

СТРОИТЕЛЬСТВО/НЕДВИЖИМОСТЬ

ИНФРАСТРУКТУРА

На перепутье трёх мостов

ФОТО Константин Долгановский



Окончание. Начало на стр. 1

Kак стало известно «Новому компаньону» на прошлой неделе, МКУ «Пермблагоустройство» и АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» заключили муниципальный контракт №31 о предпроектной проработке вариантов строительства моста через реку Каму. Договор был заключён по итогам одноимённого тендера, объявленного муниципальным заказчиком 28 сентября 2016 года. Заявленная в тендере начальная цена контракта на выполнение предпроектных работ составила 12,3 млн руб.

Сейчас АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» выполняет сбор исходных данных для разработки разделов предпроектной документации, связанных с выбором возможных створов мостового перехода через реку Каму. Выбирая варианты, компания-проектировщик направила в ФБУ «Администрация Камского бассейна внутренних водных путей» запрос с просьбой предоставить информацию о классе реки Камы по судоходству на участке от Пермского до Чайковского шлюза, а также данные подмостовых габаритов судоходных пролётов, карту дна реки Камы, промеры глубин в местах предполагаемых створов моста, расчётный высокий судоходный уровень воды, уровни высокой и низкой воды и ледохода.

Всю эту информацию проектировщики попросили предоставить для трёх вариантов размещения мостового перехода через реку Каму: с выходом на площадь Гайдара, с выходом на площадь Восстания и в створе реки Егошихи (микрорайон Разгуляй).

По словам водников, третий вариант — с выходом моста в микрорайон Разгуляй — обсуждается впервые. В этом варианте предполагается, что мост будет расположен за магазином «Речник» в районе Перми I.

Проектировщикам был выдан ответ о том, что никаких принципиальных возражений ни по одному из вариантов моста у речников нет. Более детальный водники готовы дать, когда проектировщики остановятся на одном из вариантов.

Между тем, как отмечают специалисты, река Кама на всем её протяжении относится к I классу судоходства (сверхмагистраль), что предполагает строительство самых высоких мостов с широкими судоходными пролётами.

Несколько лет назад специалисты того же санкт-петербургского института «Гипростроймост» уже разрабатывали ряд вариантов строительства нового моста через Каму. При этом в пылу обсуждений то один, то другой вариант выделялся как наиболее выигрышный.

В какой-то момент краевые власти заявляли о том, что предпочтителен вариант размещения нового моста у Перми II, что «будет способствовать развитию интермодального транспортно-пересадочного узла в районе железнодорожного вокзала, который будет построен в 2015 году».

Затем приоритет был отдан варианту размещения в Мотовилихинском районе. Однако, как отмечали эксперты, чтобы ввести в эксплуатацию мост в створе площади Восстания, необходимо построить магистраль от микрорайона Вышка I до микрорайона Ива, на строительство которой необходимо время (2–2,5 года) и деньги (3–4 млрд руб.).

В ходе многолетних обсуждений стоимость проекта строительства моста варьировалась от 5–6 млрд до 12 млрд руб.

На самом деле вопрос строительства моста в районе исторического центра Перми, Мотовилихи, обсуждался ещё в середине XX века. Так, весной 1958 года институт «Гипрокоммундортранс» рекомендовал для строительства вариант №9 пешеходного моста в створе ул. Смирнова. И сегодня вариант размещения моста в Мотовилихе многие эксперты считают наиболее экономичным и перспективным.

С точки же зрения речников, то есть с точки зрения судоходства, у каждого из трёх рассматриваемых сегодня вариантов есть свои плюсы и минусы.

Так, по словам экспертов, вариант размещения моста в Разгуляе имеет свои нюансы. С одной стороны, ширина реки здесь в полтора раза меньше, чем в случае с выходом на Пермь II, а это предполагает экономию на материалах. С другой стороны, в этом случае мост будет «зажат» между заводами им. Ленина и «Искра», выезд в город с моста будет узким, в виде «бутылочного горлышка». А при строительстве традиционного моста на двух опорах судоходные пролёты будут зажаты, стеснены мелями.

Проектировщики, однако, предложили вариант — сделать не два пролёта шириной 140 м, а один на 200 м и построить вантовый мост с опорами-струнами. Такое предложение проектировщики высказывали ещё в 2008 году. И, по мнению речников, этот вариант вполне имеет право на существование, к тому же будет достигнута экономия за счёт капитальных опор.

В случае с размещением близ Перми II с точки зрения судоходства, как отмечают речники, можно строить любой мост: «Стройте хоть в четыре пролёта —

глубины позволяют по всей ширине русла».

Что же касается расположения в створе реки Егошихи (за «Речником»), то специалисты отмечают, что место это достаточно сложное: «Судовой ход не может идти по диагонали, а течение и глубины в этом месте расположены именно так. Этот вопрос можно решить с помощью дноуглубительных работ, но это значит, что будут дополнительные затраты в несколько миллионов рублей. Хотя, конечно, это не миллиарды. Кроме того, в этом варианте размещения моста есть риск, что начнут обмелевать причалы, рядом с которыми будет расположжен мост».

У вариантов размещения в Мотовилихе и Разгуляе проблемы схожи — узкие выходы в город и нюансы, связанные с шириной и направлением реки. Но есть и очевидные плюсы.

«Понятно, почему власти продумывают расположение мостов в этих местах — они стараются использовать овраги, где нет построек, которые нужно сносить. Ведь огромную часть затрат в проекте составляет именно снос строений. В то же время размещение в районе Мотовилихи и Разгуляя очень удобно для жителей, а ведь мост в центре города должен строиться для людей, а не для грузового транспорта», — размышляет осведомлённый эксперт «Нового компаньона».

В некоторых городах России подобный вопрос решили не мудрствуя — просто построили мост-двойник рядом с устаревающим городским мостом, снизив таким образом нагрузку на него и решив все проблемы.

На первое же время специалисты предлагают снизить нагрузку на Коммунальный мост, пустив тяжеловесный транспорт в обход, например, по Красавинскому мосту.