

АРКА НАД ОБЬЮ

В начале апреля в Новосибирске состоялась закладка основания первой опоры мостового перехода через Обь. Будущий мост важен не только для города, но имеет и федеральное значение. Вместе с подходами, транспортными развязками, путепроводами он разгрузит два других обских моста, свяжет между собой федеральные трассы М51 и М52, станет важным звеном юго-западного обхода Новосибирска.

О значении мостового перехода и его строительстве рассказывает первый заместитель мэра Новосибирска **Андрей Евгеньевич КСЕНЗОВ**.

– Андрей Евгеньевич, понятие «мост» для Новосибирска имеет особое, скажем так, символическое значение: стилизованное изображение моста через Обь есть на гербе города.

– Мост для города не просто символ, а жизненно важная необходимость. Река Обь разделяет город практически на две равные части, и без мостов немалым единый Новосибирск. К тому же географическое положение города исторически обуславливает его значение как крупнейшего транспортного узла Восточной Сибири, в котором пересекаются направления из европейской части России на Китай, Монголию, Кузбасс, Дальний Восток. Новосибирск возник как транспортный узел на пересечении железнодорожного и водного путей. Но роль железнодорожного и водного транспорта снижается, а первенство в грузоперевозках постепенно переходит к автомобильному. Причин для этого много, и одной из важнейших является

возможность доставки грузов «от двери до двери».

– С какими транспортными трудностями сегодня сталкивается город?

– Одна из основных проблем и заключается в обеспечении устойчивой транспортной связи между обскими берегами, а также в организации внутригородских перевозок и пропуске транзитного транспорта. В настоящее время среднесуточная интенсивность движения по двум существующим автомобильным мостам через реку Обь – Октябрьскому и Димитровскому, – составляет около 90 процентов их суммарной пропускной способности. По прогнозам уже к 2025 году, при умеренном росте экономики области, она превысит пропускную способность мостов в 1,5 раза. При сценарии же интенсивного развития экономики этот показатель будет достигнут уже к 2016 году. Но уже сейчас в час пик суммарная загрузка мостов почти на 25 процентов превышает их расчетную пропускную способность.

– Будущему мостовому переходу по Оловозаводскому створу отведена важная

роль в транспортной инфраструктуре Новосибирска. В чем его значение для развития мегаполиса и региона в целом?

– Ввод в эксплуатацию нового моста приведет к значительному сокращению времени поездок, а значит будет способствовать дальнейшему развитию производственных, хозяйственных, торговых связей между правобережной и левобережной частями города. Следует также отметить, что мостовой переход является и первым этапом строительства 26-километровой магистрали непрерывного движения, так называемого «Юго-Западного транзита». Он соединит дороги М51 «Байкал», М52 «Чуйский тракт» и К19р на Ленинск-Кузнецкий. Таким образом, мостовое сооружение послужит не только для обеспечения внутригородских перевозок, но и для пропуска мощных потоков транзитного транспорта. После ввода моста в эксплуатацию интенсивность движения транспорта по нему составит до 70 тысяч автомобилей в сутки, а после завершения строительства всего комплекса магистрали в 2025 году она возрастет до 106 тысяч, в том числе 14 тысяч – транзитных.

– Каким будет новый мост?

– Мостовой переход будет представлять собой комплекс общей протяженностью более пяти километров, состоящий непосредственно из моста через Обь, подходов к нему, двух транспортных развязок на улицах Ватутина и Большевицкой, а также путепровода через железную дорогу. Строящийся объект по своим характеристикам относится к большому внеклассным мостам, состоит из 28 пролетов длиной от 36 до 105 метров и 380-метрового судоходного пролетного строения.

Длина руслового пролета обусловлена геологическим разломом, который проходит под дном реки и заполнен рыхлыми породами с низкой несущей способностью. Сооружение опор в таких условиях связано с массой трудностей и значительными финансовыми



ПРЕДСТАВЛЯЕМ СОБЕСЕДНИКА

Родился в Новосибирске 17 мая 1966 г. После окончания в 1987 г. Новосибирского высшего военно-политического общевойскового училища проходил службу в Вооруженных Силах. С 1989 г. работал инструктором, заведующим организационным отделом Калининского райкома партии Новосибирска. В 1991 г. перешел на муниципальную службу в администрацию Калининского района. В 1998–2009 г. руководил Главным управлением благоустройства и озеленения мэрии Новосибирска, возглавлял департамент транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии. С апреля 2009 г. – первый заместитель мэра Новосибирска.

Мостовой переход через реку Обь:

- Протяженность мостового перехода вместе с подходами и развязками – 5,82 км.
- Ширина – 34,56 м.
- Расчетная интенсивность движения на 2025 г. может колебаться от 270 до 490 тыс. авт/сут.
- Протяженность моста – 2095,7 м.
- Длина судоходного пролета (перекрыт сетчатой аркой) – 380 м.
- Подмостовые габариты судоходного пролета – 2х(120х15 м).

По данным
ЗАО «Институт «Стройпроект»



издержками. Поэтому было принято решение перекрыть разлом одним пролетом. Изначально рассматривалось два основных варианта моста: вантовый с двумя пилонами и арочный. При экономическом сравнении вантовый оказался на 10 процентов дороже. Вдобавок пилоны высотой 155 метров создали бы неудобство для гражданской авиации: по руслу Оби самолеты заходят на посадку в аэропорт Толмачево. Поэтому предпочтение было отдано арочной конструкции.

