

# НАШ ПЕРВЫЙ ВЕБИНАР

**Инновационный подход к дорожному строительству ориентирует специалистов отрасли прежде всего на высокое качество производимых работ и достижение экономической эффективности. Об этом было заявлено участниками круглого стола, который состоялся по инициативе ООО «НПП СК МОСТ» 12 мая текущего года в Балашихе.**

В рамках мероприятия была организована прямая видеосвязь с редакцией журнала «Дорожная держава», благодаря которой и проходило наше общение с ведущими российскими мостовиками.

Основной темой круглого стола стало применение новейших технологий при строительстве, ремонте, реконструкции и обследовании мостов и других искусственных сооружений.

Акцент был сделан на технологии алмазной резки, которая в настоящее время уверенно вытесняет другие аналогичные технологии демонтажа мостовых конструкций.

Первый наш вопрос был адресован одному из руководителей «НПП СК МОСТ» – И.Д. Сахаровой, почетному транспортному строителю, лауреату премии Совета Министров СССР:

**– Что нового несет в себе способ демонтажа железобетонных пролетных строений моста при помощи алмазного оборудования?**

**Инна Дмитриевна Сахарова:**

– Здесь важно провести параллель с другими способами демонтажа, вспомнив историю. С этим мы столкнулись несколько лет назад, когда потребовалось снести довольно внушительное ис-

кусственное сооружение – путепровод через Волоколамское шоссе. Разборка привычными методами серьезно осложнила бы движение по шоссе. Тогда, в 1995 году, впервые в России мы воспользовались технологией алмазной резки, сохранив движение под путепроводом и частично – на нем. На сегодняшний день при помощи этого инновационного метода нами разобрано более 60 мостовых сооружений.

Процесс алмазной резки – это современный и перспективный процесс, позволяющий избежать повреждения и ослабления железобетонных конструкций, которые впоследствии можно использовать повторно. И, напротив, при демонтаже конструкций гидромолотами разобранные элементы можно только утилизировать. К тому же куски бетона, загромождавая подмостовое пространство, создают дополнительные проблемы.

Надо добавить, что этот метод резки железобетонных конструкций еще и наиболее бесшумный, а кроме того, поскольку во время процесса резки применяется вода, снижается практически до нуля образование пыли.

**Сергей Владимирович Чижов, председатель комитета НОП по развитию рынка архитектурно-строительного**

*проектирования и конкурсным процедурам, заместитель директора НП «Союзпетрострой-Проект»:*

– В настоящее время, когда одной из главных задач при строительстве и реконструкции мостовых сооружений является повышение эффективности, нам важно обращать внимание на такие аспекты, как технологичность и эффективность. Этот инновационный метод более эффективен и с точки зрения сокращения сроков, и с точки зрения организации работ, и с точки зрения экологической. Экономия достигается за счет как оптимальной организации работ, так и ресурсных характеристик технологии. Сейчас перед отраслью стоит задача – ввести эти два критерия в качестве оценочных при проведении торгов.

**Татьяна Павловна Боль, начальник отдела содержания и ремонта дорожных сооружений и транспортной безопасности Государственной компании «Российские автомобильные дороги»:**

– Кроме экономической эффективности, следует обратить внимание на такое важное преимущество, которое дает этот метод, как возможность осуществления движения без перерыва и устройства временных объездных дорог. Это очень важно в настоящее время, поскольку позволяет избежать заторов на загруженных трассах. Также несомненными достоинствами подобных технологий являются сокращение сроков проведения работ и отсутствие строительного мусора.

**Людмила Алексеевна Смирнова, главный инженер филиала ОАО «МСИ Запад 50»:**





– Следует добавить, что алмазный инструмент легко справляется с наличием в бетоне арматуры или закладных деталей.

