

Мосты - барометры благополучия региона

Реконструкция, которая мосту «Саратов-Энгельс» потребует через 10-15 лет, растянется на годы.

Какими темпами идет ремонт мостов в регионе и какие существуют планы по строительству, эксперты об-

судили в пресс-центре «Комсомольской правды» - Саратов.

- В 2016 году работы были проведены на 12 мостах в 10 районах на сумму 7 миллионов рублей. И резкий скачок произошел в 2017 году, можете сами проанализировать цифры: мы ведем ремонты на 22 мостах в 15 районах области, общая сумма составляет 105 миллионов, - рассказал Юрий Слепов, заместитель начальника по искусственным сооружениям ГКУ «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства».

На девяти мостах закончены работы, на всех остальных продолжаются и будут завершены до ноября. Кроме того, строятся четыре путепровода, входящие в состав дороги к новому аэропорту в Сабуновке, и готовится проектно-сметная документация на будущие объекты. В 2018-м, к примеру, начнется стройка моста через реку Камелик на границе Пугачевского и Перелюбского районов. Нужно разобрать старый аварийный мостовой переход и на его месте построить новый.

Еще один важнейший вопрос каса-

ется третьего моста через Волгу, который протянется между Саратовом и Энгельсом через Казачий остров. Основным вариант, который рассматривается, - мост длиной 6,7 километра, без учета подходов.

В Саратове предусматривается транспортная развязка со съездами на улицы Чернышевского, Орджоникидзе, Политехническую, Новоастрханское шоссе. На энгельсской стороне рассматриваются два варианта: транспортная развязка на пересечении оси мостового перехода и улицы Рыбная и транспортная развязка на пересечении улицы Рыбная и Волжского проспекта.

Необходимость стройки назрела: не будем забывать, что еще 10-15 лет, и мосту Саратов - Энгельс потребуются реконструкция. А она подразумевает полное закрытие где-то на два-три года. Если не будет альтернативы, получится транспортный коллапс, -

рассказал Максим Акатов, заместитель начальника по техническим вопросам ГКУ «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства».

Также, отметил он, новый четырехполосный мост позволит из Заводского и Октябрьского районов доехать в Энгельс, минуя центр. Протяженность моста и тип конструкции определяются на стадии технико-экономического обоснования, когда будет произведен расчет транспортных потоков. А само строительство, по предварительным прогнозам, может начаться через три-четыре года.

- Но арочный и тем более вантовый мост - это гораздо дороже, чем балочный, как у Пристанного. Необходимо технико-экономическое обоснование строительства. Будет выбрана наиболее оптимальная схема, - уточнил Максим Акатов.

Ирина ДОНСКАЯ.



Участники круглого стола обсудили перспективы дорожной отрасли.

ТЕМ ВРЕМЕНЕМ

В областном центре добавится два надземных перехода

- Один планируется на дороге Саратов - Усть-Курдюм, сразу за Гусельской эстакадой. К сожалению, там очень опасный пешеходный переход, были жертвы. Поэтому принято решение построить мостовой пешеходный переход, чтобы исключить проходные дачников по проезжей части, - отметил Юрий Слепов. - И второй переход - на выезде из Саратова в сторону Вольска, в районе «Касторамы». Сейчас определяется точное место, но, скорее всего, пешеходный мост будет с правой стороны, сразу за правкой «ТНК».

В областном центре добавится два надземных пешеходных перехода.

Оба должны быть возведены в 2018 году и оборудованы механическими подъемниками для маломобильных групп населения.

«Качественный асфальт - наша визитная карточка»

Саратовское предприятие пятнадцать лет делает новые дороги в разных регионах и берет за самые сложные объекты, развязки и мосты.

Рязанская область, Воронежская, Липецкая, а еще Тамбовская и Волгоградская... Разумеется, это не просто перечисление субъектов страны. Такова география работ саратовского предприятия АО «Автогрейд» - одного из сильнейших на местном рынке дорожных работ. Кстати, именно его работники в 2014-м делали асфальт на мосту Саратов - Энгельс, где ежедневно проезжают тысячи машин. Полотно и сейчас как новенькое, хотя служит уже четвертый год. Чем отличается работа на мостах и что требуется для качественного ремонта, в пресс-центре «Комсомольской правды» - Саратов рассказал заместитель директора АО «Автогрейд» Александр Иордан.

- Для таких сооружений наиболее

приемлема технология литого асфальта - при перепадах температур он не склонен к образованию трещин. На практике слово «литой» означает, что смесь привозят на место не открытые самосвалы, а спецмашины с защищенными термокастами и сложным механизмом перемешивания, - объяснил эксперт. - Раскладка происходит при температуре двести градусов. Это обеспечивает охват всех мест, где покрытие сопрягается с другими конструкциями.

Еще одной своей «визитной карточкой» сотрудники «Автогрейда» считают дорожную одежду на так называемом танцующем мосту в Волгограде, за колебаниями которого в 2011 году следила в новостях вся страна.

- Несмотря на то что имелись большие амплитуды, сделанный нами асфальт выстоял - никаких трещин, никаких сколов не было. Это факт,

с гордостью говорит Александр Генрихович. - Технологией литого асфальта мы занимаемся с начала 2000-х и за 15 лет много раз ее прошли, знаем ее и понимаем, с удовольствием работаем в этом направлении. И сейчас в Волгограде у нас очень большой объект дорожного строительства - второй пропускной комплекс через Ахтубу.

Нужно отметить, что АО «Автогрейд» самостоятельно выпускает асфальтобетонные смеси и имеет свою лабораторную службу. А дорожниками занимается не только как проезжей частью: предприятие также устанавливает водопропускные трубы, прикромочные лотки, устраивает водосборные сооружения.

- У нас есть вся необходимая техника, которая нужна для укладки литого асфальта. Два больших кохера, два



АО «Автогрейд» самостоятельно выпускает асфальтобетонные смеси и имеет свою лабораторную службу.

полуприцепа. Это очень дорогостоящее оборудование. Имеются катки, а самое дефицитное - это распределитель литого асфальта и распределители щебня. Но главное - коллектив, люди, наши специалисты, - подчеркнул председатель совета директоров.

Однако при участии в тендерах все эти плюсы становятся чуть ли не минусами.

- Иной раз выигрывают организации, у которых нет ничего, кроме печати со свистельством, что они имеют юридическую основу. Зато они предложили наимень-

шую цену. Заказчику подобные ситуации тоже невыгодны: он заинтересован, чтобы работами занялись профессионалы, но изначально у него просто мало информации, с кем он имеет дело, - обрисовал проблему Александр Иордан.

Поэтому дорожники предлагают внести изменения в законодательство, которые помогли бы исключить фирмы-однодневки. Как вариант сделать наличие материально-технической базы обязательным для участия в таких торгах.

Ирина ДОНСКАЯ.

КСТАТИ

АО «Автогрейд» владеет патентами не только на конструкции покрытий с использованием литых смесей, но и на материалы, применяемые в этой технологии, то есть смеси.

Михаил ЕГОРОВ

София ШУТОВА