



Президентский мост в Ульяновске

НПО «СМИТ»: НАСЛЕДУЯ СЛАВНЫЕ ТРАДИЦИИ

Не так давно на строительный рынок России буквально ворвалась компания «СМИТ» – ООО «НПО «Строительство мостов и тоннелей», которая сразу получила большой кредит доверия со стороны крупных заказчиков. Об этом красноречиво свидетельствует хотя бы тот факт, что на сегодняшний день предприятие работает на субподряде у ПАО «Мостотрест», принимая самое активное участие в сооружении 2-го пускового комплекса платной скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург». Это стало возможным благодаря тому, что молодая строительная фирма объединила в себе группы ведущих инженеров крупнейших компаний – АО «Волгомост», ООО «Транскапстрой» и корпорации «Трансстрой».



125367, г. Москва,
ул. Габричевского, дом 5, корп. 1, оф. 407.
Тел.: 8 (499) 654 04 71, 8 (499) 654 04 72
E-mail: info@nposmit.ru
<http://nposmit.ru>

Наталья АЛХИМОВА

Специалистам о многом говорят эти названия. Так, например, история Волгомоста насчитывает 77 лет, предприятие до недавнего времени входило в пятерку лидеров мостостроительной отрасли России. Им построено и реконструировано более 3 тыс. различных объектов транспортной инфраструктуры.

Инженеры-мостовики, выходцы из этих компаний, обладают широкой специализацией. Это проектирование и строительство крупнейших уникальных мостов, путепроводов, транспортных развязок, автомобильных дорог, тоннелей. Они познакомились и подружились в ходе совместной работы над строительством крупнейших мостовых объектов современности. На их счету в недавнем прошлом возведение объектов олимпийской инфраструктуры в Сочи, реконструкция и строительство федеральных автомагистралей, сооружение крупнейших внеклассных автодорожных мостов, аэропортового терминала Внуково, участков Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (ЦКАД), столичных объектов транспортного строительства, в частности Третьего транспортного кольца, мостовые сооружения плотины Волжской ГЭС и т. д.

Особо в этом ряду хочется отметить Президентский мост в Ульяновске. В ходе его строительства, по словам Алексея Кокошеникова, заместителя генерального директора компании «СМИТ» по производству (ранее трудился в аналогичной должности в АО «Волгомост»), приходилось принимать сложные инженерно-

технические решения, искать пути синтеза старых проектных разработок с современными, осваивать на ходу новые методы надвигки. Отметим, что многие из этих решений использовались впоследствии при строительстве крупнейших искусственных сооружений России, в частности Крымского моста. Метод монтажа, который был разработан при участии Алексея Кокошников и применен в Ульяновске, позволил конструкцию пролета моста весом 4,2 тыс. т, собранную на берегу, успешно поднять на высоту опор порядка 20 м с плавсредств. Работы были осуществлены под его руководством, а сам метод запатентован. За строительство этого объекта Алексей Кокошников удостоен государственной награды.

У сотрудников НПО «СМИТ» имеется также опыт работы по созданию искусственных сооружений за рубежом — в Казахстане, Сербии, Ливии.

Все это позволило специалистам, когда наступили тяжелые, кризисные времена, объединиться и продолжить работу. НПО «СМИТ» появилось как преемник инженерного опыта, высокой компетентности и профессионализма коллективов, добрые традиции и опыт которых, благодаря энергии новых руководителей, удалось сохранить.

Портфель заказов молодой компании постоянно пополняется. Названия объектов, в сооружении которых НПО «СМИТ» принимает участие, впечатляют. Судите сами: Крымский мост, скоростная автомагистраль М-11 «Москва — Санкт-Петербург», а также федеральная дорога М-2 «Крым», через которую СМИТ сооружает путепровод и подходы к нему.

КРЫМСКИЙ МОСТ

Рассказ об этих объектах следует начать, конечно, с Крымского моста, который уже стал одним из символов столетия. На одном из его участков НПО «СМИТ» занимается устройством водоотведения, а также антикоррозионной защиты.

