

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

«ЕВРОТРАНССТРОЙ»

МОСТ В БУДУЩЕЕ



Сергей Юрьевич Ракчев
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Общество с ограниченной ответственностью «ЕвроТрансСтрой» (ООО «ЕТС») – динамично развивающаяся компания, специализирующаяся на строительстве объектов любой сложности, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог, эстакад, труб, подпорных стен и других транспортных сооружений в различных климатических, гидрологических и геологических условиях.

ПРИНЦИПЫ РАБОТЫ В ООО «ЕТС»

Мы ценим время. Все процессы в нашей компании максимально автоматизированы и стандартизованы, что позволяет нам оптимально использовать рабочее время и опыт своих сотрудников, качественно и оперативно оказывать услуги заказчику.

Мы постоянно совершенствуем свою деятельность. Творчески подходим к решению поставленных задач и готовы предложить инновационные решения в строительных технологиях, позволяющие получить качественный продукт по оптимальной цене.

Мы мобильны. Стремимся организовать работу внутри компании так, чтобы обеспечить высокую скорость реакции на происходящие изменения. Это позволяет точно и в соответствии с графиком выполнить все работы с результатом, необходимым заказчику.



Мы создаем партнерские и доверительные отношения. Работать с нами интересно и выгодно.

Мы постоянно развиваемся – не стоим на месте. Располагаясь в Санкт-Петербурге, мы активно осуществляем дистанционное сотрудничество с заказчиками из других городов России (Владимир, Калининград, Псков, Тверь, Великий Новгород), не ограничиваем географию своей деятельности.

НОВАЯ СОВРЕМЕННАЯ ТЕХНИКА

В современном мире невозможно не идти в ногу со временем. Компания ООО «ЕТС» обладает развитой материально-технической базой, включающей более 170 единиц разнообразной современной строительной и дорожной техники: комбинированные дорожные машины (КДМ) на базе Mercedes, КАМАЗ и Volvo, погрузчики, автогрейдеры, ротор на базе «Урал», которые оснащены самым современным навесным оборудованием ведущих иностранных производителей.

МАСШТАБНЫЙ ВКЛАД В ДОРОГИ РОССИИ

Становление компании происходило в 2008 году, в период мирового экономического кризиса. Для того чтобы выжить

1. ПЛАНОВО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПО РЕМОНТУ МОСТА ЧЕРЕЗ Р. НЕВУ (ВАНТОВЫЙ МОСТ)
2. КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ Р. НЕВУ (ЛАДОЖСКИЙ МОСТ)

и развиваться, необходимо было бороться за заказы, активно участвовать в многочисленных тендерах. Нелегким делом оказалось освоение сразу нескольких направлений: ремонта и содержания автомобильных дорог, текущего и капитального ремонта искусственных сооружений, промышленного и гражданского строительства, но удачно подобранная команда профессионалов сделала эту задачу выполнимой. В свою очередь качественное и своевременное выполнение контрактов способствовало закреплению компании на строительном рынке. Мы проделали огромную работу, научились ценить любой заказ и, самое главное, собрали команду, которая позволяет по-прежнему успешно развивать все направления деятельности. Большой опыт строительных работ, неизменное соблюдение сроков и выгодные условия сотрудничества привлекают всё больше новых клиентов. Благодаря строгому контролю качества выполнения заказов мы неоднократно заслужили доверие партнеров и заказчиков.

В числе успешно выполненных и продолжающихся проектов компании стоит отметить следующие.

Ремонт и содержание автомобильных дорог

Содержание ИССО на автодороге Ленинградской области 10/13/2131160 от 13.11.2012, 01.01.2013 – 30.06.2018.

Содержание искусственных сооружений на автомобильных дорогах федерального значения служит для обеспечения

(А-118) с км 0–381 по км 115 + 527 03с/2014 от 09.01.2014, 01.07.2014–30.06.2016.

Особое внимание стоит уделить мосту через р. Неву на км 56 + 656 (Вантовый мост (Большой Обуховский мост)), который является первым за 300-летнюю историю города неразводным мостом через Неву, перекрывающим русло реки одним пролетом, и может круглогодично обеспечивать постоянную связь между частями города 24 часа в сутки. Кроме того, на конструкцию воздействуют такие

изменение во времени воздействия ветра и проходящей по сооружению нагрузки.

Целью системы мониторинга является своевременное обнаружение на ранней стадии изменений НДС несущих конструкций, которые могут привести к их разрушению, аварийному состоянию, полной или частичной потере несущей способности и повлечь людские потери.

