

Переход к лучшему: планируют сдать



Михаил БОБРЫШЕВ

Работы проводят мостостроители компании «ЭкспрессСтрой».

ГОРЯЧАЯ ПОРА НА НЕЗАМЕРЗАЮЩЕЙ РЕКЕ

Особенностью моста является его пограничное положение между Кольским заливом и рекой Тулома. Из-за мощного приливно-отливного течения на протяжении всей Полярной зимы на участке строительства наблюдается интенсивный ледоход, однако, наибольшую угрозу для ограждений котлованов и временных мостов, выполненных в русле реки, представляют ледяные глыбы до метра толщиной, которые образуются в период весеннего таяния льда на реках.

- Вот так и работаем, по несколько раз за зиму наблюдаем такой ледоход, - рассказывает руководитель проекта петербургской строительной компании «ЭкспрессСтрой» Евгений Старостин. - С оттепелью образовавшийся выше по течению лед тут регулярно проходит на скорости до 15 метров в секунду. До этого две недели 30-градусные морозы стояли. И прибавьте к этому ежеднев-

ные перепады воды с приливом и отливом до четырех метров. Словом, и гидрогеологические, и геологические условия, и климат не балуют. Но мы идем в графике, планируем сдать мост даже раньше срока, для этого у нас есть все необходимые ресурсы.

В начале марта мостостроители закончили сооружение второй русловой опоры. Работа по их устройству была самой сложной и ответственной частью новостройки. К этому моменту металлическое пролетное строение было на 70% собрано и надвинуто через реку. Общая готовность объекта достигла 80%. Но цифра говорит не о том, что работы осталось немного, а о масштабах уже сделанного.

До конца апреля, сообщает Евгений Старостин, еще предстоит завершить сборку и надвижку оставшейся части пролета, его установку на опоры. С наступлением тепла начнется устройство монолитной железобетонной плиты проезжей части. Кро-

ме того, в июле необходимо будет произвести подъем и передвижку на новый мост ферм старого моста, который на время строительства используется в качестве пешеходного, для разборки. Отслужившее семь десятилетий сооружение весом более 700 тонн будет разобрано окончательно, и затем начнется устройство гидроизоляции, асфальтирование проезжей части нового мостового перехода. Одновременно на обоих берегах Туломы будут построены подходы к мосту.

Надвижка пролетного строения моста весом в 750 тонн требует предельной точности и аккуратности.



Открытие движения на автодороге Нижний Новгород - Шахунья - Киров на участке Неклюдово - Золотово.

«ХОТИМ ОСТАВИТЬ ДОБРУЮ ПАМЯТЬ»

Интересно, что компания «ЭкспрессСтрой» зарекомендовала себя как надежного подрядчика практически с первых объектов, начав свою деятельность в 2008 году. Работая в первые годы, в основном, на субподряде, со временем компания вошла в число генподрядных организаций. Будь то гражданские сооружения, дороги, объекты благоустройства, они раз за разом становились визитной карточкой самого предприятия и тем активом, который помогал двигаться дальше, расширяя и сферы деятельности, и ее географию. На сегодняшний день основным направлением деятельности

«ЭкспрессСтрой» стало возведение наиболее технически сложных и ответственных объектов, таких как строительство мостовых сооружений.

Как результат - сегодня более половины всех объемов работ компании занимает строительство мостов и путепроводов, при этом «ЭкспрессСтрой» осуществляет все виды работ по всем типам мостовых сооружений, будь то сборные конструкции, металлические или сталежелезобетонные мосты. Каждый новый мост или путепровод по своему уникален в плане геологии, применяемых материалов и технологий строительства, что дает даже строителям с большим стажем работ бесценный опыт.

ФАКТ!

Менее чем за три года компания «ЭкспрессСтрой» построила и завершает работы по возведению мостов и путепроводов общей протяженностью почти 2 км.

- Это наш первый опыт работы в Заполярье, - отмечает технический директор мостового филиала компании «ЭкспрессСтрой» Евгений Соглаев. - Интересно было с инженерной точки зрения, организации работы, геологии и гидрогеологии, климатических особенностей. Понятно, что петербургским специалистам трудиться в лютые морозы на незамерзающей реке было непривычно, но все приходит с опытом.

Помимо уникального опыта, полученного при строительстве мостового перехода через Тулому, очень интересен опыт работ по путепроводам. Как не остановить течение реки, так невозможно перекрыть железные дороги, по самым загруженным участкам которых каждый день идут сотни поездов, в том числе с большим количеством пассажиров. Иногда такое строительство становится не меньшим вызовом для мостовиков, чем возведение переправы через реку.

- За последние три года мы



Этот путепровод во время строительства полностью находился в полосе отвода Горьковской железной дороги.

