

# Свет в конце пробки

Сегодня ежегодный прирост автомобилей в России составляет 8,5%, а в Европе — всего 2%. При этом новых дорог строится капля в море, а большинство старых не соответствует современным требованиям. Не случайно эксперты все чаще говорят о транспортном коллапсе. Особенно это касается обеих столиц и других крупных городов. Дело дошло до того, что, к примеру, в Москве власти уже планируют строить не только подземные, но и подводные парковки, а также дороги, проходящие над крышами жилых домов. О причинах дорожных проблем Твери и о том, как можно их решить, мы беседуем с экспертом темы — заместителем генерального директора ОАО «Мостоотряд №19» (г. Санкт-Петербург) Робертом ШНЕЙДЕРОМ



— Роберт Иванович, Тверь все больше напоминает мегаполисы с их главной бедой — автомобильными пробками. Меры, конечно, принимаются, например, в городе уже сократили трамвайные маршруты, но это не спасает. Как, по-вашему, можно решить эти проблемы хотя бы отчасти?

— На мой взгляд, в Твери вопрос пробок особенно остро не стоит. Проблема скорее в том, что в отличие от мегаполисов у нас очень медленное движение. Много зависит от отлаженной работы светофоров, ведь когда на дистанции в сто метров скапливается такое большое количество машин, вся колонна начинает двигаться со скоростью того транспортного средства, которое эту ситуацию создает. Ее можно сравнить с потоком людей, выходящих из кинотеатра. Но если выстроить роту солдат и сказать: «Бегом!» — они проскочат очень быстро, и никаких трудностей не возникнет. Кроме того, нам не хватает организованности: одни не соблюдают правила движения, другие боятся ездить в трафике, тормозя весь поток. Добавляет проблем и то, что в Твери действительно почти нет обустроенных стоянок, так как раньше строители не рассчитывали на такое количество машин. Много зависит и от культуры вождения, которая у нас тоже, увы, практически отсутствует. К примеру, в Германии я никогда не слышал на дорогах ни одного возмущенного крика, не видел ни одной грубой выходки, наоборот, водители благодарят друг друга, уступают дорогу. Там просто стыдно вести себя по-хамски — этика вождения работает по принципу «относись к человеку так, как ты хотел бы, чтобы относились к тебе». Нам этого очень не хватает, впрочем, как и качества дорог.

— Кстати, о качестве. Глядя на тверские дороги, создается впечатление, что даже на тех участках, где проводился капитальный ремонт, на самом деле просто латались дыры — уж слишком быстро дороги приходят в негодность.

— Не секрет, что тендеры на строительство дорог часто выигрывают фирмы-однодневки, использующие чужие лицензии, льготное налогообложение, личные связи. А потом эти фирмы нанимают субподрядчиков, при этом сумма оплаты, естественно, значительно уменьшается, что в конечном итоге сказывается и на сроках, и на качестве. Нельзя идеализировать и

самую конкурсную систему. Главным критерием для определения победителя в тендере по-прежнему остается самая низкая цена. Опасность в таком подходе очевидна: качество приносится в жертву неоправданной экономии. А в итоге мы видим на дорогах ямы и стыки из-за нехватки асфальта,

— Беседа с человеком, который посвятил свою жизнь мостостроению, невозможно не спросить и о качестве мостов: они теперь тоже, как и дороги, служат недолго? А также поговорить об одной из главных проблем Твери — Восточный мост. После долгих лет ожидания на-



Староволжский мост — символ исторической части Твери был полностью реконструирован «Мостоотрядом №19» всего за два года и чувствует себя отлично.

отсутствие положенных по нормативам 40 см гранитного щебня, песчаных подушек. Когда у нас снимают асфальт, оказывается, что под ним — максимум 10-20 см силикатного щебня, который боится воды. При этом деньги на ремонт выделяются немалые. На мой взгляд, еще на начальной стадии проведения тендеров должна определяться квалификация компаний-претендентов, после чего следует отбирать наиболее достойных, которые будут приглашены к участию. Не лишним было бы установить и нижний ценовой порог, чтобы недобросовестные участники рынка не могли обрушить саму процедуру торгов. Допустим, если цена опустилась ниже 30% от первоначально заявленной, торги останавливаются. А дальше нужно проанализировать, почему была предложена именно такая сумма. И только если участник тендера сумеет доказать обоснованность своей заявки, с ним заключается контракт.

конец-то разработана проектно-сметная документация, и ремонт объекта должен начаться уже в этом году. А как вы оцениваете ситуацию с Восточным мостом?

