

Новый мост лучше старых двух

Новый мост слухами полнится. Вот уже почти три месяца открыта четвертая переправа через реку Ангару в Иркутске, с которой жители города связывали решение всех транспортных проблем. Но пока эти ожидания не оправдываются – поток автомобилей движется только в одном направлении, с правого берега на левый.

Ведь еще не достроен так называемый второй пусковой комплекс, а фактически – еще один такой же рядом стоящий мост. И, естественно, с первых дней открытия движения появились слухи, что мост построен некачественно. А недавно стали говорить, что по опорам поползли трещины...

В каком состоянии на самом деле находится новый мост, газете «Областная» рассказал заведующий лабораторией филиала ОАО ЦНИИС «Научно-исследовательский центр «Мосты» кандидат технических наук Эдуард Балючик. Данная организация осуществляла консультацию, обучение специалистов и контроль качества строительства нового моста, участвовала в его испытании в октябре. Институт является автором строительных норм и правил (СНиПов), которые должны соблюдаться при возведении мостов, и является главной научно-исследовательской базой страны по строительству и мониторингу этих объектов.

Эдуард Балючик заявил, что новый мост через Ангару находится в хорошем состоянии и его несущая способность (прочность и долговечность) по итогам испытаний соответствует проектам и нормам. Однако трещины действительно имеются. Но, оказывается, с точки зрения специалиста трещина трещине рознь, и явление это для мостов достаточно обыденное. Некоторые – толщиной в человеческий волос – нетренированный взгляд просто не заметит.

– На новом мосту имеется ряд мелких поверхностных трещин в бетоне, часть которых была замечена еще во время строительства, а другие зафиксированы перед испытанием, – рассказал Эдуард Балючик. – Потом на мост загнали груженные КамАЗы, вес которых составил около 80% допустимой нагрузки, и стали замерять прогиб сооружения. Сверили полученные данные с расчетными показателями, и прогиб оказался с запасом. Трещины после нагрузки не увеличились, и новые не появились. Большинство из них толщиной не более 0,1 мм. Крупная только одна – на восьмой опоре, в русловой части моста. Ее ширина 0,8 мм, а глубина 5 см. Мы ее изучили и сделали вывод, что на несущей способности моста она не скажется. Теперь важно правильно подобрать материал для ее заделки, чтобы она не проявилась снова и не стала очагом выветривания пролетных строений.

Однако в сознании человека, не искушенного в мостостроении, само словосочетание «мост с трещиной» уже звучит угрожающе. Означает ли это, что при строительстве был допущен производственный брак?

– Нет, трещины на опорах возникают почти всегда, это связано с особенностями технологии, – пояснил Эдуард Балючик. – Многие появляются сразу – заливают опалубку, потом разбирают ее и сразу фиксируют, есть трещины или нет, но фактически они всегда имеются. В Иркутске, благодаря тому что на строительство моста удалось привлечь десять специалистов разного профиля из лабораторий нашего НИИ технология выдерживалась на высоком уровне. Они обучали строителей правильному приготовлению бетона, его укладке, и, главное, – уходу за ним при наборе прочности, а также натяжению мощных канатов и обеспечению их антикоррозийной защиты. Нет моста в стране, которому было бы уделено больше внимания.

Беспрецедентный контроль специалистов к новому мосту в Иркутске связан с тем, что его конструкция уникальна для Сибири. Крупную переправу из монолитного предварительно напряженного железобетона отважились возвести в условиях холодных зим и резкого суточного перепада температур и высокой сейсмичности впервые.

– Такие мосты построены в немалом количестве в Германии, Франции, Англии, Китае, Японии и в европейской части России, ведь это очень рациональная конструкция, особенно с точки зрения минимальных расходов при эксплуатации – отметил Эдуард Балючик. – Для Иркутска важно было запроектировать мост с минимальным количеством ошибок, с чем успешно справились специалисты «Иркутскгипродорнии». Но столкнулись с новым фактором – недостаточным и нерегулярным финансированием. А эта конструкция очень болезненно

переносит перерывы в строительстве.

Безусловно, самое главное для моста это прочность и функциональность, все остальное – мелочи. Однако именно они могут добавить изрядную ложку дегтя в бочку меда. Именно из-за таких недоделок, в частности отсутствия очистных сооружений, мост до сих пор формально не сдан в эксплуатацию. Территориальное управление Ростехнадзора по Иркутской области отказывается принимать «не доведенный до ума» объект, и не без основания.

– Такие недочеты на несущую способность не влияют, но Ростехнадзор по-своему прав. На мосту, например, должна быть ливневая канализация, – отметил Эдуард Балючик. – Нужно дождаться лета и устранить все недоделки.

Однако, по его мнению, расслабляться рано. Для того чтобы поддерживать «здоровье» моста, за ним нужно постоянно следить – осуществлять мониторинг (контроль напряженного состояния). Он должен быть налажен с начала строительства, и проводить его нужно высококвалифицированным специалистам еще несколько лет после введения объекта в эксплуатацию.

– Например, если возникла трещина в железобетоне или даже в металле, важно знать ее роль, представляет ли она угрозу для строения, – подчеркнул Эдуард Балючик. – Дальше нужно наблюдать за этой трещиной в динамике. Замерить трещину может любой человек с хорошим зрением, а оценить ее влияние, как она скажется на несущей способности, долговечности, – только специалист. Нужно ставить приборы и наблюдать, есть ли динамика нарастания. Если нет, состояние стабильное, мониторинг можно проводить только раз в год. В любом случае за мостом должна быть закреплена служба, которая бы время от времени оценивала его состояние.

Все новое, как правило, трудно приживается в человеческом сознании, особенно если не оправдывает всех ожиданий. Однако, по словам Эдуарда Балючика, на сегодняшний день новый мост является самым надежным из трех существующих в Иркутске. Старый ангарский мост нуждается в капитальном ремонте. Его состояние специалисты оценивают как ветхое. Многие его элементы и узлы разрушаются и не обеспечивают необходимую несущую способность. Есть недостатки в пролетных строениях, опорах, деформационных швах и на Нижнем ангарском мосту.

Справка газеты «Областная»

За последние 15 лет в России резко ухудшилось качество строительства мостовых сооружений. Каждый квартал где-нибудь падает мост – чаще всего прямо во время строительства или в первые годы эксплуатации. Одна из причин – отсутствие мониторинга напряженного состояния, то есть контроля за «здоровьем» моста.

Автор: Елена Орлова © Областная газета ИРКУТСК, ИРКУТСК 👁 2844 23.01.2008, 10:20 📌 280

URL: <https://babr24.com/?ADE=42753> Bytes: 6631 / 6624 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)