

УДК 711.

д.арх., профессор Дьомин Н.М.,

Киевский национальный университет строительства и архитектуры

ДЕСЯТЬ ЛЕТ БЕЗ ДВИЖЕНИЯ

Изложена статья профессора Фукса Г.Б. о повреждениях мостов коррозией и необходимости постоянного контроля за их строительством, состоянием и содержанием.

Ключевые слова: мост, коррозия, эксплуатация, содержание мостов.

15 декабря сего года исполнилось бы 90 лет со дня рождения выдающегося конструктора-мостостроителя, профессора кафедры городского строительства Киевского национального университета строительства и архитектуры (звание профессора присвоено МОН Украины в 2004 году) ФУКСА Георгия Борисовича, творческое наследие которого будет напоминать нам и нашим наследникам о нем еще многие десятилетия.

При этом необходимо подчеркнуть, что за значительный вклад в развитие мостостроения Георгий Борисович был дважды удостоен Государственных премий СССР (1983, 1989), дважды Государственных премий Совета Министров СССР (1972, 1981). Он награжден Почетными Грамотами Президиумов Верховных Советов Украинской ССР и Белорусской ССР. Ему присвоены звания Почетный транспортный строитель СССР (1981) и Заслуженный строитель УССР (1991). Он был избран действительным членом академии строительства Украины (1993).

Поводом для написания этой статьи послужила не только юбилейная дата, но и авария на Шулявском путепроводе в городе Киеве происшедшая в феврале 2017 года.

Незначительная по своим последствиям для города в целом, она «вскрыла» ряд хорошо известных проблем, постоянное, хроническое затягивания решения которых неизбежно ведет к усугублению и в конечном итоге к катастрофическим последствиям.

Первая проблема - Старение строительных конструкций зданий, инженерных, транспортных сооружений. Процесс закономерный. Опыт проектирования, строительства и эксплуатации сооружений свидетельствует о возможности и необходимости управления устойчивостью несущих конструкций.

Важнейшим элементом в системе управления процессами устойчивости состояния сооружений, во времени, является мониторинг технического состояния их несущих конструкций и узлов.

В Украине, как и в других странах существуют правила, регламентирующие условия содержания сооружений. В частности, документы касающиеся эксплуатации дорожно-транспортных сооружений, в наибольшей мере подверженных воздействию таких факторов разрушения, как природные - постоянное изменение температурно-влажностных режимов (переход через 0°), эксплуатационные, связанные с перманентными динамическими нагрузками (перегрузками) образуемыми потоками транспортных средств.

Нарушение правил эксплуатации неизбежно ведет к «самопроизвольным» (иногда катастрофическим) разрушениям. За примерами далеко ходить не надо.

Как правило критическим, практически во всех случаях, является пресловутый «человеческий» фактор - результат некомпетентности и безответственности лиц ответственных за безопасность (безаварийность) сооружений в процессе их проектирования и эксплуатации. Начиная от выбора места размещения объекта без достаточного комплекса исследования несущей способности оснований (иногда бурения нескольких скважин оказывается недостаточным и следует использовать дополнительные данные полученные способами более достоверными (спектральной сейсморазведки, например, и т. п.) В особенности это касается зон возможных оползневых, просадочных явлений, тектонических и других нарушений.

На устойчивость оснований в таких зонах оказывает воздействие работа строительной техники, в процессе производства работ и вес возводимого сооружения, где изменение несущей способности грунтов в зонах тектонических нарушений может происходить неравномерно и сопровождаться природной низкочастотной пульсацией с амплитудой колебаний достигающих нескольких сантиметров, что приводит к опрокидыванию фундаментов, а в ряде случаев и сооружений в целом.

Вторая проблема - плохое управление, выражающееся в отсутствии современного менеджмента, недостаточном и неритмичном финансировании работ связанных с проведением обследований и выполнения необходимого комплекса, предусмотренных действующими нормами и правилами эксплуатации, инженерных сооружений.

Третья проблема - отсутствие последовательности и политической воли городских властей в решении как перспективных, так и насущных задач городского развития, определенных генеральным планом города, утвержденными проектами строительства (развитие метрополитена, строительство Подольско-Воскресенского мостового перехода, и др.).

