Голові постійної
комісії Київської
міської Ради з питань
місцевого самоврядування,
регіональних та міжнародних
зв'язків п. Березникову О.Г.,
Фурс Н.Г.

Шановний Олександре Івановичу!

На засіданні постійної комісії 19.04.2016р розглядався проект рішення Київської міської ради „Про перейменування вулиці, проспекту, мосту та мосту в м. Києві". За рішенням комісії було запропоновано виключити п. 2 проекту рішення стосовно перейменування Московського мосту імені Георгія Фурса.

Київська міська рада
23.05.2016 № 08/Ф-6375

Прошу повторно розглянути даний проект рішення, зокрема в частині перейменування Московського мосту в зв'язку з позитивними рішеннями, отриманими в результаті громадських обговорень, позитивного рішення Комісії з найменувань, та значними заслугами

Георгія Фуса в розбудові міста Києва (історична довідка додається).

Про результати розгляду даного звернення прошу повідомити за адресою: м. Київ, вул. Червоноармійська буд. 131 кв 6, Фус Ніна Іонівна.

Контактна особа: Білодід Тетяна Георгіївна
0503118529

23.05.2016 р

Георгий Борисович Фукс – выдающийся украинский инженер, который был главным инженером трех построенных мостовых переходов через Днепр в Киеве:

- Мост-Метро – 1965 год;
-Московский мостовой переход -1976 год;
- Южный мостовой переход – 1990 год.

До своей кончины в 2008 году принимал самое активное участие в проектировании сооружений нового Подольского мостового перехода.

Фукс известен прекрасным проектом моста через Даугаву в Риге, построенном в 1981 году, и многими мостами на пространствах бывшего СССР.

За мост Метро и Московский мостовой переход Георгий Борисович был удостоен премий СоветаМинистров СССР, а за мост в Риге и за внедрение современных конструкций при сооруженииЮжного перехода — Государственной премии Союза ССР.

Историческая справка

Головной проектной организацией, которая занималась проектированием внеклассных мостов был киевский филиал института «Союздорпроект». Высокий статус института был неразрывно связан с именем Г.Б.Фукса, который проработал в этом институте почти 60 лет.

**Георгий Борисович Фукс, родился 3 декабря 1927 года в Киеве**. В 1949 году он окончил Киевский инженерно-строительный институт и вскоре пришел работать КФ Союздорпроект.

В 1959 году он становится главным инженером проектов и в 1965 году сдает мост метро через Днепр. Проектирование 30-40 лет назад было в большей степени интуитивным, и талант проектировщика играл много большую роль, чем в настоящее время.

В 1961 году Киевский филиал института Союздорпроект приступает к проектированию **совмещенного под метрополитен и автодвижение арочно-консольного моста через Днепр в Киеве**. Георгий Борисович Фукс возглавил работу над проектом в 1963 году и довел ее успешного завершения в 1965 году, решив множество новых на то время и сложных конструктивных и технологических задач. Плавность езды поездов метро была обеспечена за счет создания качающейся эстакады, которая позволила компенсировать деформации концов консолей, исключив переломы рельсового пути. Одновременно с мостом через Днепр был построен мост через Русановскую протоку с пролетами по 52 м.

К концу 60-х годов в мире было построено не более десятка вантовых мостов со стальными балками жесткости, основная часть из которых находилась в Европе. Мостостроение в бывшем СССР было полностью изолировано от западного опыта.

**Первым в бывшем СССР большим вантовым автодорожным мостом стал Московский мост через Днепр в Киеве**[1]. Мост предназначен для пропуска 6-ти полос автотранспорта и трубопроводов большого диаметра. Главным инженером проекта моста был Георгий Борисович Фукс.

Многое при проектировании и строительстве Московского моста пришлось решать впервые. Это касается не только необходимости создания новых расчетных методик, но и необходимости разработки новых конструктивных решений. Активное участие в научных исследованиях принимали Центральный Научно-исследовательский Институт Транспортного Строительства (ЦНИИС) и его Киевский отдел, а также Институт Электросварки им. Е.О.Патона АН Украины. Канаты были изготовлены на специальной установке, запроектированной СКБ Мостостроя № 1. Впервые в отечественной практике на монтаже сочетались сварные соединения и соединения на высокопрочных болтах. При этом узлы, недоступные для автоматической сварки, объединялись только на болтах (узлы анкерения вант). Был выработан модульный принцип конструирования балки жесткости с ортотропными плитами, повлиявший впоследствии на многие проекты. Была разработана оригинальная конструкция канатов вант и их анкерных закреплений. На примере пилона Московского моста были показаны преимущества железобетона как материала для пилонов больших мостов. Конструктивно-технологические проработки и опыт проектирования и строительства Московского моста были использованы в конце 70-х годов на Вантовом мосту в Риге в Латвии и используются до сих пор в мировой практике.

