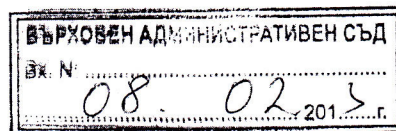


3a B. 1.
До Върховен административен съд
на Република България
Пето отделение
по адм. дело №6941/2012 г.
насрочено за 27.02.2013 г. 9⁰⁰ ч.



СЪДЕБНО - ТЕХНИЧЕСКА ЕКСПЕРТИЗА

от инж.Николай Иванов Иванов - гр.София, [REDACTED]
строителен инженер – пътно строителство

УВАЖАЕМИ Г-Н/Г-ЖО СЪДИЯ,

С определение съм назначен за вещо лице по адм. дело №6941/2012 г., като ми е поставена задача да се отговори на следните въпроси:

а) Възможно ли е, строителството на мостовете (и най-вече на основите на колоните на мостовете) в етапи III и IV да бъде извършено без изграждането на спомагателни пътища?

б) Възможно ли е, след като в етап IV ще се изкопаят 700,000 куб. метра земна маса, как това ще стане без спомагателни пътища и ще се изгражда естакадата чрез влагане на въпросните 700,000 куб. метра земна маса?

I. КОНСТАТИВНО-СЪОБРАЗИТЕЛНА ЧАСТ:

Предмет на зададените въпроси е осъществяването на инвестиционно предложение за „Път I-5” обход на град Габрово от км. 0⁺⁰⁰⁰ до км. 30^{+673.48} с тунел под вр. Шипка, етапна връзка при км. 20⁺¹²⁰ с дължина 3130 м. (от км. 0⁺⁰⁰⁰ до км. 3⁺¹³⁰) и съпътстващата инфраструктура (въздушни ел. проводи, т.т. линии и хидросъоразения) - за I-ви и II-ри етап - рехабилитация на съществуващото трасе; за III-ти етап (от км. 10⁺⁹³⁹ до км. 16⁺⁰¹⁰) по „син” вариант; за IV-ти етап (от км. 16⁺⁰¹⁰ до км. 20⁺¹²⁰) и етапна връзка (от км. 0⁺⁰⁰⁰ до км. 3⁺¹³⁰) по „червен” вариант; за V-ти етап с тунел под вр.Шипка с дължина 3220 м. (от км. 20⁺¹²⁰ до км. 24⁺⁴⁰⁰ и от км. 27⁺⁶²⁰ до км. 30^{+673.48}) по „червен” вариант.

Възложител на инвестиционното предложение е Агенция "Пътна инфраструктура" на МРРБ.

За целта на експертизата съм разгледал приложените по делото документи, от които става ясно следното фактическо положение за разглежданите трети и четвърти етап:

• Трети етап от км. 10^{+940} до км. 16^{+010}

Трасето на участъка преминава по нов терен в землището на гр.Габрово. Във фаза на предпроектни проучвания са разработени два варианта - червен и син. Габарита на пътя е 10,50 м. Предвидени за изграждане са големи съоръжения:

- ✓ Пътен тунел с дължина 540м. през билото на Бакойски баир с габарит 9,50м.
- ✓ Мостови съоръжения - виадукти над съществуващи големи водосбори - мост на км. 11^{+800} (дължина 636,50м.), мост на км. 14^{+600} (дължина 156,50м.), мост на км. 15^{+415} (дължина 196,50м).
- ✓ Стоманобетонен надлез при км. 16^{+000} над р.Паничарка с отвор 20м.

• Четвърти етап от км. 16^{+010} до км. 20^{+120}

Трасето на участъка започва от кв. Дядо Дянко (Път III-5006) на гр.Габрово, минава по нов терен по левия бряг на реките Паничарка и Козята река източно от кв.Смирненски и кв.Радецки.

След това се отделя в ляво за етапна връзка с Път I-5 за вр.Шипка (при км. 160^{+000}).

Габаритът на директното трасе на пътя и етапната връзка е две ленти по 3,75м. + два банкета по 1,75м.

Включването на етапната връзка на км. $2^{+977,33}$ към съществуващия път става чрез пътно кръстовище.

Директното трасе засяга коритото на реките Паничарка и Козята като са предвидени за изграждане подпорни стени и корекции на реки, както следва:

- ✓ при км. 16^{+480} на река Паничарка – стоманобетонена подпорна стена от ляво, с ширина на дъното 15м.
- ✓ при км. 16^{+880} на река Паничарка – стоманобетонени подпорни стени от ляво и дясно на корекцията, ширина на дъното 15м.
- ✓ при км. 18^{+360} на река Козещица, с ширина на дъното 20,00м.

II. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО ПОСТАВЕНАТА ЗАДАЧА:

Въпрос: Възможно ли е, строителството на мостовете (и най-вече на основите на колоните на мостовете) в етапи III и IV да бъде извършено без изграждането на спомагателни пътища?

Отговор:

Имайки предвид, че трасето на пътя преминава изцяло по нов терен, както и предвидените за изграждане големи мостови съоръжения, за които са нужни големи по обем строително-монтажни работи (изкопи, насипи, подпорни скелета, кофражни и бетонови работи, площадки за подежни машини и т.н.), не е възможно тези работи да бъдат изпълнени без изграждането на временни-спомагателни пътища.

Въпрос: Възможно ли е, след като в етап IV ще се изкопаят 700,000 куб.метра земна маса, как това ще стане без спомагателни пътища и ще се изгражда естакадата чрез влагане на въпросните 700,000 куб.метра земна маса?

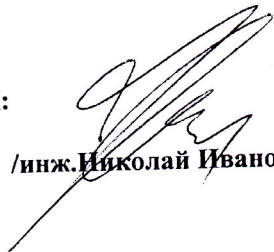
Отговор:

За изпълнението на големи изкопно-насипни земни работи при ново трасе на изграждащ се път се налага изграждането на подходи и места за временни депа на изкопаната земна маса, което е свързано и с изпълнение на спомагателни пътища.

*** Забележка:**

Длъжен съм да посоча, че отговорите на зададените въпроси се основават на описанията на работите в етап на предпроектни проучвания на Инвестиционното предложение. За обекта не е изготвен проект във фаза - работен, откъдето да са ясни всички параметри като точно трасе, брой съоръжения и т.н.

ИЗГОТВИЛ:


/инж.Николай Иванов/