Проблема не новая. Еще 10 лет назад авторитетнейший эксперт в области мостостроения профессор Георгий Борисович Фукс, главный инженер строительства Киевских мостов «Метро», «Московского», «Южного»,

«Подольско-Воскресенского мостового перехода» и многих других (11) крупных мостов в других городах, предупреждал о необходимости своевременного решения не проблем (зачем создавать себе проблемы), а задач, связанных с развитием «эксплуатацией городских инженерных сооружений».

Хочу отметить и дальновидность Георгия Борисовича не только в городских проблемах, но и в масштабах страны. Имею ввиду проблему устройства мостового перехода в г. Кременчуге, который бы существенно решил проблему в государственном масштабе - перехода транзитного транспорта с восточной части Украины в ее западную часть.

В качестве напоминания привожу текст интервью (беседу) профессора Г.Б. Фукса журналисту Виктору Короткову опубликованное в газете Киевские Ведомости 30 июня 2006 года. Выводы делайте сами.

Текст приводим в оригинале.

Вступительное слово к статье журналиста В. Короткова.

Для читателей, не слишком знакомых с проблемами строительства мостов, заметим: в среде профессионалов имя главного инженера проектов «Киевсоюздорпроекта» профессора Георгия Фукса произносят с особым пиететом. Авторитет у Георгия Борисовича базируется на самом надежном фундаменте - опыте строительства мостовых сооружений, уже много лет работающих безотказно. Только в Киеве по его проектам построены три из четырех ныне действующих мостов - Южный, Метро и Московский. Признаться, мы планировали обсудить с профессором Фуком только проблемы столичных новостроек - Подольского мостового перехода и Дарницкого железнодорожно-автомобильного моста. Но Георгий Фукс предложил расширить тему.

Интервью профессора Фукса Г.Б.

«Все наши мосты серьезно повреждены коррозией».

Без нового моста столичный транспорт ждет коллапс.

- **Наверное**, у меня – самые точные данные, - начал беседу Георгий Борисович. – Сегодня по всем киевским мостам через Днепр проходит около 400 тысяч автомобилей в сутки. Из них 120 тысяч – по Московскому мосту. А он рассчитан на 64 тысячи.

- **Зашкаливает аж в два раза!**

- И самые большие нагрузки – в час пик. В это время по мосту проходит 6,7 тысячи автомобилей в одном направлении. А по нормативам для трехполосного движения предусмотрено в 2,3-2,5 раза меньше.

Аналогичная ситуация и на остальных мостах. Поэтому проблема их состояния в столице – чрезвычайно актуальна. Не хочу сказать, что ситуация катастрофическая, но к тому идет. В Киеве четыре автомобильных моста. Патона, Южный, Метро и Московский. Все работают с гигантской перегрузкой. То, что неудобно двигаться, – понятно. Но главное – они нуждаются в капитальном ремонте. Определимся сразу, капремонт – это не только большие деньги. Серьезнее другое. Если на несколько месяцев остановить любой из мостов – пусть даже в одну сторону, – пробка будет непредсказуемая. Хотя по несущей способности – без учета того, что конструкции ржавеют, ломаются, – запаса прочности мостов по массе нагрузки более чем достаточно. Проблема в ином: все наши мосты серьезно повреждены коррозией. Если их вовремя не ремонтировать, может возникнуть угроза аварийности. Такая вот цепочка.

- Из того, что вы рассказали, очевидно – Киеву нужны новые мосты, которые бы не только разгрузили остальные, но и позволили закрывать их на ремонты.

- Совершенно верно. Сегодня сама постановка вопроса о необходимости строительства Подольского мостового перехода абсурдна. Мост нужен, и уже давно.

- Есть какая-то цивилизованная цифра по долголетия мостов?

- Конечно. По европейским нормам – а мы ж хотим по ним жить – мост должен работать 100 лет. Есть такой документ – «Еврокоды». Там все подробно расписано. Украина пока к «Еврокодам» не прикинула. Для европейских стран они тоже пока лишь рекомендации. Но «коды» разумны, основаны на мировом опыте и, безусловно, будут приняты как обязательные. По мостам там записано, что каждая страна вправе руководствоваться своими нормами, однако при этом национальные стандарты должны обеспечивать безопасность движения транспорта, не меньшую, чем установлено в «Еврокодах».

- Значит, берем для расчетов 100 лет...

