



ГАЗЕТА АДМИНИСТРАЦИИ ПАО «ДОРИСС»

НА ПУСКОВЫХ ОБЪЕКТАХ

МОСТ ЧЕРЕЗ ИК: ИДЕТ СБОРКА ПРОЛЕТНОГО СТРОЕНИЯ

Сборка пролетного строения на мосту через реку Ик ведется двумя методами. Заместитель директора по производству ООО «Мостовые системы» Игорь КАРАСЕВ рассказал, что такое инженерное решение принято для сохранения высоких темпов работ.

Два пролета со стороны опоры № 1 над пойменной частью реки собираются на временных опорах. С другой стороны искусственного сооружения пролетные строения будут надвигаться между опорами в продольном направлении с помощью специальной технологии надвигки. Совмещая два метода, пролеты моста удастся собрать в оптимальные сроки и в это же время завершить строительство опоры №3, находящейся в русле реки.



МАСШТАБЫ И СЖАТЫЕ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М-12 «ВОСТОК» ТРЕБУЮТ ОТ СТРОИТЕЛЕЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВСЕХ ВОЗМОЖНЫХ РЕСУРСОВ ТЕХНИКИ И РАБОЧЕГО ПЕРСОНАЛА.



Роман ГАВРИЛОВ, прораб ООО «Мостовые системы»: «Какие важные этапы работ выполнены за год работы на мосту через Ик? Сборка и монтаж металлического пролетного строения является одним из ожи-

даемых результатов на объекте, так как в течение всего прошлого года мы упорно трудились над возведением всех пяти опор искусственного сооружения. Построены четыре береговых опоры, продолжаются работы на последней русловой опоре №3. За прошедший год выполнен большой объем работ по строительству основных частей и элементов моста, который оценивается в полмиллиарда рублей.

Мы добились того, чтобы увеличить количество людей на строительной площадке и перешли на двухсменный график работы. Увеличили темпы производства и добавили много спецтехники. Приобрели новую технику – краны, автобетоносмесители, средства малой механизации, что позволяет нам решать различные производственные задачи.

Созданы необходимые бытовые условия для персонала. Построен рабочий городок, состоящий из жилых и административных модулей, организован пункт приема пищи».

НА УЧАСТКЕ РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО СПУСКА К СЕЛУ ШИХАЗАНЫ ПРЕДСТОИТ ПОСТРОИТЬ УНИКАЛЬНЫЙ ДРЕНАЖ

В проект реконструкции автодороги А-151 «Цивильск-Ульяновск» и моста через р.Малый Цивиль км 36+869 заложено строительство качественной глубоководной дренажной системы. Ее конструкция состоит из 127 колодцев, устроенных в 11 рядов, а общая протяженность соединяющих их труб составляет более 6 км.

До начала реконструкции участок перед въездом в с.Шихазаны имел большой уклон. В ходе работ строители ООО «Дороги Чувашии» сняли и вывезли с косога порядка 750 тысяч тонн грунта.

Другой особенностью данного объекта стала избыточная увлажненность. Из-за высокого уровня грунтовых вод здесь устройство земляного полотна выполнялось с заменой грунтов, а также применялась технология послойного возведения дорожной одежды с армирующим геотекстилем.

Сейчас на склонах глубокой выемки, на дне которой строители возводят новую дорогу, ведется устройство ступеней и откосов под дренажную систему. На данном искусственно созданном рельефе под землей расположится большой комплекс инженерных сооружений.

По словам начальника участка ООО

«Дороги Чувашии» Зелымхана САРМАРАЕВА, конструкция дренажной системы предусматривает организованный сбор и сброс воды. С обеих сторон, вдоль автодороги, на участке протяженностью 600 метров необходимо устроить 11 рядов колодцев. Количество дренажных колодцев насчитывает 127 единиц. Они будут располагаться через каждые 50 метров и стыкуются между собой трубами диаметром 110 мм.

«На самой верхней ступени будут располагаться 8 колодцев, чем ниже ступень – тем больше колодцев. Система будет перехватывать грунтовые воды, притекающие к дороге со стороны и гнать их вниз, в кювет. Таким образом дренажная сеть будет оказывать осушающее действие на основание дороги, защитит ее от влаги, которая будет просачиваться из прилега-

О ходе строительства моста через реку Ик рассказал телеграм-канал «Росавтодор».

Начали сборку пролёта для искусственного сооружения через реку Ик в Мензелинском районе.

