

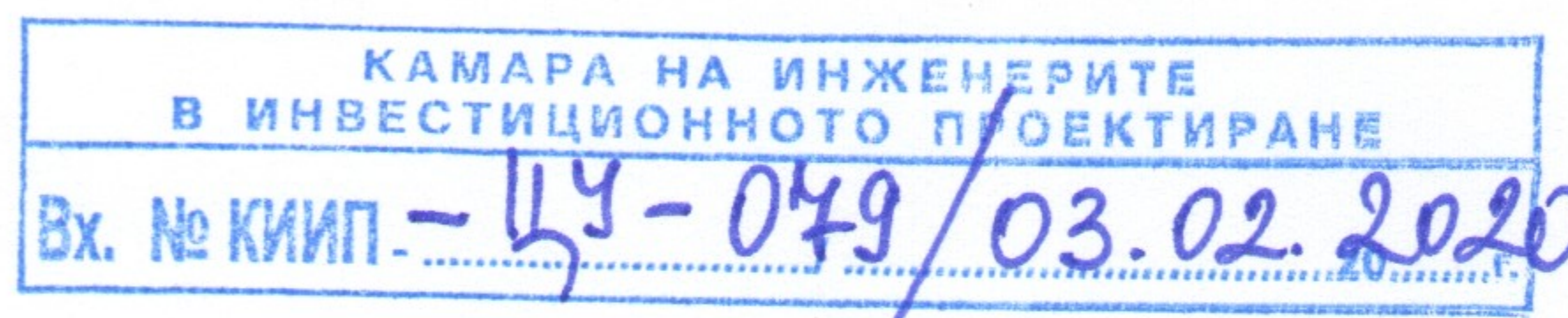
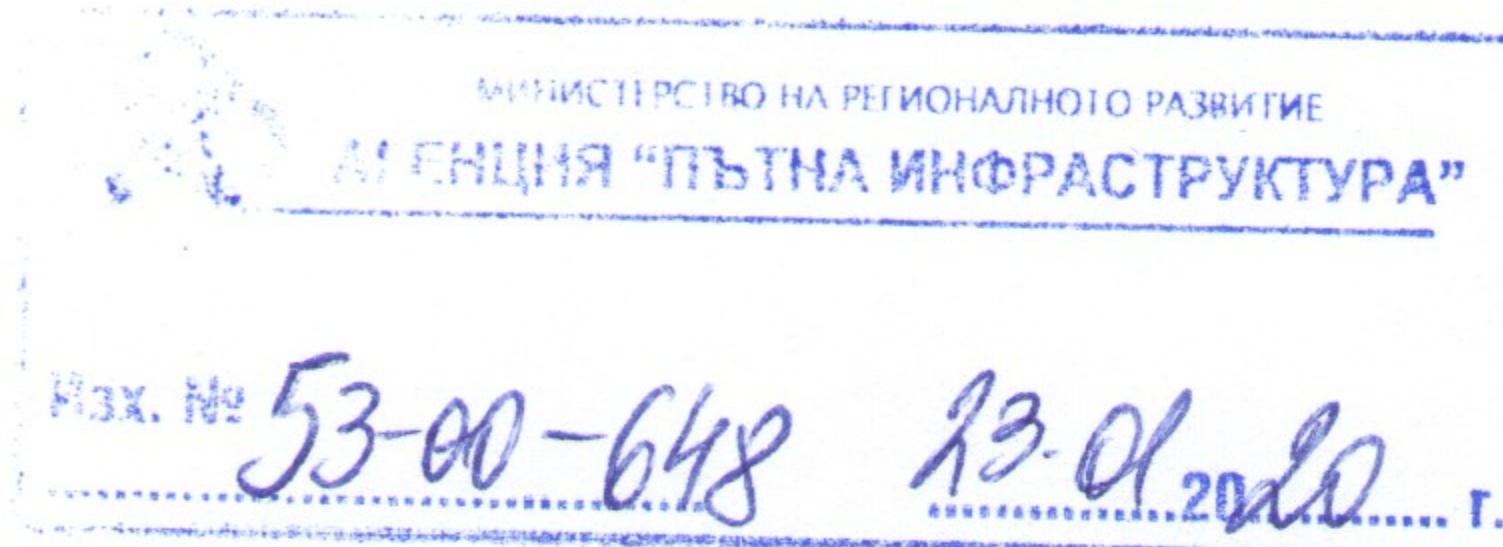