- Чтобы мост работал столько, необходимо гидроизоляцию менять каждые 10 лет Асфальт – каждые 5-7, регулярно окрашивать пролетные строения и т.д. То есть нужно его поддерживать. Этого не делают. В свое время мы утверждали, мол, советская изоляция с десяток лет работает нормально. Заявление очень спорное. Но даже если с этим согласиться, то на мосту Патона ее не 10, в се 53 года не меняют. На московском – 30 лет... Все уже отжило свой век и представляет опасность.

Вот я и думаю, главная проблема со столичными мостами даже не в том, что их не хватает. Ну, поедут медленнее – по большому счету, не

велика трагедия. Беда в том, что мосты не выдержат того срока, который им отведен.

- Содержание мостов – дорогое удовольствие?

- По европейским нормам, если не брать в расчет капитальные ремонты, а лишь то, что нужно регулярно вкладывать, это 2-2,5% от стоимости строительства. А мосты – вещь дорогая. Например, в нынешних ценах Подольский мостовой переход – оговорюсь сразу, это очень сложное и уникальное строение, состоящее из нескольких мостов, эстакад и прочего, - стоит не менее миллиарда долларов. Вот и отсчитайте хотя бы по 2: ежегодно. Нов мире же не от щедрости закладывают подобный процент. Потому что, если рухнет – еще дороже станет...

- А как же грандиозный ремонт, затеянный, было, на мосту Патона несколько лет назад?

- Ну и что сделали? Сняли трамвайные линии, уложили новый асфальт – «косметика», не более. Все равно, что в доме покрасить потолки, а крышу оставить дырявой.

Та же история и с мостом Метро, который начали ремонтировать в 1997 году и до конца не отремонтировали. Потому что эстакаду, по которой ходит метро, вообще бояться трогать, чтобы не прервать движение поездов. Но разве это выход?

- С мостами Патона и Метро все ясно – известные старожилы...

- И Южному мосту, который считается относительно молодым, уже 16 лет. Тогда, к сожалению, было сильное увлечение советскими материалами, но гидроизоляция, что была применена, не оправдала ожиданий проектировщиков. Начали, было, этот мост ремонтировать. Естественно, закрыли половину проезда по эстакаде. По всему городу образовались пробки. И власть замахала руками: «Пусть будет, как есть, только открывайте движение»...

А там даже канаты, на которых висит мост, окрашены и оцинкованы еще при постройке. При самых благоприятных условиях той советской краски хватает на 5 лет. Прошло 16!

- Да, эстетика хромает...

- Я не об эстетике говорю – о надежности мостовых конструкций. Внутри все ржавое. И это проблема №1 – содержание мостов!

- Чья проблема, кто ее должен решать?

- Власть информирована обо всем.

- До какого уровня?

- По крайней мере, докладывалось в Совете национальной безопасности и обороны Украины. Если знаете, при СНБОУ создана

специальная комиссия, наблюдающая за состоянием объектов повышенной опасности. К которым по вашему профилю, в первую очередь, относятся мосты, шлюзы и т.п. Возглавляет комиссию академик Борис Евгеньевич Патон. По мостам в СНБОУ было несколько совещаний, в том числе и в нынешнем году. Очень нелицеприятный состоялся разговор. Уточню, речь шла не только о киевских мостах – проблема национального масштаба.

У нас есть три ведомства, которые эксплуатируют мостовые сооружения. Железная дорога – там более-менее благополучно, хотя не без проблем. Второе ведомство – автодорожные мосты и соответственно «Автодор». Эксплуатируют хуже, чем железная дорога, но терпимо. Наконец, третье – коммунальные хозяйства, то есть города. Там положение просто ужасное! Предприятия, занимающиеся содержанием мостов, имеются лишь в больших городах. Но они в плену безденежья и, представьте, политики. Не заметили, к выборам все кандидаты мостостроителями становятся? (Улыбается). Более или менее надежно работает столичный «Киевавтодор», но и у него проблемы. А в маленьких городах... Вы, например, можете представить, чтобы за эксплуатацию мостов отвечала ... ритуальная служба?

- **Это анекдот?**

- Увы, реальность. Есть город, где коммунхоз решил не создавать «лишние» структуры и «навесил» мосты гробовщикам. Нонсенс! Естественно, в ведомстве коммунальщиков положение аховое – 80% мостов не отвечают требованиям к эксплуатации.

