

ИСПЫТАНИЕ ИЖОРОЙ

Специалисты АО «Трест Гидромонтаж» успешно возводят крупнейший на строительстве М-11 сталежелезобетонный мост длиной 540 м



Дмитрий Мясоед, зам. директора Обособленного подразделения АО «Трест Гидромонтаж» с сотрудниками

КОНТРАКТ НА 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Компании, которым доверили строительство 7 и 8 этапов М-11, отбирали очень тщательно. Поскольку объекты предстояло возвести не только сложные, но и дорогостоящие.

Один из контрактов, например, оценивался в сумму 3 млрд рублей. Желающих заключить его с заказчиком было более чем достаточно. Однако подписали его с одной из самых опытных компаний – АО «Трест Гидромонтаж».

И действительно, трудно было конкурировать с проектно-производственной строительной компанией, по референциям которой можно изучать историю нашей страны, начиная с индустриализации 30-х годов прошлого столетия. Достаточно лишь схематично обозначить объекты, возведенные ею, чтобы убедиться в ее уникальности. Разумеется, лишь малую их часть, поскольку на перечисление всех уйдет немало времени.

В советские годы – это судоходные каналы имени Москвы и Волго-Донской, уникальный висячий столичный Крымский мост, крупнейшие гидроузлы с плотинами высотой свыше 100 метров, включая Братскую, Красноярскую, Зейскую и Усть-Илимскую ГЭС и др.

НЕМАЛО ТРУДНОСТЕЙ, КАК ОБЪЕКТИВНЫХ, ТАК И СУБЪЕКТИВНЫХ, ПОДЖИДАЕТ КОМПАНИИ, КОТОРЫЕ ЗАДЕЙСТВОВАНЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ 7 И 8 ЭТАПОВ СКОРОСТНОЙ ПЛАТНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ МОСКВА–САНКТ–ПЕТЕРБУРГ. ОДНАКО КРУПНЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, РАБОТАЮЩИЕ В ОТРАСЛИ ДОЛГИЕ ГОДЫ, УСПЕШНО ПРЕОДОЛЕВАЮТ ИХ. ОДНА ИЗ НИХ – АО «ТРЕСТ ГИДРОМОНТАЖ»



В наши дни – это строительство Нижне-Бурейской ГЭС. За 4 года, на условиях генерального подряда, специалистами Треста уложено более 600 тыс. м³ бетона, изготовлено и смонтировано более 12 тыс. тонн металлоконструкций, гидромеханического, грузоподъемного и вспомогательного оборудования. А также комплекс защитных сооружений от наводнений в Санкт-Петербурге – одно из наиболее совершенных сооружений 21 века. В общей сложности, за плечами специалистов компании строительство порядка 330 промышленных объектов в 56 странах мира.

Благодаря многолетнему опыту строительства сложных, стратегически значимых объектов, необходимым компетенциям и техническим ресурсам, данный контракт был заключен именно с АО «Трест Гидромонтаж». Непосредственно работами занялось его Обособленное подразделение – Дирекция по строительству объектов в Северо-Западном регионе.

ПРЕОДОЛЕВАЯ ТРУДНОСТИ

Строителям Треста предстояло возвести сталежелезобетонный мост через р. Ижору протяженностью 540 м, крупнейший на

всей автотрассе М-11, а также 6 железобетонных и сталежелезобетонных путепроводов, длиной от 28 до 237 метров, которые пройдут над железнодорожными путями Варшавского и Витебского направлений, Пулковским шоссе и через дорогу к деревням Федоровское и Войсковое.

И все же не технологические проблемы затрудняли деятельность строителей.

– С самого начала работы на объектах, к которой наша компания приступила в позапрошлом году, мы столкнулись с довольно серьезными проблемами, не зависящими ни от квалификации наших сотрудников, ни от их отношения к делу, – вспоминает заместитель директора Обособленного подразделения Дмитрий Мясоед. – Тут и задержки с финансированием, и существенное удорожание строительных материалов.

И тем не менее, работы на этапе не приостанавливались ни на один день, менялась только их интенсивность, поскольку необходимо было любой ценой поддержать ту высокую репутацию, которой пользуются специалисты Треста среди коллег. И руководству коллектива, обладающему богатым опытом и знаниями, удалось добиться этого.