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-Н ИВАН КАРАЛЕЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА КАМАРА НА ИНЖЕНЕРИТЕ
В ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРОЕКТИРАНЕ
БУЛ. „ХРИСТО СМИРНЕНСКИ“ № 1
П.К. 1164, ГР. СОФИЯ

На Ваш изх. № КИИП-ЦУ-315/06.12.2019 г.

Наш вх. № 53-00-12283/06.12.2019 г.



КОПИЕ ДО
МИНИСТЕРСТВО
НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ
И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

На Ваш изх. № 92-00-464-4/10.01.2020 г.

Наш вх. № 04-16-50/10.01.2020 г.

Относно: *Сериозни нарушения в строителната практика*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН КАРАЛЕЕВ,

Във връзка с Ваши писма, постъпили в Министерството на регионалното развитие и благоустройството и в Агенция „Пътна инфраструктура“, Ви предоставям следната информация:

По т. 1 Констатирано унищожаване на коритото на р. Вит, вследствие на вадене на речна баластра и ликвидиране на растителни видове, пряко свързани с насипните работи по изграждане на автомагистрала „Хемус“:

Проектирането и строителството на автомагистрала „Хемус“ в участъка от Боаза до връзката с I-5 Русе – Велико Търново, изпълнявано от „Автомагистрали“ ЕАД, се извършва в съответствие с нормативните изисквания при строителството на пътища от републиканската пътна мрежа и на пътните съоръжения, регламентирани в „Техническа спецификация“ на Агенция „Пътна инфраструктура“. Тя представлява комплект от инструкции и съдържа съответните утвърдени технически изисквания за материали и строително-монтажните работи. Техническата спецификация е неразделна част от всички договори за строителство на републиканска пътна мрежа, включително и от договора за строителство на автомагистрала „Хемус“.

Агенция „Пътна инфраструктура“ не е възлагано изпълнението на никакви строителни дейности край р. Вит в землището на с. Брестница и с. Български извор, свързани с изграждането на участък от автомагистрала „Хемус“.

Също така Ви информирам, че инертни материали, добивани от коритото на р. Вит, не са използвани в строежа на автомагистралата в участъците с издадено разрешение за строеж. По трасето се влагат одобрени материали, отговарящи на Техническата спецификация.

Предвид сигналите, постъпили в Агенцията относно изпълнявани дейности край р. Вит отправихме писмено искане към Басейнова дирекция „Дунавски район“, Дирекция за национален строителен контрол, както и до Регионална инспекция по околната среда и водите Плевен за проверка и предоставяне на резултати от нея.

Извършената проверка от Дирекцията за национален строителен контрол е установила, че строителна техника е навлиerala в коритото на р. Вит, както над съществуващ мост, така и след него, и е извършила почистване на реката чрез отнемане на наноси, баластра, отстраняване на храсти и дървета. Дейностите са изпълнени от „Хидрострой“ АД, по договор с областна администрация Ловеч, в който Агенция „Пътна инфраструктура“ не е страна.

По т. 2 Застрашаване на устойчивостта на стълбовете на два моста над река Марица, вследствие добиване на пясък и речна баластра от коритото:

Института по пътища и мостове извърши обследване на съоръженията на път II-86 (Пазарджик – Пловдив) – Асеновград при км 0+311 и на път II-66 О.п. Сливен – Нова Загора – о.п. Стара Загора – о.п. Чирпан – Поповица при км 119+840 за установяване на технико-експлоатационните им качества в момента. Огледите бяха проведени в периода 10-11 декември 2019 г.

➤ **Мостът на път II-86 при км 0+311** е въведен в експлоатация преди 44 години (през 1977 г.)