Власти обо всем этом знают. Имеется даже специальный документ Кабмина о том, что, учитывая значимость и т.д., и т.п., необходимо обследовать все мостовые сооружения и провести их паспортизацию. Наконец-то догадались. Хотя в мире сие давно – обязательная норма. То есть и мы как бы к Европе стремимся. Если бы не последний пункт каблиновского документа, который предписывает все работы проводить за счет средств, предусмотренных на охрану труда предприятий, на балансе у которых находятся мосты.

- **Неужели хватает?..**

- Кто занимался хозяйственностью, знает, в смете каждого предприятия есть строка на охрану труда – по ней плакаты закупают, проводят семинары по технике безопасности и все такое... Даже смешно говорить что за подобные деньги можно хотя бы обследовать мосты.

Варианты должны быть реальными

- **Сейчас чуть ли не каждый дает рекомендации, каким должен быть Подольский мостовой переход. Строить ли его в обход**

Русановских садов или по утвержденному проекту, с метро или без, рыть ли тоннели под садами или пустить трассу по верху...

- Это как раз та ситуация, когда нет предмета спора, и дискутировать не о чем.

Надо понимать, что строится целый комплекс – мостовой переход. Ни автодорожный мост, ни мост метро, а совмещенное движение под метрополитен и автотранспорт. Это принципиально важно – в совмещенном переходе, который уже строится и трасса которого незыблема, тоннельный вариант невозможен.

Я с самого начала говорил, что варианта обхода садов нет и быть не может. По проекту трасса проложена практически по прямой и выходит на бульвар Перова. Сейчас кто-то заводит популистские разговоры, мол, сады можно обойти. Выдвигаются даже варианты, дескать, почему бы ни завернуть трассу к проспекту Ватутина, который выходит на Московский мост.

Но это же – бред какой-то! Через проспект Ватутина сегодня идет 115 тысяч автомобилей. А к ним хотят добавить еще 64 тысячи с Подольского перехода. На Ватутина и так сплошные «пробки», а будет вообще коллапс. Разве для этого задуман новый мостовой переход, чтобы совместить выезд с него с другим – Московским? Мы только усугубим проблему. Если же строить по проекту, то трасса выйдет на бульвар Перова. Это удобная распределительная магистраль, шестиполосная. Что позволяет спокойно принять и «раздать» поток транспорта с Подольского перехода налево и направо. Мы получаем две независимые дороги, когда один мост разгружает, а не перегружает другой.

- А метро?

- До бульвара Перова оно идет соосно с автодорогой и продолжается дальше, расходясь на Троещину и Воскресенку. Принято решение, что первая очередь метро пойдет на 300-тысячную Троещину, которая буквально задыхается без доступного общественного транспорта. Вторая очередь – на Воскресенку, где живет 120 тысяч человек. Когда «хрущевки» заменят многоэтажками, - будет все 200 тысяч. Это перспективный район. К тому же там располагается депо, без которого метро нормально работать не может.

Все просчитано, оправдано и так завязано в градостроительной сети, что схема не может быть изменена.

Сегодняшние обсуждения даже нельзя назвать вариантами. Потому что любой вариант, если его предлагает разумный человек, должен быть осуществимым. Он может быть дороже или дешевле, лучше или хуже, но –

непрерывно реальным. Если же предлагаемое в принципе невыполнимо – значит, сие бред, а не вариант.

- Но мы знаем о совещании градостроительного совета, где как раз «обходной» путь был рекомендован...

- Как по мне, произошло позорное явление, винить в котором следует организаторов. Потому что на служебное совещание пригласили только руководителей садоводческих коллективов, а пришли все, кто захотел. Представьте обстановочку, в градсовете человек 60, а в зал набилось еще более трехсот. Не заседание, а митинг неуправляемых садоводов! Серьезные люди разбираются в путанице с мостами, а им в ухо орут в мегафоны «геть!» и тому подобное. Только крикунов и было слышно. Они задавили массой и голосом. И тогда метрополитен (насколько известно, по команде «сверху») заявил, будто он проработал вариант строительства в обход садов.

