

УЧАСТНИК В ИЗГРАЖДАНЕТО НА "ДУНАВ МОСТ 2":

Опасен е - с лош проект и лошо изпълнение

Калин Каменов, Dir.bg

28.11.2018

Инженер Иван Якимов е сред участниците в изграждането на "Дунав мост" 2.

Той има опасения за строежа на съоръжението, за които е споделял пред хора на високи постове в държавата, но без резултат. Потърсихме го, за да обясни за какво става въпрос.

Ето какво сподели той пред Dir.bg.



- Инженер Якимов, темата за мостовете по света стана доста актуална, след като стана инцидентът с падналия мост в Генуа. В Dir.bg направихме няколко материала за състоянието на мостовете у нас. Вие сте бил сред хората, които са имали пряко отношение към изграждането на "Дунав мост" 2, защото сте бил заместник-ръководител на Звеното за изграждане и управление на проекта.

В какво състояние е съоръжението?

- Ще започна с малко предистория, за да обясня нещата. Испанският професор Трояно, който е световноизвестно име в гилдията, бе привлечен от испанската фирма ФСС, строила моста, като проектант на "Дунав мост" 2. Още по време на строежа многократно го каних да дойде у нас и да види какво е свършила проектантската му фирма. А той прашаше все млади хора, които бяха неосведомени. Още в процеса на проектирането са заложени проблеми в "Дунав мост" 2. Същото се оказа и за моста Моранди в Генуа, който падна. И там е имало грешки още в процеса на проектирането. За хората, които разбират, е ясно, че на моста в Италия му липсват още в проекта важни неща. Не е паднал просто така. Същото нещо обясних и пред български специалисти. **Имах среща с шефа на Камарата на инженерите.** И той ме попита: "Има ли опасни мостове в България?" Казах му директно - да. Един такъв опасен мост е "Дунав мост" 2. И причината е, че му липсва нужната напрегната армировка.

- За да обясним просто, ще попитам така. На моста му липсва нужната армировка, за да може да понесе пълното натоварване, за което е смятан. Така ли е?

- Да. Когато се проектира един мост, той се смята да издържи на един "букет", да се изразява по-образно, от въздействия. Огъвания, напречни сили, усукващи моменти и т.н. За всички въздействия "Дунав мост" 2 няма нужната армировка. За някои има, за други няма. Ако мостът сега стои, една от причините е, че големите му товари - визирам жп превоза, който е много тежък, ги няма. И пътните товари ги няма. За този мост, като проект, е заложено през него да минават 45 000 коли на ден. Това му е пълният му капацитет. В момента неговата натовареност е около 1500 до 3000 коли на ден. Сами разбирате, че в момента натоварването му от автомобили е под 10%. ЖП товари въобще липсват. Затова и той стои. Аз смятам, че този мост жп натоварване практически няма да има. Много малко е вероятно там да се засили жп транспортът. Просто трасето на влаковете през Румъния е крайно неизгодно. И това е причината румънците да прекарват влаковете през "Дунав мост" 1. А и румънците нямат никакъв интерес да оправят линията от "Дунав мост" 2 до Крайова. Тя е в безобразно състояние. Изисква много пари, а коридорът през нея не е икономически изгоден, за да се инвестира и прави. Няма да я оправят. Също така и автомобилният път на румънска територия не е много по-добър, защото той така криволичи, че не е добър за шофиране. "Дунав мост" 2 не е, казано на стопански език, много икономически ефективен. Просто той не прави връзка с такъв стопански район, който да генерира товарни потоци, които да минават през моста и да го осмислят като изградена инфраструктура. Това е измисленият европейски коридор №4... Многократно съм поставял въпроса за неговата целесъобразност. Ние сме заинтересовани за този коридор, а не Румъния. Трябва да поставим ясно въпроса в Европа и да се разгледа приоритетността на коридорите. Коридорът, който минава през София, в посока Истанбул, е съществен, а там най-бавно вървят нещата. Сърбите стигнаха с магистралата до Царибород. Очаква се скоро да я пуснат. Очаква се също така те да дадат преференции, за да изтеглят поток от коли и камиони през нея. Така "Дунав мост" 2 съвсем ще увисне. И е редно да се каже, че потокът коли през "Дунав мост" 2 през 2017-а е с около 10% по-малък от този, който е отчетен през 2016-а.

- Какъв е другият проблем на моста?

- Изпълнението. Мостът има такива пукнатини, каквито нямат никъде другаде по мостовите съоръжения - нови и стари, у нас. Предизвиках вътрешна експертиза в испанската фирма ФСС за тези пукнатини. Дълго време не говорих за тях, защото нашите ведомства много добре се грижат да не се разкриват проблемите им. Просто карат служителите да подписват декларации за конфиденциалност. За мен вече достатъчно време е минало и мога да говоря. Пукнатините са страхотни. Вътрешната експертиза на ФСС беше направена коректно. Аз я имам.