■ ПРЯМАЯ РЕЧЬ

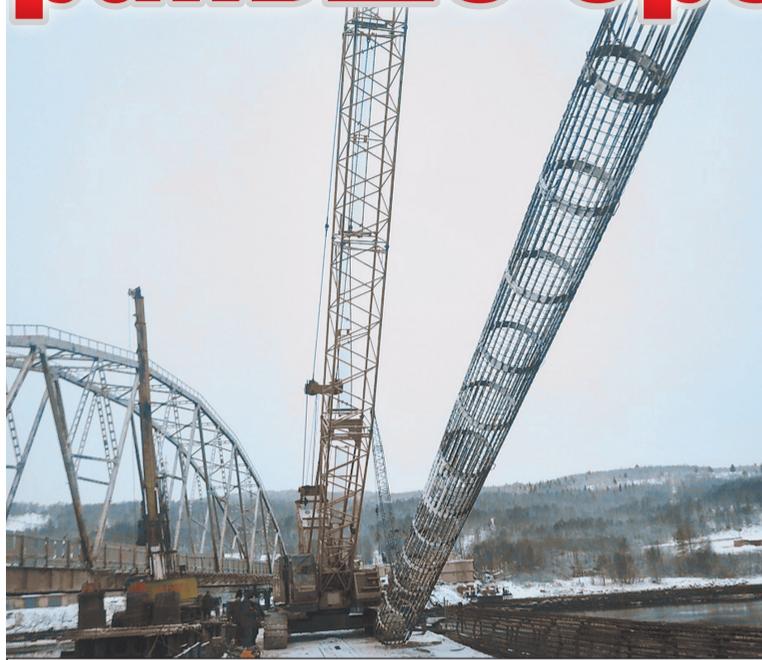
Главный инженер ФКУ Упрдор «Кола» Дмитрий ДЖОС:

- Мост через Тулому - последнее из 32 искусственных сооружений на автодороге Р-21, которые подлежали реконструкции из-за непригодности к ремонту. Реконструкция этого объекта - одна из задач Комплексного плана по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры России до 2024 года, которой занимается наше управление во главе с Михаилом Овчинниковым. Под словом «реконструкция», следует иметь в виду создание, по сути, абсолютно новой переправы.

С завершением работ компанией «ЭкспрессСтрой», запланированным на осень этого года, автомагистраль «Кола» получит еще одно современное и надежное сооружение, обеспечивающее безопасный беспрепятственный проезд.

МОСТ ЧЕРЕЗ ТУЛОМУ раньше срока

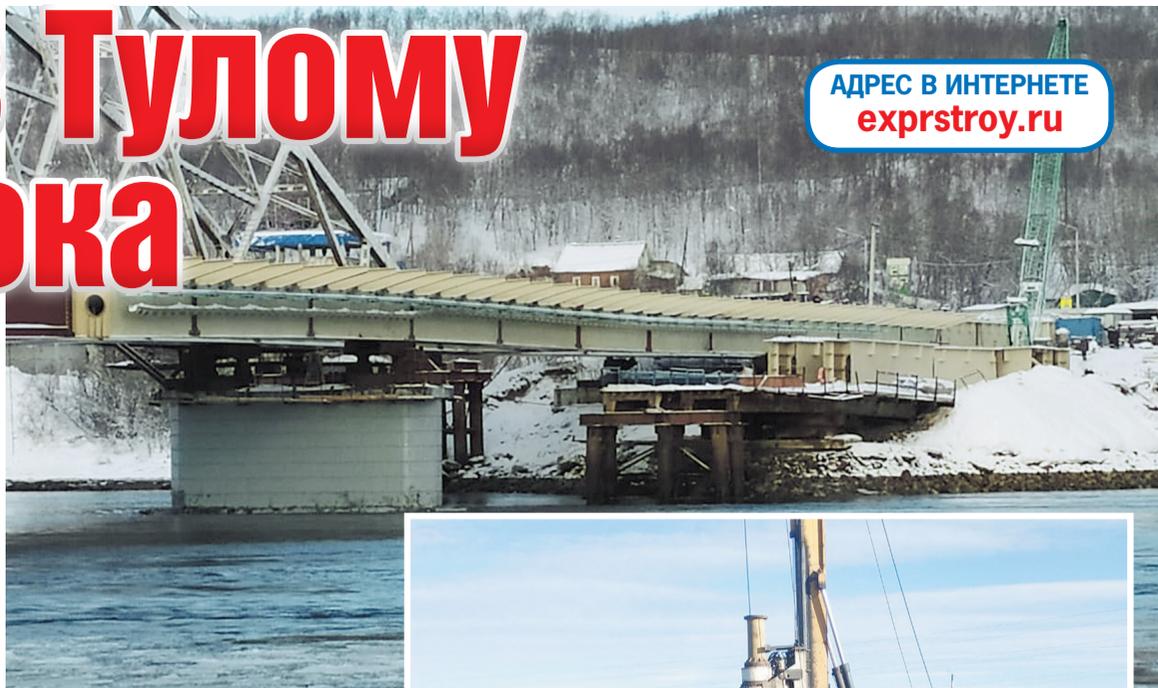
АДРЕС В ИНТЕРНЕТЕ
exprstroy.ru



Идет погружение каркасов буронабивных свай.

