



Автомобильный/метромост через реку Оку в г. Нижнем Новгороде



Мост через реку Оку на обходе г. Муром

■ **Текст:** Елена Полякова

■ **Фото:** ОАО «Трансмост»



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ!



Генеральный директор
ОАО «Трансмост»
Евгений Геннадьевич Агафонов

Говорят, что между жителями двух российских столиц существует вечный спор о том, какой город лучше – Москва или Санкт-Петербург. Где лучше жить, где более приветливые люди, какие местные выражения более правильные, а какие вызывают улыбку. И это нормально: соревнование – это всегда мотивация к развитию, к совершенствованию. Главное, чтобы это было без обид, с оттенком легкой иронии.

На самом деле сила притяжения между двумя мегаполисами огромна. Свидетельство тому – нескончаемый поток поездов и автомобилей, курсирующих между двумя городами, и вполне объяснимое желание сократить время на перемещение пассажиров и грузов.

Высокоскоростной поезд «Сапсан» и начало строительства новой автомобильной магистрали свидетельствуют о том, что жители двух столиц станут еще ближе друг к другу. О том, как два города дополняют друг друга и помогают друг другу в своем развитии, мы хотим рассказать на примере одной компании, работающей в сфере развития железнодорожной и автомобильной инфраструктуры транспорта. Это питерская компания ОАО «Трансмост».

Город на Неве известен всему миру своими разводными мостами, хотя в общей сложности в Северной Венеции и ее окрестностях более 800 мостов, путепроводов и эстакад. По проектам ОАО «Трансмост» были построены или реконструированы восемь из десяти ныне существующих разводных мостов через главное русло Невы. Это ли не пример высоко-го профессионализма в своем деле? Для москвичей, знающих и любящих этот город и его белые ночи, напомним названия этих

восьми мостов: Ладужский, Володарский, Александра Невского, Большеохтинский, Литейный, Кировский (ныне Троицкий) и два Финляндских железнодорожных моста, находящихся рядом друг с другом.

Причем же здесь Москва? Дело в том, что в 1998 году, когда столичные власти объявили о начале строительства Третьего транспортного кольца, специалисты ОАО «Трансмост» были приглашены из Санкт-Петербурга для участия в проектно-исследовательских работах: половину всей длины трассы составляют искусственные сооружения.

Рабочее проектирование нескольких участков и развязок 3-го кольца и надзор за их строительством велись питерской компанией с минимальным опережением строительства и в тесном сотрудничестве с московскими проектными организациями: ГУП Институт «Мосинжпроект», ОАО «Гипротрансмост», ОАО «Гипростроймост» и другими. Заказчиками выступили ООО «Организатор» и ЗАО УКС ИКСИД «Москапстрой».

В общей сложности по Третьему транспортному кольцу Москвы, проложенному в условиях плотной городской застройки,

ОАО «Трансмост» запроектировано более 15 км искусственных сооружений.

ОАО «Трансмост» занималось не только проектированием объектов инфраструктуры автомобильного транспорта. По его проектам в Москве выполнены интересные с архитектурной точки зрения и по конструктивно-технологическим особенностям объекты железнодорожного транспорта, в частности, в районе «Лужников».

В связи с тем, что трасса 3-го кольца, проходящая вдоль ул. Хамовнический Вал, должна была пересечь р. Москву практически в створе старого Андреевского железнодорожного моста, построенного в 1907 году, новый двухпутный железнодорожный мост был запроектирован на 26 м ниже по течению от оси старого моста. Выбор конструктивных и объемно-планировочных решений моста определился стремлением Архитектурно-градостроительного совета г. Москвы сохранить силуэт старого моста. Однако современные железнодорожные нагрузки и требования существующих норм не позволили в точности повторить силуэт арок. Разработка новой трассы железнодорожных путей осуществлена ОАО «Мосгип-

Искусственные сооружения, построенные по проектам ОАО «Трансмост» на Третьем транспортном кольце в Москве

Тип искусственного сооружения	Общая длина (пог. м)
Восьми- и шестиполосные транзитные эстакады	2825
Двухполосные эстакады въездов и съездов	4591
Автомобильные путепроводы различной ширины через Третье транспортное кольцо (4 шт.)	641
Пешеходные мосты шириной от 3 до 6 м (5 шт.)	375
Подземные пешеходные переходы (4 шт.)	321
Подходы к путепроводам в подпорных стенках	580
Подпорные стенки вдоль Третьего транспортного кольца или вдоль железной дороги	2570
Двухъярусные паркинги под восьмиполосными эстакадами	918
Железнодорожные путепроводы (4 шт.)	165
Насыпь с армогрунтовыми подпорными стенками высотой от 8 до 11,5 м под два пути ж.д.	500
Двухпутные железнодорожные мосты через реку Москву (2 шт.)	446
Преднапряженные пролетные строения под 6–8-полосные транзитные эстакады Тульской развязки	601
Преднапряженные пролетные строения под двухполосные въезды и съезды Тульской развязки	779

ротранс» с учетом нового положения моста через Москву-реку. Старый Андреевский мост, как известно, был перемещен на другое место, став пешеходным.

На Краснолужском железнодорожном мосту, находящемся в двух километрах от Андреевского, старое пролетное строение было заменено на новое, подобное установленному на Андреевском.

По заданию московского института Гипротранспуть ОАО «РЖД» в 2004 году специалистами ОАО «Трансмост» были разработаны рабочие чертежи стального пролетного строения с расчетными длинами пролетов 66+110+66 м для моста через Москву-реку на 16 км линии Москва–Курск Московской ж.д. На объекте смонтировано четыре пролетных строения под пути желез-

ной дороги.

Возвращаясь к автодорогам, хотелось бы отметить, что в период с апреля 2007 года по май 2008 года по заказу ГУП «Мосинжпроект» ОАО «Трансмост» разработало проекты ряда сооружений для Четвертого транспортного кольца на участках: от Щелковского шоссе до Открытого шоссе, от Измайловского шоссе до Щелковского шоссе, от Рязанского проспекта до шоссе Энтузиастов. Сюда вошли:

- реконструкция и строительство новых железнодорожных путепроводов (9 объектов);
- трехуровневая транспортная развязка;
- эстакады разворота;
- три надземных пешеходных перехода;
- семь подземных пешеходных переходов;
- подпорные стенки;
- технологическая эстакада для пропуск теплопровода.

К сожалению, эта работа пока не нашла своего воплощения на практике, но питерцы надеются, что их опыт и квалификация будут востребованы при реализации этого или других столичных транспортных проектов.

Остается лишь добавить, что за последние два-три года по проектам ОАО «Трансмост» на территории России построены такие объекты, как вантовый мост через реку Оку на обходе г. Муром, совмещенный автомобильный/метромост через реку Оку в г. Нижнем Новгороде, мостовой переход через реку Енисей на обходе г. Красноярск. Реконструирован однопутный железнодорожный мост через реку Амур в г. Хабаровске постройки 1916 года с переустройством в двухпутный, с двумя полосами автомобильного движения в верхнем уровне.

Приобретенный опыт позволяет компании внести заметный вклад в развитие транспортной структуры как Москвы, так и Санкт-Петербурга.



Андреевский железнодорожный мост в г. Москве

