

- Виктор Константинович, начнем с небольшого экскурса в историю Гормоста?

- У предприятия почти семидесятилетняя история. Создано оно постановлением правительства в 1935 году. Мощная специализированная организация занималась в столице мостами и набережными: сама проектировала эти сооружения, строила их и эксплуатировала. На мой взгляд, лучшие мосты в Москве построены именно Гормостом. В их числе Большой Каменный мост, Большой Москворецкий, Крымский и другие.

Позже, уже в 50-е годы, Гормост реорганизовали, в результате он потерял функции проектной организации. Изъяли у него и строительные мощности, на основе которых создали трест строительства мостов и набережных - сейчас он трансформировался в другую известную всем москвичам строительную организацию - Дормост.

- Перейдем к современности. Какова в целом сфера ответственности вашего предприятия?

- За нами закреплено свыше тысячи объектов. В их числе - мостовые сооружения, пешеходные переходы, пешеходные и автомобильные тоннели, набережные и некоторые другие объекты. В общем, это довольно большое и сложное хозяйство, которое требует постоянного внимания.

- Наверняка в ходе эксплуатации возникают проблемы и трудности...

- Не без этого, конечно, причем они редко когда повторяются. В том, кстати, и состоит одна из основных наших задач - принять меры, чтобы такие ситуации не возникали вновь. Должен заметить, что на протяжении длительного периода городские сооружения эксплуатировались в условиях недостаточного финансирования. Естественно, накопился солидный объем работ, который надо выполнить. И если попытаться сформулировать цель всей нашей деятельности, то можно сказать так: привести вверенные нам инженерные сооружения в хорошее состояние. В числе крупных объектов, где проведены серьезные работы в последнее время, можно назвать Новоарбатский мост. Ремонт его практически завершен, и не так давно, в начале июля, здесь открылось движение. На очереди - Большой Краснохолмский мост. В целом на текущий год у нас сверстаны большие планы ремонтных работ. И они выполняются в полном объеме, хотя это не так просто дается, поскольку погода вносит свои коррективы.

- Значит, и вам нынешнее лето преподнесло сюрпризы?

- Череда прошедших ливневых дождей заставила уделить особое внимание всем тоннельным сооружениям - и пешеходным, и автомобильным. Сами понимаете, далеко не все из них рассчитаны на приток воды, намного превышающий средние значения и который возможен, скажем, раз в столетие. Поэтому особый контроль установлен за работой насосных станций. В случае прогнозируемых ливней во всех местах, где есть потенциальная угроза подтопления, у насосов постоянно дежурят наши люди. В ряде мест установленное оборудование не обеспечивает, скажем так, откачку воды с запасом. Здесь мы принимаем меры по вводу резервов, дополнительных мощностей. В острых ситуациях подключаем аварийные службы, которые без промедления выезжают на тот или иной объект. Ливни приводят иногда к размытию откосов на наших сооружениях, поэтому занимаемся их аварийным восстановлением.

Еще одна важная часть нашей текущей работы - ликвидация последствий дорожно-транспортных происшествий. Наши сооружения в основном находятся рядом с проезжей частью, потому их нередко повреждают при авариях. Мы обязаны оперативно принять меры: в течение часа-двух очистить и выгородить место происшествия и максимум за сутки восстановить объект. Такую задачу перед нами по-

ставило правительство города, и мы с ней справляемся.

Если же вести речь о зиме, то, как и любая городская служба, мы решаем те проблемы, которые создают нам снег, мороз и гололед. В общем, если подытожить, нет у нас в году ненапряженного периода.

- Завершаются работы по строительству третьего транспортного кольца столицы, и мно-

жий уровень защиты тех, кто им пользуется. В тоннеле ведется постоянный мониторинг. Цель его не в поиске каких-то допущенных ошибок, а в совершенствовании работы всех систем. Основные проблемы здесь из-за недисциплинированности водителей. Грубейшим образом нарушается скоростной режим, не превышающий 60 километров в час. Он высчитывался с

дится в постоянной готовности. Задача персонала в том и состоит, чтобы максимально быстро вывести на поверхность остановившийся транспорт.