1. Технически характеристики на моста:

Ситуационно той е в права, а нивелетно в изпъкнала вертикална крива. Габаритът му е 9 м платно за движение и 2 x 0,75 м тротоари. Има 15 отвора по 21 м. Пътната настилка е асфалтобетонна, а тротоарите – бетонна с висок бордюр (34 см). Има парапет ограда, по два броя отводнителни в регула/отвор и дилатационни фуги от „закрит тип“ при всеки стълб и при устоите. Под левия тротоар е окачена водопроводна тръба. (Снимки 1 и 2).

Връхната конструкция се състои от 7 бр. сглобяеми предварително напрегнати стоманобетонни греди с дължина 21 м, височина 1,20 м и междугредово разстояние 1,5 м. Има 3 бр. монолитни напречни греди и сглобяемо монолитна пътна плоча с дебелина 14 см. Лагерите са еластомерни 200x300x48 мм.

Стълбовете са стоманобетонни стени, обърната пресечена пирамида с височина 5,40 м, ширина/дебелина на горния ръб 10,50 м/1 м и 4/0,60 м на долния ръб (Снимки 6, 7 и 8). Устоите и крилата са монолитни стоманобетонни (Снимка 14).

Фундирането на стълбовете е 2 бр. изливни пилоти с Φ 120 см, дължина 12 м, междусосово разстояние 3 м, обединени с надпилотна плоча с височина 1,70 м, ширина 2 м и дължина 5,60 м.

2. Обследване на съоръжението:

Обследването на пътното платно показва, че същото е амортизирано. Асфалтовата настилка е с вълни изтласквания, коловози и пукнатини, бордюрите са частично разрушени, дилатационните фуги са разбити и с течове, отводнителите са запушени (Снимки 2, 3 и 4).

Главните греди имат локални повреди от нарушено бетонно покритие, а стълбовете имат участъци с повредено/разрушено бетонно покритие и открита и корозирала армировка.

При речното дъно се наблюдават:

– Открити надпилотни плочи, стълб 8 е подкопан 2 м под фундаментната плоча (снимки 9, 10 и 11);

– Нивото на р. Марица е „ниски води“. Водата тече в отвори 8 и 9 – главен ръкав и 4 – малък ръкав.

– Дънният праг след отвори 8 – 10 е изграден от легнали кахони 3x3x1 м е частично разрушен (снимки 12 и 16);

– В отворите на моста има натрупвания на наноси и довлечен дървен материал (снимки 13 и 15).

3. Анализ на резултатите:

– Подровеният стълб 8 е с частично намалена носеща способност (10-15%), причина, за което е лошото състояние на речното корито на р. Марица в участъка около моста – понижение на речното дъно, наноси, довлечен растителен материал и други;

– Частично откритите надпилотни плочи са със запазена носеща способност;

– Повредите по стоманобетонните елементи на мостовата конструкция намаляват дълготрайността на последната (снимка. 8).

Въз основа на резултатите от извършеното обследване и анализ на състоянието на моста на р. Марица при км 0+311 на път II-86 Ви докладвам че:

Мостът е в лошо състояние, поради намалената носеща способност на стълб 8. Необходимо е изпълнение на следните възстановителни дейности:

– Направа на блокаж от едри камъни около стълб 8;

– Възстановяване на разрушената част от прага изграден от легнали кахони;

– Почистване на речното корито под моста от наноси и довлечена растителност с цел осигуряване на плавно оттичане на водите на р. Марица под моста;

– Изпълнението на ремонтни работи по пътното платно и стоманобетонните елементи на мостовата конструкция да бъде съобразено с остатъчния експлоатационен период на моста и изискванията за безопасно движение.

С оглед предприемане на дългосрочни мерки за гарантиране на безопасното преминаване в участъка през октомври 2019 г. Агенция „Пътна инфраструктура“ обяви обществена поръчка за изработване на технически проект и ПУП-ПП за обект: Околовръстен път на гр. Пловдив – привеждане към габарит Г 23,5 с обща дължината на обходното трасе 18.7 км. В заданието е предвидено мостовото съоръжение при км 0+311 да бъде заменено с ново, с други експлоатационно технически характеристики.

Офертите на кандидатите се приемаха в срок до 09.12.2019 г.

