



Через реку Ёжуга
строится новый мост

В 2016 году в регионе отремонтируют 18 мостов

Недофинансирование региональной дорожной отрасли наряду со стремительно возросшими в последнее десятилетие транспортными нагрузками, по мнению экспертов, определяют сегодня состояние мостового хозяйства Архангельской области. Принцип комплексной работы, давно определённый в этой сфере в качестве основного, реализуется архангельскими дорожниками в полной мере и был в текущем году подкреплён выделением дополнительных бюджетных средств.

Основной подход – системная работа

Помимо постоянного мониторинга состояния мостовых сооружений их осмотр по нормативам осуществляется специалистами

раз в десять дней – в 2016 году изысканы средства на продолжение массового обследования. При огромном мостовом хозяйстве области обследовать все мосты за один год невозможно физически, поэтому для изучения выбираются наиболее проблемные. Обследование позволяет получить исчерпывающую информацию о состоянии объекта, к самим же работам привлекаются экспертные организации. В текущем году будет детально изучено состояние не менее 60 мостовых сооружений на региональных дорогах (в 2015 году – 22). Некоторые из них, такие, например, как мост через Онегу в Плесецком районе и путепровод через железную дорогу возле станции Исакогорка, пройдут углублённое спецобследование. Именно в результате изучения определяется степень износа сооружений и необходимость их в ремонте, устанавливаются весовые ограничения.

Из 633 мостов, находящихся на региональных дорогах Архангельской области, лишь 203 являются капитальными, остальные деревянные. Из числа последних почти половина находится в неудовлетворительном или аварийном состоянии, а следовательно, потенциально небезопасна для пользователей.



– Несмотря на то, что все проблемные объекты нам, конечно, известны, проведение специализированных обследований очень важно. Всегда лучше точно выявить потенциальные опасности заранее, чтобы принять все меры для предотвращения возможной аварии, – уверен ведущий инженер-мостовик отдела содержания автодорог Архангельска Владимир Черепанов. – Сегодня в сфере нашего особого внимания – не только все деревянные мосты, которые потенциально находятся в зоне риска, но и около десятка железобетонных сооружений.

Переходим на комбимосты и арки

Стремительное старение деревянных мостов, которыми так «славятся» региональные дороги Поморья, а также дороговизна капитального строительства определяют главную стратегию дорожников в их отношении. Это переход на комбинированные мосты с металлическими пролётами. Ещё одним современным решением являются арочные конструкции, которые также всё чаще приходят на смену ветхим деревяшкам на дорогах области. Для автомобилистов такие арки почти неотличимы от обычного дорожного полотна, характеризуются относительной дешевизной и долгим сроком службы, требуют минимального ухода и при этом готовы к современным нагрузкам.

Другое направление работы – замена ветхих мостов на водопропускные трубы. Толь-

ко в 2016 году в регионе этот вид работ будет проведён на семи объектах. Такой вариант дешевле, однако применим лишь в случаях небольшого водотока.

Ещё одна тенденция – замена временных, разбираемых на период паводка низководных мостов на капитальные. Сейчас такая работа ведётся, например, на дороге Октябрьский – Мягкославская в Устьянском районе. С экономической точки зрения разборные мосты остаются целесообразными лишь на дорогах с низкой интенсивностью движения.

На Пинежье обновят шесть мостов

Мезенское дорожное управление, на содержании которого находятся дороги Мезенского, Лешуконского, Пинежского и Холмогорского районов, занимается строительством и ремонтом мостов с начала своей деятельности. Один из важных объектов 2016 года – строительство 73-метрового моста через реку Ёжугу в Пинежском районе, который реализуется совместно с ГК «Титан». Прежний мост был повреждён паводком три года назад. Новый будет комбинированным: металлические прогоны на деревянных опорах. Сдача объекта запланирована на конец 2016 года.

Всего только в Пинежском районе капитально отремонтируют шесть мостовых переходов (всего по области – 18), часть старых мостов заменят на современные металличе-

Деревянные мосты постепенно уходят в прошлое



По результатам обследования обрушившегося в 2015 г. моста в Вельске, главной причиной ЧП стали постоянные нарушения действовавших на мосту ограничений веса в 20 тонн со стороны тяжеловозов.





Коллектив Карпогорского участка Мезенского дорожного управления

ские гофрированные трубы. Их отличает не только практичность, дешевизна и долгий срок службы, но и простота монтажа. Дорожники сдадут в 2016 году три таких объекта в Пинежском районе. Это проезд через лог у деревни Кулой, переходы через ручей Шеймогорский на дороге Пинега – Чакола – Пиринемь и через речку Нюриха на автодороге Карпогоры – Сосновка – Нюхча.

Мезенскому району нужны новые мосты

Проблем в мостовом хозяйстве северных районов Поморья остаётся ещё очень много. Всего на содержании Мезенского дорожного управления находятся более 150 мостов. Железобетонные мостовые переходы можно пересчитать по пальцам. Большинство мостов деревянные и находятся в весьма плачевном состоянии. Межремонтные сроки слишком велики, пока ремонтируют один мост – подходят сроки ещё для двух-трёх.

