

Доц. Тотев: „Тунелът под Шипка трябва да бъде базисен“



На картата: Тунелът от 3.2 километра е сега заложеното от Агенция „Пътна инфраструктура“ трасе за проектиране. Алтернативният вариант от 7.4 км, предвиден в заданието за доклада по ОВОС през 2012 г., не е разработен в самия доклад. Доц. Тотев казва, че е най-добре да се реализира оптимален вариант от 16 км, като по този начин тунелът ще стане изцяло хоризонтален.

ДОЦ. Д-Р ИНЖ. ЮЛИАН ТОТЕВ

Тунел под Шипка ще се прави. Рано или късно. Англичаните и французите търпеливо чакаха от 1802 до 1994 година и най-накрая изживяха звездния си миг – днес влаковете прелитат под Ламанша с близо 200 км/ч. Швейцарците повикаха на помощ при масива Сен Готард над 2500 работници от десет националности и вече

с гордост държат първенството за най-дълъг тунел в света: три тръби по 57 км бяха пробити за 15 години, за да бъде опазена алпийската красота от все по-нарастващия автомобилния трафик. Преди броени месеци италианците си стиснаха последователно ръцете с французите и с австрийците, за да поемат поредното предизвикателство: железопътните тунели по трасетата Лион-Торино и Берлин-

Авторът на материала - доц. д-р инж. Юлиан Тотев, е ръководител катедра към Факултет по транспортно строителство и транспортни съоръжения в УАСГ и лектор по дисциплината „Тунели“.

Инж. Тотев е имал желание да участва в общественото обсъждане на Плана за управление на парк „Българка“, което се проведе на 18 февруари в Габрово, но поради служебна ангажираност не е успял да присъства. Затова представя своето мнение на обществеността чрез WWF и Инициативния комитет от кварталите Чехлевци, Велчевци, Дядо Дянко и Хаджицонев мост. Комитетът предлага алтернативи за обхода и тунелното преминаване през Балкана.

Специалистът по тунели е „категоричен, че предлаганият проект за тунел под Шипка е крайно неугадан от инженерна гледна точка“. Аргументите си в подкрепа на тази своя теза е изложил в различни публикации.



Палермо ще надхвърлят 50-километровата граница.

Какво е общото в изброените примери? Това е далновидността на едни от най-развитите в световен мащаб нации да инвестират милиарди, за да построят рекордно дълги базисни тунели. Съоръженията ще се изплащат поколения наред, но ползите от тях - в икономически, социален и екологичен аспект - започват да се усещат с преминаването на първата транспортна единица.

Идеята за прокопаване на тунел под историческия връх у нас отлежава вече повече от век. Направеният преди две десетилетия идеен проект периодично се „актуализира“, като внасяните в него корекции са традиционно еднопосочни – към непрекъснато намаляване на дължината на тунела. В поправките от последните години проектът се обвързва с изграждането и на жадувания от габровци обходен транзитен път, а през месец март към документацията се прибави и докладът за ОВОС. Доклад, който само подсилва усещането, че сме на път да направим поредната грешка.

Кои са главните аргументи в подкрепа на тезата, че тунелът под Шипка трябва да бъде базисен?

Основната функция на бъдещия тунел е да скъси максимално пътя през Стара планина, като направи преминаването независимо от тежките атмосферни условия през зимата.

В ситуационно отношение обстоятелствата са повече от благоприятни: гра-

довете Габрово и Казанлък лежат на оста север-юг от двете страни на Балкана. Това дава възможност тунелът да се разположи в права, което значително ще скъси трасето, ще улесни строителството и ще благоприятства бъдещата експлоатация на съоръжението. Оптималната му дължина в този случай ще бъде от порядъка на 16 км (последният одобрен проект е 3.2 км).

При сега съществуващия основен вариант по трасето се редуват множество виадукти и няколко по-къси тунела. Мостовите съоръжения са възможно най-невралгичното място при зимната експлоатация - свободното преминаване на студения въздух под конструкцията води до изключително тежки заледявания на пътното платно, много по-опасни и трудни за отстраняване, отколкото снежните натрупвания. При базисния тунел положението е точно обратното – сухата настилка и относително постоянната температура осигуряват безопасно движение и в най-големите зимни виелици.

Избягват се излишните изкачвания, значително се намаляват транспортните разходи, а прекосването на Балкана ще се извършва само за 15 минути.

Възлови точки при проектирането са началото и края на съоръжението.