Поръчката е в 3 обособени позиции. За позиция 1 са подадени 6 оферти, за позиция 2 – 5, за позиция 3 – 6. Към момента работата на комисията продължава.

➤ **Мост над р. Марица при км 119+840 на път II-66 – Становището на Института по пътища и мостове е изготвено след оглед и на базата на технически паспорт от 1984 г. и 2003**

г. Проектът и екзекутивните чертежи на съоръжението липсват, поради което не може точно да се установи промяната на речното корито на р. Марица, настъпила след построяването му през 1973 г.

1. Технически характеристики на моста:

Съоръжението е стоманобетонно с 15 отвора по 21 м и обща дължина 326 м. Ситуационно мостът е в права, а нивелетно с много малък надлъжен наклон. Габаритът му е 9 м – платно за движение, два тротоара по 0,75 м и пълна ширина между корнизите – 11 м (снимки 1 и 2).

Пътната настилка е асфалтобетонна, а на тротоарите - бетонна. Има стоманен парапет и стоманена предпазна ограда. Дилатационните фуги са на стълб 5 и 11 - открит тип Фрейсине WOSd (сн. 3), а на другите стълбове и устоите - закрит тип (снимка 4). Отводнителите има по 2 бр. в регулата на всеки отвор.

Връхната конструкция се състои от предварително напрегнати стоманобетонни греди с дължина 21 м, височина 1,20 м и междугредово разстояние 1,50 м; има 3 бр. монолитни напречни греди (при опорите и средата на отвора) и сглобяемо-монолитна пътна плоча с дебелина 14 см (сн. 5 и сн. 6).

Лагерите на стълб 5 и 11 (снимка 7) са едноролкови, стоманени, а на другите стълбове и устоите са тангенциални, неподвижни.

Връхната конструкция е разделена на 3 секции с разделителни стълбове 5 и 11.

Стълбовете са рамки, тип пилот-колона (снимки 6, 8 и 10) и се състоят от:

- Монолитен стоманобетонен двуконзолен ригел с височина 1 м, ширина 1,30 м и дължина 10 м.;
- Два броя стоманобетонни колони Φ 1 м с височина 3 м и междуосово разстояние 5,60 м;
- Два броя сондажно изливни пилота – Φ 1,20 м с дължина 9 м, включително маншон за връзка на пилота с колоната;
- Устоите и полузавърнатите крила са стоманобетонни стени, фундирани на изливни пилоти Φ 1,20 м (снимка 5).

Речното дъно няма укрепвания.

2. Обследването на съоръжението:

Профилът на речното дъно и нивото на р. Марица са приложени в Таблица 1.

Нивото на р. Марица при огледа може да се определи като „ниски води“, тъй като дълго време преди това не е имало интензивни и дълготрайни валежи. Поради липса на информация за нивото на терена при въвеждане на моста в експлоатация през 1973 г. е прието като вероятно това да бъде нивото на горен край пилоти (на 4 м под горен ръб ригели). Дължината на пилотите – 9 м е съгласно ТП-84. В участъка преди (снимка 15) и след (снимка 16) мостът е с неоформено речно корито, наносни острови и ръкави.

Обследването на мостовата конструкция показва, че асфалтовата настилка е в сравнително добро състояние. Дилатационните фуги са повредени: откритите са със счупен метален профил, а закритите с разбита асфалтова настилка; отводнителите са без водоотвеждаща тръба; течове през фугите; парапета е корозирал (Снимки 2, 3, 4 и 6).

Обследването на връхна конструкция и долно строене (снимки 5, 6 и 14) показва, че стоманобетонните елементи (греди, ригели, колони) имат локални повреди - обрушено бетонно

покритие и открита корозирала армировка (снимка 8); ролковите лагери за корозирали (снимка 7); Откритите части на пилотите имат зони с обрушено бетонно покритие (снимки 9, 10, 11 и 14).