На сегодняшний день по длине пролета данный мост входит в число 40 наиболее крупных вантовых мостов в мире.



круглогодичного бесперебойного и безопасного движения транспортных средств. ООО «ЕТС» осуществляет весь комплекс работ по содержанию мостовых сооружений на всей их длине и на прилегающих к ним участках подходов длиной 6 м с двух концов каждого сооружения.

Важной составляющей работ является подготовка искусственных дорожных сооружений к пропуску паводковых вод и ледохода: создается запас материалов для проведения неотложных аварийно-восстановительных работ, организуется дежурство ответственных лиц из числа ИТР и бригад рабочих, механизаторов на объектах, подверженных воздействию ледохода и паводка.

В рамках данного проекта установлено 88 ИССО на участке общей протяженностью 6900 м.

Содержание ИССО на Кольцевой автомобильной дороге Санкт-Петербурга

нагрузки, величина и характер которых регламентируются действующими нормативными документами.

Для контроля напряженно-деформированного состояния моста в 2013 году была модернизирована система мониторинга. Для обычных мостов динамическая и ветровая нагрузки играют второстепенную роль, для висячих и вантовых мостов влияние их очень велико, что связано с большой протяженностью, гибкостью и относительно небольшим собственным весом этих сооружений. В связи с этим и возникает необходимость проведения непрерывного мониторинга Вантового моста.

Назначение мониторинга – круглосуточно в непрерывном режиме регистрировать изменение основных параметров напряженно-деформированного состояния несущих конструкций как реакции на

В рамках данного проекта установлено 112 ИССО на участке общей протяженностью 26 444 м.

Текущий и капитальный ремонт искусственных сооружений

Капитальный ремонт моста через р. Неву на км 40 + 162 автодороги М-18 «Кола», Ленинградская область 188/11 от 08.07.2011, 08.07.2011 – 08.12.2013.

Ладожский мост на Неве – это значительное транспортное сооружение и интересный памятник архитектуры своей эпохи. По своим конструктивным характеристикам сооружение имеет девять пролетов, один из которых является разводным. Полная длина моста – 655 м, ширина – 24 м. Высота подмостового габарита – 21 м, что позволяет многим судам проходить через два неразводных пролета.

Мост расположен рядом с легендарным «Невским пяточком», и сам облик его отсылает нас ко временам Великой Отечественной войны: столбы освещения заострены, как штык трехлинейной винтовки, а светильники напоминают наискось срезанные гильзы от снарядов.

Объективные трудности, возникшие в процессе реконструкции, были связаны с тем, что мост проектировался более 30 лет назад под действующие в то время нагрузки. Для приведения моста в соответствие

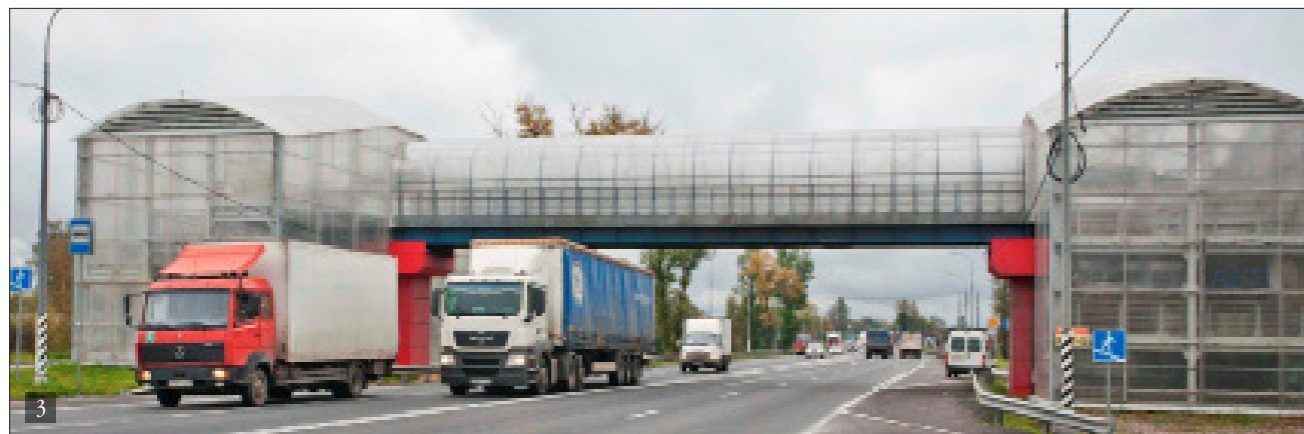
ласточек, гнездящихся где-то рядом. Это – «сердце» Ладожского моста.