К строительству четырёхполосной переправы над левым притоком Камы приступили год назад — в марте 2023-го. На текущий момент установили большую часть опор — настал черёд пролётного строения. Уже смонтировали 200 тонн металлоконструкций, при этом не простых, а индивидуального проектирования: их сделали именно для этого объекта.

В мае работы над пролётом будут завершены. После этого начнём обустройство деформационных швов, гидроизоляции и укладку двухслойного асфальтобетонного покрытия.

Когда новый четырёхполосный мост будет открыт для проезда, его двухполосного собрата 1983 года «рождения» демонтируют.

Отметим, что, помимо переправы через реку Ик, на участке планируем также построить и реконструировать 11 транспортных развязок, такое же количество путепроводов и 6 мостов.

Это устраним существующие сейчас в одном уровне пересечения и обеспечит водителям комфортный выезд на федеральную трассу.

С ЮБИЛЕЕМ!

Администрация, Наблюдательный Совет ПАО «Дорисс» горячо и сердечно поздравляют с юбилеем наших коллег!

50 лет

11 марта Михайлов Владислав Владимирович, водитель автомобиля ООО «Транс-Регион»

14 марта Савин Сергей Владимирович, водитель легкового автомобиля 4 разряда ООО «Мостовые системы»

55 лет

24 марта Никифорова Татьяна Ивановна, повар ООО «Мостовые системы»

60 лет

30 марта Павлов Николай Иванович, электромонтер ООО «Дороги Чувашии»

65 лет

11 марта Щербаков Александр Маркович, машинист компрессора ООО «Дороги Чувашии»



Александр АЛЕКСАНДРОВ, мастер СМР ООО «Мостовые системы»: «Более 10 лет я занимался строительством свайных фундаментов. Мост через реку Ик — первое в моей профессиональной деятельности мостовое сооружение, где я участвовал в возведении четвертой и пятой опор.

Появились новые знания, новые знакомства с людьми, профессионалами своего дела. Работа интересная, работаем с людьми и с железобетоном».



Владимир МЕРЕСКИН, мастер СМР ООО «Мостовые системы»: «Более 6 лет работал на металлических мостовых сооружениях электросварщиком. На мосту через Ик работаю на участке сборки металлического пролетного строения. Здесь важно качественно выполнить как подготовительные работы, абразивно-струйную очистку, выравнивание, натяжение болтов, так и саму сборку, монтаж металлических балок. От работы сварщиков зависит, насколько надежной будет несущая конструкция моста».



Зелымхан САРМАРАЕВ, прораб ООО «Дороги Чувашии»

устройству дорожных слоев из песка, щебня, укладке асфальтобетона. Сдача объекта в эксплуатацию, согласно контракту, намечена на ноябрь 2024 года.

ИНТЕРВЬЮ

Работники ДСК «Магадан» открывают новый сезон на объекте реконструкции автодороги Р-504 «Колыма», км 1510 - км 1536. Им предстоит «оживить» рабочий городок, запустить технику и механизмы, возобновить работу по доставке материалов на объект.

У ведущего геодезиста компании Ивана Александровича АГАНДЕЕВА также есть свой план работ на текущий сезон. В прошлом году он впервые поехал в столь дальнюю и длительную командировку, и с честью отработал положенное время, за 8 месяцев успел получить уникальный опыт работы в суровых условиях. Газета попросила его поделиться своими впечатлениями и рассказать об особенностях геодезической работы в северном регионе.

О КОЛЫМСКИХ БУДНЯХ ГЕОДЕЗИСТА

- Иван, как и почему Вы стали геодезистом?

- С детства интересовался географией. В школе, помню, любил атласы смотреть, контурные карты раскрашивать, чертить нравилось. Как-то услышал, что геодезисты хорошо зарабатывают, вот и повелся на это (смеется – ред.) На самом деле сложенькая оказалась профессия. Я к тому, что, если не любишь этим заниматься – с картами, чертежами возиться – даже за хорошую зарплату долго не протянешь. У меня все-таки изначально тяга к этому делу была. Это ключевой момент, я считаю.

После школы поступил в строительный техникум, это единственное учебное заведение, где после 9 класса учат геодезии. В 2015 году закончил его по специальности техник-геодезист. Сейчас работаю ведущим геодезистом.

- Где получили высшее образование?

- Заочно 5 лет учился в Чебоксарском аграрном университете. Сессии были в ноябре и апреле, в это время дорожные работы не такие активные, поэтому совмещение учебы и работы особых проблем не доставляло. Я учился на кафедре землеустройства, на кадастрового инженера, эта область больше к юриспруденции относится, нежели к строительству. Там какие знания из геодезии могут пригодиться? Вышел, с четырьмя точками земельный участок замерил, присвоил ему кадастровый номер – и на этом все, геодезия заканчивается. Понял, что межевание не мое, именно на стройках хочется работать.

