



В обход Пскова

Обходная магистраль города должна принять на себя все транзитные перевозки грузов автомобильным транспортом

ПРОЕКТЫ

Проектированием этой трассы сейчас заняты специалисты Института «Стройпроект» и Института комплексного транспортного проектирования НИПИ ТРТИ. Расскажем о том, что получится в итоге.

Перспектива

Псковская область входит в состав Северо-Западного федерального округа РФ и граничит с Эстонией, Латвией, Беларусью, а также со Смоленской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областями. Это регион, по дорогам которого следуют солидные транзитные грузопотоки. Поэтому можно сказать, что Псковская область обеспечивает перемещение товаров между Россией и странами Балтии и Европы.

Эти земли пересекают хорошо известные дальнотранспортными автомобильными дорогами федерального значения: М-9 («Балтия»), М-20 (Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Беларуссией), А-212 (Псков – Изборск до границы с Эстонией) и А-116 (Новгород – Псков). Стоит отметить: автомобильная дорога М-20 включена в состав IX международного транспортного коридора Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Киев – Кишинев.

В последнее время автомобильные грузопотоки выросли. И это стало создавать серьезные проблемы для города. Ведь его проезжая часть используется для пропуска транзитного движения. Улицы старого города не предназначены для этого. Тяжелые грузовики разбивают своими колесами асфальт. И многие магистрали из-за этого пришли в неудовлетворительное состояние. Параметры многих автодорог имеют радиусы кривых менее допустимых. Их одноуровневые пересечения с железными дорогами ограничивают грузовое движение как машин, так и поездов – особенно в историческом центре. Ощущается дефицит мостовых переходов через реку Великая. Отсюда низкая скорость передвижения автотранспорта, что приводит к заторам и как следствие – ухудшает экологическую ситуацию в городе.

В перспективе ожидается существенное увеличение объемов перевозок грузов в Псковской области – на 18–20% к 2020 году по отношению к существующему уровню.

Обходная магистраль Пскова должна принять на себя все транзитные перевозки грузов автомобильным транспортом. Соответственно основной целью проекта было создать трассу между ключевыми выходными маршрутами и перенаправить их в обход улично-дорожной сети города. Попутно новая магистраль должна обеспечить кратчайшую связь между развивающимися рекреационными зонами и сельскими поселениями, сформировавшимися вокруг Пскова.

Первый пусковой комплекс

Строительство обхода было разделено на два пусковых комплекса. Первый пусковой комплекс – участок длиной 10,1 км, который связывает дорогу М-20 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель с восточной стороны и дорогу Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп – Куземкино – Краколье – с западной. Участок дороги имеет две полосы движения (по одной в каждом направлении), одну транспортную развязку в двух уровнях (с дорогой в направлении Ваулины Горы), ряд одноуровневых

ИНСТИТУТ «СТРОЙПРОЕКТ»

Институт «Стройпроект» – инженерная группа, лидер дорожной отрасли России в сфере комплексного проектирования и строительного контроля. Являясь современной, динамично развивающейся компанией, Институт «Стройпроект» максимально ориентирован на запросы заказчика; стиль работы института отличает открытость, готовность к решению самых сложных задач, нацеленность на конкретный результат. Главный капитал, главное конкурентное преимущество «Стройпроекта» – его уникальный коллектив, представляющий собой команду профессионалов высочайшего класса.

За годы работы Институт «Стройпроект» спроектировал более 600 дорожных сооружений в различных регионах России. Портфолио инженерной группы содержит десятки проектов поистине уникальных сооружений. Череду проектов последнего десятилетия, которыми по праву гордится компания, открывает реконструкция моста Александра Невского в Санкт-Петербурге. Затем последовали не менее интересные, по-своему уникальные проекты реконструкции исторических мостов через Неву – Троицкого, Благовещенского, а в настоящее время к ремонту готовится Дворцовый мост. Среди объектов, по которым специалистами Института «Стройпроект» велась работа в 2011 году, – участки автодороги М-4 «Дон», новый мост через Обь в Новосибирске, скоростная платная автодорога Москва – Санкт-Петербург, мост через пролив Босфор Восточный на о. Русский во Владивостоке, объекты олимпийского Сочи и автодорожного обхода Ашхабада в Туркменистане.

В 2012 году Институт «Стройпроект» планирует сохранить взятый в предыдущий период темп развития, причем особое внимание будет уделено скрупулезному соблюдению сроков и контролю качества выпускаемой проектной документации. Лозунгом текущего года для Института «Стройпроект» стали слова: «Качество и срок – комплексный подход».