После реконструкции в опоре расположились комфортабельные хозяйственные помещения с автоматизированной системой управления и мониторинга механизмов разводного пролета.

Также была проведена полная замена всего гидрооборудования: трубопровода, насосных станций, двигателей. Установлены новые замки запирающие крыла, добавился механизм подклинки, который предохра-

ко сложное транспортное сооружение, но еще и своеобразный памятник, входящий в Зеленый пояс Славы. В насыпи левобережного подхода к мосту находится музей, главный экспонат которого – диорама «Прорыв блокады Ленинграда», созданная художниками Северной столицы. В память всех тех, кто принимал участие в прорыве блокады Ленинграда, ООО «ЕТС» сочло за честь принять участие в восстановлении и благоустройстве территории музея.

Ремонт моста через р. Мсту на км



современным нормам на железобетонных пролетных строениях произвели усиление железобетонных балок инновационными углеволокнистыми материалами, а на металлических пролетных строениях применили высоколегированные металлические элементы на высокопрочных болтах. Это так называемые фрикционные соединения, надежность которых проверена десятилетиями мирового опыта мостостроения.

Следующая конструктивная особенность, с которой пришлось бороться, – это невысокие барьерные ограждения моста. После капитального ремонта двухсторонние трехбалочные барьерные ограждения с наибольшей удерживающей способностью надежно защитят и водителей, и сам мост.

Важной специфической деталью проектирования, с которой столкнулись в ходе ремонта, был сам профиль моста – ведь не случайно в народе его прозвали «горбатым». При разборке старого мостового полотна было выявлено, что профиль металлических пролетных строений имеет значительные перепады высотных отметок.

Управление разводным пролетом располагается внутри четвертой опоры, похожей на огромный «дом» с хитрыми механизмами, из которого можно увидеть синюю гладь Невы, мелькающую в немногочисленных проемах, и услышать стрекот

няет мост от самостоятельной разводки – в прошлом такие случаи бывали. Кроме того, на радость местным жителям время ожидания разводки сократилось, а также уменьшилось потребление электроэнергии.

Успех реконструкции обусловил применение ряда инноваций. Прежде всего, это уникальная автоматическая система противогололедного обеспечения. По оси моста проложили трубопровод, в котором находится реагент. Определяет условия, при которых начинается автоматическое разбрызгивание реагента, компьютерная программа – подобная система стала первой на федеральных трассах страны.

Большое внимание при разработке проекта уделили безопасности дорожного движения: на мосту полностью заменено освещение, а на съездах и на транспортной развязке освещение создано вновь; по оси моста установлено барьерное ограждение.

ООО «ЕТС» не обошло вниманием и вопросы экологии: очевидно, что реагенты, разбрызгиваемые противогололедной системой, попадая в реку и почву, могут привести к негативным последствиям. В связи с этим в нескольких опорах и на сопряжениях моста установлена система очистки и фильтрации поступающей по лоткам талой воды.

И еще одна важная деталь: мало кто знает, что Ладожский мост – это не толь-

501 + 878 автомобильной дороги М-10 «Россия» от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга (левый, правый), Новгородская область 062-2013 от 19.08.2013, 19.08.2013 – 30.11.2013.

В сентябре 2013 года ООО «ЕТС» приступило к текущему ремонту двух мостов, пролегающих через р. Мсту на автодороге М-10 «Россия» км 501 протяженностью 422 м. Так как сроки были сжаты и до наступления отрицательной температуры оставалось немного, работы велись круглосуточно и при ремонте использовались улучшенные материалы, например, при восстановлении выравнивающего слоя и бетонирования деформационного шва был использован фибробетон: он быстрее набирает прочность и более прочный из-за полипропиленовой микроармирующей добавки. При укладке асфальтобетона также была применена новая технология: нижний слой из литого асфальта, а верхний – из ЩМА; такое покрытие дольше эксплуатируется. В итоге два моста площадью 10 тыс. кв. м были отремонтированы к декабрю 2013 года.

Промышленное и гражданское строительство (включая специальное и строительство ИССО)

Проекты реконструкции ремонтнепригодных мостов (строительство и реконструк-

ция мостов и путепроводов). Реконструкция мостового перехода через р. Колокшу на км 165 + 840 (левый) автомобильной дороги М-7 «Волга» от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы 73 от 27.05.2013, 28.05.2013 – 14.05.2015.

