

## Приложение към задание за обособена позиция №3

### АКТУАЛНО ТЕХНИКО- ЕКСПЛОАТАЦИОННО СЪСТОЯНИЕ

#### ТУНЕЛ „ПРАВЕШКИ ХАНОВЕ" НА АМ"ХЕМУС" ПРИ КМ 54+672

**1. Обща информация:** Пътен тунел „Правешки хапове" при км 54+672 е въведен в експлоатация през 1999 година. Тунелът има следните характеристики: дължина на дясна тръба - 834м, лява тръба - 830м. Брой ленти - по 2 активни ленти в лява и дясна тръба. Общата ширина на пътното платно и в двете тръби е 7,50м. Светлият радиус на напречното сечение 6,40м., а височинния габарит е 4,80м. Стоманената конструкция на осветлението е съставена от вертикални тръбни стойки с размери 100x100x4мм в долният край, на които е заварена кутия 120x120x5мм. Стойките са закрепени посредством четири болта, заварени към предварително анкерирана стоманена плоча в ключа на тунела, през осово разстояние 7,5м. В долната кутия влизат надлъжни греди със сечение 100x100x4мм, към които се закрепва осветлението. Надлъжните греди са със схема гредя на две опори. Конструкцията е горещо цинкувана.

**2. Констатирани дефекти и повреди: 2.1. Стоманобетонна конструкция:** Дясна тръба: В свода на тръбата се наблюдават надлъжни пукнатини с широчина 7- 8мм и дължина по няколко метра. На около 60 м от портала страна София се наблюдава разместване на кампадите във вертикално направление 2-3см и смачкване на бетона на основната облицовка. Разместването на кампадите и смачкването на бетона може да се дължи на активизиране на масива от силно нарастване на планинския натиск. На 5 метра преди края на зоната за адаптация на осветлението, във фугата между кампадите има нестабилни парчета бетон. На около 220м от портал страна София има голяма каверна, при която са открити хидроизолацията и армировката. По цялата дължина на тръбата в ключа на облицовката има замонолитена широка стоманена шина с неуточнено предназначение, като на места заварките ѝ са прекъснати и има опасност части от нея да паднат върху платното за движение. На места има паднали парчета бетон върху металните кабелни скари.

**Лява тръба:** Има обрушване на бетона на порталната кампада, страна София. Има замонолитена метална шина в ключа, аналогично на дясната тръба. Периодично вървят слаби надлъжни пукнатини на около 2м от ключа. Има вертикално разместване между последната кампада и крилото страна Ботевград. Има нестабилни парчета бетон от външната страна на крилото страна Ботевград.

**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 100-150м при входовете на тунелите конструкцията не е корозирала, а в средната зона и най-вече към края, в посока на движението, корозията е по-силна. По-силна корозия се наблюдава по стоманените плочи и болтове служещи за закрепяне на осветителните тела. Закрепването на осветителните тела и самите осветителни тела са от друг тип и е характерно, че при някои от тях алуминиевият корпус е корозирал и продънен. Липсващ анкер за закрепяне вертикалните пръти е установено само в една плоча. Състоянието на конструктивните елементи към края на тръбата силно се влошава, като под цинковото покритие, което е набъбнало и 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 осигурен дренаж за отвеждане на запалими и токсични течности от вътрешността на тунелните тръби;

- Не е осигурено евакуационно осветление в тунелните тръби;

- За наличното аварийно осветление в тунела не е осигурено резервно електрическо захранване;

- Аварийните изходи към свързващите галерии между двете тръби на тунела не са отделени от тунела с огнеустойчиви врати, непропускащи дим и топлина;

- Не са осигурени аварийни станции в двете тунелни тръби;

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

- Пожароизвестителната централа в контролния център е изключена.

### **2.4. Други:**

- Видео наблюдението при вход и изход тунел не работи, липсват камери за наблюдение във вътрешността на тунела.

*Информацията е предоставена от поддържащата фирма „Автомагистрали“ ЕАД*