Но это не вариант! Потому что исключается воскресенское направление метро, которое нужно не меньше, чем троещинское. Уже не говорю о том, куда девать уже построенные 500 метров мостового перехода. Под землю предлагают «закопать» труд людей и сумасшедшие деньги. Можно ли такие варианты рассматривать? Думаю, это и вынудило председателя град совета, дабы завершить непристойное действо под названием «совещание», произнести, мол, за 1,5-2 месяца дадим вам «обходной вариант». А ведь тут и решать нечего. Потому что вариантов нет. И пусть кто угодно доказывает обратное. Только на нормальном профессиональном уровне. Чем раньше прекратится вся эта говорильня с так называемыми вариантами, тем скорее пойдет автотранспорт и метро.

И не надо сваливать проблему отселения на генподрядчика. Его дело строить. Заказчик тоже не решит вопрос. Это прерогатива тех, у кого в руках распределение квартир, выделение денег на компенсацию и отвод земель. Я порадовался, когда мэр Черновецкий сказал, что берется лично развязать проблему с отселением. Это ответственный подход. Хотя у большинства дачников земля не приватизирована – было специальное постановление горсовета, чтобы в коридоре, где должна проходить трасса, землю не приватизировать. Почему до сих пор не решен вопрос? Наверное, потому, что не работает закон. Ведь есть Земельный кодекс Украины, в котором записано, коль признана целесообразной прокладка каких-либо жизненно важных коммуникаций, в том числе мостов, это должно делаться независимо от того, какой формы собственности там участки. При нежелании уступить землю – дела передают в суд. К примеру, когда несколько лет назад строили аэропорт в Мюнхене, состоялось более

полутора тысяч судебных разбирательств по отселению тех, кто попал в зону строительства. Очень даже демократично.

У нас же получается правовая коллизия: земля у большинства садоводов не приватизированная, а государственная, строения стоят гроши, а их и пятикратный размер компенсации не устраивает. Не слишком ли расточительно-гуманны мы? И ведь никто не задается вопросом, что садоводы претендуют на то, на что претендовать не имеют права. Если через полтора или два месяца возвращаться к вопросу отселения – а его все равно не избежать – говорить о начале эксплуатации Подольского мостового перехода 2008-м году пустое дело.

- Есть еще вариант, который сейчас активно обсуждается. Я – о тоннеле для метро под Русановскими садами.

- И это несерьезно. Потому что не реально. Даже если условно забыть о деньгах и времени, разве можно отрывать одно сооружение от другого? В данном проекте специально просчитано, чтобы метрополитен и автодорога были объединены. Так и надо строить. Ну, придумал кто-то, чтобы эстакадой, которая уже есть, «нырнуть,» тоннелем под сады. Так ведь все равно более половины участков придется снести, потому что мосты не умеют прыгать под землю... Самого тоннеля и в проекте нет, проходочного щита тоже – его надо покупать И потом, допустим даже, что метро мы умудрились пустить под землю, - куда девать автодорогу? По верху? Тогда для чего тоннель? Понимаете, есть много проблем, которые должен комментировать профессионал. А эта не нуждается в моих комментариях. Просто бессмыслица.

Генподрядчику «подпорки» не нужны

- Георгий Борисович, кто-то активно вкладывает мэру в уши, будто к строительству Подольского мостоперехода надо подключать другие организации...

- В этом вижу элемент непорядочности. Я понимаю, что монополия в любом деле не способствует процветанию. Но в данном случае говорить о монополизме может только безграмотный или неинформированный человек. «Мостобуд» выиграл тендер на строительство. И строго соблюдает свои обязательства. Какие могут быть вопросы? К слову, на строительстве перехода «Мостобуд» сосредоточил около десятка мостоотрядов. И у них еще есть резервы, благодаря чему компания в состоянии собрать в кулак силу любой мощности.

- Мостоотряд – насколько серьезна такая организация?

- Например, Южный мост построили силами практически одного мостоотряда №2. Здесь же работает десяток – со своими людьми и

техником. Я ответил?