Мост через р. Колокшу находится на км 165 + 840 автомобильной дороги М-7 «Волга» Москва – Нижний Новгород. При проектировании применены типовые конструкции. Мост трехпролетный с пролетными строениями из сборных предварительно напря-



женных железобетонных балок. Крайние опоры – обсыпные устои, промежуточные опоры массивные с насадкой, фундаменты опор на забивных сваях. В качестве гидроизоляции мостового полотна применен материал «Техноэластмост-Б», барьерное ограждение и перила – металлические оцинкованные. Вода с проезжей части моста и подходов собирается по лоткам в очистные сооружения.

Участок реконструкции подходов к мосту расположен вблизи соединения Южного обхода Владимира и существующей старой трассы. Интенсивность движения на данном участке – более 100 тыс. автомобилей в сутки. Сложившаяся ситуация с затруднением движения автотранспорта на период реконструкции потребовала от мостостроителей жесткого соблюдения календарного графика. Для круглогодичного производства бетонных работ специально разработан технологический регламент на зимний период. Также следует отметить отличную организацию производства работ по монтажу балок пролетных строений.

Строительство надземного пешеходного перехода на автомобильной дороге М-10 «Россия» Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург на 97 км, Московская область 039-2013-1 от 20.06.13, 21.06.2013 – 05.11.2013.

Переход на отметке 97 км вблизи СНТ «Спутник» для безопасного перехода дачников через дорогу к остановке сооружен за короткий срок (меньше пяти месяцев). Потребность в этом сооружении была очень высока, от его наличия буквально зависели жизни людей: за 10 лет на данном участке погибло порядка 16 человек, переходивших через дорогу. На момент обследования площадки под строительство было обнаружено шесть крестов на месте расположения конструкций

диции его проводят в рамках спортивного мероприятия, укрепляющего командный дух сотрудников. Такой же доброй традицией для компании стала постоянно воплощающаяся в жизнь политика социальной ответственности: помощь ветеранам, участие в мероприятиях по благоустройству города, меценатство.

Компания активно спонсирует спортивные и творческие проекты: при поддержке ООО «ЕТС» состоялось Первенство Вооруженных Сил Российской Федерации



3. СТРОИТЕЛЬСТВО НАДЗЕМНОГО ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА (М-10 «РОССИЯ») 4. ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ – ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ КОМПАНИИ. 2013 ГОД 5. СОДЕРЖАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ А-121 «СОРТАВАЛА»

(башен переходных). Обнаруженные захоронения были перенесены с благословения православного священника, который освятил строительство.

Реконструкция моста через р. Пионерку на км 100 + 828 автомобильной дороги А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола», Ленинградская область 253/13/101416 от 06.09.2013, 06.09.2013 – 06.01.2015.

Мост через р. Пионерку расположен в Приозерском районе Ленинградской области на км 100 + 828 автомобильной дороги А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола». Р. Пионерка длиной 4,6 км соединяет оз. Отрадное с оз. Комсомольским. Временный мост имеет конструктивную особенность – частичное опирание на существующие береговые устои, построенные в XVIII веке.

В рамках данного проекта построен временный мост для пропуска движения в оба направления. В данный момент готовы оба береговых устоя.

ПОЛИТИКА ДОБРЫХ ДЕЛ

Ежегодно ООО «ЕТС» отмечает День строителя (10 августа). Праздник для сотрудников можно назвать самым главным в году, так как к этому дню приурочено основание компании. По сложившейся тра-

по боксу и Второй детский благотворительный арт-фестиваль моды и талантов «Северная Звезда».

ООО «ЕТС» стремится помогать детям, оказавшимся в сложной жизненной ситуации. В рамках федерального социального проекта «Колыбель надежды» оказана спонсорская помощь в открытии первого в Северо-Западном федеральном округе бэби-бокса (так называется место, где родитель может анонимно оставить нежеланного младенца, не причиняя ему вреда).

ООО «ЕТС» также вносит свой вклад в дело возрождения православной духовности, заботясь о том, чтобы к храмам вели удобные дороги. Так, коллектив получил благодарность за оказанную безвозмездную помощь по устройству асфальтного покрытия общей площадью 1,7 тыс. кв. м на подъездной дороге к строящемуся храму во имя святого апостола Андрея Первозванного в пос. Замостье Приозерского района.

ООО «ЕТС»

УЛ. АНТОНОВА-ОВСЕНКО, Д. 15, СТР. 3, МОСКВА, РОССИЯ, 123317 КОЛОМЯЖСКИЙ ПРОСП., Д. 27, ЛИТ. А, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, РОССИЯ, 197341 E-MAIL: COORDINATOR@ESP-PLUS.RU WEB: WWW.EUROTRANSSTROY.RU