

Развязка впереди

Необходимость строительства объездной автодороги вокруг Вышнего Волочка не теряет актуальности уже в течение нескольких десятков лет: из-за того что федеральная автодорога Москва — Санкт-Петербург (М-10) сужается в районном центре до двух полос, город превратился во всероссийскую автомобильную пробку. Но решение проблемы наконец-то сдвинулось с мертвой точки — долгожданный для города участок на 258–334-м км трассы должны ввести в эксплуатацию к 2015 году. О том, что это даст региону и жителям Верхневолжья, нашему еженедельнику рассказал заслуженный строитель РСФСР, заместитель генерального директора ОАО «Мостоотряд №19» Роберт ШНЕЙДЕР

— Роберт Иванович, семьдесят два километра обхода Вышнего Волочка — не просто часть большого проекта, это участок платной высокоскоростной автомагистрали, которая в ближайшее время должна стать лучшей в стране. За три года на нем предстоит возвести 54 инженерных сооружения. Работать над частью из них в качестве субподрядчика будет и ОАО «Мостоотряд №19». Что это будут за объекты?

— Действительно, проект обхода Вышнего Волочка предполагает около 5 десятков инженерных сооружений — путепроводы, мосты, развязки. Наша организация получила подряд на строительство шести путепроводов и моста через реку Тверцу. К слову, первая свая путепровода была забита в прошлую пятницу. Безусловно, говорить о результатах работы наших специалистов еще рано, мы находимся только в самом начале пути, однако, уверен, результаты работы порадуют и заказчиков, и автовладельцев, и жителей Вышнего Волочка.

— Если говорить о последних, то для них строительство об-

вой транспорт, но и тяжелогруженные грузовики, которые едут чуть ли не под окнами жилых домов, объектов общепита, ухудшая тем самым экологическую обстановку в городе. По подсчетам специалистов, после окончания строительства первой очереди дороги проектная скорость движения автомобилей будет составлять до 150 км в час по двум полосам в каждом направлении. Согласитесь, разница есть, причем довольно существенная.

Кстати, положительный опыт использования подобных платных участков автотрассы в России уже имеется. Так, например, в Липецкой области новая дорога забрала 70% от всего транспортного потока и лишь 30% остается на «альтернативе». Впрочем, это неудивительно, ведь транспортные компании выбирают прежде всего скорость транспортировки груза, а максимальная



Роберт Шнейдер: «На мой взгляд, в Твери ощущается острая нехватка мостов. Когда проектировали старые мосты, в том числе и так называемый Староволжский, построенный еще в 1985 году, никто не рассчитывал на то, что через тридцать лет поток автомобилей окажется в разы больше».

ВИЗИТКА «А»

Роберт ШНЕЙДЕР, заместитель генерального директора ОАО «Мостоотряд №19» (г. Санкт-Петербург), заслуженный строитель РСФСР.

Родился 25 января 1941 года в деревне Реммлер (ныне Михайловка) Саратовской области. В 1965 году окончил факультет «Мосты и тоннели» Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. 9,5 лет работал на железной дороге Тюмень — Сургут, строил мосты через реки Иртыш и Обь. Затем перешел на работу в «Мостоотряд №19» и до 1995 года занимался возведением мостов в Тверской области. Затем мостоотряд вышел на московский и питерский рынки, где все последние годы строит важнейшие для обеих столиц объекты транспортной инфраструктуры. С 1974 года Роберт Иванович возглавляет Тверской филиал ОАО «Мостоотряд №19». В Верхневолжье с его именем связана почти вся новейшая история строительства мостов разного типа. В 1981 году за заслуги в этой сфере он был награжден орденом Дружбы народов, в 1995 году — орденом Почета, в 2001-м — почетным знаком губернатора Тверской области «Крест св. Михаила Тверского». В 2006 году к этим наградам добавилась еще одна — «Почетный знак транспортного министерства», который ему вручил министр Игорь Левитин.

разрешенная скорость на платном участке автотрассы там составляет 110 км в час, тогда как на альтернативной дороге те же фуры подолгу простаивают в пробках.

— Какую степень сложности вы бы присвоили объектам, над которыми придется работать на этом участке «Мостоотряду №19»?

