО-ГЕОЛОЖКИ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. ИВАН РИЛСКИ“
УНИВЕРСИТЕТ ПО АРХИТЕКТУРА, СТРОИТЕЛСТВО И ГЕОДЕЗИЯ
КАМАРА НА СТРОИТЕЛИТЕ В БЪЛГАРИЯ
БЪЛГАРСКА БРАНШОВА АСОЦИАЦИЯ „ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ“,
БЪЛГАРСКА БРАНШОВА КАМАРА „ПЪТИЩА“
СДРУЖЕНИЕ НА ПЪТНИТЕ ИНЖЕНЕРИ И КОНСУЛТАНТИ
БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА
БЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ НА ПОСТРАДАЛИ ПРИ КАТАСТРОФИ
СДРУЖЕНИЕ „БЪЛГАРСКИ ФОРУМ ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

и

Българските неправителствени организации:

**БЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ ЗА СЕЛСКИ И ЕКОЛОГИЧЕН ТУРИЗЪМ
БЪЛГАРСКИ ЛОВНО-РИБАРСКИ СЪЮЗ
ЕКОЛОГИЧНО СДРУЖЕНИЕ „МАРИЦА 2004“
СДРУЖЕНИЕ „КЛЪСТЕР ЗЕЛЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ“
ФЕДЕРАЦИЯ НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ В БЪЛГАРИЯ
СДРУЖЕНИЕ „КЛЪСТЕР УЕЛНЕС БГ“
ЕКОЛОГИЧНО СДРУЖЕНИЕ „ПРОТЕКТ ПРОЕКТ“**

Реализацията на най-големия пътен инфраструктурен проект в България продължава да бъде под угрозата за провал. Вече повече от две години решението за завършването на последния етап от АМ „Струма“ се бламира от така наречените екологични организации.

През март 2014 г. по инициатива на Камарата на строителите в България, Сдружение „Българска браншова асоциация пътна безопасност“, Българска браншова камара „Пътища“, Катедра „Пътища“ към Факултета по транспортно строителство при УАСГ, Сдружение на пътните инженери и консултанти, Сдружение „Български интелигентни транспортни системи“ се проведе Дискусионен форум за разглеждане на идейния проект на АМ „Струма“ Лот 3. На този форум почти всички участници заявяват, че взетото решение за преминаване през Кресненското дефиле чрез 15-километров тунел е нецелесъобразно, нереалистично, екологично и икономически необосновано, и настояват за алтернативен вариант за преминаване в участъка през дефилето.

Камарата на строителите в България, с цел по-добрата експертна информираност на държавните институции, провежда различни мероприятия и инициативи, на които се канят

видни международни експерти и учени за задълбочено и детайлно проучване на всички аспекти на предложените варианти за преминаване през Кресненското дефиле. Провеждат се международни научни конференции, в които вземат участие представители на Българската академия на науките, Университета за архитектура, строителство и геодезия, Минно-геоложкия университет, Сдружение „Българска браншова асоциация пътна безопасност“, Българска браншова камара „Пътища“, Сдружение на пътните инженери и консултанти, много експерти и учени от България и чужбина, редица НПО, като Българска асоциация за селски и екологичен туризъм, Български ловно-рибарски съюз, Екологично сдружение „Марица 2004“, Сдружение „Клъстер зелен товарен транспорт“, Федерация на потребителите в България и Сдружение „Клъстер уелнес БГ“, Екологично сдружение „Протект Проект“. По време на дискуссионните форуми ясно се очертават недобре проучените аспекти на инженерно-геоложките, тектонични, сеизмични, финансови и екологични условия при изграждането на варианта „Дълъг тунел“.

Обобщено, извършените допълнителни изследвания и проучвания, направени за строителството на дълъг тунел, водят до следните основни заключения:

Районът на Кресненското дефиле е разположен в една от най-сеизмично активните области в тази част на Балканския полуостров. С него се свързва проявата на едно от най-силните сеизмични събития в Европа и на Балканите. На 4 април 1904 г. са регистрирани две силни земетресения в интервал от 23 минути с магнитуди 7.1 и 7.8, като най-значителните повърхностни деформации и разрушения са установени и описани в Симитлийския грабен и Кресненското дефиле. По време на труса са се образували разкъсвания по земната повърхност с амплитуда повече от 3 м. Предвижданият за строителство тунел пресича основните активни структури, които са генерирани тези земетресения;

