

МОСТ ШАГНУЛ В ВОЛГУ

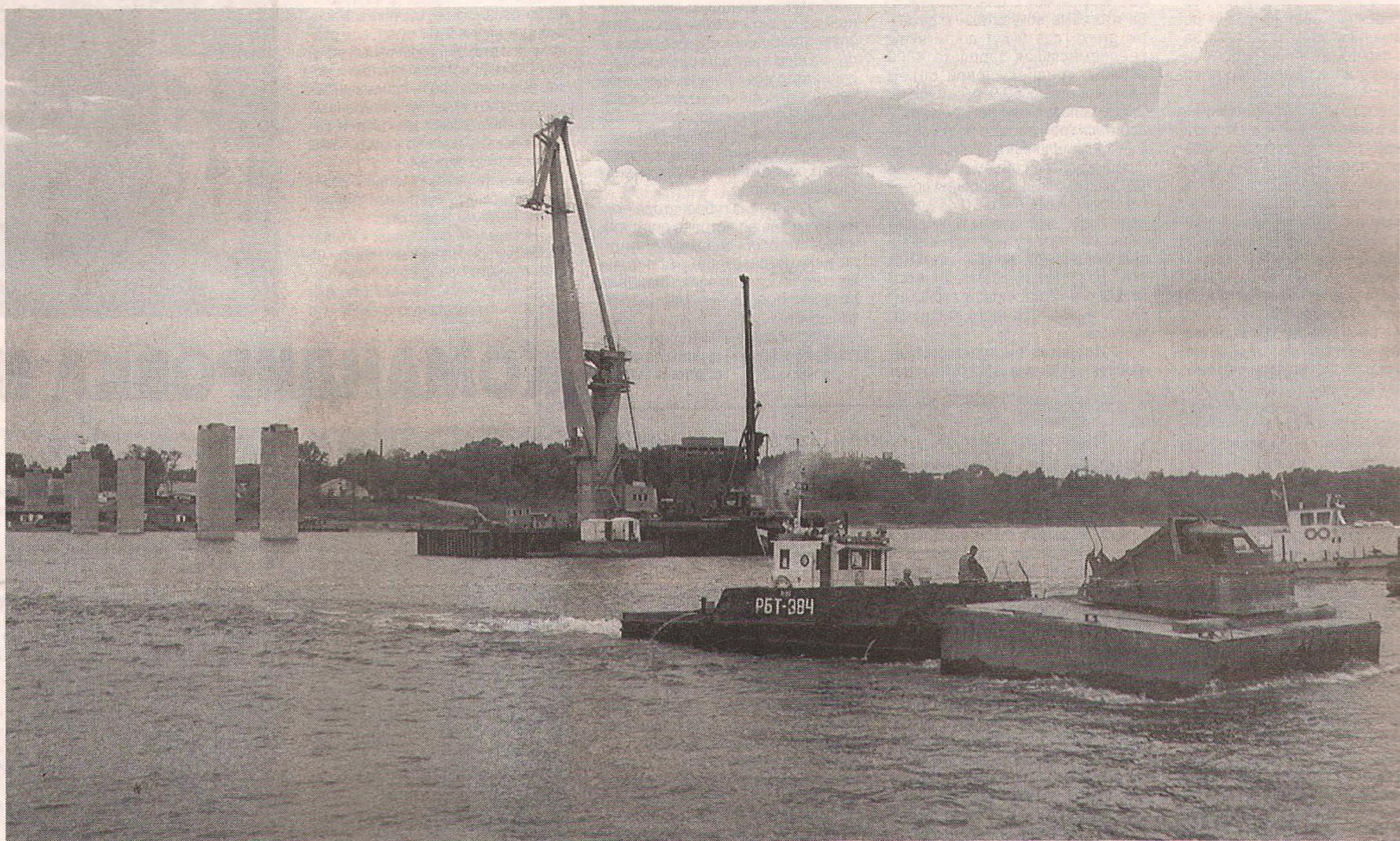
НЕСКОЛЬКО пролетов деревянной лестницы, сооруженной на эстакаде, половичок, чтобы можно было вытереть испачканные в песке и глине ботинки, и нога ступает на свежий и прочный бетон. Из него по краям и в центре торчат прутья арматуры, по бокам – временные металлические перила. Это – первые 90 метров пролетного строения второго моста через Волгу, которые покоятся на бетонных опорах и железном каркасе на левом берегу Волги. Впереди на земле – десятки огромных железобетонных опор, торчащих в небо. Позади, на Волге, – новые и еще строящиеся опоры.

Свои первые шаги по пролету нового моста через Волгу вчера сделал губернатор области Анатолий Лисицын в окружении руководителей строительства и журналистов. Картина немного напоминала знаменитое полотно Валентина Серова, запечатлевшего стремительно идущего Петра Первого на петербургских верфях.

Возведение моста через Волгу – самая масштабная стройка в Ярославской области. Первый каменный мост, построенный в 1967 году, дал толчок развитию Заволжского района и открыл свободный транзит грузов на север России. Второй мост призван частично заменить своего потрепанного предшественника.

Сегодня «старичок» пропускает в сутки около 49 тыс. автомобилей, хотя рассчитан на 26 тысяч. Последние годы он уже не справляется с нагрузкой. Стратегическое значение «новичка», по словам губернатора, заключается в том, что через пять лет, если не делать капитальный ремонт, старый мост может быть вообще закрыт из соображений безопасности. А капремонт моста – это остановка движения.

Новый мост через Волгу будет в два раза шире стар-



го (рассчитан на четырехполосное движение). Его норматив – до 46 тыс. машин в сутки, длина – 733 м, ширина проезжей части – 15 м, а две эстакады и девять развязок вытянутся почти на 25 километров.

Сейчас финансирование строительных работ идет строго по графику, в конце этого года на объекте будет освоено 1,2 млрд.

рублей. Во многом благодаря усилиям Анатолия Лисицына наш мост попал в число трех наиболее приоритетных автодорожных проектов России – наравне с обходной трассой вокруг Петербурга и дорогой Чита – Хабаровск. Поэтому проблем с выделением необходимых средств из федеральной казны быть не должно.

– Сегодня мы ведем работу по определению суммы на сооружение моста в российском бюджете на 2004 год. Я на днях встречаюсь с первым заместителем министра транспорта России Игорем Слюняевым. Мы планируем в следующем году выйти на 1,2 млрд. рублей финансирования, чтобы уже к 2006 году завершить строительство, – сказал губернатор.

До конца этого года, по словам генерального директора мостотряда № 6 Сергея Галкина, будут закончены опоры левобережной эстакады, пролет моста с 90 метров вырастет до 400, в Волге будут выведены из воды все русловые опоры. Руководитель ярославской дорожной службы Евгений Сдвижков добавил, что будет полностью подготовлена площадка для

строительства 1,7 км будущей развязки от нового моста к магистрали Москва – Архангельск на левом берегу Волги. На строительстве останется еще освоить 3,7 млрд. рублей.

Евгений СОЛОВЬЕВ.
На снимке: первые опоры нового моста уже шагнули в Волгу.

Фото автора.