С техните снимки. На един квадратен метър на плоча, която е дебела 30 сантиметра, може да се измери около линеен метър пукнатина, която е разцепила плочата. И при дъжд през пукнатината капе вода. А в експертизата на ФСС пише, че разтварянето на пукнатината не надвишава 0,25 мм и това е в норма. Да, в нормите е, ако това се случи, когато са дошли всичките товари. А за тази пукнатина говорим, че се виждат, след като е свален кофражът, след като е отлят бетонът. Говорим за времето, в което виждаме само гола конструкция!? Конструкцията реално носи само себе си. Да, върху нея има хидроизолация, но пукнатината работи. Тя се движи. Пълни се киселинна вода. И всичко това действа агресивно. В момента "Дунав мост" 2, не във всички участъци, разбира се, има сериозни проблеми. Това съм го обяснил ясно на колеги, които са на възлови постове в държавното управление. Те са наясно с нещата. Но това се цензурира. Никой не иска да му казват за проблеми. И има логика в това, нали? За да не се плаши населението, да няма паника.

- Ако обаче нещо стане, няма ли да е късно?

- Така е. Виждате, ясно искам да го кажа. В момента "Дунав мост" 2 не е опасен, защото ги няма товарите. Но ако стане така, че пуснат влаковете, за каквито е изчислен мостът, ако мостът се натовари и с коли, нещата нямам представа какви ще станат. Ако, не дай си Боже, стане там хоризонтален земен трус... За вертикален трус мостът ще издържи. Липсва армировка за хоризонтален трус!? Виждате, "Дунав мост" 2 е заченат в грях. Ще се върна още в началото на 90-те години. Тогава имаше една фирма "Кослар", южноафриканска, която имаше офис в Атина. Тя предложи да направи моста със собствени средства. Беше по време на правителството на Любен Беров. Министър на транспорта беше Нейчо Неев. Имахме няколко събирания при него. И за него беше характерно това, че на всяка следваща среща той беше забравил всичко, което сме си говорили предния път, и всичко се повтаряше отначало. Създаде се комитет, който трябваше да движи проекта. Но тогава не се стигна до нищо.

- Поправими ли са нещата, или трябва да се ремонтира всичко изцяло?

- За да мислим в перспектива за "Дунав мост" 2, трябва да си отговорим на въпроса - да бъде ли той използван и от влакове, или не? Там имаше ферибот преди построяването на моста, но се премахна, защото нямаше товари, които да превозва. И в момента няма товари, а най-лошото е, че няма и изгледи да се появят товари. В момента минава един влак с два вагона и обслужващият му персонал е повече от пътниците. Влакчето пътува от Видин до Калафат един път на ден. Двама машинисти, един началник на влак, двама кондуктори и това е. То може да се движи колкото си иска. Ако се каже, че жп товари няма да има, а по моста колите ще минават с 40 метра дистанция... Това е абсолютно приемливо. Мостът в този случай има големи резерви. Ще издържи много дълго време. Но да се кажат условията. И така ще може да се вземат мерки за определени неща. Докато се строеше мостът, многократно съм изисквал анализите - какво, как, защо се прави. Нищо не се предостави от испанците. Работеше се на парче. Казвах, че мостът е изчислен от опора "А" до опора "Б". А аз ги питах защо? Мостът е 1,4 километра дълъг. Каква опора "А" и каква "Б"? Има такава практика да се смята на секции. Но нали една секция е част от цялото? Казвах, че мостът е добре от "А" до "Б". Цялостен проект за носимоспособността на моста няма и до ден днешен.

- Какво може да се направи?

- Да се регламентира пропускателната способност. Трябва да се смята. И да си отговорим на въпроса защо се стигна до това положение? И още нещо. Този мост трябваше да струва по договор 100 млн. евро за плавателната част, в която има отвори по 80 метра - в несъдоходната част на реката, отвори по 180 метра, 125 метра и 115 метра в плавателната част на реката. И още 450 метра с 40 метра отвори за опашката на жп линията.

- И колко струва целият мост?

- Ще обясня. По договор струваше 100 млн. евро за това, което обясних. А инфраструктурата - довеждащите жп и пътни артерии, нова товарна жп гара Видин и една нова пътническа гара Видин, още 66 млн. евро. И около 10 млн. евро управленска инфраструктура. Общо около 176 млн. евро. Но само по българските правила на играта прогнозната цена на моста според Закона за Обществените поръчки бе определена на 270 млн. евро. И колеги от Министерството на транспорта казаха, че има да се усвоява разлика от 100 млн. евро. После четох в пресата, че окончателно мостът струва над 270 млн. евро. От тях само 10 млн. евро, от онези 176 млн. евро, за които говорих, минаха през Народното събрание. Тогава Ивайло Московски докладва това, като министър на транспорта, а предшественикът му Петър Мутафчиев го подкрепи. Само да вметна, че договорът с испанската фирма е подписан от Мутафчиев. И така сметката стана 270 млн. евро. Вече не ми се слуша как мостът е изпълнен на доста ниска цена. Напротив. Мостът още при цена от 176 млн. евро бе доста над средната цена за строеж на такова съоръжение, ако погледнем нещата в европейски план. Цената не беше ниска. За тази цена се направи един лош мост. Лош като проект, лош като изпълнение.