Главная проблема в том, что именно в этих районах нужны новые мостовые капитальные объекты, которые здесь являются стратегическими. Острая потребность, как минимум, в десятке объектов по дорогам на Мезень, Лешуконское и Карпогоры. Один из первых – мост через реку Кимжа в Мезенском районе, который расположен на автодороге, соединяющей крупные Мезенский и Лешуконский районы с областными центром.

– Установленная в 2008 году как временный вариант и существующая сегодня на Кимже понтонная переправа не соответствует современному потоку тяжеловесных автомобилей.

С каждым годом металлические конструкции понтонов всё более приходят в негодность, – рассказывает гендиректор Мезенского дорожного управления **Андрей Малышев**. – Эта понтонная переправа пропускает через себя весь огромный объём завоза топлива, строительных материалов и других грузов в Мезенский и Лешуконский районы. Возросшая интенсивность потока большегрузного транспорта остро ставит вопрос о скорейшем строительстве здесь капитального мостового перехода. Во время движения большегрузов понтон сегодня порой просто «ложится» на дно. Можно сказать, у этого объекта включен обратный отсчёт, поэтому строительство капитального моста через Кимжу необходимо планировать уже сегодня.



Директор Мезенского дорожного управления Андрей Малышев

Цель – работа на опережение

Предприятие «АвтодорМост» специализируется на содержании мостов, расположенных на региональных автодорогах. А это значит, что специалисты-мостовики не только знают каждый объект и его проблемы «в лицо», но и осуществляют за ним системный контроль. Генеральный директор предприятия Сергей Прожерин рассказывает, что после весеннего паводка лично осмотрел многие «подшефные» мосты, и не скрывает, что увиденное его не порадовало. Основная тенденция сегодня – снижение грузоподъёмности региональных мостов, и этим всё сказано.

– Конечно, пользователи заинтересованы в том, чтобы мосты не имели ограничений по грузоподъёмности. Однако сегодня, к сожалению, идёт обратный процесс, мосты



Мезенское дорожное управление ведёт свою историю с 1965 года. В 2011 году к нему были присоединены Пинежское и Лешуконское дорожные управления. Объединение позволило сформировать мощное предприятие, обслуживающее региональную дорожную сеть всего северо-востока Поморья.



Директор
АО «АвтодорМост»
Сергей Прожерин

ветшают, и мы вынуждены ставить ограничительные знаки. Единственная цель этого – сохранить хоть какую-то транспортную доступность. Приходится выбирать, и убеждать в этом местное население: либо мы ограничиваем движение до 2-3 тонн, либо моста скоро не будет совсем, – рассказывает **Сергей Прожерин**. – По состоянию на июль запланированные работы по содержанию мостов в рамках государственного контракта 2016 года выполнены нами более чем на 75%. Это значит, что все плано-предупредительные ремонты уже завершены, на второе полугодие остались лишь уборка и т.д. И это очень показательный пример того, насколько сегодня не хватает средств на обеспечение сохранности мостов. Наша цель – работа на опережение, проведение большего количества плано-предупредительных ремонтов. В частности, много работ было выполнено в рамках подготовки к паводку, и в целом он прошёл благополучно. Однако это далеко не означает, что мы можем спать спокойно. К сожалению, сегодня в рамках финансирования работ по содержанию мы лишь успеваем оперативно реагировать на появление каких-то серьёзных проблем в нашей «зоне риска» на небольших, но многочисленных деревянных мостах. А вот на выполнение серьёзных планомерных работ по железобетонным переходам, скажем, «лечение» бетона, средств уже почти не остается, не говоря уже об эстетической стороне – покраске или освещении мостов.



Ремонт моста через речку Пучуга
на автодороге Усть-Вага – Ядриха

В 2016 году силами АО «АвтодорМост» реализуются три крупных ремонта. Обновляется мост через речку Пучуга в Верхнетоемском районе и мост через Шужегу в Виноградовском районе (оба объекта находятся на дороге Усть-Вага – Ядриха). Работы завершатся в октябре. А в Приморском районе уже в сентябре будет отремонтирован мост через речку Корода, что на онежской дороге. Готово предприятие и к строительству новых мостов.

Памятное происшествие с обрушением моста в Вельске вновь и вновь подтверждает необходимость дополнительной работы по обеспечению безопасности важнейших инфраструктурных объектов, к которым мосты принадлежат по определению. Это именно та сфера, вложения в которую оправдываются самой жизнью. ✨

Алексей Шептунов

Надёжный
и современный мост –
украшение дороги.
Мост через речку
Чёрная в Котласском
районе



АО «АвтодорМост» – предприятие с богатой историей. Сегодня на его содержании находятся 267 мостовых сооружений. Это почти половина всего мостового хозяйства региональной сети автодорог Архангельской области. Ещё одно направление деятельности предприятия – дорожная разметка, в т.ч. методом термопластики.