Во время учебы в университете я для себя понял, если хочешь чему-то научиться – надо самообразованием заниматься. У нас были хорошие профессора: всегда давали дополнительную литературу.

- На каких объектах набиралась опыта как молодой специалист?

- Первые объекты мои были по ремонту городских улиц. Это было довольно просто. Дорожники фрезернули асфальт – я заснял площадь, посчитал, сколько бордюров поставили, сколько метров тротуара проложили. Отрисовал, раскрасил. Как раз для первых двух лет работа, чтобы опыт получить.

Потом работал на федеральной дороге М-7, на участке в районе д.Нюрши. Уже сложнее стало, не только с площадями имел дело, но и с объемами, то есть толщину дорожной одежды – щебня, песка, земполотна замерял, укладку труб контролировал. Мне повезло, что объекты, куда меня определяли, набирали сложность постепенно. После был еще один участок на М-7. Затем «Дорисс» получил контракт на реконструкцию дороги у села Хыркасы, который включал и строительство теплотрассы в составе двухуровневой развязки, и прокладку 50-метровых труб на глубине 20 метров. С таким багажом я пришел к улице Гражданской.

- Все ошибки и несоответствия проекта реконструкции улицы Гражданской, в первую очередь, коснулись Вашей работы?

- На этом объекте уже надо было работать со всеми видами коммуникаций, существующих в городской среде – газ, канализация,

водопровод, теплотрассы, различные электросети, светофорные сети. С неопознанными также сетями, которых нет ни на одной карте, но действующими причем.

В чем моя работа заключалась? У меня есть проект. Я подготавливаю из проекта различные данные, как край дороги, середина, отметки дороги, расположение тротуаров и остановок, проектное расположение всех коммуникаций и выхожу разбивать на местность. Но в ходе работ строители находят фактическое расположение всех коммуникаций, и в итоге получается, что моя разбивка бесполезная. Я заново все снимаю, иду за компьютер, вношу новые данные и отправляю на перепроектирование. Потом повторно вытаскиваю разбивочные данные и опять работаю на местности.

- И все три года реконструкции приходилось так работать?

- Да, кроме третьего, на котором, впрочем, я уже ушел на другой объект. На третий год на Гражданской в плане геодезии работы было немного, так как наконец был подготовлен новый проект и можно было вплотную заняться самой стройкой.

Думал, что не вытасю этот объект, не вынесу. Не предполагал, что такой сложный объект может быть. Начальник участка Юрий Агафонов, другие опытные строители говорили то же самое. Потом привокзальный участок к этой ситуации и отпустил ее, проще относиться стал ко всяким неурядицам, сам себе психологом был, можно сказать.

- И в этот момент было решено попробовать себя в еще более сложном проекте в Магаданской области?

- Как выяснилось, наравне сложный. Я как думал – деревянная дорога, почти везде двухполосная. Но чего стоит эти две полосы сделать. Оказалось, похуже, чем неопознанные коммуникации вещи есть.

- Например?

- Например, вечная мерзлота. Допустим, надо снять для дорожной выемки 20 метров грунта. И это даже не скальная порода, а мягкий торфяник. Но прикол в том, что экскаватор копает максимум, дай бог, метр и натывается на лед. Дальше мы тормозимся, откапываем захватку длиной по 300-400 метров и ждем неделю, пока мерзлота оттает, и потом все по новой повторяется.

- Как климатические условия отражаются непосредственно на вашей работе?

- Мерзлота – это мой худший враг для геодезической основы. Лед сжимается и выдавливает репера. Прихожу весной – труба железная диаметром 10 см, которая закопана на глубину 3 метра, внизу закреплена тяжелым цементным якорем толщиной 30 см, выдавлена из земли почти на метр! 150 реперов у меня по всему объекту, в прошлом году восстанавливал 30 из них. Это время занимает. В общем, там не так, как у нас здесь, в средней полосе – забил репера и 4-5 лет спокойно с ними работаешь. Приходится каждый год перепроверять. Вот и нынешний сезон, наверное, начну с этого.

- На всем протяжении 26 км ведутся разные виды работ?



- Да. Где-то копают большую выемку, где-то возводят большую насыпь. Трубы укладывают водопропускные. На всех участках работа геодезистов востребована.

Нас там трое было в прошлом сезоне, менялись, совмещали, кто-то на объекте, другой в это время в офисе работу свою выполняет.

