

Приморье выбрало строгий стиль

Важный этап возведения моста через бухту Золотой Рог начали строители. Для цветового решения этого уникального сооружения выбран строгий классический [вариант](#).

Промежуточный итог

Конец лета и начало осени для многих — разгар сезона отпусков. Но только не для строителей моста через бухту Золотой Рог. Здесь вовсю кипит работа. Стараются краны, снуют вверх-вниз лифтовые подъемники. Мощные пилоны растут в высоту день за днем. Сейчас они выведены на отметку 150 (северная сторона) и 110 метров (южная сторона), при проектной высоте 226 метров.

— Этот объект для Владивостока несет ряд важных социальных и градостроительных функций. Он откроет прямое сообщение между двумя районами Владивостока — центром и мысом Чуркина, — считает губернатор Сергей Дарькин. — Тем самым создаст равные условия проживания во всех районах города, снизит транспортные издержки для жителей, ускорит проезд. И, соответственно, улучшит экологическую обстановку в городе.

Самым волнующим вопросом строительства с самого начала считается [качество](#) работ. Но количество пессимистов со временем значительно поубавилось.

— Ни одна заливка бетона, ни один узел не сдается без основательной комплексной проверки, — рассказывает первый заместитель генерального директора по производству ЗАО «Тихоокеанская мостостроительная компания» Владимир Мещеряков. — Объект представляет собой сложное сооружение, возведение которого производится в предельно короткие сроки. А строительные работы курирует лично губернатор Приморья.

Работы ведутся круглосуточно посменно. Сроки нам поставили очень жесткие. От нулевого этапа до сдачи — 39 месяцев. Так быстро подобные конструкции еще не строили. Но мы в график укладываемся, в октябре 2011 года мост будет сдан, как и планируется по проекту.

Кстати, к вопросу о кадрах и партнерах. На объекте работают около тысячи человек — 60 процентов задействованы на строительстве северной части мостового перехода, еще 40 процентов — на южной. Абсолютное большинство — это приморские строители.

— Число занятых на строящихся объектах саммита АТЭС во Владивостоке увеличилось

до 18300 человек, — подчеркнул Сергей Дарькин на совещании по мониторингу на рынке труда Дальневосточного федерального округа. По мнению приморского губернатора, крупные инвестиционные проекты, реализуемые на территории края, стали одной из важнейших антикризисных мер в плане обеспечения занятости населения. Более половины, из числа занятых на стройках АТЭС — жители края.

На объекты во Владивосток металлоконструкции везут российские производители из Кургана и Улан-Удэ. А что касается бетона, то у уссурийской компании есть свой давнишний приморский партнер — предприятие из Спасска-Дальнего.

По информации Владимира Мещерякова, состоялось еще одно важное для мостостроителей [решение](#) — выбран цвет будущего моста.

— Пилоны и все конструкции моста через Золотой Рог будут светло-серого цвета. Получится эффектно и строго.

Сложный этап

Новый мост станет ключевым звеном новой транспортной системы краевого центра Приморья и свяжет центр Владивостока с Первомайским районом города на полуострове Чуркина. Но до торжественного момента сдачи строителей ждут самые сложные этапы строительства. Один из них начат в конце августа, накануне встречи журналистов с руководителями компании.

— Речь идет о бетонировании анкерных пролетов моста, — рассказывает главный инженер-резидент ООО «Мостовое бюро» (Санкт-Петербург) Виктор Куксинский. — Это крайне ответственный этап. Работы сложные и опасные. Я имею в виду, что они ведутся на высоте около 150 метров. Мы следим за выполнением требований технических регламентов, точного выполнения проекта. На практике не все так просто. Но проблемы решаются оперативно. Уверен, что так будет и в дальнейшем.

Добавим, что еще одним неблагоприятным фактором для мостостроителей выступала погода. Зима этого года и прошлая осень стали рекордными по количеству штормовых дней. Однако графики работ были выдержаны без существенной корректировки.

Тем временем в Находке

«Второй фронт» грандиозной стройки в свою очередь готовит наступление. Работу над конструкциями основного пролета моста в это [время](#) ведут на Находкинском судоремонтном заводе. Здесь развернуты сварочные работы, сооружен специальный стапель, с которого будут грузиться на баржи собранные конструкции весов 240 тысяч тонн. Собирается мобильный цех покрасочного оборудования, доставленный из Италии.

Собирать главное связующее звено будут по секциям с воды. Баржи, доставившие конструкции, будут жестко закреплены у основания пилонов. Установленные наверху крановые механизмы будут поднимать их до уровня основного полотна и там крепиться вантами. Затем крановые механизмы будут передвигать на еще один «шаг» вперед. И так до момента стыковки. Запланировано, что в этом году будут сооружены, доставлены и закреплены две конструкции основного пролета.

Русско-французский финал

Уже в ноябре начнется натяжение вант — стальных тросов (они соединят дорожное полотно мостового перехода с пилонами) и монтаж блоков основного пролета.

Партнерами «ТМК» на заключительном этапе станут специалисты французской компании «Freyssinet International Et Compagnie», которая является лидером в мировой практике строительства вантовых мостов. И владельцем уникальных технологий.

— Французские специалисты уже начали работать совместно с нашими строителями. Во второй половине сентября к нам поступят из Франции первые ванты, а уже в ноябре начнутся работы по установке первых двух блоков мостового пролета с одновременным натяжением вантовых тросов, — сообщил Владимир Мещеряков.

По его словам, всего для [поддержки](#) пролетной конструкции во Владивосток будет доставлено 192 ванта общей протяженностью 42 км 237 метров.

— Длина у всех вант разная — от 91 метра до 386 метров, — добавил он.

Даже сейчас грандиозное строительство впечатляет. И собирает на Светланской ежедневно сотни туристов с фото- и видеокамерами. Длина мостового перехода превысит два километра. Он протянется от фуникулера до остановки общественного транспорта «Детский парк» на мысе Чуркин. Высота над зеркалом воды составит 64 метра.

Для России вантовый мост через бухту Золотой Рог — уникальное сооружение.

— Мосты через бухту Золотой Рог и пролив Босфор Восточный не имеют аналогов в России — они войдут в историю строительной отрасли, — уверен губернатор Сергей Дарькин. Архитектурное и конструкторское решение его расходящихся пилонов — первый случай в мировой практике. Он станет седьмым по счету крупнейшим вантовым мостом в мире. Список возглавит мост через пролив Босфор Восточный на остров Русский, который также строится во Владивостоке в рамках подготовки города к саммиту АТЭС-2012. Выходит, что в книгу рекордов Гинесса владивостокцам предстоит готовить сразу две заявки.

Кстати

Громадные пилоны моста, которые смотрятся монолитом, таковыми не являются.

Они полые внутри. Это позволит при эксплуатации вести обслуживание и следить за состоянием моста. Для этого, когда уйдут строители, будет создано специальное подразделение эксплуатационной службы. Внутри пилонов будут смонтированы лифты-подъемники.

Анатолий СЕРДЮК