— Раз уж вы заговорили про Восточный мост, администрацией города Твери разработана целевая программа «Капитальный ремонт и реконструкция мостов и путепроводов города Твери на 2012–2014 годы». В рамках этой программы намечена разработка проектно-сметной документации на капремонт Восточного моста. Планиру-

ей из пролетных строений и железобетонных блоков (каждый весом 60 т) с натяжением прядей из высокопрочной проволоки и дальнейшей сборки в СССР строилось всего несколько. Соответственно, заводов по изготовлению таких блоков в стране не было, поэтому стапелы для них пришлось проектировать и строить на собственной базе. А заказ на изготовление опалубки для этих блоков «Мостоотряд №19» разместил на заводе «Центросвар», который тогда только начинал работать. Конечно, такой точности изготовления опалубки, которую требовали мостовые СНиПы, завод достичь не мог, поэтому доводкой занимались сами мостостроители в цехах базы. Кроме того, немало технических проблем доставил навесной и полунавесной монтаж блоков и пролетных строений (это изготовление многопрядевых пучков из высокопрочной проволоки, домкратное оборудование для их натяжения усилием 200 т). Для монтажа на левом берегу Волги был собран козловой кран грузоподъемностью 65 т. А для сборки 60-тонных железобетонных блоков — плавучий кран грузоподъемностью 100 т на мостовых

— Во время проведения капитального ремонта Восточного моста городские власти не планируют закрывать на нем движение, а собираются сузить до однополосного. Не получится ли так, что Тверь на время превратится в Вышний Волочек, то есть в еще одну общероссийскую пробку?

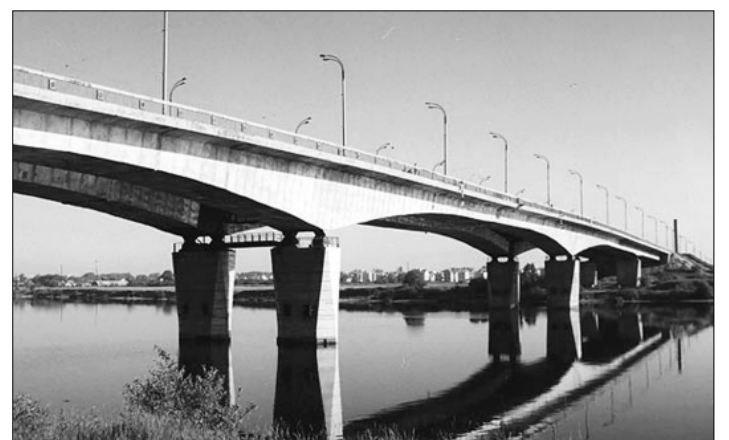
— Такой вариант развития событий просто неизбежен. Даже сегодня при двухполосном движении в час пик перегружены практически все городские дороги, а что будет твориться в областном центре, когда на Восточном мосту будет временное однополосное движение, представить сложно, но можно. Вообще, на мой взгляд, в Твери ощущается острая нехватка мостов. Когда проектировали старые мосты, в том числе и так называемый Староволжский, построенный еще в 1985 году, никто не рассчитывал на то, что через тридцать лет поток автомобилей окажется в разы больше, чем тот, который был раньше. Между тем ничто не мешало построить его четырехполосным. Что либо делать с ним сейчас не имеет смысла — мосты, как известно, строятся на века. Так что



В Вышнем Волочке начинают строительство объездной дороги



Староволжский мост (г. Тверь)



Восточный мост (г. Тверь)

хода — это праздник: абсолютно все, и жители города, и автомобилисты, устали от одной большой пробки, которая тянется через весь город...

— Совершенно верно. Особенно если учесть, что сейчас через центр Вышнего Волочка в сутки проезжает около 40 тыс. машин. Причем не только легко-

— Если сравнивать эти объекты с построенными нашими специалистами ранее, например, на Западном скоростном диаметре (г. Санкт-Петербург) или в районе ММДЦ «Сити», то это всего лишь легкое «домашнее задание». Взять хотя бы мост через Тверцу — обычные опоры, неразрезное пролетостроение.

ется потратить 672 млн 350 тыс. рублей, а завершить его обещают уже через 2 года. Хватит ли этих денег, а главное — отведенного времени?

— К Восточному мосту у меня особое отношение, ведь его строительство занимался «Мостоотряд №19». Его проект представлял по тем временам очень сложное сооружение. Мостов с конструкци-

понтонных с ручными лебедками. По тем временам это были новые технологии строительства, поэтому приходилось учиться самим и обучать рабочих. Сейчас при капитальном ремонте таких проблем, с какими приходилось сталкиваться нам, возникнуть не должно. А что касается времени и денег, безусловно, их хватит.

ничего не остается, как ждать положительных изменений, которые вот-вот должны произойти. Надеюсь, терпение и жителей Вышнего Волочка, и тверитян окупится вдвойне, ведь новые дороги и мосты откроют перед ними новые возможности, а значит, напрямую повлияют на благополучие региона.

Юлия ПАУТОВА