Не нужно объяснять, что из-за морской воды и других специфических условий климата конструкции моста работают в особо агрессивных условиях и защита им требуется надежная. Наиболее жесткие условия морской среды, максимальные сроки службы и требования к системам антикоррозионной защиты стальных строительных конструкций, предусмотренные международными стандартами ISO 12944 в качестве базового

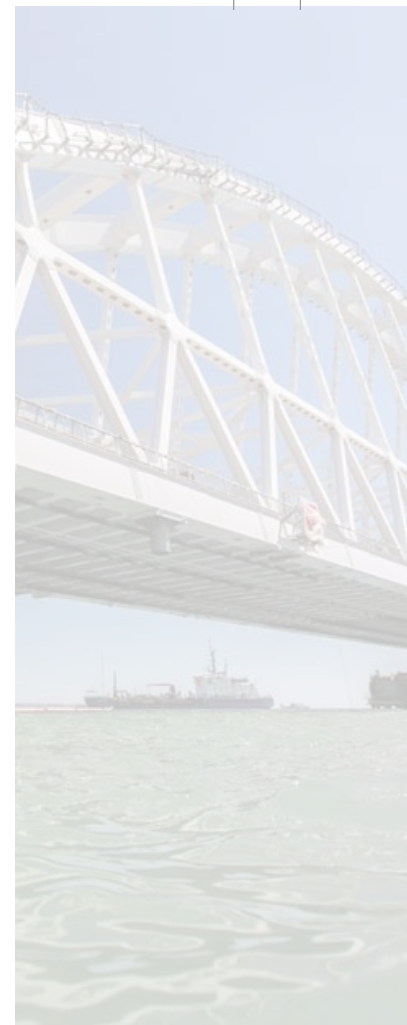


Крымский мост

и ISO 20340:2009, разработанного в развитие базового для применения в условиях морской окружающей среды, были приняты в СТУ на объект «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив», разработанных АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» и согласованных Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ.

М-11 «МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

На втором пусковом комплексе М-11 «Москва — Санкт-Петербург» предприятие строит десять путепроводов. Самым примечательным из них является переход через, пожалуй, самую интенсивную железную дорогу России — Октябрьскую, соединяющую две столицы. Надо отметить, что сооружение этого объекта пришлось на самое беспокойное время — тот самый месяц, в течение которого «все флаги были в гости к нам», когда проводился чемпионат мира по футболу. И, конечно, маршрут Москва — Санкт-Петербург привлекал множество болельщиков и туристов. Так, для улучшения качества обслуживания пассажиров и повышения доступности поездов во время проведения чемпионата ОАО «РЖД» увеличило количество рейсов поездов «Сапсан», курсирующих между двумя столицами, до 30 поездов в сутки. Это — не считая «Ласточек». А ведь для сооружения путепровода через железную дорогу необходимо было полностью останавливать движение. После долгих согласований с железнодорожниками у специалистов НПО «СМИТ» для монтажа балок в пролетной части путепровода был лишь час-полтора в день, не больше.



— Мы справились без всяких нареканий, 12 балок были смонтированы за пять дней,— комментирует директор предприятия Михаил Калиновский. — Процесс монтажа первой балки подробно снимало Тверское телевидение, правильно оценивая важность и трудоемкость этого процесса. Балки монтировались при помощи специально привезенного для этого крана Liebherr грузоподъемностью 750 т и весом 500 т. Поскольку грунты здесь болотистые, для его установки сооружалась площадка из бетонных плит. Сейчас работы на путепроводе подходят к концу, он будет сдан в срок в составе второго пускового комплекса М-11.

М-2 «КРЫМ»

В настоящее время приводится в порядок федеральная автомобильная дорога М-2 «Крым», ведется капитальный ремонт отдельных ее участков. НПО «СМИТ» занимается сооружением путепровода через эту трассу, которая соединит Новую Москву и Подмоскowie. Москва растет, вновь присоединяемые к столице территории необходимо обустроить объектами транспортной инфраструктуры.

— Путепровод свяжет два крупных микрорайона — Дрожжино и Боброво, — поясняет директор НПО «СМИТ». — Для удобства жителей этих населенных пунктов Группа компаний «ПИК» — заказчик на этом объекте — приняла решение о его строительстве. Сегодня очень сильно перегружено Расторгуевское шоссе, которое соединяет Видное и Булатниковское с выходом на Староваршавское шоссе. Люди стараются объехать препятствие, и из-за этого возникают большие пробки. Ввод в эксплуатацию путепровода решит ряд больших проблем.

