

Кашин: мосты прошлого века

История пяти кашинских мостов исчисляется десятилетиями. Два из них были построены еще в начале прошлого века. Однако за все это время ремонту подвергалась только проезжая часть

Список городов, где побывал Дорожный дозор, пополняется. Отмечая на карте Тверской области свой путь, участники проекта посетили уже двенадцать муниципалитетов. На сей раз в зоне пристального внимания дозора оказался Кашин — город, расположенный на юго-востоке тверского региона в 150 километрах от областного центра.

В Кашине пять мостов — Московский, Октябрьский, Первомайский, через р. Вонжу и Кошкин ручей. Их общая протяженность менее половины километра. Кашинские мосты с полным правом можно назвать ветеранами. Некоторые из них были построены еще в начале XX века, в частности, мост через Кошкин ручей — в 1909 году, через Вонжу — годом позже, а мосты через реку Кашинку — Октябрьский и Московский — в 1958 и 1960 годах соответственно. Самый молодой мост — Первомайский. Ему только 20 лет.

За весь период их эксплуатации ремонтировалась только проезжая часть. В последнее десятилетие ремонтные работы осуществлялись на Октябрьском и Московском мосту, также были заменены подъезды к мосту через Вонжу. По словам главы администрации города Кашина Владимира Абанькова, муниципалитет имеет возможность отремонтировать только верхнее строение моста. Но ведь дорожное покрытие,



перила и тротуары — не единственные его составляющие. Есть еще и опоры, и балки, и пролетные строения. Между тем степень их износа никто не оценивал. В каком состоянии они находятся, неизвестно. Ситуация осложняется тем, что ни на один из мостов нет даже технической документации. В итоге получается, что у муниципалитета нет сведений ни о возможных неисправностях, ни о характере повреждений, ни о работах, которые ранее проводились на этих объектах, и т.д. Насколько кашинские мосты соответствуют требованиям безопасности движения, каковы изменения в их техническом состоянии и максимально допустимые нагрузки, остается только гадать. Может быть, мосты вообще находятся под угрозой разрушения. В таком слу-

чае движение по ним просто опасно и для водителей, и для пешеходов.

При этом не стоит забывать и о том, что мосты были построены с учетом той интенсивности движения, которая наблюдалась в начале и середине прошлого века. Современный транспорт предполагает совсем другие нагрузки на дорожную сеть: на смену повозкам и телегам пришли большегрузы. Да и количество машин по сравнению с тем временем выросло в разы. В итоге пропускная способность мостов значительно снизилась и не отвечает реалиям настоящего времени.

Методика расчетного прогнозирования срока службы железобетонных пролетных строений автодорожных мостов определяет нормативные сроки их ремонта и перестрой-

ки. Межремонтный срок зависит от типа пролетного строения, конструкции и т.д. и варьируется от 22 до 52 лет. Насколько он превышен, также неизвестно, поскольку технической документации, как говорилось выше, нет. Необходимость детального обследования несущих конструкций очевидна. Однако осуществить его можно при участии специализированных организаций или квалифицированного специалиста (если такая штатная единица входит в структуру местной администрации). Как выяснил Дорожный дозор, в Кашине инженера-мостовика нет. Поэтому для определения состояния мостов потребуются помощь со стороны компетентных лиц. И приглашение инженера, и составление необходимой

документации повлечет за собой материальные затраты, на которые городская казна не способна.

Проблема, связанная с содержанием и ремонтом мостов, — большой вопрос не только для Кашина. На территории Тверской области 20 мостов признаны аварийными, а более 200 находятся в неудовлетворительном состоянии. К причинам такого положения дел относится и недостаток средств на содержание мостов, и отсутствие отлаженной системы мониторинга состояния искусственных сооружений.

С другой стороны, любое искусственное сооружение, в данном случае мост, входит в комплекс дорожного полотна. Дороги же внутри муниципалитета являются его собственностью, и ремонтиться они должны за



Участники проекта

● Дорожно-строительная ассоциация Тверской области

● АТИ Тверской области

● РЭ «Афанасий-биржа»

Официальный сайт проекта:

<http://dor-dozor.ru/>

счет средств местного бюджета. Поэтому от этой проблемы Кашину никуда не уйти. В ходе совещания, которое проводил Дорожный дозор в городе, ведущий инженер отдела мостов и искусственных сооружений ГУ «Дирекция территориального Дорожного фонда Тверской области» Алексей Царенков посоветовал руководству муниципалитета изыскивать возможности и каждый год закладывать в бюджет подобную статью расходов, чтобы составить хотя бы первичную документацию на мосты. В дальнейшем Кашин может принять участие в конкурсе по финансированию расходов и получить областные субсидии на устранение возможных дефектов.