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ НА 70% ВЫПОЛНЕНЫ РАБОТЫ ПО МОНТАЖУ МЕТАЛЛО–КОНСТРУКЦИЙ ПРОЛЕТНОГО СТРОЕНИЯ МОСТА ЧЕРЕЗ Р. ИЖОРУ, А В ПРОЛЕТАХ 7–11 И 7–12 НА 100%. НА 80% ЗАКОНЧЕНО СООРУЖЕНИЕ СТОЕК ОПОР

АО «Трест Гидромонтаж» — это компания, по референциям которой можно изучать историю нашей страны, начиная с индустриализации 30-х годов прошлого столетия

ЭКЗАМЕНУЕТ ... ПРИРОДА

Наиболее сложным и ответственным участком работы сами строители считают сталежелезобетонный мост через р. Ижора. И шутят, что на прочность их решила испытать сама природа. Например, в том месте, где расположен мост, р. Ижора сильно петляет, трижды пересекает его ось и находится в глубокой ложбине, что значительно усложняло производство работ.

После детальной проработки вопроса, с учетом специфических условий, в которых находится объект, было принято решение, что при устройстве ростверков опор необходимо устраивать шпунтовое ограждение для возможности выполнения работ по армированию и бетонированию ростверков. А при монтаже металлоконструкций на временные опоры использовать краны грузоподъемностью 300 тонн, что позволяет поднимать конструкции на необходимую для работы высоту, достигающую до 30 метров. В дальнейшем подобные технологические решения оправдались.

Впрочем, специфика выполняемых работ заключалась не только в сложной технологии, но еще и в условиях, в которых приходилось работать. Поскольку высота

устанавливаемых опор доходила до 20 метров, а работы выполнялись в водоохранной зоне, да и р. Ижора – не самая мелкая река в России, то особое внимание уделялось технике безопасности при работе на высоте, а также охране окружающей среды. Многочисленные проверки со стороны Заказчика, Технадзора и Ростехнадзора никаких существенных нарушений установленных требований не выявили.

В немалой степени этому способствовали собственные разработки технологических регламентов на основании нормативных документов, регулярные инструктажи специалистов, занятых на работах повышенной опасности, а также строгий контроль за соблюдением природоохранного законодательства.

СТРОГО ПО ГРАФИКУ

Если передвигаться по Западному скоростному диаметру (ЗСД) на автомобиле, то нельзя не заметить, что на одних участках машину трясет, а на других она скользит словно по льду. Так вот, можно с уверенностью констатировать, что дорожное полотно на последних укладывали именно специалисты Обособленного подразделения АО «Трест Гидромонтаж», также принимавшие участие в строительстве ЗСД. Однако ни



ПРЕДСТОЯЛО ВОЗВЕСТИ САМЫЙ КРУПНЫЙ НА М-11 МОСТ ЧЕРЕЗ ПЕЧОРУ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 540 М, А ТАКЖЕ 6 ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ И СТАЛЕЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ПУТЕПРОВОДОВ ДЛИНОЙ ОТ 28 ДО 237 МЕТРОВ



какого секрета в этом нет – просто они использовали в работе высококачественные материалы и самые передовые технологии производства работ.

В том же ключе продолжают работать и на строительстве М-11. Если говорить, например, о мосте через р. Ижору, то работы по устройству свайных оснований выполнялись сваебойными установками с ростверками на забивных сваях. А если вести речь о путепроводах на съездах и через железную дорогу Витебского направления, то – буровыми установками с ростверками на буро-набивных сваях.

Работы же по устройству ростверков и стоек опор производились вязкой арматурных каркасов, устройством дерево-металлической опалубки и бетонированием конструкции. А по устройству металлоконструкций – методом укрупнительной сборки блоков и монтажа укрупненных блоков на временные опоры, так и методом сборки

При монтаже металлоконструкций на временные опоры использовать краны грузоподъемностью 300 тонн, что позволяло поднимать конструкции на необходимую для работы высоту, достигающую до 30 метров.

блоков на стапеле с последующей поэтапной надвижкой. При этом никаких претензий относительно качества выполненной работы от заказчика не поступало.

По словам Дмитрия Мясоеда, в настоящее время на 70% выполнены работы по монтажу металлоконструкций пролётных строений моста через р. Ижору, а в пролетах 7-11 и 7-12 на 100%. На 80% закончено сооружение стоек опор. И, наконец, на 90% завершены работы по устройству фундаментов опор – свайных оснований и ростверков опор. На съезде №3 металлоконструкции смонтированы в 100%-ном объеме, ведется работа по устройству плиты проезжей части.

Предстоит закончить работы по устройству ростверков опоры 2 моста через р. Ижору, по устройству стоек опор 1 и 2 этого же моста, а также работы по устройству тел опор путепроводов Войсковово-Федоровское.

Сталина Кузнецова