Геоложкият строеж е сложен и изключително разнообразен, с много ниски стойности на класификационния показател RMR (rock mass rating - оценка на скалните маси), което означава, че основната част от трасето ще трябва да бъде прокарана при изключително трудни условия за строителство. Трасето на тунела ще пресича много разломни зони, някои от които са активни. Това показва висока степен на очакване на внезапни откъсвания на нестабилни скални блокове по време на строителството или експлоатацията на съоръжението. При тези условия времето за строителството на дълъг тунел не може да бъде точно определено. Обичайно, строителството при такива условия отнема много време, като в конкретния случай може да достигне и над десет години;

Радиоактивното лъчение е завишено, установено при специфичната активност на естествени радионуклиди, които са два-три пъти по-високи от фоните такива. Изкопните работи в тези скални масиви трябва да се изпълняват при стриктните мерки за работа в зони със завишени радиоактивни фонове, което ще постави под риск здравето и живота на строителите;

Изкопаната скална маса, която в разбухнало състояние е с обем около 8 млн. куб. м, ще заеме огромни площи за нейното складиране. Такива депа не са определени. Същевременно наличието на завишена радиоактивност изисква тези материали да се складират и съхраняват при специални условия – територията да бъде дренирана и оттичащите се води да бъдат специално пречиствани, скалните материали трябва да бъдат засипвани с допълнителни чисти земни маси;

При изпълнението на тунела ще се дренират скалните масиви и по този начин ще се отводнят големи площи, които ще създадат екологични проблеми с

обезлесяването на огромни територии. Дренажните води ще бъдат с повишена радиоактивност и за тяхното оттичане ще трябва да се предвидят специални пречистващи съоръжения;

Дългият тунел крие голям риск по отношение на неговата сигурност. Такова съоръжение е с висок риск от терористични нападения. Същевременно при дългите тунели се получава напластяване на мазни частици от изгорелите газове на транспортните средства, които създават филм върху асфалта и в комбинация с прах рязко влошават сцеплението на гумите с пътя. Получава се приплъзване и се затруднява спирането и управлението на превозните средства, движещи се в него (особено показателен пример за това е станалата неотдавна катастрофа в тунел „Витиня“);

Необходими са изключително високи експлоатационни разходи за неговата поддръжка и осигуряване на безопасно преминаване на голям брой автомобили. Българският автомобилен парк се състои предимно от по-стари автомобили, много от които не са в много добро техническо състояние, и авариянето им в такъв тунел ще доведе до голям брой жертви и пострадали.

Анализите показват, че строителството на дълъг тунел е технически рисково, нецелесъобразно и неприемливо за реализация поради инженерно-геоложки, сеизмични, икономически и екологични неясноти и липса на необходимия финансов ресурс.

С оглед търсенето на най-ефективното решение редица специалисти и проектантите са разработили различни алтернативи за преминаване през дефилето. Извършени са допълнителни геоложки, радиационни, екологични и други изследвания и са предложени варианти, съобразени с получените резултати и дадените препоръки.

На всички тези анализи и положени огромни усилия се противопоставят определен кръг от хора, наричащи себе си защитници на природата, които използват всякакви възможни средства, за да спрат реализацията на проекта. Същите тези организации водят кореспонденция с европейските институции, като апелират България да бъде наказана за отказа ѝ да построи дълъг тунел, настояват да бъде спряно финансирането и да бъдат наложени санкции. В техните изложения са цитирани хора с научни степени, които обаче с абсолютно ненаучни методи правят неверни анализи и заключения. Освен това са направили изявления и квалификации за утвърдени авторитети и специалисти, както и за проблеми, които изобщо не са в тяхната компетентност. Институциите, в които те работят, официално излизат с доклади и изявления, категорично различни от техните частни изводи и заключения. В писмата си, включително и това от 19.08.2016 г. до Бернската конвенция, споменатите НПО манипулират с неверни твърдения и изводи международните институции, твърдейки, че българската страна работи с неверни данни и не спазва изискванията за строителство при тези условия. Всичко това е с цел блокиране на проекта, което от своя страна повишава риска от загуба на европейското финансиране и налагане на непосилни за страната ни финансови санкции. В същото време жертвите по пътя ще нарастват.

На проведените заседания на Комитета за наблюдение на АМ „Струма“ представителите на тези така наречени екологични организации поставят неосъществими искания за разработване на вариант, като настояват и двете платна да бъдат изнесени на изток и пътят в дефилето да бъде изцяло затворен. Това е невъзможно поради следните съображения:

Пътят през дефилето ще е необходим, без значение от избора на алтернатива, защото при авария, при лоши метрологични условия и други непредвидени обстоятелства съществуващият първокласен път трябва да може да поеме целия транспортен поток.