— Мосты в области никто не ремонтирует, потому что нет специальной службы. «Тверьавтодор» проводит в основном мелкий ремонт. Некоторые сооружения морально устарели, потому что габариты проезжей части и нагрузки давно уже не те, что были заложены в первоначальные проекты. Жизнь железобетонного моста — от 60 до 80 лет, и многие объекты в регионе уже приближаются к «пенсионному возрасту». И хотя еще ни один мост не обрушился (да и вряд ли обрушится), ремонтировать их, безусловно, нужно. Восточному мосту 29 лет — больше трети своего срока он уже просуществовал, и за все эти годы его лишь один раз покрасили и дважды переложили асфальт. Между тем там

пора менять всю проезжую часть, ставить новые колесоотбойники, а главное — делать усиление с учетом современной нагрузки. Сейчас там установлено ограничение максимального веса транспортных средств — две тонны, но не секрет, что по мосту ездят и тяжелые грузовики. Что же касается проектной документации, то еще несколько лет назад городские власти заказали ее подрядчикам из Мордовии, а потом забраковали, потеряв и время, и деньги. Затем были другие попытки, и вот наконец эту работу выполнило ЗАО «Институт Гипростроймост» — Санкт-Петербург, которое этот мост и проектировало. Всего на реализацию проекта необходимо около 1 млрд рублей. Планируется, что одну половину суммы удастся получить из федерального бюджета, а вторую разделить между городом и областью.

— Недавно мэр Москвы Сергей Собянин заявил, что нормативы по проведению капитального ремонта мостов необходимо пересмотреть и проводить его в более сжатые сроки, а не за три года, как это происходит сейчас. Как вы считаете, не повлияет ли такая спешка на ухудшение качества объектов?

и Санкт-Петербурге. Там их обслуживают специальные крупные компании, они дают рекомендации ремонтным службам, власти выделяют деньги, и ремонт производится вовремя. И это правильно: если проблему запустить, то и денег придется потратить в два-три раза больше.

— Судя по новостям, в России идут только две стройки: одна в Сочи — в преддверии Олимпиады-2014, а другая на Дальнем Востоке — в рамках подготовки к саммиту АТЭС-2012. Действительно ли все деньги и рабочие силы строители сидят без работы?

— У нас работы хватает. В этом году, несмотря на то, что последствия кризиса все еще ощущаются, портфель заказов ОАО «Мостоотряд №19» значительно расширился, продукции изготовлено на 300 тыс. рублей больше, чем за аналогичный период прошлого года. В связи с возросшим в Санкт-Петербурге объемом строительно-монтажных работ у нас появился новый современный цех в Красном Селе. Благодаря приобретению и освоению высокотехнологичного импортного станка для вязки арматурных каркасов не только существенно ускорился производственный процесс, но и снизились трудозатраты. В цех планируется принять около 40 сотрудников, в том числе новых для компании специалистов. С каждым годом в Питере и Москве строится все больше мостов. В Северной столице «Мостоотряд №19» продолжает строительство уникального транспортного объекта — Западного скоростного диаметра, а в Москве работает над сооружением автомагистрали между Звенигородским шоссе и ММДЦ «Москва — Сити», а также развязки Ленинградского и Волоколамского шоссе в районе станции метро «Сокольники». Но 90% наших объемов приходится, разумеется, на Санкт-Петербург.

— Роберт Иванович, в ноябре «Мостоотряд-19» исполняется 70 лет. Каким объектом собираетесь отметить эту дату?

— К юбилею будет сдана эстакада у Приморского проспекта в Санкт-Петербурге — очень красивая транспортная развязка. Первоначально рассматривалось предложение соорудить здесь тоннель, но мы решили поднять на эстакаду Приморский проспект у трамвайного кольца. На высоте пяти метров «подвесной» участок дороги, пропуская под собой улицу Савушкина и сделав дугу, опустится на Приморское шоссе. Протяженность перемычки между проспектом и шоссе составит метров семьсот. А третьим ярусом над перемычкой пройдет Западный скоростной диаметр. Обогнув новый стадион на Крестовском, ЗСД устремится затем к Богатырскому проспекту. Этот участок скоростного диаметра решено строить одновременно с перемычкой над улицей Савушкина, так как соорудить автотрассу над дорогой, переполненной автомобилями, категорически не разрешается. Перекресток, на который с трехметровой высоты смотрит «Девушка с веслом», пропускает в день более 40 тыс. автомобилей. Теперь проблема пробок будет здесь решена: после сооружения эстакады движение станет полностью бесветофорным.

Ирина ИВАНОВА