3. Анализ на резултатите:

– За периода от 45 г., след построяването на моста, са настъпили големи промени в коритото на р. Марица, изразени в значително понижаване на речното дъно, промени на основното течение на водата, образуване на острови от насипни отложения и други. Тези промени се отразяват негативно върху носещата способност и дълготрайността на моста, поради изменение на условията, за които той е проектиран;

– Основна причина за промените на речното дъно е неправилното стопанисване на р. Марица – изземване на големи количества кариерни материали (пясък и чакъл), непочистване на речното корито от наноси и растителност и други.

– За голяма част от дължината на моста - от отвор 7 до отвор 14, дъното е понижено повече от 2 м, като при отвори 12 понижението е 6 м, а при отвори 7 и 8 понижението 7 м.

– Пилотите на стълбовете в тази част на реката са частично открити (не са в контакт с терена), което значително намалява носещата им способност и устойчивост.

При проектна дължина на пилотите 9 м (съгл. ТП-84) пилотите на стълб 7 са открити 7 м; Пилотите на стълбове 6, 8, 11 и 12 са открити 5 м. Тези пилоти са в критично състояние. Пилотите на стълбове 9, 10 и 13 са открити повече от 2 м.

Повредите по мостовата конструкция намаляват дълготрайността на мостовата конструкция.

Въз основа на резултатите от извършеното обследване и анализ на състоянието на моста на р. Марица при км 119+840 на път II-66 бе установено, че той е в силно влошено експлоатационно състояние, поради намалената носеща способност и дълготрайност, предизвикани от понижаване на речното дъно, в което той е фундиран. В тази връзка е необходимо:

– Неотложно извършване на ремонтно възстановителни работи с цел прекъсване на деструктивните процеси, възстановяване на носещата способност и осигуряване на дълготрайна експлоатация.

– Първоначални укрепителни и контролни дейности: организиране на постоянен геодезичен контрол на мостовата конструкция за слягане и накланяне на стълбовете; направа на блокаж от едри скални материали около стълбове 6, 7, 8, 11 и 12; ограничаване на преминаването на тежки наднормени товари по моста;

– Направа и реализиране на проект за ремонтно-възстановителни работи, който да съдържа: геодезически измервания, геоложки и хидрогеоложки изследвания; установяване на действителната дължина на пилотите; укрепване на речното дъно при моста включително изграждане на дълбоко фундиран праг; укрепване на пилотното фундиране; премахване на закритите фуги чрез допълнителна пътна плоча (надливка) и създаване на температурно непрекъсната върхна конструкция от три секции; антисейзмично укрепване; рехабилитация на пътното платно; ремонт на повредите по стоманобетонните елементи на мостовата конструкция, съгласно БДС EN1504; полагане на защитно покритие на откритите стоманобетонни повърхности.

Към момента се изпълняват краткосрочни мероприятия за осигуряване на безопасно преминаване през моста, които се изразяват в:

– Пътноподдържащата фирма в областта изпълнява ежеседмично геодезическо заснемане на пилотите на мостовото съоръжение;

– Разработен е проект за временна организация на движението, с който се ограничава преминаването на товарни автомобили над 12 т и се ограничава скоростта на движение до 50 км/ч. Предстои поставяне на необходимата вертикална сигнализация, в съответствие с проекта.

Като дългосрочно мероприятия ще се предвидят възможностите обектът да бъде планиран в инвестиционната програма на Агенцията за провеждането на обществена поръчка за избор на изпълнител за изготвяне на технически проект за ремонтно-възстановителни работи.

Относно добиването на инертни материали по поречието на реката след моста Ви информирам, че Областно пътно управление Стара Загора отправи искане към Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ гр. Пловдив, за предоставяне на разрешителното за ползване на повърхностен воден обект р. Марица в землището на с. Мирово. При съпоставяне на получените документи е установено, че добивът на инертни материали е съгласно издаденото разрешение.