Генеральный директор Института «Стройпроект» – Алексей Александрович Журбин.



Технический директор Института «Стройпроект» Алексей Суворцев

пересечений с дорогами местного значения (пос. Коренцы, Лухново, Нижние Галковичи), являющимися частью улично-дорожной сети г. Пскова, мостовые переходы через реки Пскова и Милевка. Напомним историю вопроса.

В 2000 году по заданию Территориального дорожного комитета Псковской области, утвержденному первым заместителем руководителя Федеральной дорожной службы России Н. Серегиним, был разработан инженерный проект строительства автомобильной дороги в обход г. Пскова, соединяющей магистрали Санкт-Петербург – Псков и Псков – Изборск.

В этом проекте обосновывалась целесообразность строительства обходной дороги г. Пскова в две очереди. В первую очередь проектом рекомендовалось строительство дороги от при-

«Применение современных технологий и решений при проектировании позволяет эффективно решать поставленные заказчиком задачи. Благодаря высокой квалификации специалистов, наличию современного программного обеспечения проектные работы выполняются с высоким качеством в полном соответствии с задачами, поставленными заказчиком, и с заданными параметрами. При этом используются передовые достижения, современный опыт проектирования и лучшие практики, накопленные в мире и в России.»

мыкания к ул. Н. Васильева до примыкания к автодороге Псков – Изборск. Во вторую очередь предусматривалось строительство транспортных развязок в разных уровнях: на примыкании к автодороге Санкт-Петербург – Псков, на пересечении с дорогой Псков – Гдов и на примыкании к участку Псков – Изборск.

Однако в заключении Главгосэкспертизы после рассмотрения инженерного проекта, учитывая имеющиеся в настоящее время крайне ограниченные финансовые возможности для дорожного строительства, было рекомендовано принять к первоочередному строительству участок обхода, соединяющий трассы Санкт-Петербург – Псков и Псков – Гдов.

Кроме того, первоочередное строительство этого участка мотивировалось необходимостью

вывода из тела застройки г. Пскова грузовых потоков, формирующихся на связке двух автомобильных дорог. Так появился первый пусковой участок. Сейчас он построен и эксплуатируется.

Однако ввод его в строй не решил всех проблем по выводу транзита из города, который по-прежнему загружает проезжую часть города. Суммарный транзитный поток на подходе к городу, включая транзитное движение по связи Санкт-Петербургское направление – Киевское направление, составляет около 45–47%.

Поэтому предстоит проектирование и строительство второго пускового комплекса северного обхода г. Пскова, который является продолжением первого пускового комплекса. Конечной границей проектируемого участка второго пускового комплекса становится створ с южным

обходом г. Пскова, который планируется создать в дальнейшей перспективе на пересечении с автомобильной дорогой А-212 Псков – Изборск до границы с Эстонской Республикой (трасса на Ригу).

Второй пусковой комплекс

Проект «Строительство второго пускового комплекса северного обхода г. Пскова» осуществляется по заказу Государственного комитета Псковской области по дорожному хозяйству. Окончание работ запланировано на сентябрь 2012 года.

Трасса обхода проектируется под параметры II технической категории с четырьмя полосами движения (по две в каждом направлении). Длина участка – 8,9 км.

В начале и конце трассы предусмотрены две транспортные развязки.

Конфигурация трассы в целом определяется исходя из удобства передвижения и особенностями рельефа местности. Трасса должна органично вписаться в ландшафт с минимальным ущербом для окружающей природной среды. При этом проектировщики постарались оптимизировать затраты, связанные с отводом земель под строительство. В результате трасса обхода была спроектирована от точки окончания первого пускового комплекса северного обхода – от развязки с дорогой Псков – Гдов. Далее она пойдет в 120 м севернее памятника Александру Невскому и, обогнув с юга деревню Хотичи, выведет автомобильные потоки на мост через реку Великую. На левом берегу реки Великая трасса прокладывается так, чтобы не пришлось изымать из оборота ценные сельскохозяйственные земли, находящиеся в активном севообороте.

За мостом через реку Великую магистраль должна органично вписаться в среду жилой застройки. Ориентировочно запланирован снос всего трех домов. Далее трасса проследует на юго-запад между деревней Родина и молочной фермой. Затем она минует участок, зарезервированный под возведение жилья, и примкнет

Экспресс-интервью

На вопросы «ТР» отвечает Алексей Суворцев, председатель совета директоров, технический директор Института «Стройпроект».