- **Убедили.**

- Сейчас уместнее говорить не о генподрядчике, а о дефиците места для работы. Рассуждать о привлечении какого-то еще подрядчика, когда у имеющегося нет фронта для работ, просто несерьезно. Взгляните на главное сооружение перехода (поворачивается к карте со схемой) - арочный мост через Днепр. У него всего две опоры на противоположных берегах. На Трухановом острове мост строится, заказаны металлоконструкции для арки. На Рыбальском острове тоже идут работы, но темп замедляет то, что здесь – действующие предприятия. Например, завод «Ремдизель». Ему тут ни место – и это очевидно. Но пока не началось строительство, завод никому не мешал. Теперь скажите, почему еще три года назад не переместить бы цеха на другой участок? Возвратимся к Русановским садам. До них генподрядчик дошел точно по графику. И остановился. А ведь и там тоже очень сложные сооружения. Пора бы к ним приступать, но фронт работы сужен. И от строителей это аж ни как не зависит.

Говорить о том, что «Мостобуду» требуется какая-то подпорка, не честно. Скажу больше, он несет убытки оттого, что негде развернуться во всю мощь. Образно говоря, у «Мостобуда» еще есть фронт работ на сегодня и на завтра. Что делать послезавтра?

А слухи о каком-то кризисе строителей. Там просто идет не понятная мне возня конкурентов. Почему непонятная? Потому что кое-кто из городской власти подключился к ней. Хотя их прямая задача – обеспечить фронт работ. А если «Мостобуд», выиграв тендер, еще и опережает график – какие к нему могут быть претензии, какие палки в колеса?

- **Но кто-то же проталкивает идею с привлечением новых подрядчиков. Например, компании «Планета-Мост», которая из года в год срывает сроки сдачи Дарницкого железнодорожно-автомобильного перехода.**

- Кто во власти лоббирует «Планету-Мост» - вопрос не ко мне, хотя для информированных людей все достаточно прозрачно. Понимаете, я с самого начала выступал против строительства Дарницкого железнодорожно-автомобильного моста. Помню, на градостроительном совете мне возражали, мол, лишний мост никогда не повредит. А я отвечал и отвечаю сегодня: «Лишний – повредит!» Еще два, еще три моста – столице только на пользу. Но новый мост надо строить южнее, где-то в районе Кончи-Заспы. Чтобы снял нагрузку. Ведь через город ежедневно проходит до 150 тысяч транзитных автомобилей. Посмотрите на гигантские фуры на городских улицах – разве им там место? Построив мост южнее, мы

пустили бы весь этот поток вокруг столицы.

Но... Когда принимали решение, никого не слушали. Команды раздавались с самых верхних этажей власти и не обсуждались. А теперь скажите, почему бы той компании, которая там работает, не завершить свое строительство? Почему они ищут, чем занять руки в чужом огороде?

- Действительно – почему?

О здоровой конкуренции и больной морали

- Нет никаких оснований сомневаться, что «Мостобуд» при его нынешних возможностях способен решать и решает задачи по Подольскому переходу.

А как поступают конкуренты? Когда 25 мая у заказчика были вскрыты конверты с предложениями «Мостобуда» и «Планеты-Мост» по постройке арочного мостового строения через Днепр, оказалось, вместо лихо разрекламированного сокращения сметы на четверть «Планета-Мост» раздула ее аж почти на 200 миллионов гривен сверх того, что предложил «Мостобуд».

К сожалению, в проблеме больше не интересов дела, а этически дурно пахнущих моментов.

Частично причину вижу в том, что с «Мостобуда» ушли два ведущих менеджера. Некто Моисей Балтакса – на мой взгляд, сильный организатор, но как мостостроителя я его не знаю. В компании он проработал несколько месяцев, и его с ней, можно сказать, ничего особо не связывает. Но второй – я говорю об Алексее Добровольском – несколько лет был главным инженером «Мостобуда». Это человек, который практически всю жизнь связан с «Мостобудом».

Помню, на совещании 25 мая я спросил Добровольского: «Алексей Петрович, мы с вами профессионалы, скажите, что вы такое открыли, что позволит «Планете-Мост» на 25% сократить стоимость и ужать сроки строительства?» Отвечает: «Плавающий кран».

- «Но мы же вместе с вами изучали целесообразность его применения, и вы сами убеждали других, что никаких революционных изменений кран не внесет».

В ответ – молчание

Еще раз подчеркну, в свое время все варианты – строить с краном или без – рассматривались с его непосредственным участием. И теперь вдруг заявлять совершенно противоположное?

- Я правильно понял, этот вопрос ранее изучался?

