



Стройка Века

В начале века Симбирск продолжал разрастаться, теперь уже на левом берегу Волги. Возведенный в 1916 году железнодорожный мост через Волгу соединил левобережье с центральной частью города, а в 1958 году на дореволюционных опорах был построен автодорожный мост, положивший начало развитию крупного промышленного района - Заволжья.

Особенно быстрыми темпами Заволжский район начал расти в конце 70-х годов, со строительством "Авиастара" - самого крупного и современного в стране авиационного комплекса. На бывших пахотных землях возникали многоэтажки Нового города. Население Ульяновска удвоилось.

Автодорожный мост связал не только городские потоки транспорта, но и грузоперевозки из центра страны на Урал. Если в 1970 году автомобиль имела одна семья из тысячи, то в 1982 году эта цифра утроилась, и сегодня в Ульяновской области насчитывается около 240 тысяч автомобилей. С ростом транспортного движения мост через реку Волгу перестал справляться со своей пропускной способностью.

В 1984 году было принято решение о строительстве нового мостового перехода через реку Волгу, который должен разгрузить старый мост, сократить рас-

стояние транзитному транспорту и стать важной дорожной артерией нашей Родины.

На крупнейшей реке Евразии запроектирован уникальный мостовой переход общей длиной 12 км, в том числе подходов - 6,2 км, сам мост - 5,8 км. Задача непростая, тем более что район строительства характеризуется сложными геологическими условиями. Правый берег возвышается над уровнем водохранилища на 130 м, глубина в русловой части превышает 30 м, толщина ледового покрова составляет один метр, а высота волны - до трех метров.

Для обеспечения устойчивости правобережного склона был предусмотрен комплекс противооползневых мероприятий, включающих выемку глубиной до 40 м, срезку оползневых накоплений, укрепление нижней части склона на урезе воды от волнового воздействия.

По проекту строящийся мост представляет двухъярусную конструкцию. Ширина в верхнем ярусе под автомобильное движение - 25,6 м, в нижнем ярусе - 13 м.

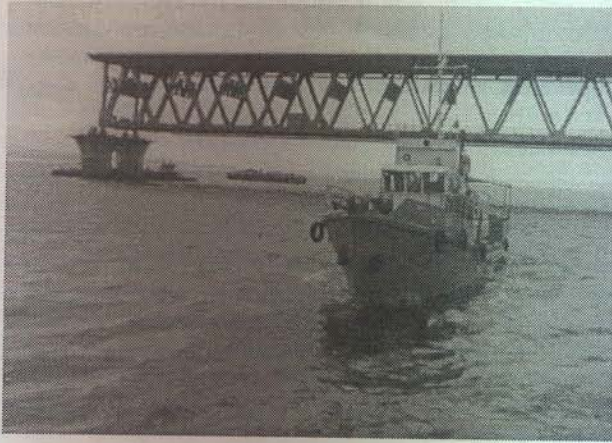
Мост должен стать не только гордостью Ульяновска, но и всей страны. На время начала строительства он был крупнейшим в Европе.

Чтобы справиться с такой ответственной задачей, были привлечены лучшие специалисты отечественного мостостроения со всего Советского Союза. В 1988 году было создано управление строительства "Ульяновскмостострой". Тогда на правом и левом берегах Куйбышевского водохранилища стали возводиться базы 51-го и 121-го мостоотрядов, выросли поселки мостовиков из бараков жилого типа, которые предназначались для временного проживания на 10-15 лет.

Стройка финансировалась из бюджета страны согласно распоряжению Совета Министров РСФСР от 23.11.86 г. Первоначально заказчиком на строительстве этого объекта выступал УКС горисполкома. В апреле 1990 года была создана дирекция по строительству мостового перехода, которая в 1993 году преобразовалась в АО "Ульяновский мостовой переход".

В ноябре 1988 года был уложен первый куб железобетона в фундамент опоры № 3, а через два года на специально построенном стапеле левого берега стал монтироваться первый пролет уникального сооружения.

Рост строительного-монтажных работ по возведению мостового перехода через Волгу в Ульяновске шел включительно по 1993 год. В 1993 году на готовые русловые опоры моста было поставлено сразу три пролетных строения. В связи с кризисными явлениями в стране финансирование мостового перехода становилось все хуже и хуже, и в конце 1995 года оно полностью прекратилось. Незащищенными остались незавершенные объекты моста. На консервацию возведенных элементов мостового перехода не было выделено средств. Объект заморожен. К этому времени было уложено 99,5 тысячи кубометров бетона, разработано 3 миллиона кубометров



грунта, смонтировано 25 тысяч тонн металлоконструкций. Гибла единственная автомобильная артерия, связывающая две части города и области.

15 декабря 1997 года распоряжением № 1307 глава администрации Ульяновской области передал функции заказчика госпредприятию «Ульяновскавтодор» и вскоре включил в территориальную сеть недостроенный мостовой переход протяженностью 12 километров. Это дало возможность возобновить работы по строительству уникального сооружения.

Кроме того, глава администрации Ульяновской области Юрий Горячев вышел с предложением на федеральную дорожную службу и доказал необходимость завершения строительства мостового перехода через реку Волгу в городе Ульяновске. В соответствии с поручением правительства РФ Министерство экономики России провело экспертизу стоимости строительства. Была утверждена стоимость завершения первой очереди: 3300 миллионов рублей в ценах 1998 года.

Это было очень правильное и своевременное решение: в критическом состоянии оставался смонтированный на 60% пролет 1-2, находящийся в оползневой зоне на временных опорах.

«Ульяновскавтодор» погасил задолженность предыдущих заказчиков на 54 миллиона рублей и в короткий срок провел восстановительные работы технологического оборудования на площадках сборки пролетов правого и левого берега, а также подъездных железнодорожных путей со станции Лаишевка и Верхняя Терраса. Не менее верное решение приняло руководство «Ульяновскавтодор» по привлечению в кооперацию строительства нового моста предприятий-должников по налоговым платежам. Ульяновский завод тяжелых и уникальных станков, «Авиастар», Кривинский судоремонтный завод и другие крупные предприятия стали вносить свою лепту в строительство мостового перехода, выполняя специальные заказы.

10 июля этого года Ю. Ф. Горячев встретился с премьером страны М. М. Касьяновым. Одним из основных обсуждаемых вопросов был вопрос о завершении строительства перехода через крупнейшую

реку континента. Премьер пообещал включить в бюджет страны на 2001 год строку - строительство мостового перехода через реку Волгу в городе Ульяновске в сумме 1 млрд рублей.

Для ульяновцев строительство нового моста стало острой необходимостью. Тысячи людей, сотни предприятий заинтересованы в скорейшем завершении этого важнейшего для города объекта. Глава администрации области распорядился, чтобы предприятия городов и районов сдавали металлолом на строительство нового моста. В течение двух лет ведутся работы по приемке металлолома и отправке его на Орско-Халиловский металлургический комбинат для переплавки в листовую прокат, применяемый в изготовлении металлических конструкций моста. В 1999 году собрали и отправили на переплавку 12 тысяч тонн металлолома, а в текущем – всего 8 тысяч тонн. А ведь обеспечение листовым прокатом – основная задача, справиться с которой может помочь все население области.

Строительство нового моста через Волгу – стройка века. Ничего грандиознее, величественнее и нужнее мы уже не построим. Хорошо, если бы эта стройка стала всенародной.

*М. Индигов, А. Козлов;
фото А. Рогова*

