



КАМАРА НА ИНЖЕНЕРИТЕ
В ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРОЕКТИРАНЕ (КИИП)

Регионална колегия Пловдив

4023 гр.Пловдив,бул. Освобождение 32,ет.4, тел./ факс 032/681-006, e-mail: kiip_plovdiv@abv.bg

Изм.№ КИИП-Пд-043 / 05.06.2019 г.

ДО
инж.ДИМИТЪР КАЦАРСКИ
Заместник кмет на „ОСУТСИ“

ОБЩИНА ПЛОВДИВ
4000 гр.Пловдив
пл.„Стефан Стамболов“№1

Община Пловдив
пл. Стефан Стамболов 1
N: Към 15 08403-[40]
от 05.06.2019
Проверка на plovdiv.bg
Код : NJT5102309

Уважаеми инж.Кацарски,

Във връзка с Ваше писмо изх.№15-Ф-8403/38 от дата 27.05.2019 г. и отправена покана от Община Пловдив да се запознаем с предложението за актуализация на идеен проект за „Развитие на жп възел Пловдив“ в частта за изграждане на Транспортно-комуникационен пробив под жп гара Пловдив“ във връзка с осигуряване на транспортната връзка от кръговото кръстовище на ул.„Васил Априлов“, Ви предоставяме мнение по следните инженерни части :

Част „Пътна“ :

Една от основните забележки към първоначалния проект беше, че няма връзка от бул.„Васил Априлов“ към бул.„Христо Ботев“. Тази забележка е отстранена. Двата подхода към кръговото кръстовище са направени за сметка на двора на СУ„Климент Охридски“ и Профсъюзен културен дом (бивше кино „Гео Милев“).

Считаме, че актуализацията на предварителния проект не е в достатъчен обем и не дава възможност да направим коректна експертиза по отношение на функцията на транспортното съоръжение, предложено с новото решение. Липсва част „Организация на движението“, която е задължителна част към предварителния проект. Не са представени никакви разчети за транспортното натоварване. В този смисъл не може да преценим къде са пешеходните площи, дали са целесъобразни, къде и как се разполагат спирките на обществения транспорт по бул.„Васил Априлов“.

След представяне на тези материали е възможно да се изрази становище във връзка с целесъобразността на предлаганото решение.

Част „Конструктивна“:

Конструкцията на подземното съоръжение е съобразена с подвижното натоварване в същото и експлоатационното натоварване върху него.

Изключително важно е да се изясни технологията на изпълнение на съоръжението по открит способ. Същата е водеща за определяне целесъобразността на цялостното решение. Не е представено инженерно-геоложко и хидрогеоложко проучване в този етап. Необходимо е да се обърне сериозно внимание на временното водопонижение при линеен обект – подземен пробив под гаров площад, ж.п. коловозно развитие, автогара Родопи, във връзка с етапността на строителството.

Препоръчва се да бъде проверено слягането на попадащите в зоната на влияние при водопонижението околни сгради (някои паметници на културата) и съоръжения.

Необходимо е да се осигури цялостна хидроизолационна вана и водоплътност на съоръжението, включително на работните фуги.

Част „ВиК“:

След преглед на предоставената документация за решение на ВиК реконструкция на съществуващите връзки, правим следните констатации:

- по отношение на водопровода смятаме, че решението за окачване на две водопроводни тръби от двете страни на конструктивните елементи е целесъобразно;
- по отношение на канализацията считаме, че ситуационно избраните трасета са единствените възможни при избрания открит способ за изграждане на съоръжението;
- не са представени задължителните хидравлични изчисления в тази фаза, което не ни дава възможност да дадем становище дали избраните диаметри на новопроектирания обходен канал са удачни, особено в участъка след включване на двата главни колектора от бул. „Руски“. При изготвяне на хидравличните изчисления е задължително да се вземе предвид оттичането на повърхностните води от тепетата в тази зона на град Пловдив.

Нашата препоръка е разработеният вариант, ако не може да постигне подобрение на тежкото състояние на канализацията на града ни по време на дъжд, то поне да не го влошава, което означава да не са променя трасето на канализационния колектор по бул. „Христо Ботев“.

Част „Електро“:

Проектът не е проучен в достатъчна степен в частта на засягащите се подземни съоръжения - кабели СрН, НН и слаботокови. В обяснителната записка е написано, че ще се реконструират, но не са уточнени броя на засегнатите кабели, типа и сечението им, както и начина на реконструиране.

Не са предоставени светлотехнически разчети за уличното осветление.

Не е показано техническо решение как и от къде ще се запазят предвидените в част ОВК съоръжения и асансьорни платформи за подземното съоръжение.

Не е показано техническо решение за осветление на предвиденото подземно съоръжение – как ще се освети, къде ще се монтират осветителните тела и от къде ще се захрани и управлява.

Заклучение:

Мнението на специалистите от КИИП - Пловдив е, че реализирането на транспортното съоръжение по открит способ е неудачно и следва да бъде отхвърлено. Цялостният проект следва да се насочи към реализиране на съоръжението чрез тунелен способ, което не засяга съществуващите подземни комуникации, археологичните пластове, не изисква водочерпене по време на изпълнение, не засяга прилежащите сгради и съоръжения.

Преди преработване на проекта се препоръчва да се изготви технико-икономическа обосновка и анализ на изпълнението чрез открит и тунелен способ, доказваща по-ефективното решение по отношение на технология, време и средства.

Председател на КИИП - Пловдив:

инж.Емил Войчев