построили 7 путепроводов, 4 из которых были над железными дорогами и один полностью находился в полосе отвода Горьковской железной дороги, - продолжает Соглаев. - Такое строительство требует тщательной подготовки для проведения коротких по времени, но очень ответственных монтажных работ в «окна» - короткие перерывы, между движением поездов. К примеру, в прошлом году от заказчика поступила просьба максимально сократить сроки строительства. Стандартные методы надвигки и передвижки мостов - это либо продольная, либо поперечная. Но первый метод занимал слишком много времени, второй был неприменим, а сборка блоков кранами была невозможна из-за высокой интенсивности движения поездов и отсутствия достаточного количества «окон» для необходимого темпа строительства. Для реализации поставленной задачи, нашей компанией была разработана уникальная технология надвигки пролета по

радиусу, методом поворота. Теперь, благодаря собственным техническим разработкам, по инновационным, но безопасным и надежным методам работы, наша компания может значительно сократить сроки строительства, при этом, не выходя за отведенный бюджет. Сейчас, когда ввод в строй нового моста через Тулому не за горами, пришла пора задуматься о том, как сделать переправу не только полезной с точки зрения своего назначения, но и красивой. Проектные решения предусматривали простую одноцветную подсветку, но петербургские мостостроители предложили более современные варианты без увеличения стоимости. - Хотим, чтобы наш мост был не только функциональный и современный, но и запомнился людям своей красотой, - поясняет технический директор. - Мы сейчас предложили заказчику варианты систем многоцветной настраиваемой динамической подсветки с возможностью задавать раз-



личные варианты освещения для обычных дней, изменять раскраску в праздники, и мы уверены, что предложенные решения будут хорошо смотреться и радовать как жителей самого города Кола, так и проезжающих по этой дороге водителей. Но не буду забегать вперед: скоро все сами смогут оценить это новшество.

СТРОЙКИ С ПОЛЬЗОЙ ДЛЯ ВСЕХ

- Первый наш опыт работы за Полярным кругом стал вполне успешным, и мы намерены продолжить сотрудничество с управлением дороги «Кола», приняв участие в строительстве новых объектов, - говорит генеральный директор «ЭкспрессСтрой» Роман Лебединский. - Во многом именно мостовое направление помогло нашей компании сохранить положительную динамику, развивать свою деятельность, предлагая заказчикам максимальный спектр услуг в области транспортного строительства.

В целом в 2020 году «ЭкспрессСтрой» успешно выполнил подряды на 2,2 млрд руб. Одной из знаковых новостей прошлого года стала автомобильная развязка на трассе Нижний Новгород-Шахунья-Киров на участке Неклюдово-Золотово. Здесь мостостроители из Санкт-Петербурга



Бурение скважины под русловую опору будущего моста в скальном грунте было непростой, но решаемой задачей.

возвели пять путепроводов. Причем сдали их на год раньше контрактного срока. Также с их участием построена многоуровневая развязка на пересечении Волоколамского и Ильинского шоссе в подмосковном Красногорске, где компания построила путепровод над дорогой, надземный пешеходный переход и мост через реку Банька.

Кроме того, в Северной столице предприятие завершило строительство участка Комендантского проспекта, трамвайных путей на Петергофском шоссе, проезжей части автомобильных дорог с организацией остановок пассажирского транспорта в Приморском районе. Большой объем работ выполнен на реконструкции Богатырского проспекта. И в Пскове в общей сложности выполнено 12 контрактов на ремонт и реконструкцию городских дорог.

Нынешний год для «ЭкспрессСтроя» тоже обещает быть насыщенным по сдачным объектам. Кроме моста через Тулому в Мурманской области, в Нижегородской в стадии строительства у компании находятся три моста, уже на этапе сдачи объекты реконструкции на Рублевском шоссе в Москве. В Петроградском районе Санкт-Петербурга силами «ЭкспрессСтрой» будет выполнен ремонт дорог общего пользования регионального значения, также ведется капитальный ремонт проспекта Энергетиков.

- Наша задача - продолжать

наращивать объемы строительства, - говорит, подводя итог, Роман Лебединский. - Возможности у нашей компании для этого есть, и мы готовы использовать их с пользой для наших заказчиков, а в конечном счете - для российских автомобилистов...

НАША СПРАВКА

Мостовой переход через реку Тулома на 1388 км дороги Р-21 «Кола» будет иметь сталежелезобетонное пролетное строение с монолитной железобетонной плитой проезжей части. Увеличится габарит сооружения - он станет длиннее на 20 м и шире: к двум полосам движения добавятся еще две полосы безопасности по 1,5 м каждая, а также тротуары с обеих сторон проезжей части.

Металлическое пролетное строение весом 750 тонн монтируется методом надвигки, будет опираться на четыре бетонные опоры - две береговые и две в русле реки. Для их устройства специалисты «ЭкспрессСтроя» выполнили буронабивные сваи с заделкой в наиболее прочные и крепкие виды гранита с заглублением от 0,5 до 0,8 м. В связи с практически максимальной прочностью гранитной скалы для бурения каждой скважины требовалось производить не менее 30 замен специальных победитовых коронок на горных шнеках - устройствах для бурения гранита. Несмотря на трудности, это обеспечило максимально крепкую заделку, что гарантирует надежность мостового перехода.



Как не остановить течение реки, так и невозможно перекрыть железные дороги.