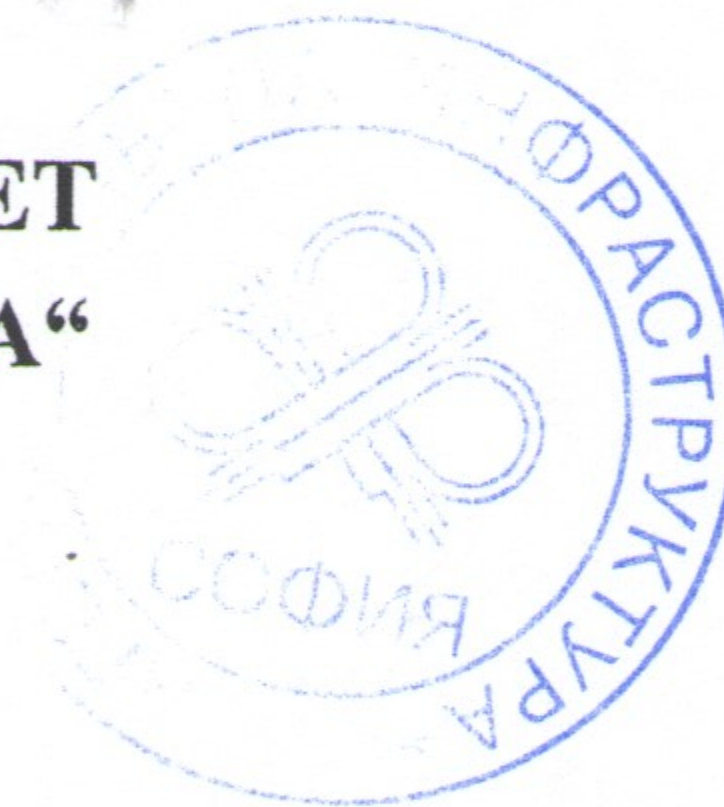
При огледа е установено, че течението на реката облива неравномерно стълбовете на съоръжението, като образувалия се от речните наноси остров е силно обрасъл с растителност.

С оглед изложеното е уведомен областният управител на област Стара Загора за организиране и възлагане на дейности по почистване на реката и евентуална корекция на речното корито в участъка. Към момента се сформира междуведомствена комисия, която да организира и координира необходимите действия.

