

РЕКОНСТРУКЦИЯ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЯГОРБУ — ТИПОВАЯ ЗАДАЧА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГОРОДА

Для большинства городов мостовые переходы составляют основную проблему для развития. Построенные ранее мосты не вписываются в современные требования. И не каждый город может себе позволить построить мост на новом месте.

Исходные данные реконструируемого моста через реку Ягорбу в Череповце: железобетонный мост по схеме 3×21,6 м и с габаритом проезжей части 13,6 м, включая трамвайные пути и два тротуара по 2,1 м, год постройки 1960.

Подходы к мосту — проспект Победы, количество полос движения — 2, разделенные трамвайными путями. Главная транспортная артерия для района Заречья г. Череповца напоминает песочные часы, а горлышко посередине и есть Ягорбский мост. При этом в городе отсутствуют варианты объезда, т.е. прерывать движение по мосту как трамвая, так и автотранспорта невозможно.

Учитывая опыт строительства Обхода г. Вологды (I–III пусковые комплексы, 1999–2006 гг.), Проектно-изыскательское управление ОАО «Вологодавтодор» приняло на себя функцию генерального проектировщика. При этом были привлечены:

- ОАО «Гипростроймост», г. Санкт-Петербург — проект моста и берегоукрепление;

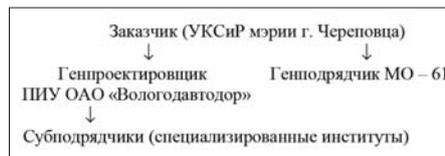
- МУП «Промжилпроект», г. Череповец — инженерные сети (водопровод, канализация, ливневка, теплосети, связь);

- ЗАО «Гипрокоммундортранс», г. Воронеж — трамвайные пути.

Основное пожелание города к проекту обновления моста сформулировано в задании: количество полос движения — 8; обособленные трамвайные пути; наличие транспортной развязки с переключением части движения с проспекта Победы на набережную; перекладка всех коммуникаций, включая перекладку дюкеров по мосту.

Почему мы кажущийся на первый взгляд узел с таким количеством требований, условий, некоторые из которых могут быть взаимоисключающими, называем типовой задачей?! Потому, что таковы сегодня требования жизни. Без

создания единой команды проектировщиков с подобной задачей справиться нельзя (при этом у большинства наших городов нет возможности привлечь местных проектировщиков в лице одной фирмы). В данном случае схема взаимодействия была стандартная:



Проект разрабатывался разумно, в две стадии:

- Инженерный проект — 2007 г., апрель — сентябрь.

- Рабочая документация — октябрь 2007 г. — декабрь 2008 г.

Инженерным проектом была проработана основная концепция объекта — технические параметры.

Рабочая документация — это уже более гибкое творчество команды под руководством заказчика и в союзе с генеральным подрядчиком. Требовалось поддержать заданные параметры без малейшего ущерба качеству и без увеличения утвержденной сметы.

Все технические условия, «фантазии» (а у заказчика бытует такой термин — «хотелки») жестко обсуждаются на еженедельных технических советах. Без накладок, ошибок не обходится. Но основные решения — параметры продольного профиля, плана трассы проспекта, моста, транспортной развязки — остаются неизменными.

В ходе строительства при производстве земляных работ приходится постоянно корректировать отдельные решения по пересекаемым коммуникациям, так как в условиях наших городов просто нереально иметь всю координатную привязку существующих сетей.

С учетом сложностей финансирования пришлось уточнить проект организации строительства. И опять потребовалось



совместное творчество всех участников процесса, где главную роль берут на себя генподрядчик и заказчик. На лето 2010 г. уже выполнены работы по выносу и перекладке основных сетей, завершаются работы III–IV очереди строительства моста. И вскоре на первый план выйдут вопросы обустройства и сдачи объекта.

Основной вывод с точки зрения проектировщика

Введенное Постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 «Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» предусматривает до начала строительства выдать рабочие чертежи, что загоняет заказчика в тупик, так как исключает возможность маневра. То есть отдельные корректировки, связанные с непредвиденными вопросами, возможны только за счет средств генподрядчика, а это может повредить качеству.

Мостовой переход еще строится, поэтому преждевременно ставить точку в анализе. Но опыт реконструкции будет повторяться, поэтому необходимо нарабатывать правильный подход к решению подобных задач, чтобы их действительно можно было назвать типовой задачей развития любого города!

А.В. Журавлев,
директор Проектно-изыскательского
управления ОАО «Вологодавтодор»



60019, Вологда
Комсомольская ул., 55
факс (8172) 543-436
тел. (8172) 543-016
e-mail: pkvad@yandex.ru