Благоприятната топография способства порталите на базисния тунел да се разположат на прибилизително една и съща, при това сравнително ниска кота. Това ще позволи нивелетата в тунела да

се проектира с минимален наклон. Избягва се и излишното изкачване на пътя (според съществуващия проект – до кота 780), като по този начин се улеснява снегочистването през зимата.

Краткият път, малките наклони, отсъствието на хоризонтални криви, сухата настилка – всичко това са фактори, намаляващи чувствително разхода на гориво. Към тях следва да се добави и намаленото времеупотребление: при максимално допустима скорост в тунела от 80 км/ч. (каквото е ограничението при повечето европейски тунели) пътят спокойно ще се изминава за не повече от 15 минути.

В екологично отношение базисният тунел е без конкуренция.

В представената преди три месеца за публично обсъждане ОВОС коректне, отколкото поражение, които ще нанесе на хората и природата прокарването на новия път през Балкана: изчисленото на голямо количество дървесина; допълнително замърсяване с вредни газове; засягането на редки животински видове (в т. ч. и появили се наскоро рис с малкото). Това са въздействията. А някъде между редовете остава скрита оценката. Количествените й измервания нямат цифров еквивалент, просто пред всяко от тях стои един минус.

При възприемане на варианта с базисен тунел всички тези отрицателни въздействия ще бъдат елиминирани или в най-лошия случай – сведени до минимум: дървесните и животински видове ще ос-

танат непокътнати, а малките наклони в тунела ще позволят скоростта да се поддържа с частично подаване на гориво, като по този начин количеството отработени газове ще намалее неколкостранно. При едно действително мащабно държавническо мислене нещата придобиват още по-оптимистичен вид: изкопаната скална маса (предимно средно здрави скали) може да бъде вложена в изграждането на голяма част от новия път или на продължението на магистрала „Хемус“.

Направата на един дълъг тунел ще позволи да се помисли по-сериозно и по въпроса за внасяне на подходяща съвременна техника, която да оправдае своето закупуване. Това ще даде цялостен тласък за развитието на тунелното строителство у нас.

Възраженията срещу изграждането на базисния тунел се позовават предимно на неговата висока себестойност. Това бесспорно е така, но в стремежа да се отхвърли изцяло идеята за мащабното съоръжение нещата силно се преувеличават или премълчават. Неслучайно в нито едно от официално предложените решения такъв тунел не фигурира. В този смисъл на практика липсва едно истинско сравнение на самостоятелни, конкурентни варианти. Формално е разгледана алтернативата обходният път да заобиколи Габрово от изток.

А по въпроса за стойността има какво още да се добави:

• Когато се обсъжда цената на съоръжението,

не трябва да се допуска важното обстоятелство, че при отсъствието му се налага изграждането на скоростен път – при това в планински условия!, който ще погълне не малко средства (направата на голям брой скъпоструващи тунели и виадукти; трудоемки и значителни по обеми земни работи; отводнителни съоръжения; голяма дължина на трасето и т. н.). От тази гледна точка изобщо не е сигурно в чия полза ще се наклонят везните.

• В Норвегия – страната с най-висок стандарт на живот през последните години, изграждането на 24.5-километровия тунел Лаердал (двупосочен, с по една лента във всяко направление) струва 140 млн. евро. У нас за 3.2 км тунел с аналогични параметри се предвиждат около 80 млн. евро. Доста голяма разлика на линеен метър...

• Силно се спекулира и с понятието „дълъг тунел“, свързано с неизбежното допълнително оскупяване. Съгласно Еуродирективата при този тип съоръжения следва да се предвиди изграждането на разширения (в случая ще са 2 на брой), спасителни изходи, системи за пожарна безопасност и др. Премълчава се фактът, че с част от „екстрите“ трябва да е снабден и 3.2-километровият тунел (пропорционално на дължината, разбира се), който попада в същата категория.

Едно е ясно: моментът за решаване на важния транспортен проблем с пресичането на централния Балкан вече е на зрял. Средствата са ограничени и трябва да се вложат разумно. Втори тунел в тази част на страната ни скоро няма да се прави. За това е добре бъдещият конкурс да излезе от рамката „най-евтино решение“. Строителството може да се извърши и на етапи, като приоритетно се изгради обходът на Габрово. Добре е нещата предварително да се обмислят, а не да се правят половинчати работи. И всяка зима сутрин националното радио да съобщава за обстановката по пътищата на страната: „Проходът Шипка е затворен...“.