Что еще негативно сказывается на ритмичной работе тоннеля? Иногда движение здесь приходится закрывать, причем не по причине аварий в самом тоннеле, а из-за общей дорожной ситуации. Если,

шли о большом пожаре в сорокдвятикилометровом автодорожном тоннеле, связывающем Францию и Италию. Пожарные не могли подобраться к очагу пожара ближе чем на два километра: машины загорались. Поэтому следует подумать, как избежать даже теоретической возможности повторения подобного. Надо иметь специальную технику и обученный персонал, способный действовать в условиях тоннеля. В связи с этим и создается новая служба, строятся пожарные станции. На эти цели, а также на оснащение соответствующей техникой правительство города выделило необходимые средства.

- Как вы считаете, проблема загазованности тоннеля глубокого залегания существует или она преувеличена?

- Система вентиляции здесь была просчитана в соответствии с нормами. Ее мощность - около двух миллионов кубометров воздуха в час. Приточная вентиляция осуществляется от точек входа и выхода, имеется также вытяжная вентиляция и струйная, которая гонит воздух от одного портала до другого. Система работает автоматически, реагируя на показания датчиков газоанализаторов. И надо сказать, что за все время эксплуатации ни разу не приходилось включать все системы одновременно. Хотя это возможно.

- Но как быть тогда с предупреждениями не опускать стекла во время движения по тоннелю?

- Это не предупреждения, а советы, не более того. Есть люди, у которых даже нормативный уровень загазованности вызывает сильную аллергическую реакцию. Все это очень индивидуально, потому и советуем проезжать тоннель с закрытыми окнами.

- Теперь несколько слов о коллективе. Есть ли проблема с кадрами, их квалификацией?

- В общей сложности у нас трудится около трех тысяч человек. На сегодня инженерные кадры предприятия способны решать любые задачи, связанные с эксплуатацией наших сооружений. А если учесть различное назначение объектов, то и работают у нас специалисты различного профиля. Это, во-первых, строители - мостовики. Это и специалисты в области гидравлики, электротехники и т.д. Недавно у нас появилось новое направление работы, связанное с подъемно-транспортными механизмами. Но пока таких сооружений немного, свою службу не создаем - нерентабельно. А вот специалисты в этой сфере, которые могут и техническое задание на эксплуатацию оборудования дать, и проконтролировать работу нашего подрядчика, имеем.

Но есть одна серьезная проблема - низкая зарплата рабочих. А ведь трудиться им приходится в непростых условиях: обычно рядом с проезжей частью или непосредственно на ней, да еще в ночное время. Работа тяжелая и непрестижная. Кадровую проблему решаем за счет привлечения людей из ближнего Подмосковья, сейчас едут к нам рабочие уже из дальних районов области. Прорабатывается вопрос о переведении нашей работы в разряд альтернативной службы, что позволит поправить ситуацию. Но это сразу ставит и другую проблему: необходимо иметь нормальное рабочее общежитие. Те варианты, которые сейчас предлагаются, нас не устраивают - подвалы без благоустройства, да к тому же очень дорого. Сейчас совместно с Москомимуществом активно ищем подходящее помещение. Имея общежитие с достойными условиями, мы сможем наладить вахтовый метод, привлекая людей не только из столичного региона, но и близлежащих областей. В общем, потребность в рабочих руках у нас была и остается.

Должен заметить, что все эти трудности преодолимы. Многолетняя практика показала, что наш коллектив в состоянии решать все более усложняющиеся задачи. Так было и так будет впредь.

Беседовал
Петр ПОЛЫНОВ

Виктор ЕКИМОВ:

ХЛОПОТ ДОБАВИЛИ ДОЖДИ

Так ответил генеральный директор ГУП «Гормост» на расспросы «МС» о работе коллектива и его проблемах.

гие объекты здесь уже переданы вам в эксплуатацию. А что на очереди?

- Остались два участка, два узких места на третьем кольце - район Суцеевского Вала и улицы Шереметьевской, где строится тоннель, а также пересечение с Ленинградским шоссе - там готовится реконструкция. Мы эти объекты тоже будем брать на обслуживание. На сегодня и проектирование, и строительство ведутся с нашим участием. Мы выдаем технические условия и рекомендации, с тем чтобы тоннели и другие сооружения не создавали бы проблем в будущем.