Приложение: Таблица 1 и снимков материал

С уважение,

ГЕОРГИ ТЕРЗИЙСКИ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“



Мост на път II-86 (Пазарджик – Пловдив) – Асеновград
при км 0+311



Снимка 1



Снимка 2



Снимка 3



Снимка 4



Снимка 5



Снимка 6



Снимка 7



Снимка 8



Снимка 9



Снимка 10



Снимка 11



Снимка 12



Снимка 13



Снимка 14



Снимка 15



Снимка 16

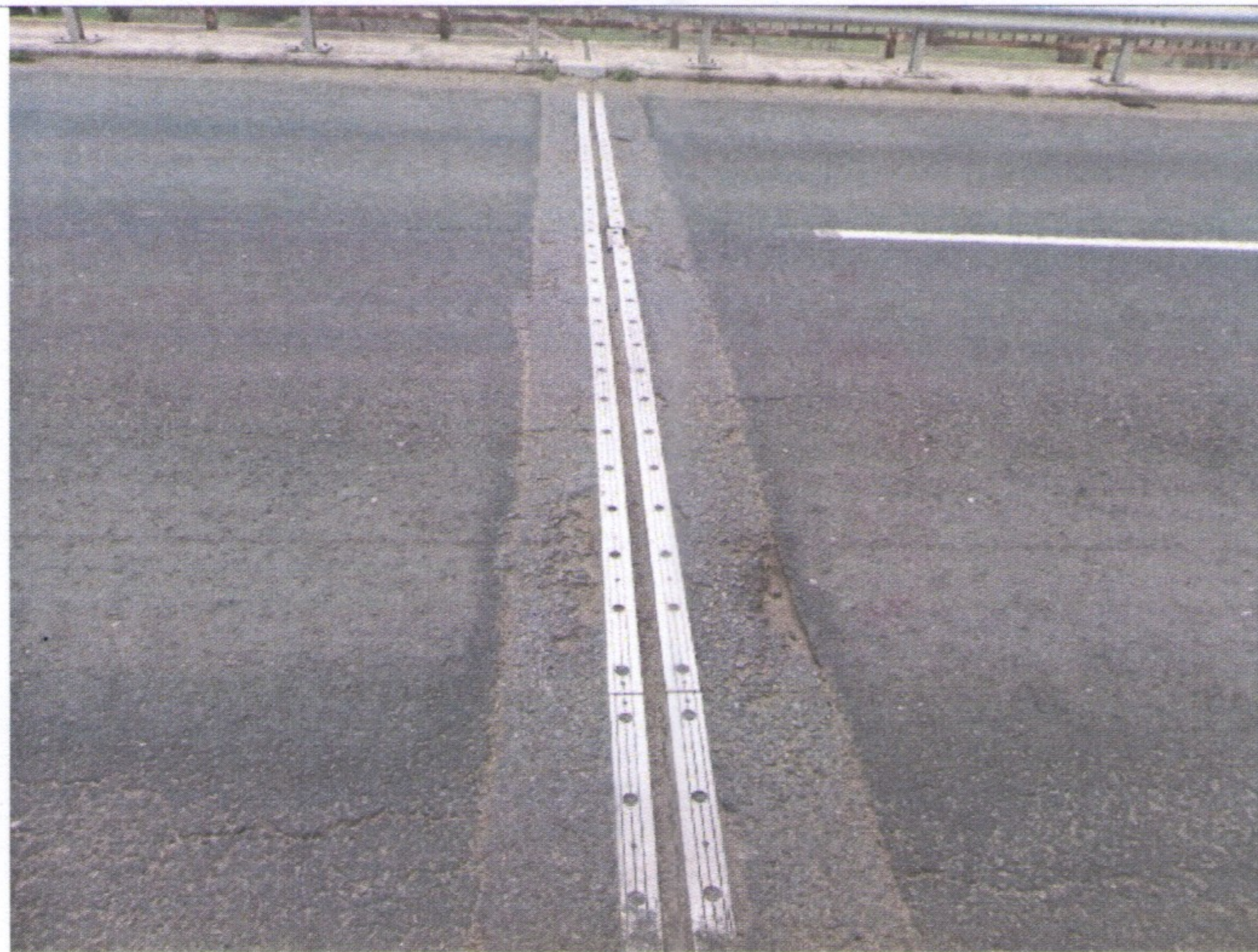
Мост на път II-66 О.п. Сливен – Нова Загора – о.п.
Стара Загора – о.п. Чирпан – Поповица при км 119+840



Снимка 1



Снимка 2



Снимка 3



Снимка 4



Снимка 5



Снимка 6



Снимка 7



Снимка 8



Снимка 9



Снимка 10



Снимка 11



Снимка 12



Снимка 13



Снимка 14



Снимка 15



Снимка 16

Профил на речното дъно			Табл. 1	
Участък № Наименование	Граници на участъка	Ниво на речното дъно спрямо ниво горен край пилот - понижение, +превишение	Пилоти № открита част, м	Ниво на р. Марица спрямо ниво горен край пилоти. Дълбочина на р. Марица
У-к I (Сн. 6) Крайбрежие страна гр. Чирпан	Начало: устой "Чирпан" Край: край на отвор 6 Дължина - 122м	Превишение +0.50м	-	
У-к II (Сн. 9, 10, 11) Голям ръкав на р. Марица	Начало: стълб 6 Край: начало отвор 9 Дължина - 43м	Понижение -7.00м	№7 - 7м №6 и №8 - 5м	Ниво -5.00м Дълбочина 2м
У-к III (Сн. 12) Остров с насипен материал	Начало: начало отвор 9 Край: край отвор 11 Дължина - 60м	Понижение -2.50м	№ 9 и №10 - 2,5м	
У-к IV (Сн. 13) Малък ръкав на р. Марица	Начало: край на отвор 11 Край: начало на отвор 13 Дължина - 30м	Понижение -6.00м	№11 и №12 -5м	Ниво -5.00м Дълбочина 1м
У-к V (Сн. 14) Терен с насипни отлагания	Начало: начало отвор 13 Край: край отвор 14 Дължина - 40м	Понижение -2.00м	№13 - 2м	
У-к VI (Сн. 15) Черен път до устой "I-8"	Отвор 15 Дължина - 20м	Повишение -0.20м		
Забележка: Ниво горен край на пилотите е 4,00м под ниво горен ръб ригел				