Релефът и условията на изток от Струма са изключително тежки и строителството там изисква непосилно трудни и скъпи решения.

При изнасянето на двете платна на изток ще се постигне значително неблагоприятно влияние върху околната среда и съществува реалната възможност проектът да бъде недопустим от екологична гледна точка.

Стойността на такъв проект е изключително висока, а допълнителни средства по европейските програми не се предвиждат.

Експлоатацията ще изисква значителни разходи, защото големите наклони и разликата в климатичните условия ще налагат скъпа поддръжка. Това ще го изискват и многобройните тунели и големи виадукти.

Въз основа на изложеното по-горе ние излизаме с категорична декларация в подкрепа усилията на Агенция „Пътна инфраструктура“ за прилагане на предложения вариант на проектно решение с обход от изток, само с едно изнесено извън дефилето платно. Считаме, че е крайно наложително да обединим усилията си с цел всички процедури по одобрение и реалното започване на работата по обекта да се ускорят. Не приемаме продължаващото непрестанното търсене и обсъждане на варианти, повечето от които са напълно неприложими в сегашните условия, защото така категорично се блокира работата по проекта в участъка на Кресненското дефиле. Рискът от неизпълнение на Лот 3 на АМ „Струма“ в участъка на Кресненското дефиле е много голям. Това несъмнено е реална заплаха за устойчивостта на целия инвестиционен проект АМ „Струма“, в т.ч. за изградените вече участъци, финансирани по „ОПТ 2007 – 2013“ и за тези, които се изграждат в настоящия програмен период по „ОПТИ 2014 – 2020“.

Проф. д-р Николай Милошев, Зам.-председател на Българска академия на науките

Проф. д-р Радослав Наков, Директор Геологически институт при Българска академия на науките

Проф.д-р Алексей Бендерев, Ръководител секция „Хидрогеология“, Геологически институт при Българска академия на науките

Проф.д-р Николай Добрев, Зам.-директор на Геологически институт при Българска академия на науките

Доц. д-р Анна Ганева, Директор на Института по биоразнообразие и екосистемни изследвания при Българската академия на науките

Проф. д-р Митко Димитров, Директор на Институт за икономически изследвания към Българска академия на науките и зам.-председател на УС на Български форум за транспортна инфраструктура

Проф. д-р Любен Тотев, Ректор на Минно-геоложки университет „Св. Иван Рилски“

Доц. д-р Стефчо Стойнев, Ръководител катедра „Хидрогеология и инженерна геология“ при Минно-геоложки университет „Св. Иван Рилски“

Проф. д-р инж. Иван Марков, Ректор на Университет по архитектура, строителство и геодезия

Проф. д-р Добрин Денев, бивш Ректор на Университета по архитектура, строителство и геодезия

Проф. д-р Николай Михайлов, Ръководител на катедра „Пътища“ на Университета по архитектура, строителство и геодезия и Председател на УС на Български форум за транспортна инфраструктура

Проф. д-р инж. Румен Миланов, катедра „Пътища“, Факултет по транспортно строителство при Университета по архитектура, строителство и геодезия и член на УС на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“

Доц. д-р Христина Николова, катедра „Икономика на транспорта“ към Университета за национално и световно стопанство

Инж. Светослав Глосов, Председател на Камара на строителите в България

Инж. Симеон Пешов, Почетен председател на Камара на строителите в България

Доц. д-р Илия Божков, Камара на строителите в България

Инж. Мирослав Мазнев, Камара на строителите в България

Д-р Николай Иванов, Председател на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“

Инж. Павел Диковски, Председател на Българска браншова камара „Пътища“

Инж. Тодор Тодоров, Изпълнителен директор на Сдружение на пътните инженери и консултанти

Владимир Тодоров, Председател на УС на Българска асоциация на пострадали при катастрофи

Арх. Петър Диков, Зам.-председател на УС на Сдружение „Български форум за транспортна инфраструктура“

Мирослав Манолов, Български форум за транспортна инфраструктура

Доц. д-р П. Петров, Българска асоциация за селски и екологичен туризъм

Асен Пиперков, Председател на Български ловно-рибарски съюз,

Лиляна Шуманска, Председател на Екологично сдружение „Марица 2004“

Доц. Д-р Симеон Ананиев, Председател на УС на Сдружение „Клъстер зелен товарен транспорт“

Емил Георгиев, Председател на Федерацията на потребителите в България

Радослава Нейчева, Председател на Сдружение „Клъстер уелнес БГ“

Любомир Иванов, Председател на Екологично сдружение „Протект Проект“