Анна КЛИМОВА

Эксперты проекта

Алексей ЦАРЕНКОВ, ведущий инженер отдела мостов и искусственных сооружений ГУ «Дирекция территориального Дорожного фонда Тверской области»:

— Довольно давно стоит вопрос о разгрузке магистральных улиц Кашина: по ним в большом количестве курсирует транзитный транспорт. Для решения этого вопроса необходимо строительство объездной дороги. В программу развития дорожной сети Тверской области на перспективу до 2030 года этот объект уже включен, и при достаточном финансировании будет реализован в установленные сроки.

Что касается еще одной проблемы, обозначенной на сегодняшнем совещании, — состояния мостов и искусственных сооружений в городе, могу сказать, что Дирекция дорожного фонда никогда не отказывала главам муниципальных образований, если они обращались с просьбой провести осмотр этих объектов. Однако здесь у нас ограниченные полномочия: мы готовы оказать такую помощь, но, поскольку мосты и трубы на территории муниципалитетов являются частью муниципальных дорог, а они, в свою очередь, в соответствии с федеральным законодательством находятся в зоне ответственности местных властей, дирекция не может выполнять их ремонт или реконструкцию за счет областного бюджета.

Хотя решение есть и здесь: муниципалитет может собрать определенный набор документов и подать заявку на участие в конкурсе финансирования расходов муниципальных образований из бюджета региона, и если все конкурсные требования будут выполнены, город получит 50% средств, необходимых для проведения тех или иных работ. Пока же администрации следует обратиться на искусственные сооружения особое внимание: уже совсем скоро в области ожидается достаточно сильный паводок, который может оказаться разрушительным для объектов дорожной сети. Так что муниципалитетам, и в частности Кашину, необходимо своевременно принять превентивные меры и по максимуму обеспечить сохранность своих дорог и мостов в этот непростой период.

Марина ВИХАРЕВА, государственный административно-технический инспектор Тверской области (Кимрское территориальное подразделение АТИ):

— Самая серьезная проблема Кашина сегодня состоит в том, что через город проходит трасса Санкт-Петербург — Великий Новгород. Большегрузные автомобили, не имея возможности объезда, разбивают дороги, не рассчитанные на такой вес. В результате на дорожном полотне постоянно образуются ямы, которые с приходом весны стали гораздо заметнее. Городские власти и дорожные службы стараются справляться с этой проблемой: ямочный ремонт в Кашине проводится в течение всего сезона дорожных работ. В 2009-2010 годах часть улиц отремонтирована сплошным перекрытием: город участвует в программе финансирования расходов с областным бюджетом и в текущем году.

В административно-техническую инспекцию за текущий год не поступало обращений от жителей Кашина по поводу состояния дорог. В ходе патрулирования территории мы также не находили поводов для замечаний относительно качества уборки от снега и улиц, и дворовых территорий. Причем администрация города и управляющие компании своевременно оповещали жителей о предстоящей уборке дворов. И кашинцы с пониманием относились к просьбам не оставлять в это время свои машины около домов. Это, на мой взгляд, хороший пример взаимодействия власти и населения.

Кстати, в своей работе АТИ также всегда находит взаимопонимание с администрацией городского поселения.

Если возвращаться к теме обращений по дорожным проблемам, то их существенное сокращение за последние пять лет отметили и сотрудники прокуратуры. Единственная жалоба, поступившая в АТИ, касалась невозможности благоустройства после проведения земляных работ. Организация-нарушитель была оштрафована на 150 тысяч рублей.

К качеству работы подрядных организаций в ходе обсуждения существенных замечаний не прозвучало. Однако стоит подчеркнуть, что несоблюдение порядка содержания и ремонта региональных и межмуниципальных дорог общего пользования с 22 марта 2011 г. является административным правонарушением. Здесь необходимо сделать оговорку: пока не будут приняты муниципальные нормативные акты, утверждающие порядок содержания и ремонта дорог внутри населенных пунктов, наказывать за халтуру на внутригородских дорогах будет невозможно. Повод муниципалитетам задуматься о защите своих дорог!