**Вантовый мост через Даугаву в Риге** с рекордным пролетом 312 м был введен в эксплуатацию в июле 1981 года. Проект был разработан под руководством Фукса Георгия Борисовича.

Технологические и конструктивные решения узлов пролетного строения и пилона аналогичны киевскому мосту.

---

[1]Непривычно большой 300-метровый пролет моста был обоснован следующей ситуацией. Створ моста оказался на 800 м выше по течению существующего железнодорожного Петровского моста с пролетами по 110 м, а угол подхода фарватера составил 65°.Для того, чтобы избежать навала судов на опоры, которые случались и до постройки Московского моста, требовалось перекрыть практически все русло Днепра одним пролетом 270–300 м.

Балка жесткости вантового пролетного строения неразрезная трехпролетная, по схеме 84+300+63 м защемлена в устое-противовесе и подвижно оперта на пилоне и еще двух опорах. В поперечном сечении выполнена из двух коробок 3.6 на 5 м, объединенных поверху ортотропной плитой проезжей части (рис.19.26). Ширина балки жесткости 31.4 м. Ортотропные плиты изготовлены с полосовыми продольными ребрами, монтажные стыки которых на высокопрочных болтах. Автоматическая сварка применена для стыков ортотропных плит и стенок главных балок. Узлы анкерения вант выполнены на высокопрочных болтах.

А-образный пилон высотой 125 м выполнен из монолитного железобетона с обычным армированием. Сечение ног пилона коробчатое (рис.19.27). Канаты вант состоят из 91-й параллельно уложенной проволоки диаметром 5 мм (см. гл. 11 рис.11.3). Ванты состоят из раздельно идущих канатов, объединенных совместно только внизу. Количество канатов в вантах от 23 до 40 шт.

Еще до окончания моста в Риге, бригада под руководством Георгия Борисовича Фукса заняла грандиозным проектом – Южным мостовым переходом через Днепр в Киеве.

**Южный мостовой переход через Днепр в Киеве** включает в себя три больших сооружения. Это – транспортная развязка, эсткакада к Днепру и мост через Днепр.

Трехуровневая развязка на Столичном шоссе выполнена в основном из сборного железобетона. Суммарная длина эстакад криволинейных конструкций развязки превышает 800 м. Радиусы кривых на съездах развязки до 50 м.

От транспортной развязки к Днепру ведет неразрезная балочная автодорожная эстакада длиной 1250 м. Эстакада выполнена раздельной под каждое направление движения, из сборных преднапряженных блоков ПРК с пролетами 42 м. Эстакада была сооружена по-пролетно на перемещающихся подмостях.

Главным и наиболее сложным сооружением перехода является Южный мост через Днепр в Киеве, совмещенный под метрополитен и автодвижение. Мост состоит из двух отличных конструктивно и по статической схеме частей:

- железобетонной балочной эстакады с пролетами 79.0 м длиной 663 м;
- комбинированной вантовой, с главным пролетом 271 м длиной 565 м.

Движение автотранспорта и поездов метро выполнено в одном уровне. Два пути метрополитена расположены по оси моста и занимают с ограждениями примерно 10 м ширины пролетного строения. Автомобильные проезды, по три полосы движения в каждом направлении, (12.25 м между колесоотбоями) по краям. Тротуары с шириной в свету 1.1 м, расположены за автопроездами в одном уровне с ними. Полная ширина пролетного строения по наружному краю перил 41.6 м. По мосту проложены трубопроводы большого диаметра: 2 трубы теплотрассы ∅ 1220 мм; 2 трубы водопровода ∅ 1220 мм. Помимо этого, в пролетном строении моста размещены кабельные коммуникации.

Мостовой переход построен по проекту Г.Б. Фукса. Его строительство было начато в 1983 г. Все строительные работы по мосту были окончены в 1990 г. и мост был открыт для автодвижения. Движение поездов метро было начато в 1992 г. одновременно с открытием новой линии метро.

С 1990-х годов Г.Б.Фукс приступил к проектированию нового Подольско-Воскресенского мостового перехода через р.Днепр в Киеве. Под его руководством был закончен первый этап проектирования и строительства этого моста. Были построены эстакады на Рыбальском и Трухановом острове а также стальная решетчатая арка, перекрывающая Днепр. Однако правовые коллизии и отсутствие достаточного финансирования надолго остановили его строительство. К сожалению, кончина Г.Б.Фукса в 2008г. не дала ему возможность закончить и этот проект в Киеве