

Приложение към задание за обособена позиция №2

АКТУАЛНО ТЕХНИКО-ЕКСПЛОАТАЦИОННО СЪСТОЯНИЕ

ТУНЕЛ „ТРАЯНОВИ ВРАТА“ НА АМ „ТРАКИЯ“ ПРИ КМ 53+297

1. Обща информация: Пътен тунел „Траянови врата“, при км 53+297 е въведен в експлоатация 1985 година. Тунелът има следните характеристики: дължина на лява тръба - 685м, дясна тръба - 720м, брой активни ленти - 3 бр. Стоманената конструкция на осветлението е същата по тип и вид, както конструкцията на тунел „Топли дол“.

2. Констатирани дефекти и повреди:

2.1. Стоманобетонна конструкция:

Дясна тръба: Има пукнатини по дясното крило страна София. Има надлъжна пукнатина в ключа от 20-я до 100-я метър на тръбата. На около 60м от портала се е развила пукнатина с ширина 2см и дълбочина 15см (колкото е дебелината на торкрета), обхващаща цялото напречно сечение. Вътре в пукнатината се вижда армировъчната мрежа на торкрета. Третата кампада (от портала страна Пловдив) е силно навлажнена.

Лява тръба: По цялата дължина на тръбата, през около 24м, има образувани напречни пукнатини, обхващащи изцяло свода, а понякога и слизащи до тротоарите. На места при пукнатините има нестабилни парчета бетон.

2.2. Стоманена носеща конструкция на осветителни тела и светофарна уредба:

Има начална корозия по елементите на носещата стоманена конструкция в началото на тунелната тръба, по посока на движението. Потвърди се закономерността от предните съоръжения, че в началните зони ЮОм при входовете на тунелите конструкцията е слабо корозирала, а в средната зона и най-вече към края, в посока на движението, корозията е много силна. По-силна корозия се наблюдава по стоманените плочи и болтове служещи за закрепяне на осветителните тела. Характерна е и корозия по стоманените плочи в ключа на тунела необходими за закрепяне на стоманената конструкция на вертикалите. Закрепването на осветителните тела е посредством стоманени плочи обединени с болтове. Не се наблюдава корозия по корпуса на осветителните тела. Липсващ анкер за закрепяне вертикалните пръти не е установено. Състоянието на конструктивните елементи към края на тръбата силно се влошава, като под цинковото покритие, което е набъбнало корозията не е повърхностна, а дълбочинна (кратерообразна). При конзолите на втората рамка, от стоманената конструкция в дясната тръба, по посока на движението се наблюдава много силна и дълбочинна корозия. Конструкциите на светофарите и информационните табла са силно корозирали. Кабелните скари в отделни участъци от тунела липсват, поради разпадане в следствие на корозионни процеси.

2.3. Системи за безопасност:

- Не е осигурено водоснабдяване за пожарогасене във вътрешността на тунела;
- Пожароизвестителната система е неизправна - три от ръчните пожароизвестители в дясната тръба и един пожароизвестител в лявата тръба са повредени. Пожароизвестителната централа е изключена ;
- Не е осигурен дренаж за отвеждане на запалими и токсични течности от вътрешността на тунелните тръби;
- Не е осигурено аварийно и евакуационно осветление в тунелната тръба;
- Не са осигурени аварийни станции в тунелната тръба;

тунела, - Не е осигурено водоснабдяване за пожарогасене във вътрешността на

повреда. -Пожароизвестителната централа в контролния център показва сигнал за **2.4. Други:**

- Повреди по асфалтовата настилка
- Видеонаблюдението при вход и изход тунел не работи, липсват камери за наблюдение във вътрешността на тунела.
- Липса на автоматично управление на светофарните уредби в контролния център. Същите се управляват ръчно, което е предпоставка за пътнотранспортни произшествия.

Информацията е предоставена от поддържащата фирма „Автомагистрали“ ЕАД