– Алексей Борисович, чем для вашего института представляется ценной работа над проектом обхода города Пскова?

– Работа над проектом в Пскове для нас очень важна, так как это один из старейших и самых известных городов России. Исторический центр Пскова – общероссийское достояние, и мы высоко оцениваем возможность участия в работе по его сохранению: разгрузка проезжей части центра Пскова от грузового движения – одна из важнейших задач нашего проекта.

– Насколько сложным является данный проект?

– Хотелось бы особо подчеркнуть: в состав проекта входит мостовой переход через реку Великую. Это внеклассный мост длиной почти 500 м. Проектирование такого моста – сложная и ответственная задача, которую могут выполнить только высококлассные специалисты. Кроме того, трасса проходит в зоне особо охраняемых территорий, что требует особенно бережного отношения к окружающей среде. Именно это создает основные проблемы для проектирования. Но они решаются. Здесь опять-таки требуются глубокие знания и опыт.

– Доволен ли заказчик работой института?

– Наш заказчик ведет постоянный мониторинг ситуации с развитием проекта и оказывает поддержку в решении вопросов. Причем помощь оказывается профессионально, со знанием дела. Это крайне важно для успешной реализации проекта в столь сжатые сроки. Главное – удалось выстроить деловые партнерские отношения. Ведь все мы работаем на конечный результат – на данном этапе это качественный проект в срок, указанный в договоре. А после этого уже можно будет оценивать нашу работу.

к автодороге А-212 в створе южного обхода Пскова, который намечается возвести в перспективе.

В проекте предусмотрено сооружение двух транспортных развязок в разных уровнях типа «клеверный лист». Они появятся на пересечениях с дорогами Р-60 (Гдов) и А-212. Запланировано строительство примыкания в одном уровне с дорогой из пос. Пески и устройство двух разворотных петель, сооружение трех путепроводов через пересекаемые дороги местного значения и моста через реку Великую. Также планируется построить два прогона, обеспечивающие проезд сельскохозяйственной техники и проход скота.

На юге место расположения мостового перехода через Великую ограничено: с одной стороны он зажат территорией Снетогорского монастыря, а с другой – охранной зоной памятников истории и культуры, разрешение на проход через которую было выдано Государственной экологической экспертизой еще в 2005 году.

Перспективная интенсивность движения на северном обходе на 2032 год оценивается до 11 тыс. автомобилей в сутки, из которых 70% составит легковой транспорт, 5% – автобусы, 25% – грузовой транспорт, грузоподъемность половины из которого не превысит 5 тонн, остальные доли в равных пропорциях придутся на грузовики от 5 до 10 тонн и большегрузный подвижной состав.

Мост через реку Великую

В Пскове уже действуют четыре моста через реку Великую, из которых один – железнодорожный (Рижский мост). Остальные три – автомобильные. Это мосты Александра Невского, имени 50-летия Октября и Ольгинский. Причем последний из них – самый старый: 1911 года постройки. Этого явно недостаточно для пропуска перспективного транспортного потока. Уже сейчас эти мосты тормозят движение потоков машин в периоды пиковых нагрузок. Поэтому необходимо было построить четвертый мост, который предусмотрен в составе проекта «Строительство второго пускового комплекса Северного обхода г. Пскова».

Местоположение нового мостового перехода через реку Великую ограничено на юге территорией Снетогорского монастыря, на севере зоной охраны памятников истории и культуры (по Ольгинским местам). Здесь же на правом берегу Великой расположен Снетогорско-Муровицкий комплексный памятник природы. Решение на прохождение трассы северного обхода г. Пскова через Снетогорско-Муровицкий комплексный памятник природы было выдано Государственной экологической экспертизой в 2005 году.

При проектировании нового мостового перехода необходимо учесть: река Великая относится к судоходным рекам (5-й класс). Поэтому потребуются обеспечить два судоходных габарита (размеры: 100x10,5+60x10,5).

Разработаны 7 вариантов конструкции мостового перехода через реку Великая.

Вариант 1. Балочный мост с русловым сталежелезобетонным пролетным строением длиной 105 м. Его металлические балки объединены с железобетонной плитой проезжей части, включенной в работу главных балок, по схеме: 78,5+90+105+90+78,5 м.

Вариант 2. Здесь мы пытались вывести одну из опор из глубокого участка реки. При этом увеличивается центральный пролет до 135 м,