

Мостовики — народ мобильный



С Алексеем Кокошниковым мы знакомы еще со времен строительства Ульяновского моста через Волгу. Тогда он возглавлял Мостоотряд № 131, который буквально создавал с нуля. Мостовой переход, протянувшийся через водную гладь на пять с лишним километров, занимает особое место в его жизни. Я знаю, через какие трудности пришлось пройти коллективу предприятия при строительстве этого уникального сооружения. Я видела, с какой ювелирной точностью мостовики проводили сборку и монтаж пролетных строений, вес которых превышал четыре тысячи тонн. Новые инженерные решения, которые были выработаны в процессе строительства Ульяновского моста, уже заняли достойное место на страницах истории отечественного мостостроения.



Алексей Кокошников и Юрий Слепов

В Сочи Алексей Борисович вместе со своим коллективом приехал в 2009 году, когда ОАО «Волгомост», в структуру которого входит Мостоотряд № 131, стал генеральным подрядчиком строительства автомобильного моста через реку Сочи в центральном районе города и транспортной развязки «Аэропорт» в двух уровнях. Руководство компании поручило Кокошникову также куриро-

вать все объекты, где работали другие подразделения Волгомоста. А вскоре для своевременного решения с заказчиком и другими учреждениями возникающих проблем, коих в Сочи немало, Алексей Борисович был назначен заместителем генерального директора ОАО «Волгомост». Встретившись на олимпийских новостройках, мы, конечно же, вспомнили и Ульяновский мост.

— Там нам приходилось принимать сложные инженерно-технические решения, искать пути синтеза старых проектных разработок с современными, осваивать на ходу новые методы надвижки, — рассказывает Алексей Кокошников. — А здесь проблемы другого характера — организационные.

Мы стоим на месте строительства моста через реку Сочи, который

связывает вторую и третью очереди дублера Курортного проспекта.

— К сооружению моста мы приступили в апреле прошлого года, — продолжает Косошников. — Но сразу же пришлось все работы приостановить: горожане выступили против строительства трассы по намеченному маршруту и потребовали изменить проект. Начались дискуссии, в дело вступили различные общественные организации. Была образована инициативная группа, представители которой вместе с проектировщиками долго не могли прийти к единому решению. В конце концов вернулись к первоначальному варианту, который оказался наименее затратным. К тому же сносить приходилось меньше жилья, но в любом случае, без того, чтобы не побеспокоить людей не обошлось бы.

Конечно, недовольство жителей тоже можно понять: прямо рядом со спальным районом проходит железная дорога. Постоянный стук вагонных пар, гудение локомотивов порядком надоели жителям близлежащих домов. Естественно, они выступили против, когда узнали, что рядом пройдет еще и автодорога. Поэтому, чтобы оградить

людей от лишнего шума, было принято решение произвести в домах шумозащитное остекление.

— И только после этого нам было разрешено вновь начать работы, — говорит подошедший к нам новый руководитель МО-131 Юрий Слепов. — Но легче от этого не стало. До сих пор мы ведем строительство точечным способом. Первые месяцы вообще не могли представить, как тут работать. Вот, к примеру, один буровой станок установлен, а второй не знаем куда втиснуть. Где освобождается кусочек земли, сразу начинаем осваиваться, завозить технику, готовить площадку. Видите, для одной из опор нашли место, сейчас заканчиваем бурение и приступаем к возведению ростверков, а под другую опору до сих пор земля занята — ждем сноса магазина. Еще на двух опорах работа идет в границе русла и на набережной.

На стройплощадке встречаю еще одного знакомого — начальника участка Валерия Фролова, который за вклад в строительстве моста через Волгу в городе Ульяновске был удостоен государственной награды.

— Объект наш не сложный в техническом исполнении, — говорит Вале-

рий Александрович. — Протяженность моста 244 погонных метра, рассчитан он на четыре полосы движения, ширина каждой из которых 3,75 метра. О проблемах с отводом территории вам уже рассказали. Однако есть и другой нюанс — надвижку пролетного строения будем производить на высоте. Мы разные варианты обсуждали, но остановились на этом методе, потому что здесь центр города, движение транспорта останавливать нельзя. Чтобы не перекрывать дорогу, строим временные объезды, организовываем реверсивное движение. Стремимся как можно меньше дискомфорта доставлять горожанам. Но недовольных все равно много. На улице Конституции перекрыли движение на двух из четырех полос, дальше будет еще сужение. Мы вынуждены пойти на такие меры. Разъясняем людям, что это временно, надо потерпеть немного. Но ведь проехать надо сегодня и как можно быстрее. И я уже заранее представляю, какие скандалы нас ждут впереди, ведь все главными виновниками считают нас, строителей. Но мы все равно будем строить. И свой объект сдадим, как и отмечено в графике — в апреле 2013 года. Надвижку пролетных стро-



Строительство транспортной развязки «Стадион»

ений, собранных на стапеле, будем производить с левого берега поэтапно, до четвертой опоры.

Вместе с Алексеем Кокошниковым едем к транспортной развязке «Стадион», который, кстати, был первым автодорожным объектом «Волгомоста» в Сочи. Здесь Мостоотряд № 131 выполняет работы на субподряде у ОАО «Мостотрест». На специалистов предприятия возложена задача по строительству нескольких искусственных сооружений — путепроводов, пешеходного перехода, транспортно-пешеходного моста. К сожалению, до сегодняшнего дня успели сделать не так уж много из-за больших сложностей с выносом коммуникаций. Сейчас коллектив завершает сооружение путепроводов С-1 и С-4.