– Какие конструкционные и архитектурные особенности заложены проектировщиками?

– Пожалуй, главная «изюминка» будущего моста – арочный пролет, который придаст ему еще и архитектурную выразительность. Стилистическое решение моста и цвет подсказала проектировщикам наша сибирская символика: арка

имеет очертание, напоминающее лук – один из исторических символов Сибири. Кстати, лук красного цвета изображен и на гербе Новосибирска.

В мировой практике есть сооружения и с более протяженными пролетными строениями подобного типа, а самым большим считается пролет длиной 580 метров одного из китайских мостов. В России же таких крупных сооружений еще не возводили. Наиболее протяженный отечественный арочный мост через Енисей имеет длину пролета 231 метр.

Что касается остальных элементов моста, то они достаточно традиционны. Опоры монолитные железобетонные на буронабивных сваях диаметром 1,6 метра. Пролетные строения металлические коробчатого типа, технология изготовления и монтажа подобных балок хорошо освоена нашими мостостроителями. Проектировщики обещают мосту долгую жизнь и семибалльную сейсмостойкость.

Но все же ждать от него слишком большого эффекта не стоит: все дорожные проблемы он не решит. Новосибирску, чтобы справиться с прогнозируемой транспортной нагрузкой к 2030 году, нужно иметь не менее пяти мостов через Обь.

– Обь – серьезная водная преграда. С какими технологическими и организационными проблемами приходится сталкиваться строителям?

– Способы преодоления водных преград нашими мостостроителями уже хорошо освоены, поэтому особых технологических и организационных сложностей, надеюсь, не возникнет. Непростым будет монтаж арочного пролета. Первоначально конструкцию длиной 380 и высотой 75 метров предполагалось собирать на берегу и баржами доставлять на место установки. Сейчас от данной технологии отказались из-за большой сложности, связанной с пере-





возкой и подъемом такой громадной конструкции. Принято решение собирать арочный пролет непосредственно на месте. Для этого потребуются соорудить в русле реки четыре временные опоры и два пилона. Это оказалось дешевле, чем устройство специального причала для погрузки арки на баржи и приобретение специального оборудования для подъема и установки арки в проектное положение. Из организационных проблем наиболее серьезная стоит перед заказчиком. В зоне строительства оказались 465 жилых домов и ряд других сооружений, которые предстоит снести.

– Выполнение запланированных объемов в определенные сроки, как правило, зависит от финансирования и производственных возможностей строителей. Есть ли надежда, что объект не станет долгостроем?

– Объем работ намечен довольно внушительный. Предстоит переместить 850 тысяч кубометров грунта, уложить более 100 тысяч кубометров монолитного и

сборного железобетона, смонтировать 31 тысячу тонн металлоконструкций.

Полная стоимость объекта 24,6 миллиарда рублей, в том числе первого этапа – 21,6 миллиарда. На торгах стоимость договора подряда первого этапа была снижена на 3,9 миллиарда. Финансирование строительства пока осуществляется за счет средств областного и городского бюджетов. Подписано соглашение с Министерством транспорта РФ о выделении средств из федерального бюджета в размере 50 процентов стоимости строительных работ. Это дает основание надеяться, что столь важный для города объект не превратится в долгострой.

– Чем обусловлен выбор проектной и подрядной организаций?

– Генерального подрядчика, как и принято законодательством, выбрали по результатам конкурса. В нем участвовали четыре организации, имеющие большой опыт сооружения подобных мостов. Новосибирская компания ОАО «Сибмост» предложила наиболее выгодные условия как по стоимости, так и по срокам строительства. Ей и было отдано предпочтение. «Сибмост», в свою очередь, как генподрядчик заключил договор на разработку проекта с петербургским ЗАО «Институт «Стройпроект». Руководствовался он тем, что институт уже разрабатывал документацию на мостовой переход, знаком с объектом и ему не надо было начинать с чистого листа. В числе определяющих факторов, безусловно, и высокий уровень квалификации специалистов института.

– Работы начаты в 2009 году. Что за это время удалось сделать и что намечено выполнить в 2010-м?

– Строительство перехода ведется в две очереди. Первым будет построен участок с развязками от улицы Ватутина до Большевистской улицы. Участок от Большевистской до Выборной улицы с путепроводом через железную дорогу – второй этап строительства. Начиная с 2009 года выполнены работы по подготовке территории строительной площадки, построена подъездная дорога от Большевистской улицы до стройплощадки и временный мост через реку Иню. Старт работам на мосту дан 15 февраля 2010 года.

В текущем году они запланированы только на правом берегу. Предстоит завершить строительство десяти опор и смонтировать 5,430 тысяч тонн металлоконструкций, что равно 650 погонным метрам пролетных строений объекта. На левом берегу идет подготовка стройплощадки. Субподрядные организации ведут вынос инженерных коммуникаций, сооружают подъездные дороги. Одновременно на строительстве работают несколько сот человек. Строители трудятся в круглосуточном режиме, темп работ набирает обороты.

Подготовил **Валерий Парфенов**

Редакция благодарит пресс-центр мэрии Новосибирска за помощь в подготовке интервью.