Также хочу обратить внимание на быстрое развитие в нашей стране отечественного производства конструкций, материалов: и «НПП СК МОСТ», и наш завод – тому подтверждение. Наш завод специализируется на изготовлении металлоконструкций пролетных строений мостов, опорных частей и т. д. Мы поставляли свою продукцию для строительства олимпийских объектов – общая протяженность искусственных сооружений в Большом Сочи с металлоконструкциями нашего завода составила 3,54 км. В настоящее время активный спрос наблюдается и на другую продукцию предприятия, в том числе и на опорные части.

**Владимир Иванович Шестериков, заместитель генерального директора ФГУП «РосдорНИИ»:**

– Метод алмазной резки, несмотря на довольно дорогостоящее оборудование, дает существенную экономию, включая трудозатраты. Кроме того, он оптимален там, где нельзя останавливать или прекращать технологический процесс или допускать вибрации, например в городских условиях. Конечно, также важно подойти к вопросу подготовки операторов алмазной резки, поскольку уровень этой подготовки определяет и сохранность оборудования, и износ расходных материалов, и скорость выполнения работ, а соответственно, и их стоимость.

Однако деятельность специалистов «НПП СК МОСТ» этим не ограничивается. Хочется также обратить внимание на сферу, связанную с разработкой, производством и освоением других инновационных технологий, например, деформационных швов.

В этой связи на наш второй вопрос мы попросили ответить Вильгельма Казаряна, генерального директора предприятия.

**– Вильгельм Юрьевич, на вашем предприятии разработаны импортозамещающие конструкции деформационных швов. Расскажите об их особенностях.**

– Начну с того, что обо всех наших разработках мы стараемся широко и открыто заявлять, проводя свои семинары и конференции, участвуя в выставках, круглых столах, различных форумах, как в нашей стране, так и за рубежом. С этой же целью мы организуем автопробеги – стараемся познакомить специалистов из разных российских регионов с особенностями и преимуществами наших разработок и продукции, а также проводим консультации по тем или иным объектам.

Что касается деформационных швов, то нами была разработана конструкция деформационного шва с резиновым компенсатором, оакимлиение которого рассчитано на применение рекомендованных СНиПом конструкций дорожных одежд, что позволяет повысить долговечность конструкций дорожных одежд, примыкающих к деформационным швам.

**Инна Дмитриевна Сахарова:**

– В подавляющем большинстве зарубежных стран конструкции дорожных одежд другие, они отличаются от российских. И здесь очень важно, чтобы деформационные швы соответствовали бы применяемым в России конструкциям дорожных одежд.

В разработанной нами конструкции деформационных швов использованы

цельнотянутые профили, аналогов которых нет ни в одной стране мира.

**Вадим Александрович Ким, генеральный директор ООО «Мостовая инспекция»:**

– На вопрос, касающийся применения зарубежных конструкций деформационных швов для наших отечественных мостов, должны обратить внимание прежде всего проектировщики. Деформационные швы, запроектированные по зарубежным нормам, в большинстве своем не соответствуют российским условиям. Не случайно зарубежные конструкции в ряде случаев показывают себя на российских мостовых сооружениях не с самой лучшей стороны, несмотря на их качественное исполнение. Через какое-то время эксплуатации они проявляют недостатки и обнаруживают дефекты.

**Сергей Владимирович Мозалев, исполнительный директор Фонда «АМОСТ»:**

– Во многом благодаря гармоничному взаимодействию науки и производственной деятельности в «НПП СК МОСТ» всегда находятся эффективные решения – даже для самых трудных с инженерно-технической точки зрения задач. Этому способствуют не только большой научно-практический опыт, но и активность, энтузиазм и патриотизм руководителей и сотрудников «НПП СК МОСТ».

**Светлана Пичкур, главный редактор журнала «Дорожная держава»:**

– Пользуясь случаем, позвольте от имени всех участников вебинара, а также от коллектива Отраслевой медиа-корпорации «Держава», поздравить вас, Инна Дмитриевна, с днем рождения и пожелать здоровья, дальнейшего процветания вашему предприятию, и, конечно же, исполнения всего задуманного.