26-километровая протяженность объекта – это все-таки очень много, когда привык на небольших участках по 3-6 км работать. Когда размечаешь полосу отвода, приходится от основного хода дороги на 100-200 метров отходить, так что геодезисту нужна хорошая физическая подготовка. Иногда ты совсем один на том или ином участке, наедине с дикой природой, что тоже может быть небезопасно.

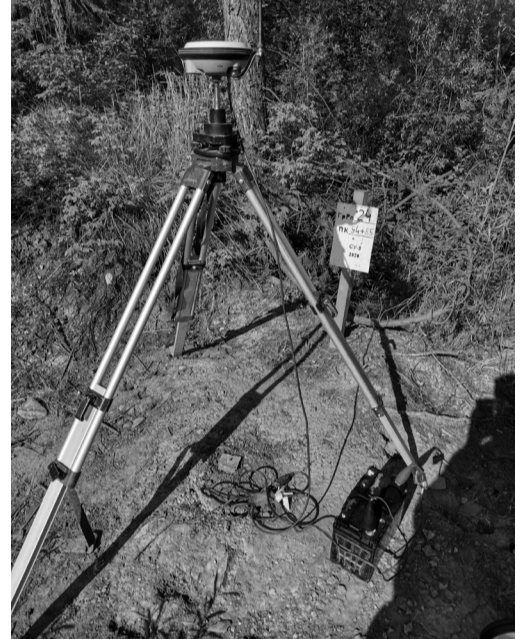
- Еще какие открытия для себя сделали там?

- Интернета нет, радиосвязь из-за сопков тоже плохая, так что GPS базу, от которой мы работаем, приходится все время с места на место перетаскивать. Например, в Хыркасах, она была установлена над геодезической будкой, и по 6 км в обе стороны дороги роверы спокойно сигнал ловили. Там же носишь на себе базу, аккумуляторы автомобильные для ее питания. Базу надо устанавливать на штативе над репером.

Ну и еще забавить колышки, что тоже нелегко – везде каменистые грунты. Там нет такого понятия, как грязь или земля. Есть понятие щебень и мох. Получается, ты постоянно носишь с собой лом. Делаешь ямку для деревянного колышка, забиваешь. Хорошо, что хоть с деревянными колышками проблем нет. Кругом лес и тайга (смеется – ред.). Чтобы забить колышек, здесь в Чувашии тратишь 10 секунд буквально. А там, чтобы разбить 300 метров участка, через каждые 20 метров ставя отметки, уходит полдня.

- Это было чисто собственное желание – поехать в Магадан?

- Честно скажу, что деньги, конечно, тоже важны, но в прошлом году я действительно думал мир посмотреть. И не пожалел ни разу. Очень красивая природа, животный мир, огромные просторы, не тронутые цивилизацией.



Ягоды – морошка, брусника, черника – прямо на обочине растут. Дебин – река вдоль нашего участка. В конце июля, когда рыба идет на нерест, заходишь в нее и ловишь красную рыбу руками практически. Кета, кижуч, горбуша... Но надо учитывать, что в это же время на рыбу охотится медведь, а они во время набора жировой массы бывают агрессивны. Много раз наблюдал, как лосиха с лосенком на водопой приходят. Много бурундуков. Как-то наши работники собрали два ведра шишек стланика на варенье и оставили на ночь в ангаре. К утру увидели, что бурундуки все стащили. К концу лета они совсем наглые становятся. Если семечки грызешь в будке, залезают и просят. Только наши собаки им спокойной жизни не дают. Собаки же предупреждают людей, что медведь рядом – лаят, скулят.

Из минусов – пыль, которая летит с грунтовой пока дороги на всю округу, комары, мошкара. Ну и жара. Из-за сопков в плане осадков прогноз погоды бесполезно смотреть. За день погода может несколько раз поменяться. И вообще каждые 15-20 км погода разная. В начале нашего объекта снег лежит, в середине сухо. Где-то сопки остановили тучу со снегом, где-то нет. Облака низко, иногда просыпается утром, выходишь на улицу – ты в облаке тумана.

- Какие планы на будущий сезон?

- Думаю, он будет непростым, а скорее, даже намного более напряженным. В этом году ожидаются укладка асфальта, строительство мостов, много труб надо уложить, насыпи поднять и выемки выкопать.

Ну и морально 8 месяцев нелегко выдерживать вдали от дома. У всех накапливается усталость, особенно когда так долго живешь тесным коллективом. Начинаешь отмечать дни на дориссовском квартальном календаре. В прошлом году для меня все ново было, интересно. В этом году я уже знаю наперед, чего ожидать. Но настрой – рабочий!