Сооружение планируется ввести в эксплуатацию в конце 2018 года. Длина участка автомобильной дороги — 2264 м, в ее составе путепровод длиной 371,2 м и шириной 27,3 м.

РЕКУЛЬТИВАЦИЯ ПОЛИГОНА ТБО

— Сейчас мы приступаем к рекультивации полигона твердых бытовых отходов в Саларьево с устройством очистных сооружений, прокладкой и переносом инженерных коммуникаций, — продолжает директор. — Это закрытый полигон ТБО на территории Новомосковского административного округа Москвы.

Не для кого уже не является секретом, что свалка твердых бытовых отходов «Саларьево» — одна из самых больших в Европе и сегодня самое больное место ЖК «Саларьево Парк». Свалка эта площадью 59 га (!) образовалась в 1960-х годах, когда в овраг рядом с Саларьево начали свозить мусор. 1 апреля 2007 года полигон был закрыт. К тому времени его высота превышала 70–80 м, он вмещал 15 млн т отходов. В 2009 году они были накрыты геосинтетическими и гидроизоляционными материалами, а сверху засыпаны грунтом. Для отвода газов от разложения были сделаны скважины, а для фильтрата сооружен дренажный коллектор. Но строительство станции метро «Саларьево» спровоцировало выход на поверхность земли большого количества токсичного вещества — фильтрата, образующегося в процессе разложения мусора. Поэтому в августе 2007 года НИИПИ градостроительства по заказу ГУП «Мосэкострой» был разработан проект рекультивации зоны полигона. Предложения с мерами по решению



М-11. Строительство путепровода через Октябрьскую железную дорогу

экологической проблемы одобрены мэром Москвы Сергеем Собяниным и комиссией по экологии Московской городской думы.

И вот, наконец, начинается рекультивация объекта, и население близлежащих районов вздохнет с облегчением.

— На сегодняшний день мы являемся единственным в России представителем в компании Wehrle, которая занимается производством запатентованного оборудования для фильтрации и очистки всех видов стоков. Wehrle известна тем, что построила наибольшее количество очистных сооружений в Германии (более 50%) и сформировала направление биологической очистки. Думаю, что в работах по рекультивации полигона ТБО в Саларьево оборудование ее производства нам сильно поможет, — отмечает директор.

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

Коллектив НПО «СМИТ» превышает тысячу человек. Принцип работы — полное сопровождение проекта, от этапа проектирования до сдачи объекта в эксплуатацию, с последующим содержанием. На предприятии работает проектная группа, которая осуществляет все необходимые работы, включая изыскания. В настоящее время, например, проектировщики НПО «СМИТ» работают на созданием проекта дорожной инфраструктуры в районе метро «Пражская» в Москве вокруг торгового комплекса «Колумбус». Трудятся на предприятии кандидаты наук и новаторы, обладающие личными патентами на изобретения. Компания расширяется, сегодня коллективу по плечу самые амбициозные проекты.

ПОТОМСТВЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬ

Сам директор предприятия — представитель большой рабочей династии мостовиков, начало которой было заложено еще в довоенных мостовых отрядах. У Михаила Калиновского более 30 родственников, которые посвятили свою жизнь мостостроению. Поэтому День строителя в семье всегда ждут и отмечают с особой торжественностью.

Михаил Калиновский со страниц нашего журнала шлет всем своим друзьям и коллегам самые сердечные поздравления:

—Поздравляю с профессиональным праздником — Днем строителя! Все мы — создатели, с гордостью носящие это звание! Особо хочу поздравить наших уважаемых заказчиков — Департамент строительства города Москвы и Управление дорожно-мостового хозяйства города Москвы, коллективы ПАО «Мостотрест», ООО «Трансстроймеханизация», ГК «ПИК», Государственную компанию «Российские автомобильные дороги», а также коллективы наших дорогих партнеров — ОАО «Союздорпроект», АО «Институт «Мосинжпроект», АО «ДСК «Автобан», ООО «ВТМ Дорпроект», ГК «АРКС», ГК «Альмакор», АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» и многих других! Здоровья вам всем, благополучия вашим семьям, стабильного финансирования и новых, интересных объектов! ■



Михаил Калиновский



Путепровод над Симферопольским шоссе



М-2 «Крым»