- Мы рассматривали все варианты. В том числе с применением плавающего подъемного крана на строительстве Подольского мостового

перехода. И пришли к выводу: может быть, какие-то процедуры и можно было бы выполнять с его помощью, но это не решение вопроса. Гораздо больше было аргументов против. И я задал об этом вопрос представителям «Планеты-Мост»...

А вообще все это авантюра. Ну, не верю я, что можно построить подобный кран в начале 2007 года. За полгода его даже запроектировать не успеют. Просто надо знать структуру и возможности наших предприятий. Украине от Советского Союза достался единственный и уникальный севастопольский завод «Севморверфь», который делает такие краны. И он, кстати, выполняет строительство подобного крана по заказу «Мостобуда» для нового моста в Запорожье. Там экспертизой признано, что без мощного плавучего крана строителям делать нечего. И тогда специально был заказан такой – грузоподъемностью до 1200 тонн. А здесь вдруг заявление руководства «Планеты-Мост», будто «Ленинская кузница» способна за полгода сделать подобный кран. Что за прожекты? Даже если «Ленкузница» и закупила какой-то проект, то, наверное же, нужно иметь навыки в создании таких сложнейших механизмов, быть профессионалом в этой сфере. Повторюсь, на весь бывший Союз, кроме «Севморверфи», подобным никто не занимался. И сейчас не занимается. Тем более автономную половину от того 1200-тонника, о котором я рассказывал, рассчитанную на 600 тонн, специально для Киева и «Мостобуда» уже делает «Севморверфь».

Кстати, о словах и возможностях. В контексте строительства Подольского мостового перехода завод «Ленинская кузница» привлечен к изготовлению относительно простых конструкций эстакады. Заказ несложный, а претензий к ним - тьма. Потому что не специалисты. С горем пополам, еле-еле выкарабкиваются из этой ситуации. А о том, что они смогут сходу сделать такую сложную, уникальную конструкцию, как плавучий кран, - не может быть и речи.

Неприятно комментировать позицию конкурентов из «Планеты-Мост» и относительно сокращения сроков строительства. Их обещания поставить арочное строение за год – не выдерживают никакой критики. Профессионалам это объяснять не надо. Зачем будоражить общественность? Тем более «Мостобуд» уже строит эту арку, ведется направленная подготовительная работа для нее. Куда все девать? Ведь поставщики уже заключают контракты с «Мостобудом», а не с «Планетой», намечается изготовление конструкций на Воронежском заводе. Кстати, все конструкции больших киевских мостов – даже при Союзе – делали именно на этом заводе. Как бы правильнее сказать, это очень высококультурный

завод. И очень разумно, если именно там будут изготавливать уникальные конструкции моста через Днепр.

- Средства массовой информации переполнены данными о том, что «Планета-Мост», претендующая на Подольский объект, свой железнодорожно-автомобильный мост строит с вопиющими нарушениями.

- Не хочу комментировать. Меня приглашали провести там экспертизу – я отказался. Потому что с самого начала был против этого моста. Именно с позиций морали я посчитал невозможным участвовать в подобной экспертизе. А слухами я не пользуюсь. Говорят, мол, конкурентная борьба. Очень хорошо. Но пусть конкуренты будут одного уровня. Ведь, если победят непрофессионалы – загубят мост, пустят миллионы по ветру, и, главное – то, ради чего все затевалось, ради чего годами работали маститые институты, проектировщики, инженеры, строители, - все окажется зря. Левый берег с 300-тысячной Троещиной и 120-тысячной Воскресенкой как был, так и останется отрезанным от правого и центра Киева, метро не будет, автотранспорт замрет... Я не сгущаю краски. Просто даю профессиональную оценку.

Все сегодняшние «варианты» это только затягивание сроков строительства Подольского мостоперехода.

- Спасибо за откровенный и интересный разговор.

Література

1. Фукс Г.Б. Все наши мосты серьезно повреждены коррозией. – «Киевские ведомости (городской перекресток)», 30 июня 2006 года. – С. 6-7.

Анотація

Викладена стаття професора Фука Г.Б про пошкодження мостів корозією та необхідність постійного контролю за їх будівництвом, станом та утриманням.

Ключові слова: міст, корозія, експлуатація, утримання мостів.

Annotation

The article by the professor G. Fuks, which is concerning the bridges' corrosion defects in terms of required permanent construction, operation and maintenance supervision is developed.

Key words: bridge, corrosion, operation, bridges' maintenance.