— Объект вроде небольшой, — рассуждает Алексей Борисович. — Особенно, после Ульяновского моста. Эта развязка, к примеру, расположенная на небольшом пятачке, разделена на

четыре части Курортным проспектом и рекой Бзугой. И на каждом участке разное геологическое строение. Например, по этой стороне мы спокойно забивали шпунты, потому что порода мягкая. А по ту сторону Бзуги аргелитовые породы находятся гораздо выше к поверхности. И там шпунт практически не шел. Я с таким еще не встречался. В установку, которая забивает шпунт, вставляется новый замок, а уже через 15 минут он начинает стучать, потом расплавляется. Словом, замки «горели» как свечки, настолько твердая порода попалась. В отдельных местах заменяли шпунт на защитные стенки, это было намного эффективнее. Много времени потеряли на этой работе — четыре столба бурили месяц. Да к тому же изуродовали все оборудование. В Сочи такие сюрпризы возникают постоянно. Вроде все нормально идет, и вдруг какое-нибудь непредвиденное обстоятельство тормозит работу. И давай искать выход из ситуации.

Собираемся, обсуждаем, предлагаем, выбираем варианты. Советуемся с проектировщиками, заказчиками. И все это надо делать быстро, ведь объект сдается в ноябре текущего года, нельзя терять ни дня.

В конце прошлого года ОАО «Волгомост» выиграло торги на строительство транспортной развязки «Аэропорт» в двух уровнях на автомобильной дороге Адлер — Красная поляна. Стоимость объекта — 1 млрд 200 млн рублей.

Эту развязку называют еще «воротами» Сочи. Понятно, что большинство гостей и участников будет принимать Сочинский аэропорт, и первая развязка на их пути именно «Аэропорт». Будут построены всего два небольших путепровода, пешеходный переход и несколько съездов. В другом месте мостостроители управились бы с этим делом максимум в течение года, но здесь условия другие. Не буду повторяться и говорить о стесненных условиях, проблеме отвода земли и т.д. Вопросы все те же.

Как отметил начальник участка Сергей Антишин, строить приходится «под движением». А интенсивность транспортного потока на этом участке значительная — все-таки дорога ведет в аэропорт. Уже сейчас возникают пробки, а через месяц-два, когда начнется летний сезон и период отпусков, страшно представить, что будет твориться на этом участке.

— Вот на этих трех объектах сегодня и работает наш Мостоотряд № 131,



Сергей Антишин и Сергей Бычковский





Сергей Половников и Валерий Фролов на строительстве моста через реку Сочи



который, кстати, сейчас имеет сочинскую «прописку», — резюмирует наш объезд Владимир Кокошников. — Мы сюда передислоцировались не на короткое время. Всего тут трудится более 500 человек. Есть старые кадры, которые перебрались с нами сюда, есть новые специалисты. Работники живут в общежитиях гостиничного типа. Тем, кто приехал с семьями, арендуем жилье. Но большинство, конечно, работают вахтовым методом. Разумеется, оплачиваем проезд, хотя это и обходится дорого. Но мы ценим своих работников.

Интересуюсь мнением Алексея Борисовича о новом руководителе Мостотряда № 131.

— Юрий Геннадьевич бывалый мостостроитель, с большим опытом работы, — отзывается о Слепове Кокошников. — До этого возглавлял Мостотряд № 8, расположенный в городе Саратове. Я его знаю как профессионала с большой буквы. А как же иначе: все ступени, начиная с монтажника, прошел. Приходилось нам вместе работать. Умеет он с людьми ладить, что немаловажно для начальника. И я спокоен за свой мостотряд. Знаю, что с таким руководителем, как

Юрий Геннадьевич, коллектив справится с любыми задачами. Впрочем, я не считаю, что ушел с предприятия. Почти каждый день мы встречаемся, обсуждаем и решаем массу проблем.

Костяк предприятия составляют корифеи мостостроения — главный инженер Сергей Бычковский, начальники участков Валерий Фролов, Сергей Половников, Сергей Антишин, инженеры Федор Декаудер, Андрей Ренецкий, Александр Лаптев, прорабы Александр Агафонов, Александр Ивашкин, мастера Виктор Вьюгов, Сергей Блинов и другие. На счету каждого из них — десятки мостов, в том числе внеклассных.

Мостотряд № 131 не единственное подразделение, которое работает в Сочи. Свой вклад в строительство олимпийских объектов вносят также мостотряды № 56 и № 57 ОАО «Волгомост». Они, кстати, первыми проторили тропу в столицу Белой Олимпиады 2014 года.

— Мы прибыли сюда в апреле 2009 года и работаем на субподряде компании «Трансюзстрой», — рассказывает начальник МО-56 Владимир Ряженцев. — С первых дней здесь трудятся главный инженер Виктор Калабугин,

старшие прорабы Юрий Дранишников, Алексей Мелешкин и Владимир Терехов. За время строительства второго сплошного пути на участке Сочи — Адлер Северо-Кавказской железной дороги сданы в эксплуатацию железнодорожные мосты через реки Кудепста и Хоста.

Могли бы специалисты предприятия завершить и сооружение моста через реку Мацеста. Здесь полностью собрано пролетное строение на временных опорах, но выполнить строительные-монтажные работы на береговой опоре вовремя не удалось. Помешали этому гаражи, вопрос сноса которых решился лишь недавно, после долгих разбирательств в различных инстанциях. Продолжаются работы и по возведению моста через реку Мзымта на совмещенной дороге Адлер — «Альпика-Сервис». За неполные два года мостотряды № 56 и № 57 смонтировали 940 тонн металлических мостовых конструкций.

Руководители ОАО «Волгомост» намерены расширить участие в строительстве объектов Олимпиады. Компания пришла в Большой Сочи надолго, ведь здесь и после Олимпийских игр работы будет достаточно. —