- Вот об этом я как раз и хотел спросить: как складываются у вас отношения со строителями? Всегда ли находите с ними взаимопонимание? Ведь ясно, что именно добросовестная работа строителей во многом определяет эксплуатационную надежность того или иного объекта...

- Именно поэтому у нас сформирована инспекторская группа, которая регулярно выезжает на все объекты, которые строятся или ремонтируются, и ведет контроль качества работ. Причем начинается он на самой ранней стадии. Такая система контроля - от котлована до завершения - применяется уже около десяти лет и вполне себя оправдывает. Качество строительных работ на наших объектах значительно повысилось. Но на первых порах со строителями складывались трудные отношения. К примеру, иногда приходилось возвращать на заводы-поставщики полученные для монтажа изделия - балки, элементы железобетонных конструкций и т.д., которые не соответствовали требованиям. Сейчас они сами стремятся избежать таких неожиданностей. Более того, настаивают на том, чтобы наша инспекторская группа присутствовала на объекте буквально с первых часов работ. Строители уже поняли свой интерес: при своевременном и четком устранении замечаний наших инспекторов у них намного меньше проблем возникает при сдаче объектов.

- Виктор Константинович, есть вопрос, связанный с Лефортовским тоннелем. В СМИ появляется противоречивая информация по поводу тоннеля. Но как вы оцениваете это сооружение?

- Первоначальный проект, как известно, предусматривал прокладку не одного, а двух глубоких тоннелей, что сократило бы затраты - если не строительные, то эксплуатационные. Но несмотря на изменение проекта, тоннель сделан с высоким качеством. И что еще более важно, в нем предусмотрен высо-

точки зрения конструктивных особенностей тоннеля - поворотов и уклонов. Но что на самом деле? Ездят здесь со скоростью 120 километров и более... Да еще перестроения затевают, несмотря на сплошные разделительные линии. Даже обидно бывает: сам держишь положенные 60, а тебе начинают моргать фарами и сигнализировать. Конечно, это приводит к авариям. А раз проблема есть, надо ее решать. На сегодня в тоннеле смонтирована система фиксирования скоростного режима каждого проезжающего автомобиля. В самое ближайшее время эта информация будет передаваться на пост ГАИ на выезде.

Нарушителям придется расплачиваться штрафом. Вообще, я бы так сказал: большинство наших водителей не привыкли к езде по таким длинным тоннелям. Здесь важен психологический момент. Сами, наверное, ощущали: едешь и думаешь, когда же он кончится? Потом начинаешь привыкать.

Кстати, если вы попали в какую-то аварийную ситуацию и вынуждены остановиться в тоннеле, лучше не выходить из машины на проезжую часть, чтобы самим не попасть под автомобиль. Имейте в виду, что за тоннелем ведется видеонаблюдение на всем его протяжении, любую остановившуюся машину видит дежурный и тут же посылает эвакуатор, который нахо-

например, снаружи, за тоннелем, образуется пробка, ГАИ принимает решение о закрытии движения. И это вполне оправданная мера. Действительно, какой смысл забивать тоннель массой автомобилей и держать их там, если дальнейшее движение затруднено?

- В СМИ была информация о том, что тоннель взят под особый контроль, что в нем проводится комплексная проверка всех систем безопасности, учения по тактике... Чем это вызвано?

- Особый контроль здесь ни при чем, и ничего экстраординарного за этим не кроется. Такие мероприятия проводятся в тоннеле регулярно, их цель - отработка и улучшение взаимодействия всех служб тоннеля в интересах безопасности. Это необходимо делать, чтобы в нужный момент они сработали четко и слаженно. В общем, речь идет о постоянной и плановой работе. Результаты таких учений анализируются, мы определяем, что еще надо довести до соответствующих параметров.

- В связи с чем принято решение о строительстве на тоннеле двух пожарных станций?

- Не так часто случаются пожары в тоннелях, однако к такой ситуации тоже надо быть готовыми. Мы обязаны учитывать печальный зарубежный опыт. Вы, наверное, слы-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА