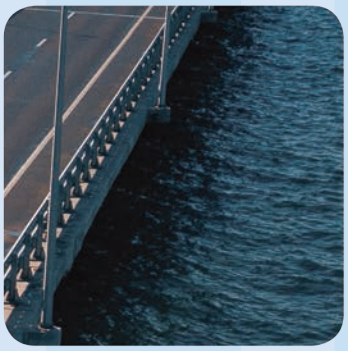
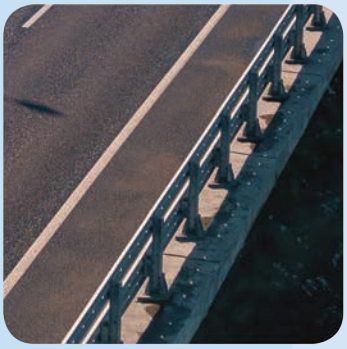
ИНСТИТУТ
ГИПРОСТРОЙМОСТ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ





БАЛОЧНЫЕ МОСТЫ

ИНСТИТУТ ГИПРОСТРОЙМОСТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург» традиционно ориентирован на сложные задачи, которые подразумевают творчество. В ходе работы над проектом применяются инновационные решения, которые нередко становятся новым словом в транспортном строительстве. Результатом новаторского подхода являются уникальные сооружения, сочетающие в себе технологичность, экономическую эффективность и выразительный архитектурный облик.

Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург – ведущая компания России по проектированию мостов и транспортных сооружений. В 2023 году Институту исполнилось 55 лет.

Накоплен колоссальный багаж знаний и опыта, который позволяет реализовывать сложнейшие задачи в области высокотехнологичного проектирования внеклассных сооружений.

МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ СВИРЬ, **ПОДПОРОЖЬЕ**

Мост Победы через реку Свирь в городе Подпорожье – главный дорожный проект востока Ленинградской области. Входит в состав нового участка автомобильной дороги «Кола» по направлению Лодейное Поле – Подпорожье – Токари – Пай – Петрозаводск.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- схема моста: 4х63+120+150+120+3х24 м
- общая длина сооружения - 720 м
- габарит моста Г-8,5+2х0,75
- число полос движения – 2
- ширина проезжей части – 2х3,75
- служебные проходы 0,75 м

Пролетные строения:

- на левобережной пойме пролетное строение в пролетах 1 – 5 выполнено в виде балочного неразрезного сталежелезобетонного с двумя главными балками, объединенные в поперечном сечении поперечными балками и системой связей по схеме 4х63
- на центральной части моста пролётные строения 5 – 8 выполнены в виде неразрезной трехпролетной фермы с ездой понизу с полигональным верхним поясом по схеме 120+150+120
- на правобережной пойме пролеты 8-11 состоят из сборных балок длиной 24 метра, объединенных продольными и поперечными монолитными участками
- промежуточные опоры железобетонные монолитные П-образные. Устои моста железобетонные монолитные. Сваи на опорах 1-8 буронабивные диаметром 1.2 м с уширение до 2,3 м, на опорах 9-11 забивные призматические.

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Рабочая документация»

ЗАКАЗЧИК

ГКУ Ленавтодор

ПОДРЯДЧИК

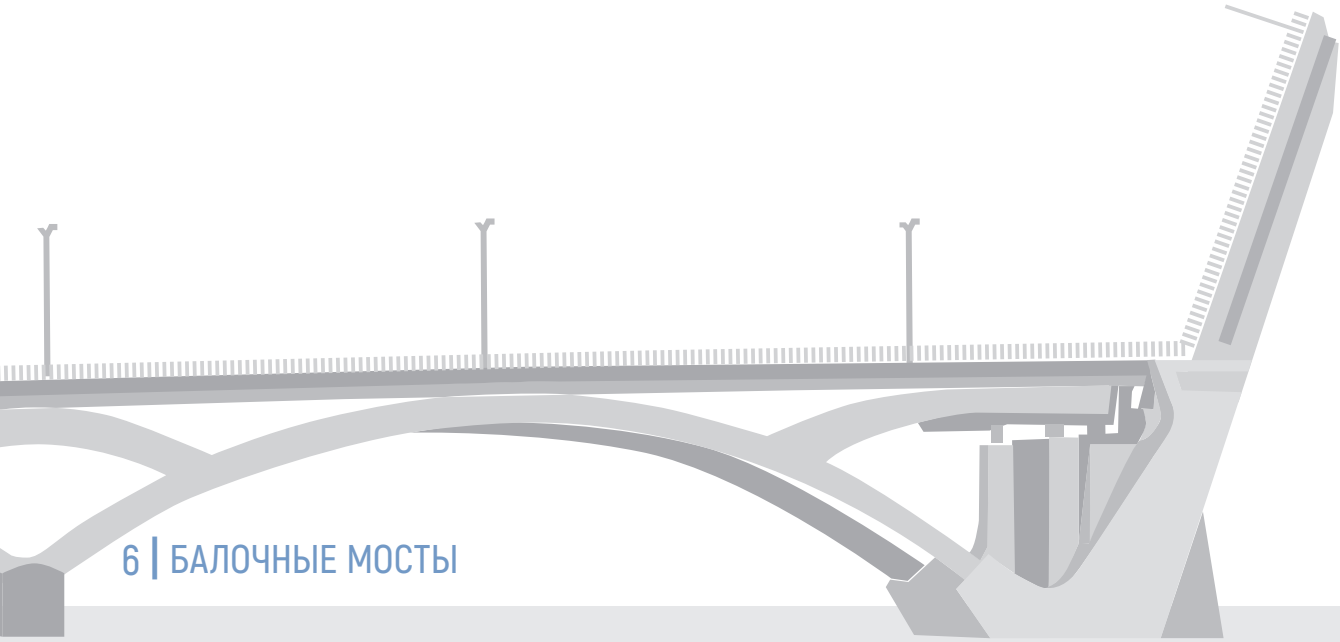
ООО «ЕТС»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2020 – 2021

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2021 – 2023



БОЛЬШОЙ СМОЛЕНСКИЙ МОСТ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Новая транспортная магистраль с мостом через Неву в створе Большого Смоленского пр. – ул. Коллонтай. Участок от пр. Обуховской Обороны до Дальневосточного проспекта, Санкт-Петербург.

Внешний облик моста с его лёгкими арочными пролётами отдаёт дань историческим петербургским мостам, при этом не копирует их напрямую, но обеспечивает преемственность конструкции разводных мостов через реку Неву построенных ранее.

В ЧЕМ УНИКАЛЬНОСТЬ

Новый разводной мост Санкт-Петербурга через Неву, впервые за более чем 40 лет.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- схема моста: (26,20+40,00+56,00+72,60)+66,20+(72,60+56,00+56,20+36,00), с разводным пролетом 66,2 м
- разводное пролетное строение моста двукрылое, раскрывающейся системы
- общая ширина моста – 38,24 м
- 6 полос движения автомобильного транспорта шириной 3,5 м (3 в каждом направлении)
- 2 полосы для общественного транспорта шириной 3,75 м (1 в каждом направлении)
- 1 тротуар шириной 3 м (с низовой стороны моста)
- 1 велодорожка шириной 3 м (с верховой стороны моста)

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- выполнение комплекса инженерных изысканий
- разработка проектной документации
- экономические исследования

ЗАКАЗЧИК

Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2021 – 2022

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2022 – 2025

МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ НЕВУ **В СОСТАВЕ ШИРОТНОЙ МАГИСТРАЛИ** СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ, **САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

Широтная скоростная магистраль Санкт-Петербурга и Ленинградской области пройдёт вдоль северного железнодорожного полукольца по территории Московского, Фрунзенского, Невского и Красногвардейского районов города.

Широтная магистраль скоростного движения пересекает реку Неву в створе улиц Фаянсовой – Зольной выше по течению существующего Финляндского железнодорожного моста. Новый автомобильный мост будет практически незаметен на фоне железнодорожного Финляндского моста.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- вид строительства: новое
- категория дороги: магистральная дорога скоростного движения
- схема моста: (100,45+100,4)+60,1+(100,4+101,35) м
- разводное однокрылое пролетное строение, раскрывающейся системы, с независимыми
- крыльями под каждое из направлений движения
- пролетные строения – сталежелезобетонные, железобетонные, неразрезные
- количество полос движения на мосту – по 3 полосы в каждом направлении

- ширина полос движения: 3,5+2x3,75 м
- ширина проезжей части: 2x(Г-13,5)
- ширина разделительной полосы (с учетом полос безопасности): 5,0 м
- тип дорожной одежды: капитальный
- вид покрытия: асфальтобетон
- временные вертикальные нагрузки: А14, Н14
- длина моста: 462,9 м
- площадь путепровода: 13887 м^2

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- Стадия «Проектная документация»:
- генеральное проектирование
- разработка проектной документации
- проектирование основных конструкций
- разработка технологии сооружения
- разработка СВСиУ
- разработка ПОС
- разработка сметной документации
- прохождение Главгосэкспертизы

ЗАКАЗЧИК

АО «ЗСД»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2019 - 2020

МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ВОЛГУ, **КАЗАНЬ**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мост через реку Волгу в составе Федеральной скоростной автомобильной дороги М-12 «Москва - Нижний Новгород – Казань». Соединяет Лаишевский и Верхнеуслонский районы республики Татарстан.

М-12 «Скоростная автомобильная дорога Москва - Нижний Новгород Казань», 8 этап км 663 - км 729 (от пересечения с автомобильной дорогой федерального значения Р-241 «Казань - Буинск – Ульяновск» до пересечения с автомобильной дорогой регионального значения «Сорочьи Горы - Шали»).

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- схема моста: (117,3+126,0+3x155,0+126,0+97,3)+(97,3+8x126,0+97,3) +(97,3+8x126,0+97,3)
- длина моста: 3 362 м
- габарит проезжей части: 2(Г-10,5)
- ширина мостового перехода составляет 25,0 м
- тротуары и служебные проходы отсутствуют
- количество полос движения: 4

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проектная документация»:

- проектирование нового моста
- разработка технических средств организации дорожного движения
- переустройство инженерных коммуникаций
- проектирование наружного освещения, электроснабжения, водоотведения и ЛОС, судовой сигнализации, ИТС и транспортной безопасности
- проектирование сооружений, входящих в инфраструктуру линейного объекта
- разработка ПОС
- противокарстовые мероприятия
- мероприятия по охране окружающей среды
- мероприятия по обеспечению пожарной безопасности
- мониторинг конструкций на период эксплуатации
- разработка проекта содержания объекта на период эксплуатации
- разработка сметной документации

Стадия «Рабочая документация»:

- авторский надзор

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАКАЗЧИК

ГК «АВТОДОР»

ЗАКАЗЧИК

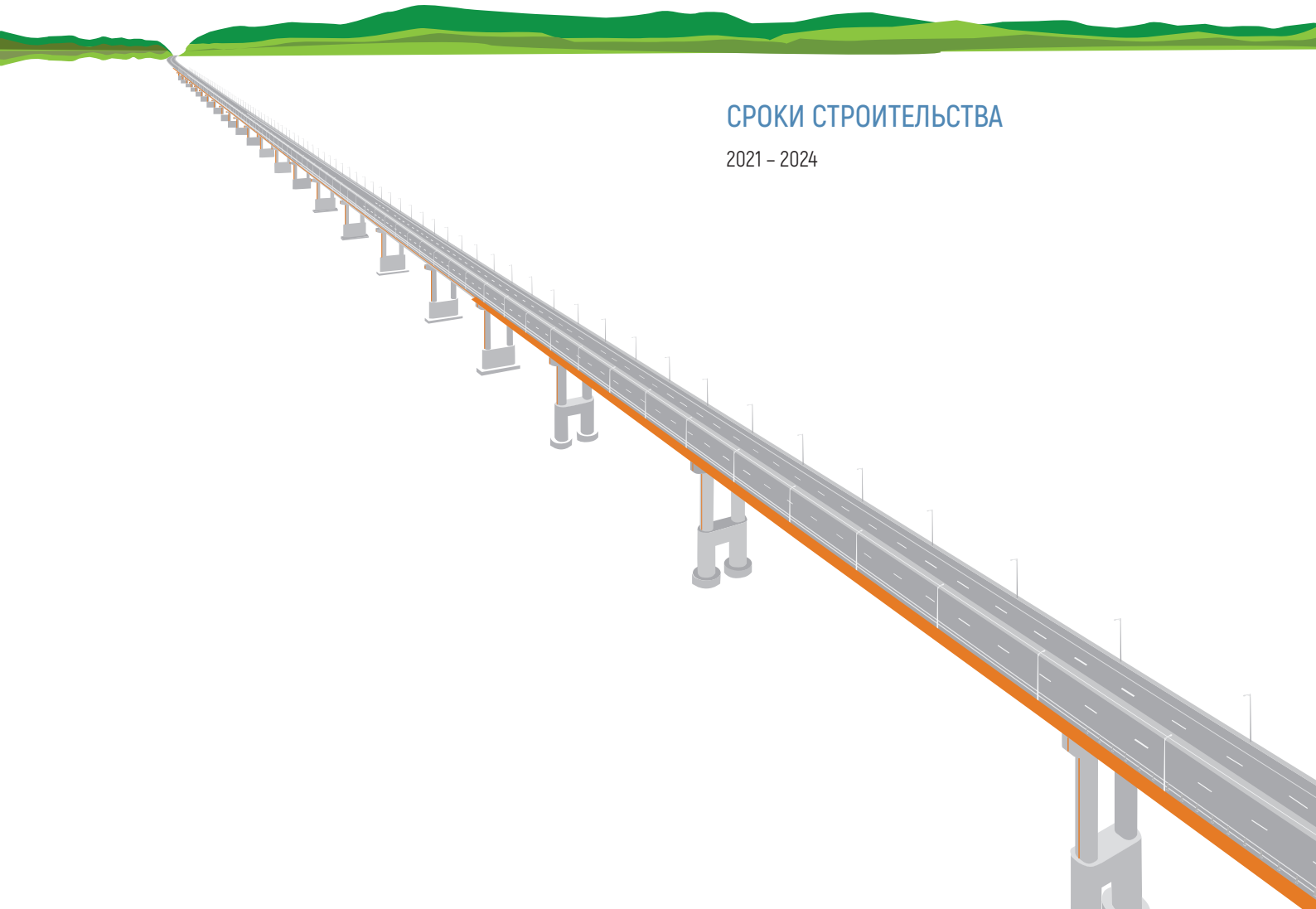
ООО «Трансстроймеханизация»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2020 – 2022

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2021 – 2024



МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ СУРУ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мост в составе скоростной автомобильной дороги М -12 «Москва - Нижний Новгород – Казань», 6 этап км 454 – км 586, Нижегородская область, Чувашская Республика (от пересечения с автомобильной дорогой регионального значения 22К-0162 «Работки – Порецкое» до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения А-151 «Цивильск – Ульяновск»). Этап 1.3 Участок строительства км 502 – км 517.

Мост через реку Суру, протяженностью 930,5 м, в составе Федеральной скоростной автомобильной дороги М - 12 «Москва - Нижний Новгород – Казань», соединяет Чувашскую Республику с Нижегородской областью.

ПАРАМЕТРЫ МОСТА

- схема: (84+4х126+84)+(4х63) м
- длина моста по задним граням устоев: 930,5 м
- габарит проезжей части: 2(Г-10,5)
- тротуары и служебные проходы отсутствуют
- количество полос движения: 4
- подмостовой габарит русловой части моста: 9.5х60 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проектная документация»:

- проектирование нового моста
- разработка технических средств организации дорожного движения
- переустройство инженерных коммуникаций
- проектирование наружного освещения, электроснабжения, водоотведения и ЛОС, судовой сигнализации, ИТС и транспортной безопасности
- проектирование сооружений, входящих в инфраструктуру линейного объекта
- разработка проекта организации строительства
- мероприятия по охране окружающей среды
- мероприятия по обеспечению пожарной безопасности
- мониторинг конструкций на период эксплуатации
- разработка проекта содержания объекта на период эксплуатации
- разработка сметной документации

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАКАЗЧИК

ГК «Автодор»

ЗАКАЗЧИК

АО «ДСК «Автобан»

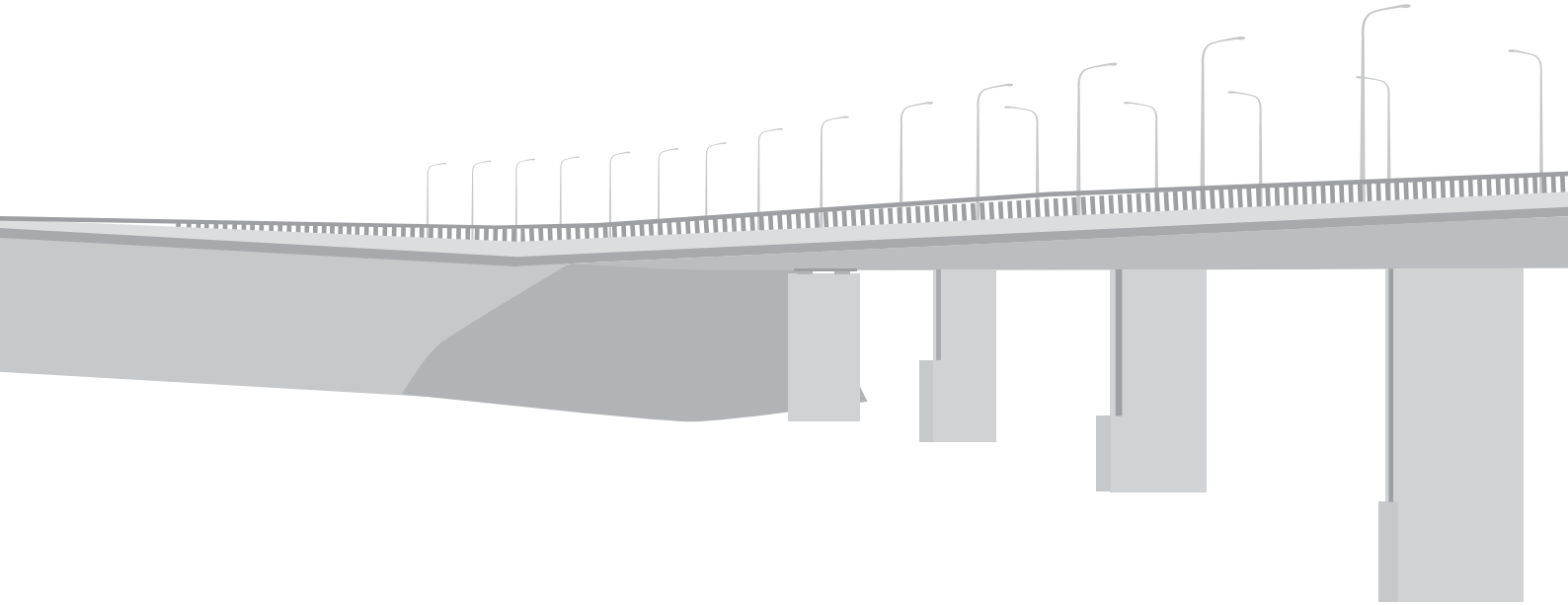
СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2020 – 2022

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2021 – 2024

МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ **СВИЯГУ** В СОСТАВЕ СКОРОСТНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ М-12 «**МОСКВА – НИЖНИЙ НОВГОРОД – КАЗАНЬ**»



ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

7 этап км 586 – км 663, Чувашская Республика, Республика Татарстан (от пересечения с автомобильной дорогой федерального значения А-151 «Цивильск – Ульяновск» до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения Р-241 «Казань – Буинск – Ульяновск»). 7.3 этап от северной границы села Большие Кайбицы до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения Р-241 «Казань – Буинск - Ульяновск».

Мост через реку Свиягу в составе Федеральной скоростной автомобильной дороги М-12 «Москва - Нижний Новгород – Казань». Соединяет Кайбицкий, Апастовский и Верхнеуслонский районы республики Татарстан.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- схема: 6х84,0 м
- длина моста: 517,2 м
- габарит проезжей части: 2(Г-10,5)
- тротуары и служебные проходы отсутствуют
- количество полос движения: 4

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проектная документация»:

- проектирование нового моста
- разработка технических средств организации дорожного движения
- переустройство инженерных коммуникаций
- проектирование наружного освещения, электроснабжения, водоотведения и ЛОС, судовой сигнализации, ИТС и транспортной безопасности
- проектирование сооружений, входящих в инфраструктуру линейного объекта
- разработка проекта организации строительства
- противокарстовые мероприятия
- мероприятия по охране окружающей среды;
- мероприятия по обеспечению пожарной безопасности
- мониторинг конструкций на период эксплуатации;
- разработка проекта содержания объекта на период эксплуатации
- разработка сметной документации

Стадия «Рабочая документация»

- авторский надзор

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАКАЗЧИК

ГК «Автодор»

ЗАКАЗЧИК

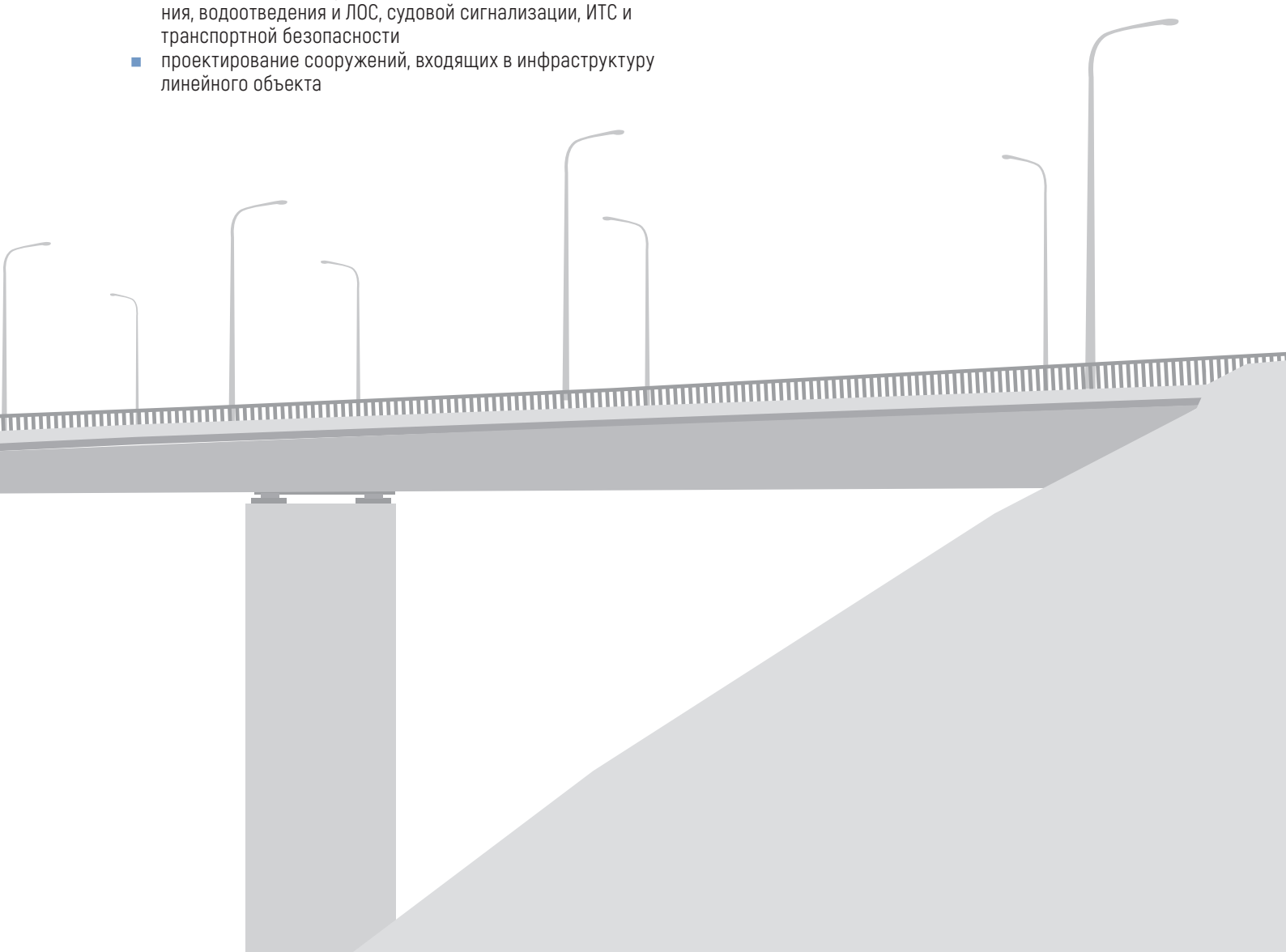
ООО «Волгадорстрой»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2020 – 2023

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2021 – 2024



МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ОБЬ В РАЙОНЕ **СУРГУТА**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мостовой переход через Обь под Сургутом станет частью федерального транспортного коридора «Москва – Тюмень – Сургут – Салехард».

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- автомобильная дорога технической категории – II
- полосы движения – 4
- габарит проезжей части мостов - 2(Г-10.5)

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- генеральное проектирование
- выполнение инженерных изысканий
- разработка проектной документации
- экономические исследования
- разработка рабочей документации
- выполнение авторского надзора

ЗАКАЗЧИК

КУ «Управление автомобильных дорог» Ханты-Мансийского автономного округа-Югры

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПОДРЯДЧИК

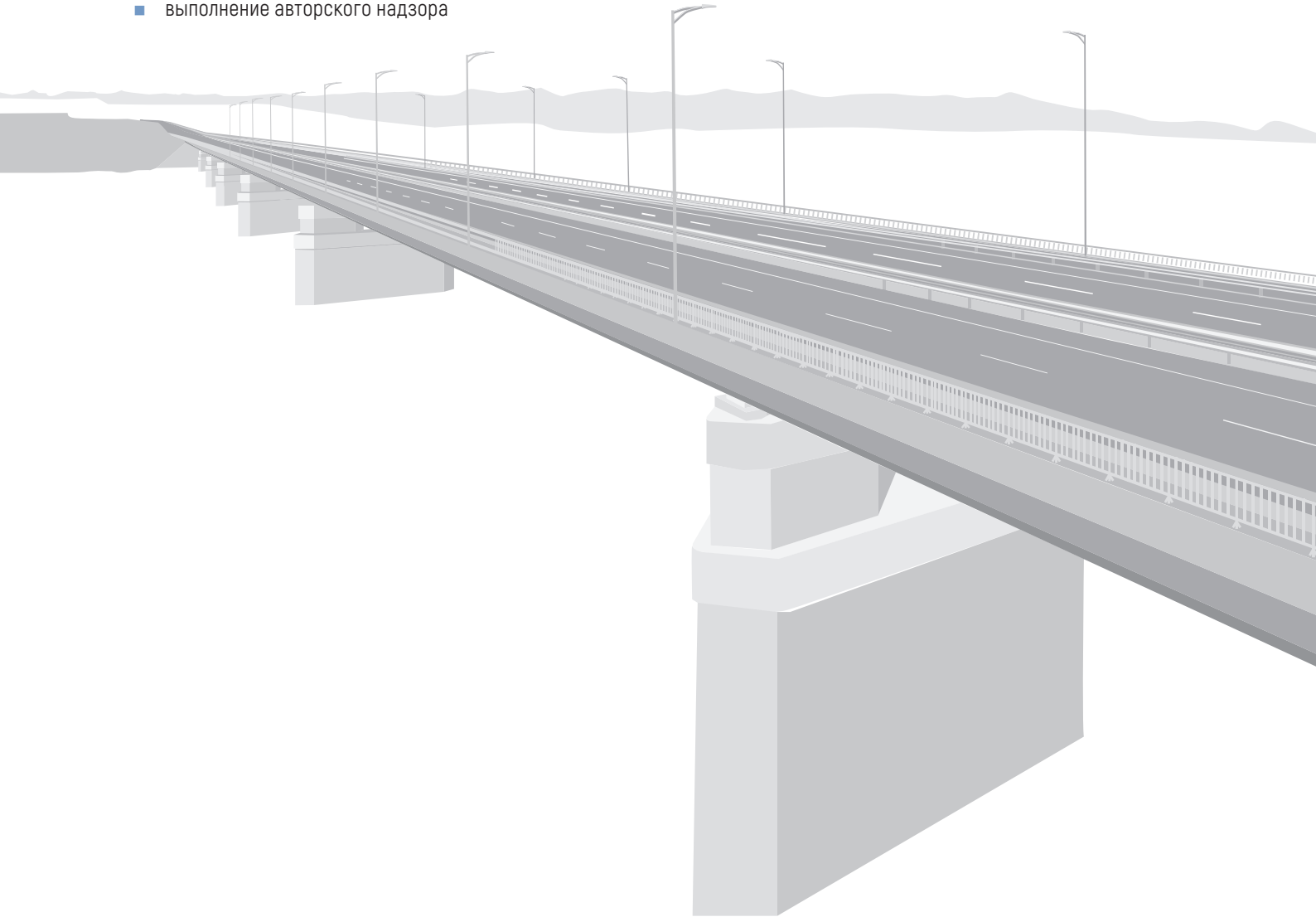
АО «Мостострой-11»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2019 – 2020

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2022 – 2026



МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ **ОКУ** В СОСТАВЕ ДУБЛЕРА ПРОСПЕКТА ГАГАРИНА **В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ**

Дублер проспекта Гагарина будет представлять собой новую автомобильную дорогу, которая протянется от Анкудиновского шоссе до улицы Юлиуса Фучика.

Трасса должна разгрузить единственную городскую магистраль, соединяющую жилые массивы и промышленные зоны Советского и приокского районов, а также свяжет новые микрорайоны (Анкудиловский парк, Новая Кузнечиха, Цветы, Новинки) с центром города и аэропортом «Стригино».

Мостовой переход в составе Дублера проспекта Гагарина позволит перераспределить транспортные потоки, улучшить режим движения транспортных средств и разгрузить существующие мосты через р. Оку.

Створ проектируемого мостового перехода расположен в створе ул. Юлиуса Фучика в 14,5 км от устья р. Оки.

- схема моста – 20,4+(69.0+108.0+4x152+132.0+84.0)
- строительная длина – 1 035 м
- число полос движения – 4
- расчетная скорость – 80 км/ч
- ширина полос движения – 3,5-3,75 м
- ширина тротуара – 2,0 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проектная документация»:

- генеральное проектирование
- проектирование основных конструкций
- разработка ПОС
- сметные расчеты
- представление проектно-сметной документации в ФГУ «Главгосэкспертиза России»
- сопровождение экспертизы

ЗАКАЗЧИК

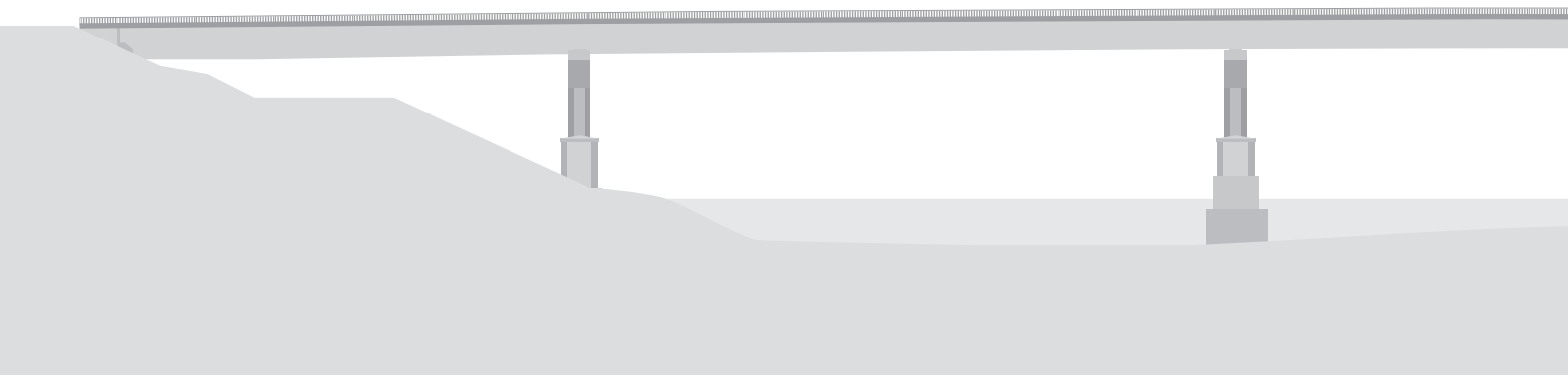
«Государственное казенное учреждение Нижегородской области «Главное управление автомобильных дорог»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2021 - 2023

МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ СЕВЕРСКИЙ ДОНЕЦ **В КАМЕНСКЕ-ШАХТИНСКОМ**

РЕКОНСТРУКЦИЯ



ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Автомобильная дорога М-4 «Дон» Москва – Воронеж - Ростов-на-Дону - Краснодар - Новороссийск. Реконструкция моста через р. Северский Донец (правый) на км 930+788 автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска, Ростовская область

Существующий мост построен в первой половине 1960-х годов, рамно-подвесная схема моста 55,03+3×87,9+55,03 м. В мае 2019 года после обнаружения эксплуатирующей организацией ЗАО «СМУ-Дондорстрой» повреждения узла верхнего пояса в пролете 4-5, движение по мосту для автотранспорта и пешеходов было полностью закрыто.

ПАРАМЕТРЫ МОСТА ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

- схема: 61,0+3x88+61,0 м
- длина моста по задним граням устоев: 397,62 м
- габарит проезжей части: Г - 15,25
- ширина тротуара с верховой стороны: 2,25 м для обеспечения возможности разъезда маломобильных групп населения
- служебный проход с низовой стороны: 0,75 м
- количество полос движения: 3
- подмостовой габарит русловой части моста: 12x80 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проектная документация»:

- обследование мостовых сооружений (правый и левый мосты)
- реконструкция правого моста
- рекомендации и перечень мероприятий по реконструкции левого моста
- реконструкция подходов к правому мосту
- разработка технических средств организации дорожного движения
- переустройство инженерных коммуникаций
- проектирование наружного освещения, электроснабжения, водоотведения и ЛОС, судовой сигнализации, ИТС и транспортной безопасности
- проектирование сооружений, входящих в инфраструктуру линейного объекта
- разработка проекта организации строительства
- мероприятия по охране окружающей среды
- мероприятия по обеспечению пожарной безопасности
- мониторинг конструкций на период строительства
- разработка проекта содержания правого моста на период эксплуатации;
- разработка сметной документации

ЗАКАЗЧИК

АО «Петербургские дороги»

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАКАЗЧИК

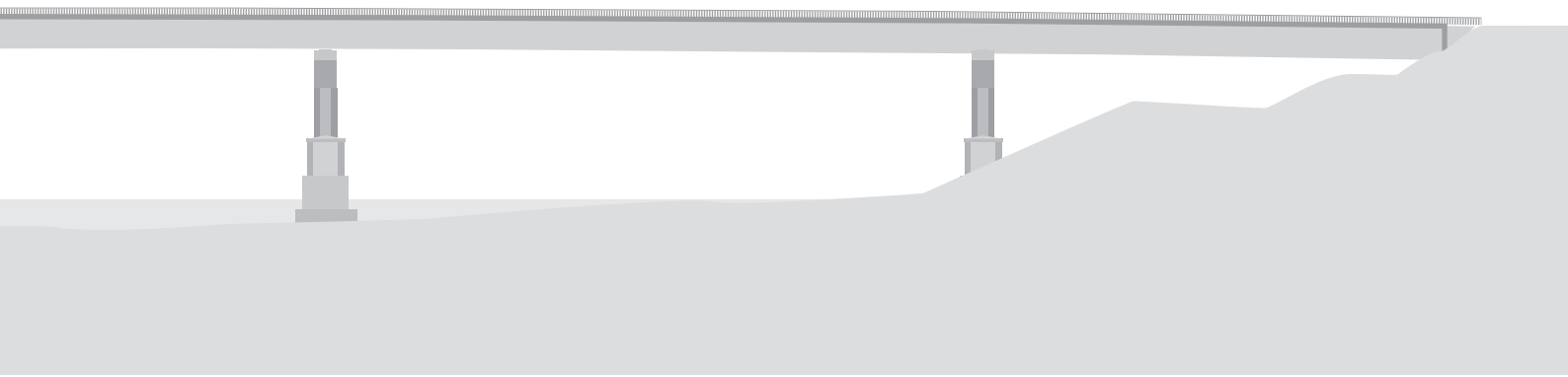
ГК «Автодор»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2019 – 2020

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2021 – 2023



КРЫМСКИЙ МОСТ

Транспортный переход через Керченский пролив

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Объект располагается со стороны Республики Крым – в районе города Керчи. Со стороны Краснодарского края – в районе станицы Тамань Темрюкского района. Трасса транспортного перехода проходит в створе острова Тузла и Тузлинской косы.

- транспортный переход состоит из двух параллельных мостов – автомобильного и железнодорожного
- пролетные строения под автомобильную дорогу – балочные сталежелезобетонные разрезные и неразрезные индивидуальной проектировки над акваторией Керченского пролива пролетные строения металлические с ортотропной плитой. Расчетный пролет от 54,21 до 64,20 м
- пролетные строения выполнены раздельными под каждое направление движения. В поперечном сечении пролет представляет собой две двутавровые главные балки, объединенные поперечными балками и системой вертикальных и горизонтальных связей
- пролетные строения под железнодорожные пути – разрезные цельнометаллические, с ортотропной плитой, с ездой на балласте
- расчетный пролет от 54,6 до 62,56 м
- пролетные строения раздельные под каждый путь, объединены на опорах домкратными балками
- главные балки пролетного строения коробчатого сечения, расчлененные по высоте на два блока исходя из условия транспортировки
- арочные пролетные строения, расчетным пролетом – 227 м, располагаются над Керчь–Еникальским каналом и обеспечивают подмостовой габарит 185 на 35 м
- категория железнодорожной линии – II – категория автомобильной дороги – 1Б
- длина перехода в границах проектирования – 19 000 м
- длина автомобильного моста – 16857,28 м
- длина железнодорожного моста – 18 118,05 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- генеральное проектирование
- проектирование основных конструкций (проектная и рабочая документация)
- проектирование технологии сооружения
- проектирование СВСиУ (проектная и рабочая документация)

ЗАКАЗЧИК

ФКУ Упрдор «Тамань»

ГЕНПОДРЯДЧИК

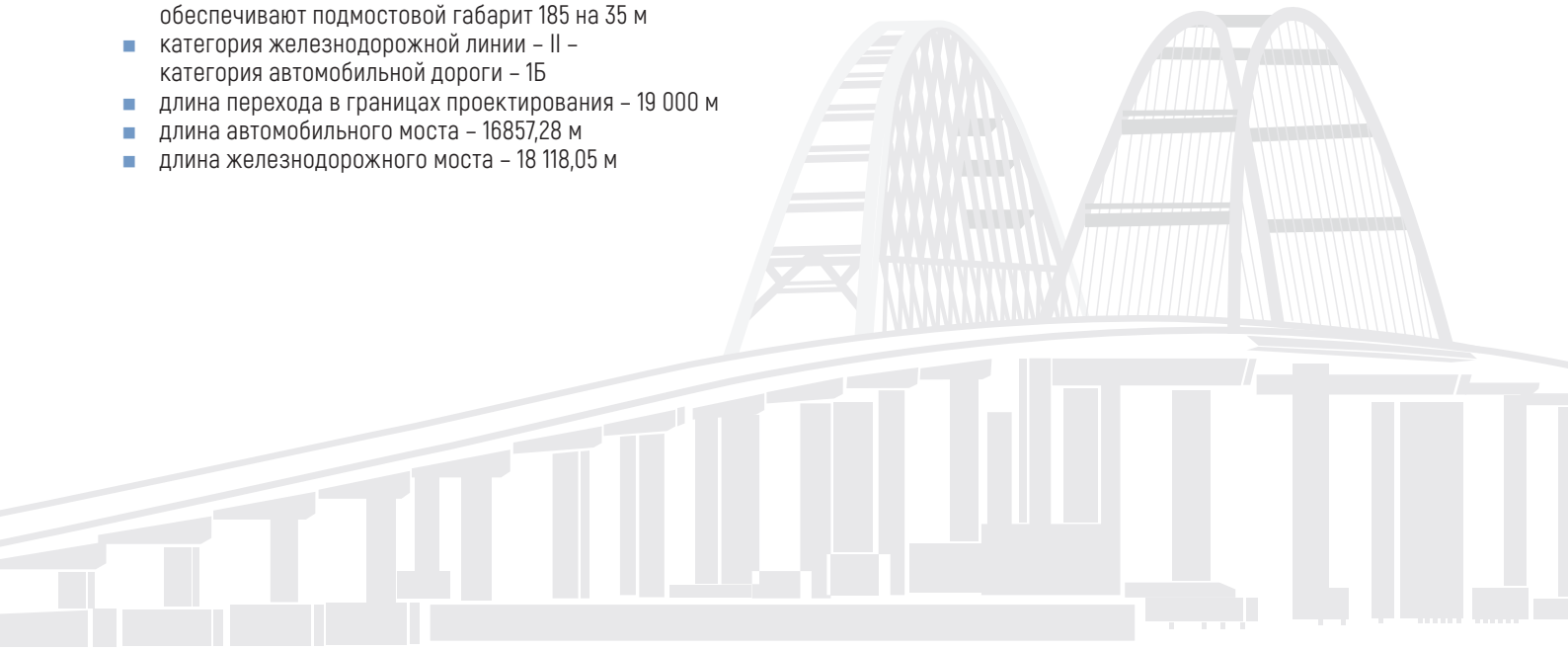
ООО «СТРОЙГАЗМОНТАЖ»

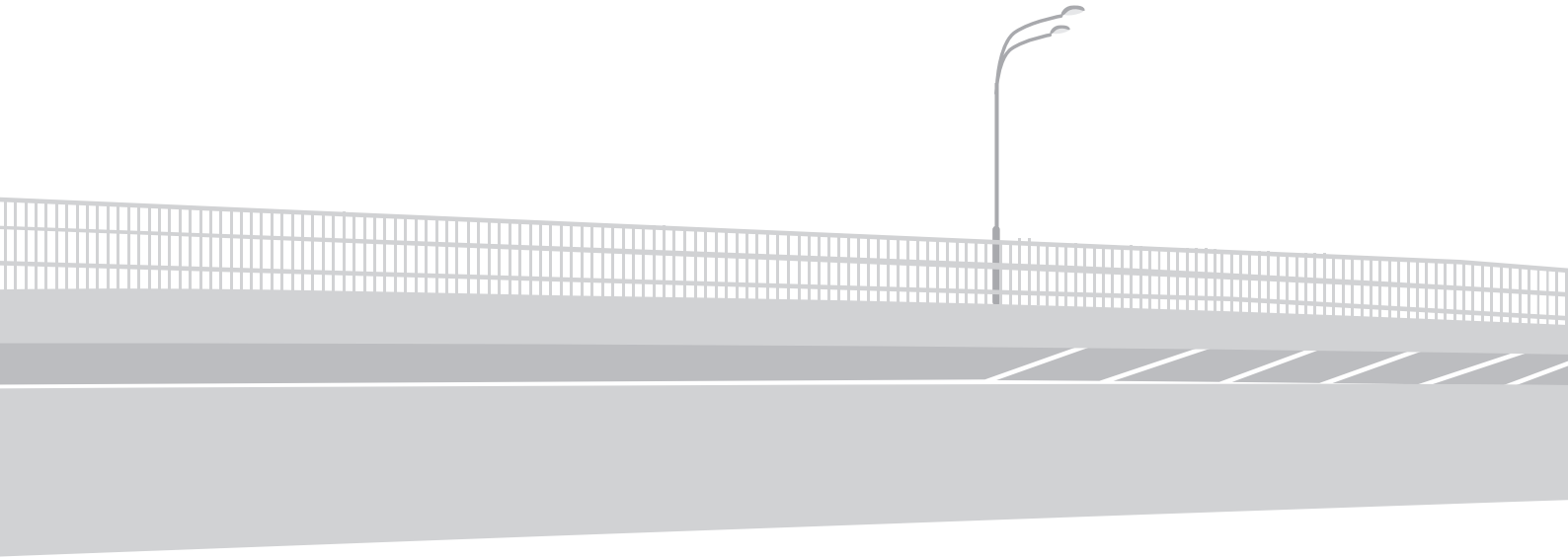
СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Проектная документация: 2015
Рабочая документация: 2015 – 2018

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2015 – 2019





МОСТ НА СИМОНОВСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ В МОСКВЕ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мост расположен на Симоновской набережной на участке от Южного речного вокзала до 2-го Южнопортового проезда. Мост через Кожуховский затон соединил два округа: Южный и Юго-Восточный. Мост был возведен в кратчайшие сроки.

Благодаря современным материалам и технологиям строители управились за семь месяцев вместо двух лет. В том числе были использовали те же приемы, что и при строительстве моста через Керченский пролив. Из-за сложного дна сваи под опоры пришлось погружать на значительную глубину.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- схема моста: 45,0+49,2+99,2+150+99,2+24,2+31,93+24,7
- общая длина моста – 530,37 м
- длина центрального руслового пролета – 150 м
- ширина моста – 36,9 м
- ширина проезжей части – 2x13
- число полос движения – 6
- подмостовой габарит – 10,2 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- корректировка проектной документации
- разработка рабочей документации

ЗАКАЗЧИК

Государственное казенное учреждение города Москвы «Управление дорожно-мостового строительства»

ГЕНПОДРЯДЧИК

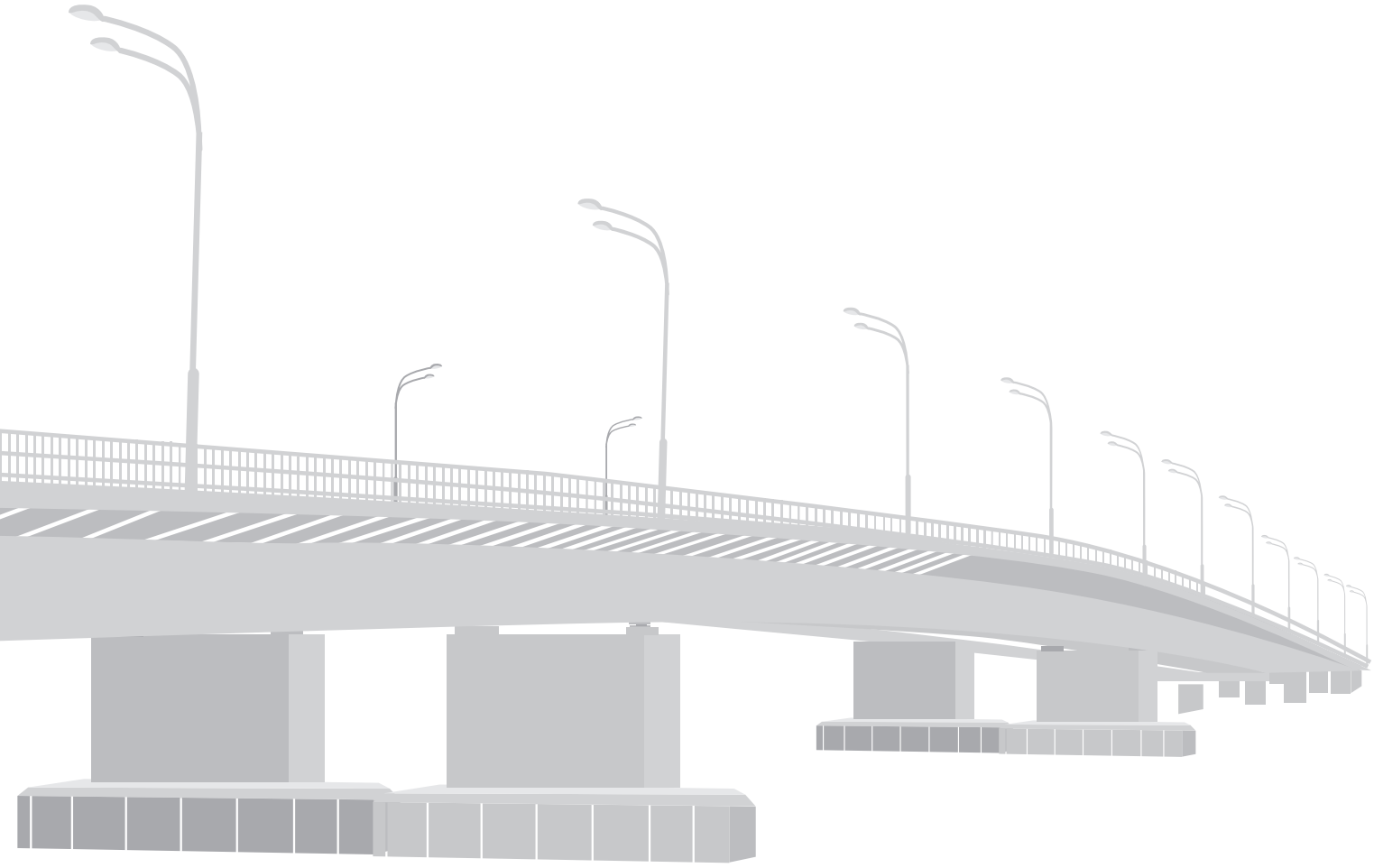
АО «Мосинжпроект»

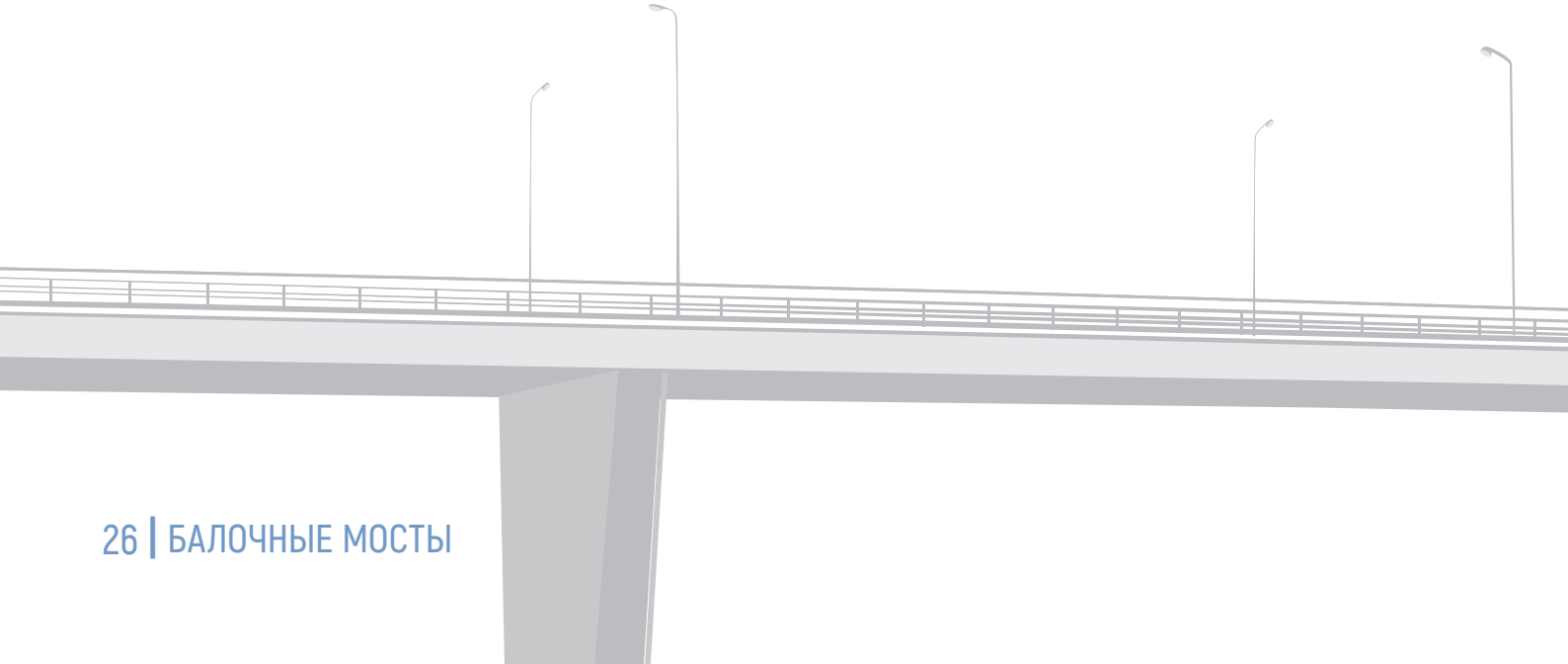
СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2018 – 2019

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2018 – 2019





МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ ВОЛГУ **В ТВЕРИ (ЗАПАДНЫЙ МОСТ)**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мостовой переход располагается в густонаселенном районе Твери. Он включает в себя автомобильную дорогу от Петербургского шоссе до проспекта Калинина (район Комсомольской площади – р. Тьмака), Категория дороги – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения.

Длина участка мостового перехода:

- основной ход – 3004 м
- 4 полосы движения

Транспортная развязка с Петербургским шоссе:

- Петербургское шоссе – 693,65 м, 4 полосы движения
- 1 съезд – 340,1 м, 3 полосы движения
- 2 съезд – 306,7 м, 3 полосы движения
- 3 съезд – 94,2 м, 1 полоса движения

Транспортная развязка на Комсомольской площади:

- пр. Калинина – пр. Ленина – 282,5 м
- кольцевое движение – 453,33 м
- проспект Калинина – 8 полос движения
- проспект Ленина – 4 полосы движения
- кольцевое движение – 3 полосы движения

СООРУЖЕНИЯ В СОСТАВЕ

Автодорожный мост через Волгу:

- пролетное строение: неразрезное цельнометаллическое
- устои и промежуточные опоры – из монолитного железобетона на свайном основании
- длина моста – 349,57 м
- схема моста – 99+126+99
- площадь – 13 301 м^2

Автодорожный путепровод через ж/д пути по Петербургскому шоссе (Горбатый мост):

- пролетные строения сталежелезобетонные неразрезное индивидуальной проектировки
- длина путепровода – 158,47 м
- схема путепровода – 40+47+40
- площадь – 4 136 м^2

Железнодорожный путепровод над проспектом Калинина эстакада северного подхода:

- пролетное строение балочное металлическое разрезное индивидуальной проектировки с ездой понизу
- длина путепровода – 70,9 м
- схема путепровода – 27+27
- количество путей – 2
- площадь – 886,25 м^2

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проектная документация»

- генеральное проектирование
- прохождение Главгосэкспертизы

ЗАКАЗЧИК

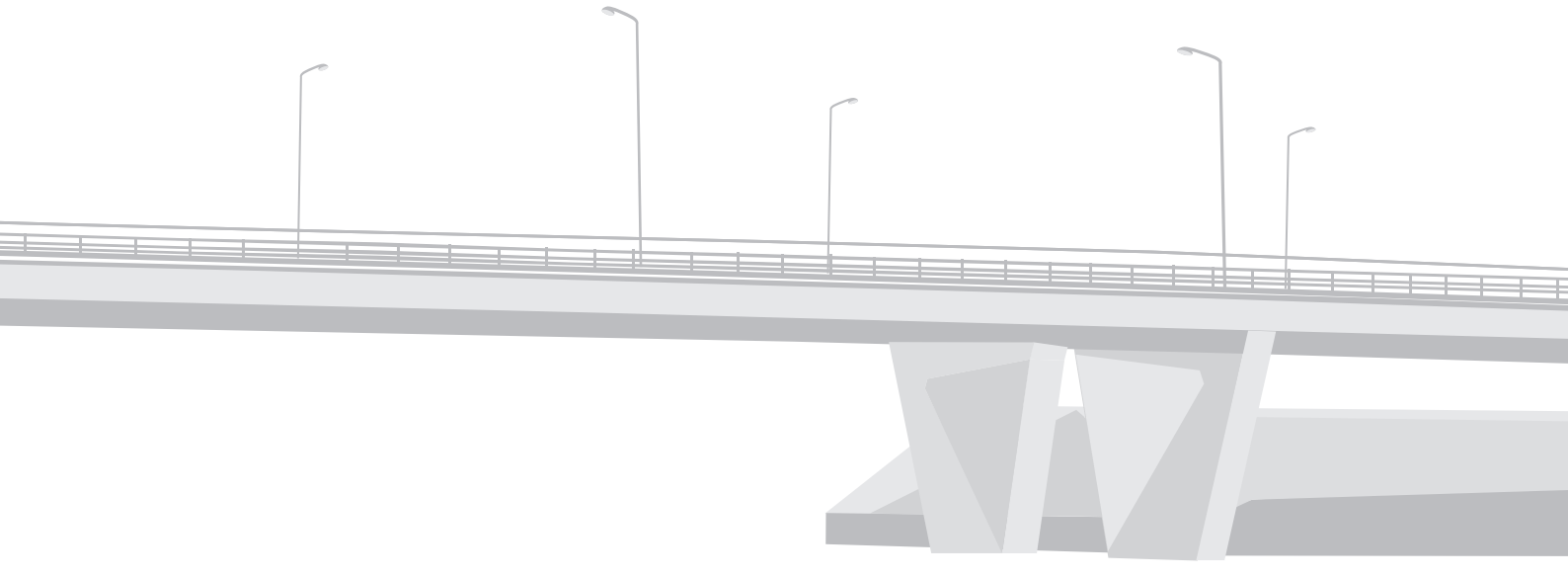
Департамент архитектуры и строительства Администрации г. Твери

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

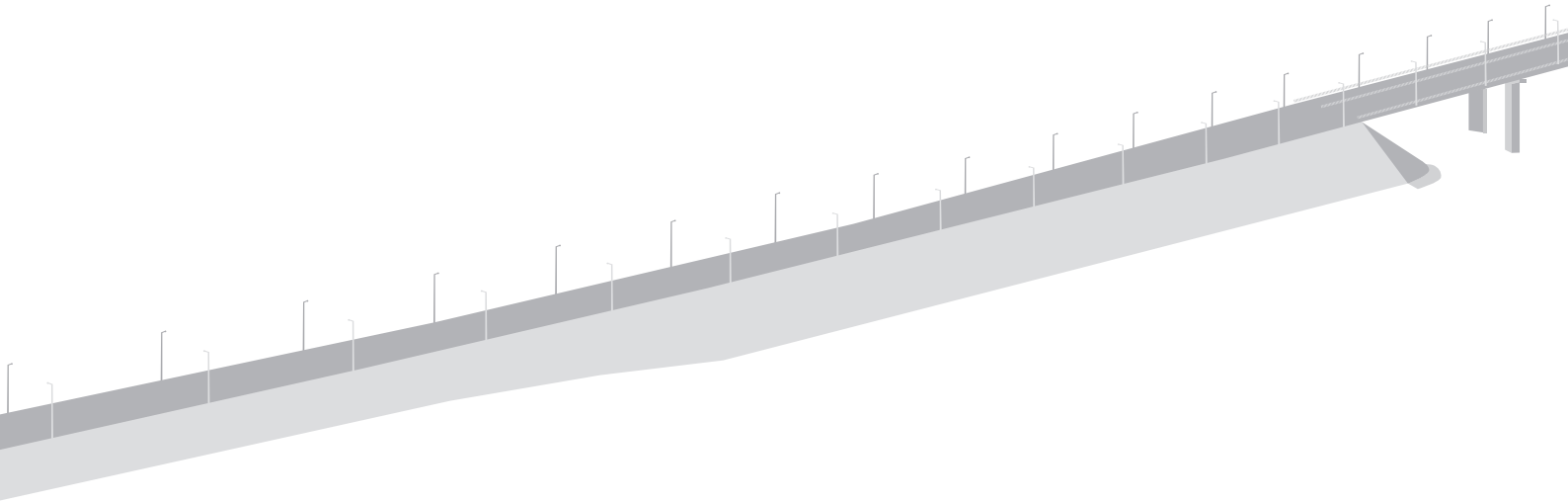
2013 – 2020

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2022 – 2025



МОСТОВОЙ **ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ** РЕКУ **ЧУСОВУЮ В ПЕРМИ**



ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Автомобильные дороги «Пермь-Березники» 020+639-022+390, «Пермь-Березники» 022+390-025+768 и «Восточный обход Перми» 000+000-009+753 1 ПК», Автомобильная дорога Пермь - Березники 022+390 - 025+768.

Начало указанного участка федеральной автомобильной дороги краевого значения расположено в пределах территории Перми, граница которой проходит по левому берегу реки Чусовой. Протяженность участка – 3,62 км, в том числе мост через реку Чусовую - 1,5 км.

Новая часть моста (металлический балочный мост) и реконструкция существующей части моста через реку Чусовую:

- схема моста: (4x84)+(84+126+5x147+126+84) м
- общая длина существующего моста – 1 504,4 м, полная длина новой части моста по задним граням крыльев – 1506,02 м
- габарит – 11,5 м (Г - (1.5+3.75+4.0+1.5)
- общая площадь – 22 560 м^2
- Реконструкция существующего моста через реку Чусовую под нагрузку А14

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проектная документация»:

- генеральное проектирование
- проектирование автодорожной и транспортной развязки
- проектирование основных конструкций
- проектирование реконструкции подходов
- разработка ПОС
- сметный расчет реконструкции участка автодороги
- представление проектно-сметной документации в ФГУ «Главгосэкспертиза России»
- сопровождение экспертизы

Стадия «Рабочая документация»:

- опоры нового моста
- технология сооружения пролетных строений и СВСиУ
- реконструкция существующего моста
- проектирование железнодорожной линии с железнодорожным путепроводом(переустройство ж.д. коммуникаций и ж.д. путепроводы на ПК59, СВСиУ)

ЗАКАЗЧИК

ООО «Пермская концессионная компания»

ЗАКАЗЧИК-ЗАСТРОЙЩИК

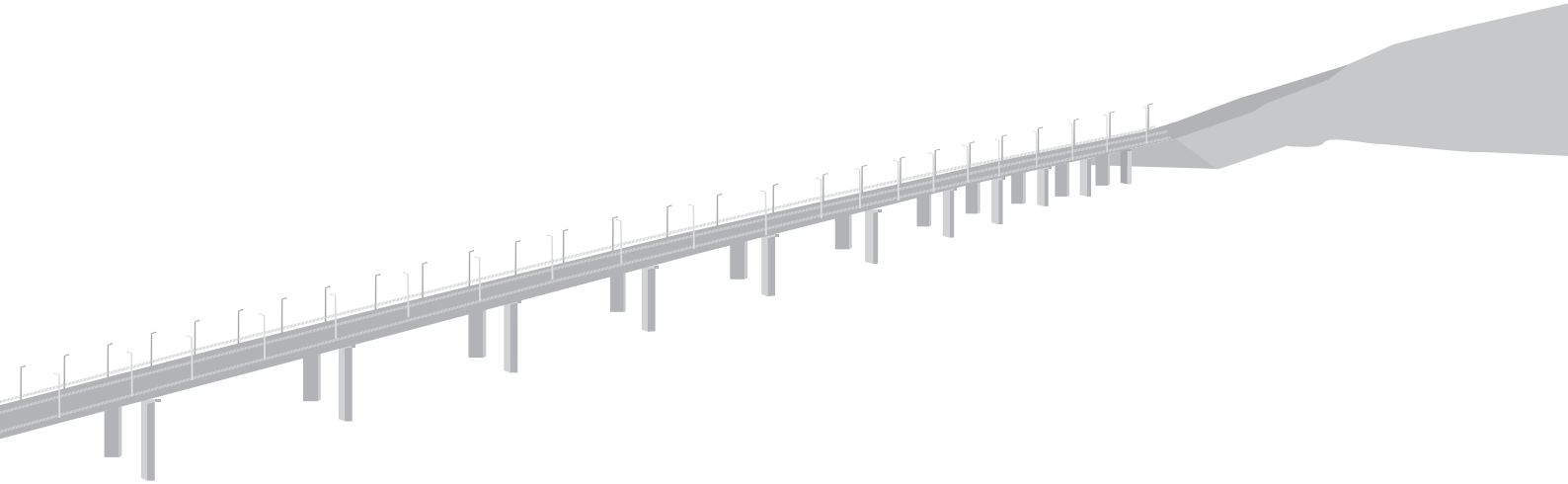
АО «Стройтрансгаз»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2018 – 2020

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2019 – 2023



МОСТ ЧЕРЕЗ **КАНАЛ** ИМЕНИ **МОСКВЫ**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мост через канал им. Москвы – самое серьезное искусственное сооружение на третьем пусковом комплексе ЦКАД. Мост с эстакадами на подходах на ПК 258+58,93 на своем протяжении пересекает (по ходу пикетажа):

- автомобильную дорогу А-104 Москва–Дмитров–Дубна (Дмитровское шоссе), имеющую в месте пересечения 4 полосы движения (без разделительной полосы), ширина проезжей части 14м, ширина земляного полотна 15 м
- два железнодорожых пути Савеловского направления МЖД на перегоне между станцией «Икша» и платформой «Морозки», в перспективе предполагается устройство 2-х дополнительных путей, по одному с каждой стороны
- канал им. Москвы: участок между Яхромским и Икшинским водохранилищами, между шлюзами 4 и 5 (530 м от входа в шлюз 5). Канал в зоне пересечения проходит в искусственном русле, имеющем ширину 112 м и глубину 4.5 м. Требуемая высота подмостового судового габарита 17.0 м. По берегам канала проходят проезды шириной 3 м
- р. Икшу, ширина по зеркалу воды 12 м, протекает в спрямленном во время строительства канала русле.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- вид строительства – новое
- категория дороги – IA
- расчетная скорость автомобильной дороги – 140 км/час
- количество основных полос движения – 2х2 шт.
- ширина полосы движения – 3,75 м
- ширина служебного прохода – 1,0 м
- ширина проезжей части – 2(Г-11)
- ширина разделительной полосы – 4,1 м
- ширина моста – 27,3 м
- схема: 41,75+41,95+87,05+150,0+87,05+61,95+4х65,0+8х63,0+3х42,0+41,19
- тип дорожной одежды – капитальный
- вид покрытия – асфальтобетон
- временные вертикальные нагрузки – А14, Н14
- длина моста – 1 410,15 м
- площадь моста – 38 497 м^2

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- анализ и оптимизация проектной документации
- разработка проектной документации по разделам «Технологические и конструктивные особенности линейного объекта»
- разработка основных конструкций
- разработка проекта организации строительства
- разработка СВСиУ

Стадия: «Рабочая документация»:

- разработка основных конструкций
- разработка технологии строительства

ЗАКАЗЧИК

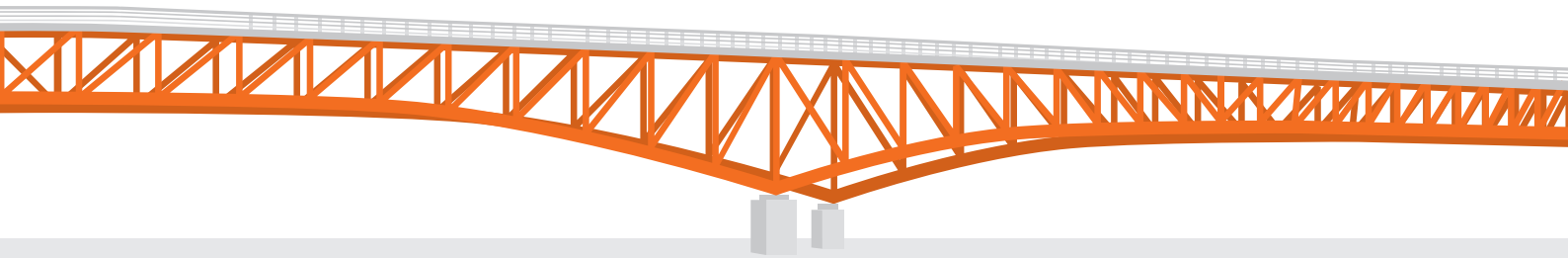
АО «ДСК «Автобан»

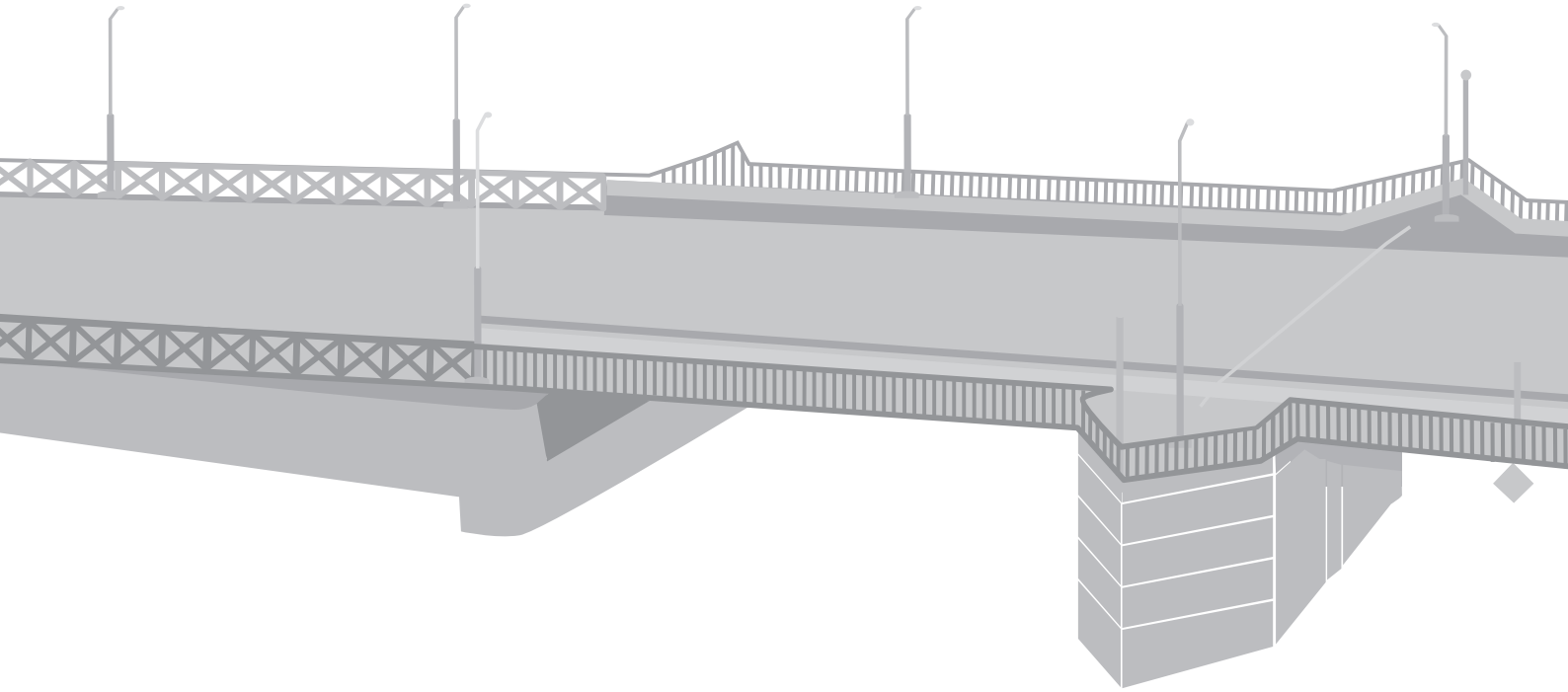
СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2016 – 2017

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2016 – 2020





МОСТ «ВЫСОКИЙ» В КАЛИНИНГРАДЕ

РЕКОНСТРУКЦИЯ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мост «Высокий» через Преголю в Калининграде. Мост имеет однокрылый разводной пролет, откатно-раскрывающейся системы.

- схема моста – 23,5 + 14,8 + 26,00 м
- длина моста – 74,55 м
- мост разводной, разводной пролет однокрылый откатно-раскрывающейся системы
- габарит проезжей части – Г – 5+7,5+5 м
- габарит тротуара: Г – 2х3 м
- длина подпорных стен – 77,68 м
- материал пролётных строений – сталь

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- разработка архитектурных решений
- проектирование основных конструкций (проектная документация)
- проектирование технологии сооружения
- прохождение Государственной Экспертизы

ЗАКАЗЧИК

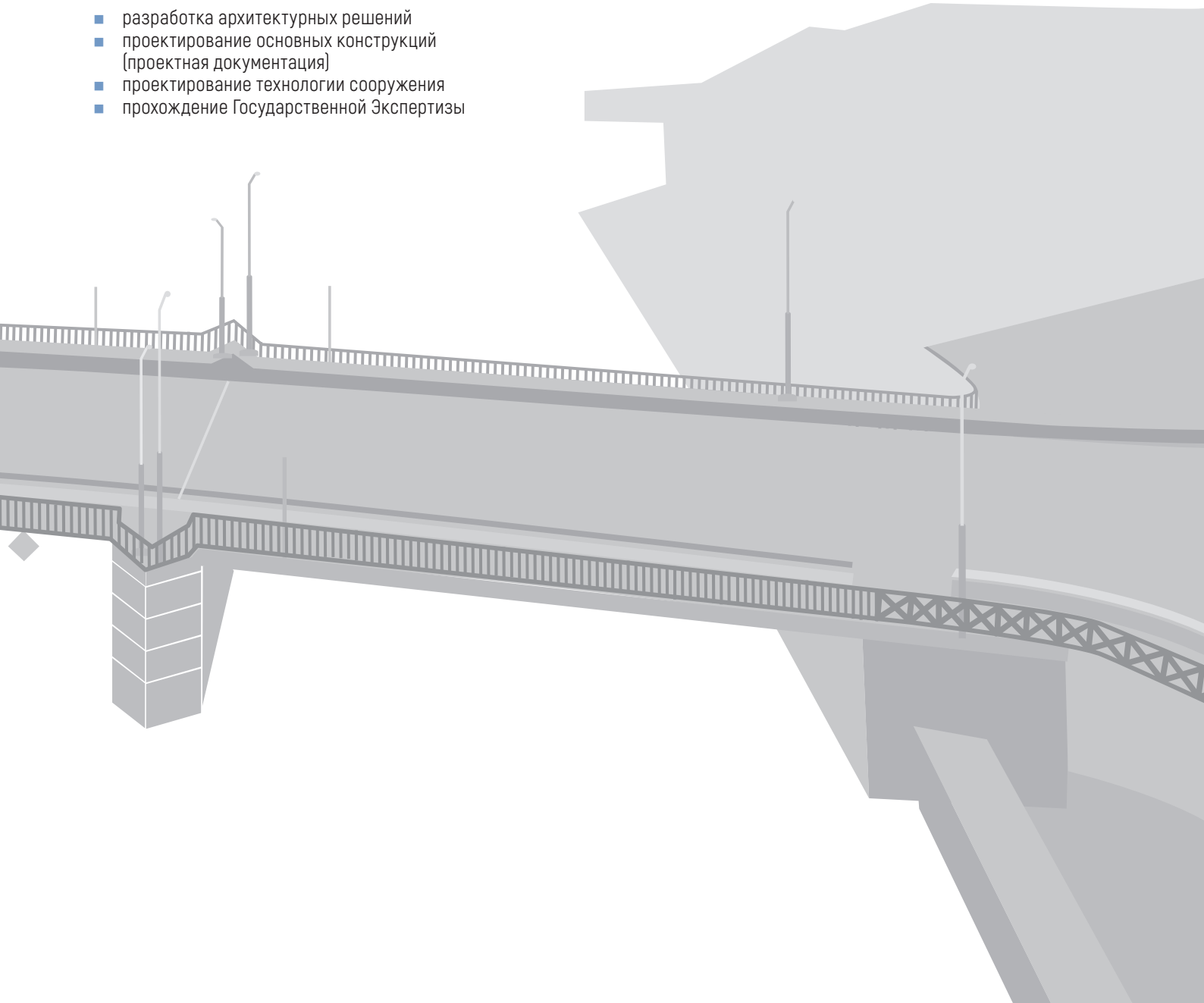
Комитет архитектуры и строительства администрации городского округа «Город Калининград»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2014 – 2015

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2016 – 2017



ТУЧКОВ МОСТ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

РЕКОНСТРУКЦИЯ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Тучков мост – трехпролетный разводной мост в Санкт-Петербурге через Малую Неву, соединяющий Большой проспект Петроградской стороны с Кадетской и Первой линией Васильевского острова.

Проект реконструкции моста предусматривал замену стационарных пролетных строений, реконструкцию разводного пролета, замену оборудования опор разводного пролета и ремонт конструкций опор с устройством ниш под опирание стационарных пролетных строений на береговых опорах.

- длина моста – 231,6 м
- ширина моста – 35,5 м

Стационарное пролетное строение по статической схеме представляет собой балку с расчетным пролетом 75 м, жестко защемленную в русловой опоре и шарнирно-подвижно опирающуюся на береговую опору.

Монтаж пролетного строения осуществлялся навесной сборкой от русловых опор с поэтапным бетонированием плиты проезжей части и натяжением высокопрочной арматуры после каждой стадии бетонирования.

В составе реконструкции выполнялась очистка и ремонт наружных поверхностей опор и гранитной облицовки с заменой поврежденных или отсутствующих плит. При реконструкции береговых опор производилась частичная разборка верха стенки с последующим оформлением оголовка монолитным железобетоном и устройством подферменных площадок.

Сопряжение с насыпью осуществлялось при помощи монолитных железобетонных переходных плит длиной 6 м. Был выполнен ремонт и очистка наружных поверхностей гранитной облицовки устоев с заменой поврежденных плит.
На мосту предусмотрены тротуары в обоих направлениях шириной 2.75 м, расположенные в повышенном относительно проезжей части уровне.

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- разработка проекта реконструкции моста
- дорожные работы
- наружное электроосвещение
- благоустройство и озеленение
- разработка ПОС
- разработка СВСиУ
- сводная стоимость СМР
- организация движения транспорта на период реконструкции

ЗАКАЗЧИК

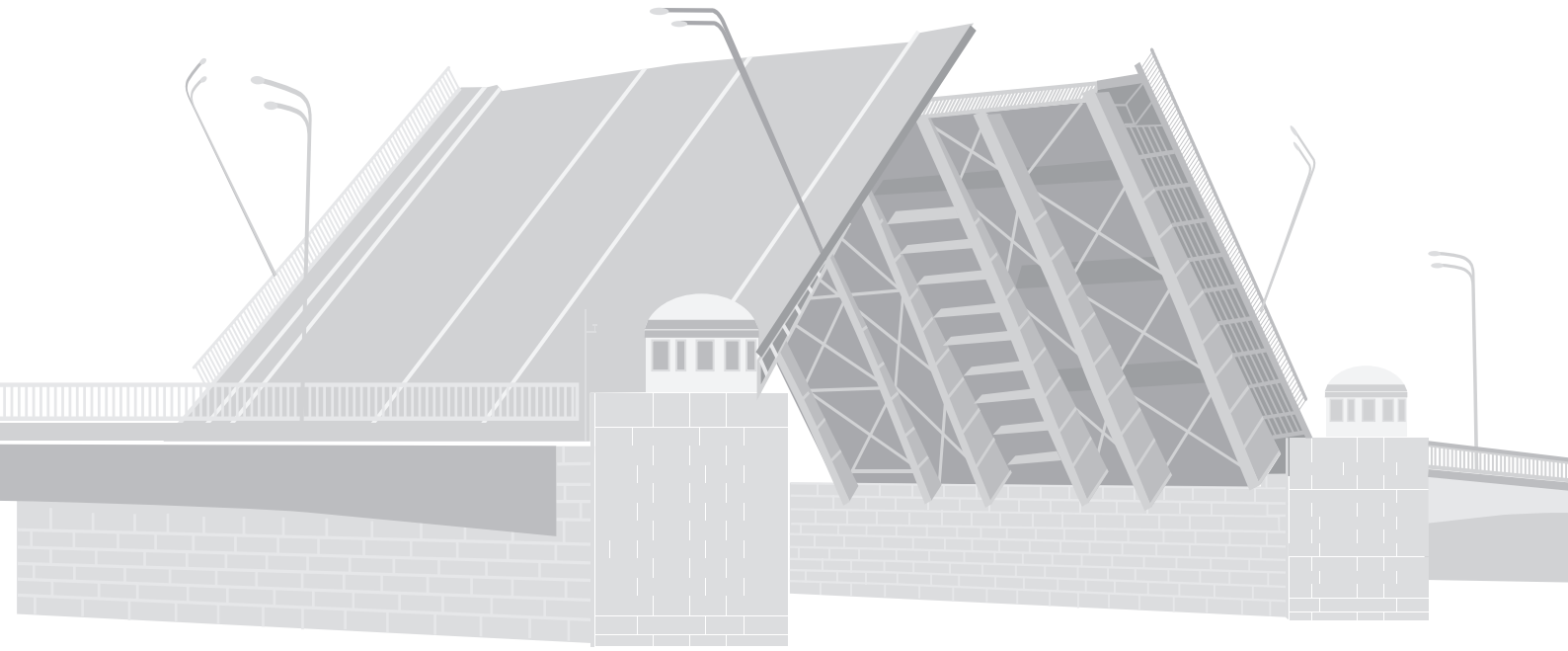
СПб ГКУ «Дирекция транспортного строительства»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2011 – 2014

СРОКИ РЕКОНСТРУКЦИИ

2015 – 2016



СОВМЕЩЕННЫЙ **МОСТ** ЧЕРЕЗ РЕКУ **НАДЫМ**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Совмещенный мост через реку Надым на 991 км автомобильной дороги Сургут-Салехард у Надыма. Мост совмещенный под автомобильную и ж/дорогу, соединяющий Новый Уренгой и Надым. Он заменил собой понтонную переправу, во время разлива и гололёда существенно осложнявшую доставку грузов между городами.

- длина моста 1 334 м
- схема моста: 6 х (2 х 110 м)

Пролетное строение:

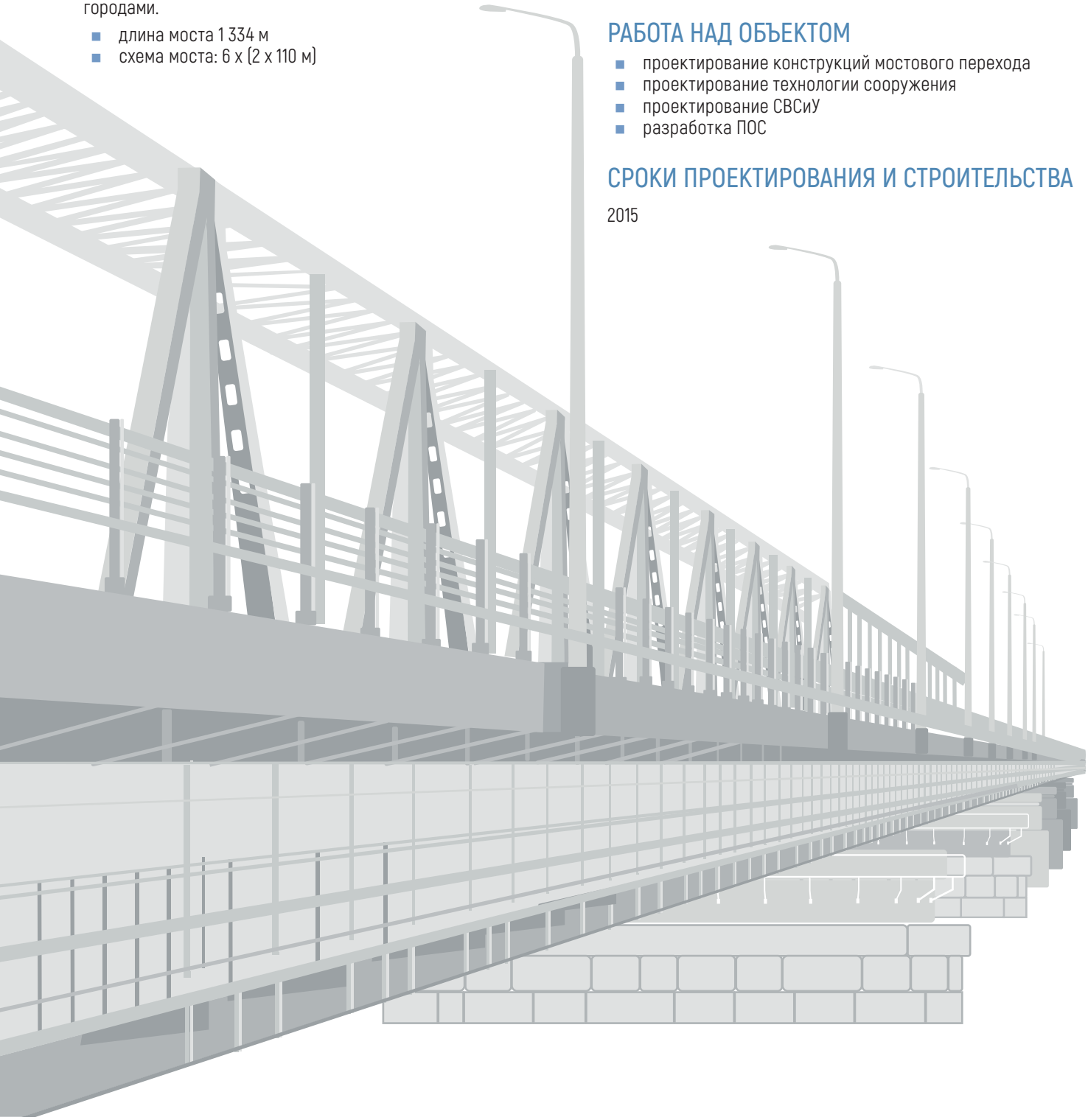
- автодорожная часть – неразрезное металлическое пролетное строение с ортотропной плитой коробчатого сечения
- габарит Г 10+2х1,0 (а/дорога III категории) – ж/д – сквозная неразрезная металлическая ферма с съездой понизу по схеме 2х110 м под однопутную железную дорогу.
- опоры массивные с фундаментами на свайном основании.

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- проектирование конструкций мостового перехода
- проектирование технологии сооружения
- проектирование СВСиУ
- разработка ПОС

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА

2015



ТРАНСПОРТНАЯ **РАЗВЯЗКА В НОВОСИБИРСКЕ**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Транспортная развязка расположена на пересечении Большевистской улицы, Красного проспекта, Каменской магистрали и Фабричной улицей в Новосибирске.

- длина пролетного строения путепровода – 348,8 м (по оси путепровода)
- схема путепровода: 39+45+42+3x45+48+39 м
- габарит проезжей части включает в себя 6 полос движения (по три полосы в каждом направлении)
- разделительная полоса шириной 3 м
- служебные проходы 0,75 м
- пролетное строение в плане расположено на кривой радиусом 500 м и переходных кривых, неразрезное, балочное, с ортотропной плитой проезжей части, состоящее в поперечном сечении из 6 спаренных стальных балок высотой 1,78 м
- промежуточные опоры расположены под прямыми углами к оси эстакады

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Рабочая документация»:

- проектирование пролетного строения путепровода
- проектирование СВСиУ

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК

ОАО «Сибгипротранс»

ГЕНПОДРЯДЧИК

ОАО «Сибмост»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2010 – 2012

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2010 – 2013

МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ **ИСЕТЬ** В **КАМЕНСКЕ-УРАЛЬСКОМ**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мост расположен в Каменске-Уральском, Свердловской области, на реке Исеть. Район проектирования является обжитой территорией с развитой сетью автомобильных дорог.

Мост в плане, находится на прямой. В профиле – на прямой с продольным уклоном 5%. Отметки оси проезжей части моста продиктованы продольным профилем проектируемой автомобильной дороги. Габарит проезжей части мостовых сооружений принят в соответствии с категорией проектируемой автомобильной дороги: магистральная улица общегородского значения регулируемого движения. Путепровод в ночное время освещается.

- схема моста: 78+2x96+78
- длина моста: 362,7 м
- габарит: 2 (Г – 11,5) м

В поперечном направлении пролетное строение состоит из пяти главных балок двутаврового сечения с вертикальными стенками постоянной высотой – 3 600 мм, объединенных поверху поперечными балками и железобетонной плитой в монолитном исполнении.

Дополнительно установлены продольные и поперечные связи решетчатой конструкции на период монтажа металлоконструкций пролетного строения и бетонирования плиты проезжей части.

- расстояние между главными балками – 5100 мм
- общий вес металла: 2 127 т
- общий объем железобетона: 4 754 м^3

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- генеральное проектирование
- проектирование основных конструкций
- проектирование технологии сооружения
- проектирование СВСиУ

ЗАКАЗЧИК

Муниципальное бюджетное учреждение «Управление капитального строительство» г. Каменск-Уральский Свердловская область.

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2012 – 2013

АВТОДОРОЖНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ **В ТВЕРИ (ВОСТОЧНЫЙ МОСТ)**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Капитальный ремонт аварийного автодорожного моста. Мост представляет собой железобетонное балочное неразрезное пятипролетное строение с ездой поверху, на монолитных ж.б. опорах на свайном основании.

Главные балки пролетного строения переменной высоты за счет криволинейного очертания нижнего пояса. Пролетные строения моста сборные. Коробчатые блоки пролетного строения объединены между собой по клеевым стыкам путем их обжатия пучками из высокопрочной проволоки.

В поперечном направлении пролетное строение состоит из двух главных балок коробчатого сечения, объединенных между собой монолитным участком и железобетонной плитой проезжей части. Проезжая часть – 4 полосы движения (по 2 в каждую сторону), а также 2 линии трамвайных путей по оси моста. Промежуточные опоры состоят из 2-х несвязанных между собой стоек, под каждую из балок пролетного строения. Устои моста обсыпного типа.

Основным выполненным решением при капитальном ремонте аварийного моста являлось производство работ по усилению пролетных строений внешней высокопрочной арматурой, расположенной внутри коробчатых балок пролетов.

- схема пролетных строений: 55 м + 96 м + 124 м + 96 м + 55 м
- полная длина моста – 439,2 м
- ширина моста – 29,3 м
- габариты проезжей части – 1,0 м + 2 х 3,5 м + 7,5 м + 2 х3,5 м+1,0м = 23,5 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- генеральное проектирование

Стадия «Рабочая документация»:

- проектирование основных конструкций
- разработка СВСиУ
- дорожные работы
- инженерные коммуникации
- проектирование наружного освещения и электроснабжения
- разработка сметной документации
- техническое сопровождение строительно-монтажных работ
- разработка усиления пролетного строения
- расчет на испытательные нагрузки
- авторский надзор

ЗАКАЗЧИК

ООО «АСВ Строй»

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАКАЗЧИК

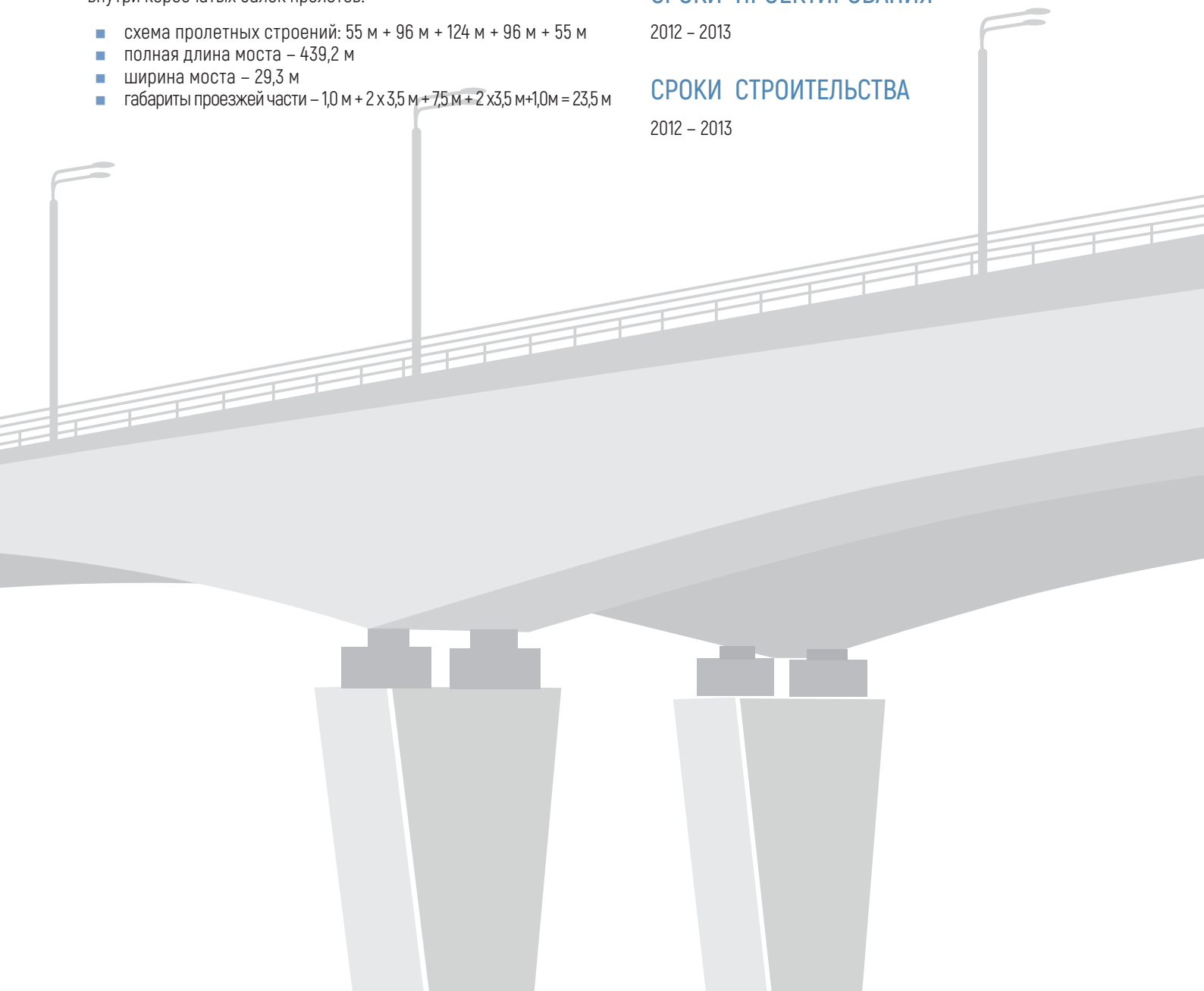
Департамент Архитектуры и строительства Администрации Твери

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2012 – 2013

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2012 – 2013



ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ НА ДОРОГЕ АДЛЕР – КУРОРТ «АЛЬПИКА-СЕРВИС»

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Сейсмичность района и площадок строительства – 9 баллов.

Для гашения перемещений, возникающих при сейсмическом воздействии, и для равномерного распределения горизонтальной сейсмической нагрузки между всеми опорами путепроводов и мостов в створе каждой опоры между балками пролетного строения и упорным узлом на опоре устанавливаются демпфирующие устройства, имеющие упругую составляющую, т.е. возвращающие пролетное строение в исходное положение.

В связи с этим на всех опорах устанавливаются всесторонне подвижные шарово-сегментные опорные части. Водонепроницаемые деформационные швы балочного типа фирмы «Maurer Sohne GmbH & Co» компенсируют температурные перемещения на промежуточных опорах и температурные и сейсмические перемещения на устоях. Кроме деформационных швов устанавливаются шок-трансмиттеры, объединяющие разрезные пролетные строения в неразрезное при землетрясении.

Путепровод над железной дорогой на ПК38+33+ПК45+71

- схема путепровода: [(3х63+62,9)+1,0+(62,2х63+46,9)+1,05+(62,85+110+62,85)]м
- длина моста – 740,195 м
- габарит путепровода – Г (9,0+2,7+9,0+2х0,75 м
- число полос движения – 4
- ширина полосы движения – 3,5 м
- ширина полос безопасности – 2 м
- ширина разделительной полосы – 2,7 м
- ось проектируемого путепровода располагается в плане на S-образной кривой радиусом обеих дуг 2 100 м, в профиле на выпуклой кривой радиусом – 10 000 м

Пролетное строение (3х63+62,9)м

- материал – сталежелезобетон
- ширина железобетонной плиты b= 23,8 м, объем бетона 676 м^3
- общий вес металла(сталь 15ХСНД) – 1660 т
- расход металла на 1 м^2 пролетного строения – 0,276 т

Пролетное строение (62,9+2х63+46,9)м

- материал – сталежелезобетон
- ширина железобетонной плиты b= 23,8м, объем бетона 633 м^3
- общий вес металла(сталь 15ХСНД) – 1420,6 т
- расход металла на 1 м^2 пролетного строения – 0,253 т

Пролетное строение (62,85+110+62,85)м

- металлическое пролетное строение, в поперечном сечении состоит из двух коробчатых балок высотой 2 484 мм
- общий вес металла (сталь 15ХСНД) – 2 344,5т
- расход металла на 1 м^2 пролетного строения – 0,414 т
- общий расход железобетона, включая опоры и железобетонную плиту проезда – 11 553 м^3

Мост через реку Мзымту на ПК49+85+ПК54+61

- схема моста – (3х42+4х63+2х42)м
- длина моста – 476,66 м
- габарит моста – Г от (9,0+2,7+9,0)+2х0,75 м в начале моста до (18,2+18,2)+2х0,75 м в конце
- число полос движения – 4
- ширина полосы движения – 3,5 м
- ширина полос безопасности – 2 м
- ширина разделительной полосы – 2,7 м
- ось проектируемого путепровода располагается в плане на S-образной кривой с радиусом первой дуги 2 100 м и с радиусом второй дуги 1000м, в профиле мост расположен на подъеме с постоянным продольным уклоном 0,012.

Пролетное строение

- схема (3х42+4х63+2х42)м
- неразрезное сталежелезобетонное пролетное строение в поперечном сечении имеет четыре главных балки высотой 2,4 м
- ширина железобетонной плиты b = 23,8+39.126 м, объем бетона 1001,8 м^3
- общий вес металла (сталь 15ХСНД) – 3466,5 т расход металла на 1 м^2 пролетного строения – 0,24 т

Путепровод на ПК56+38+ПК58+60

- схема путепровода – (42+2х63+42)м
- длина путепровода – 213,2 м
- габарит моста – Г = (10+2х0,75)м
- число полос движения – 2
- ширина полосы движения – 3,5 м
- ширина полос безопасности – 1,5 м
- ось проектируемого путепровода располагается в плане на кривой с радиусом дуги 600 м, в профиле мост расположен на подъеме, переходящем в кривую радиусом – 10 000 м

Пролетное строение

- неразрезное сталежелезобетонное пролетное строение в поперечном
- сечении имеет две главных балки высотой 2,4 м
- пролетное строение расположено на вираже, проезжая часть имеет односторонний уклон 0,03
- ширина железобетонной плиты b = 13,3 м, объем бетона 345 м^3
- общий вес металла (сталь 15ХСНД) – 662,3 т
- расход металла на 1 м^2 пролетного строения - 0,240 т
- общий расход железобетона, включая опоры и железобетонную плиту проезда – 2 400 м^3

Мост через реку Мзымту на ПК63+32+ПК66+01

- схема моста – (42+63+4х42)м
- длина моста – 373,11 м
- габарит моста – Г=(10+2х0,75)м
- число полос движения – 2
- ширина полосы движения – 3,5 м
- ширина полос безопасности – 1,5 м
- ось проектируемого путепровода располагается в плане на кривой с радиусом 2 250 м, в профиле мост расположен на вертикальной кривой радиусом > 10 000 м и примыкающих к ней наклонных участках с уклоном вверх 0,03 в начале моста и уклоном 0,019 вниз в конце моста.

Пролетное строение

- неразрезное сталежелезобетонное пролетное строение
- в поперечном сечении имеет две главных балки высотой 2,4 м
- ширина железобетонной плиты b = 13,2 м, объем бетона 581 м^3
- общий вес металла(сталь 15ХСНД) –1 030 т
- расход металла на 1 м^2 пролетного строения 0,220 т

Мост через реку Мзымту на ПК70+49+ПК80+31

- схема моста - [(42+2х63+4х42)+1,02+5х42++1,02+5х42+1,02+5х42]м
- длина моста – 982 м
- габарит моста – Г(10+2х0,75)м
- число полос движения – 2
- ширина полосы движения – 3,5 м
- ширина полос безопасности – 1,5 м
- ось проектируемого путепровода располагается в плане на S-образной кривой с радиусом первой дуги до ПК78+02 - 2250 м, переходной кривой к дуге обратного радиуса до ПК79+76 и участка кривой радиусом 1 600 м до конца моста. В профиле мост имеет постоянный продольный уклон 0,006 вверх от опоры 1 до опоры 23.

Пролетное строение

- схема: (42+2х63+4х42)м
- неразрезное сталежелезобетонное пролетное строение в поперечном сечении имеет 2 главных балки высотой 2,4 м
- вес металла(сталь 15ХСНД) – 1 069 т
- расход металла на 1м^2 пролетного строения - 0,241 т
- ширина железобетонной плиты b = 13,2м, объем бетона 544 м^3

Пролетное строение 5х42м

- неразрезное сталежелезобетонное пролетное строение в поперечном сечении имеет 2 главных балки высотой 2,4 м
- вес металла(сталь 15ХСНД) – 617 т
- расход металла на 1 м^2 пролетного строения - 0,222 т
- ширина железобетонной плиты b = 13,2 м
- объем бетона 344 м^3
- общий вес металла на мост – 2 920 т
- расход металла на 1 м^2 пролетного строения - 0,228 т

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадии «Проектная документация» и «Рабочая документация»

- проектирование основных конструкций
- проектирование ПОС
- разработка технологии сооружения
- разработка СВСиУ

ЗАКАЗЧИК

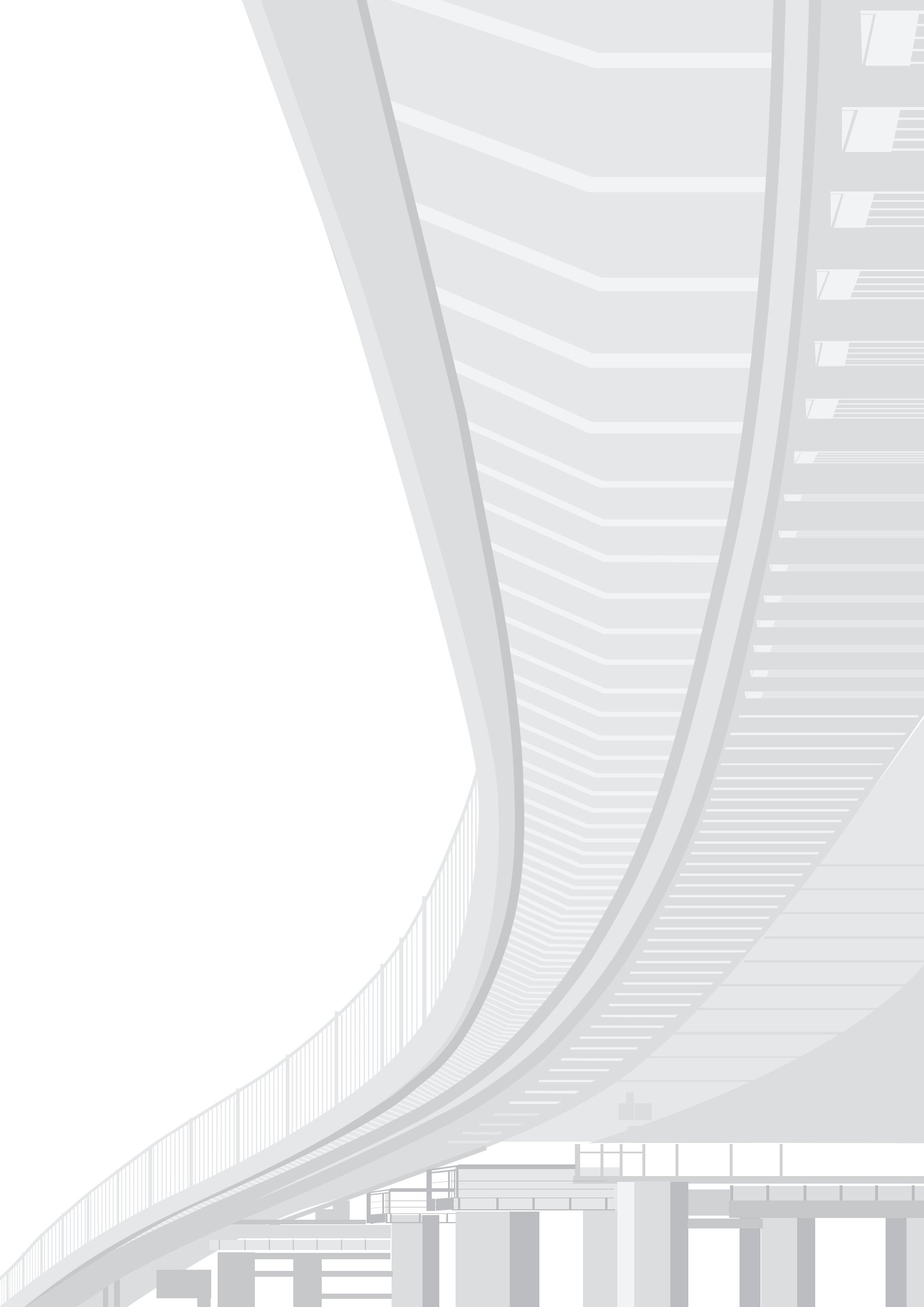
ОАО «РЖД»
ЗАО «Петербург Дорсервис»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2009 – 2011

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2010 – 2013



НИЗКОВОДНЫЙ **МОСТ ЧЕРЕЗ АМУРСКИЙ ЗАЛИВ** ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Городской низководний мост в черте города Владивостока, соединяющий полуостров Де-Фриз с поселком Седанка. Мост расположен на автодороге поселок Новый – полуостров Де-Фриз – Седанка – бухта Патрокл. Общая длина моста через Амурский залив – 4 364 метров.

- схема моста: 16 пятипролетных неразрезных сталежелезобетонных балок, каждая плеть длиной 273,8 м
- схема плети: 42,4+3x63+42,4 м
- полная ширина моста – 23,88 м
- габарит – 2(Г10)
- тротуары – 2x1,0 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Рабочая документация»

- генеральное проектирование
- проектирование основных конструкций
- разработка технологии сооружения
- разработка СВСиУ, ППР
- проектирование освещения и электроснабжения
- переустройство коммуникаций
- авторский надзор
- прохождение Главгосэкспертизы

ЗАКАЗЧИК

Департамент дорожного хозяйства
Приморского края города Владивостока

ГЕНПОДРЯДЧИК

ЗАО «Тихоокеанская мостостроительная компания»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2010 – 2011

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2010 – 2012

ЭСТАКАДА В ГОРОДЕ **КОТЕЛЬНИКИ**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Эстакада через железную дорогу и Дзержинское шоссе в городе Котельники. Эстакада обеспечивает выезд городского и транзитного транспорта с МКАД на федеральную автомобильную дорогу М-5 «Урал».

- схема эстакады:
  ПС-1: 42+67+2x42+30+29 м
  ПС-2: 50+67+50 м
  ПС-3: 25+42+24+30+31,5+27,4 м
- длина эстакады – 646,2 м (по оси эстакады)
- габарит проезжей части включает в себя 6 полос движения (по три полосы в каждом направлении), разделительную полосу шириной 5,7 м, служебный проход 0,75 м
- пролетное строение в плане расположено на кривой радиусом 400 м и переходных кривых, неразрезное, сталежелезобетонное балочное, с оставляемой опалубкой, раздельное под два направления движения, каждое состоящее в поперечном сечении из 4 спаренных стальных балок высотой 2,2 м
  (пролетные строения ПС-1 и ПС-3) и высотой 3,2 м (пролетные строения ПС-2)
- промежуточные опоры расположены под острыми углами к оси эстакады

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Рабочая документация»:

- проектирование пролетных строений эстакады
- проектирование СВСиУ для осуществления продольной надвижки пролетных строений ПС-2 над железнодорожными путями и сборки на временных опорах пролетных строений ПС-1 и ПС-3
- авторский надзор

ЗАКАЗЧИК

ГУ Дорожного хозяйства Московской области

ГЕНПОДРЯДЧИК

ОАО «УСК Мост», ООО «Спецмост»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2010 – 2012

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2010 – 2013

МОСТ ЧЕРЕЗ КАРАКУМ-РЕКУ
В СТВОРЕ ПРОСПЕКТА НИЯЗОВА **В АШХАБАДЕ**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

- схема моста – (42+63+42)м
- длина моста – 166 м
- габарит: Г – 28 м, (1,0+3х3,5+5,0+3х3,5+1,0)м
- ширина тротуаров с каждой стороны – 1,0 м
- по 3 полосы движения в каждом направлении шириной 3,5 м, разделительная полоса шириной 5 м
- общий вес металлоконструкций пролетного строения – 850,7 т
- общий вес железобетона пролетного строения – 2 680,8 т
- общий вес железобетона фундаментов и тел опор – 18 958,8 т

Подпорные стенки:

- общий вес железобетона фундаментов и подпорных стенок – 4 747,5 т

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- генеральное проектирование
- разработка архитектурных решений
- стадия рабочий проект
- разработка технологии сооружения
- разработка СВСиУ
- разработка ППР
- разработка ПОС
- осуществление расчетов с разработкой специальных ТУ на проектирование сейсмостойких конструкций
- технический контроль
- участие в испытаниях
- авторский надзор
- прохождение экспертизы Туркменистана

ЗАКАЗЧИК

Дирекция по строительству
особо важных объектов Хякимлика г. Ашхабада

ГЕНПОДРЯДЧИК

ЗАО «ПО «Возрождение»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2010 – 2012

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2011 – 2013

МОСТ ЧЕРЕЗ КАРАКУМ-РЕКУ НА ПК160+50 КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ **СЕВЕРНЕЕ** ПОСЕЛКА **ГЯМИ**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

- схема моста – 42+63+42 м
- длина моста - 177.85 м
- габарит – 37,95 м
- 3 полосы движения в одном направлении шириной 3,75 м, 4 полосы в другом, разделительная полоса шириной 5 м
- общий вес металла – 1 291,2 т
- общий вес железобетона на сооружение опор – 6 504,88 т

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- генеральное проектирование
- разработка архитектурных решений

Стадия «Рабочий проект»

- разработка технологии сооружения
- разработка СВСиУ, ППР, ПОС
- осуществление расчетов с разработкой специальных ТУ на проектирование сейсмостойких конструкций
- технический контроль
- участие в испытаниях
- авторский надзор
- прохождение экспертизы Туркменистана

ЗАКАЗЧИК

Дирекция по строительству особо важных объектов

Хякимлика г. Ашхабада

ГЕНПОДРЯДЧИК

ЗАО «ПО «Возрождение»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2010 – 2011

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2010 – 2011

МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ СТАРУЮ И НОВУЮ ПРЕГОЛЮ **В КАЛИНИНГРАДЕ**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Реконструкция мостового перехода через реку Старую и Новую Преголю на строительстве Южного обхода города Калининграда (II очередь), (строительство нового моста и подходов к нему).

Мостовой переход находится между пересечениями трассы Южного объезда Калининграда с Московским проспектом и с улицей Емельянова в восточной части города на административной границе с территорией Калининградской области. Полная длина мостового перехода 1 490 м, в том числе:

- длина моста – 640 м
- длина подходов – 850 м
- схема моста: (3х27,0)+(36,4+64,5+36,4)+3х(3х27,0)+(36,4+64,5+36,4)+(3х27,0) м
- габарит проезжей части 2х Г – 13,25 с устройством тротуаров шириной 1,5 м
- площадь низовой части моста – 10 700 м^2

Опоры монолитные железобетонные на свайном основании. Пролетные строения сталежелезобетонные. Конструкции моста соответствуют требованиям судоходства.

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Рабочая документация»

- генеральное проектирование
- проектирование основных конструкций
- проектирование автодорожных подходов и примыканий к существующей дорожной сети
- разработка СВСиУ
- разработка технологии надвижки пролетов через русловые пролеты
- авторский надзор
- прохождение Главгосэкспертизы

ЗАКАЗЧИК

ГУ «Управление дорожного хозяйства Калининградской области»

ГЕНПОДРЯДЧИК

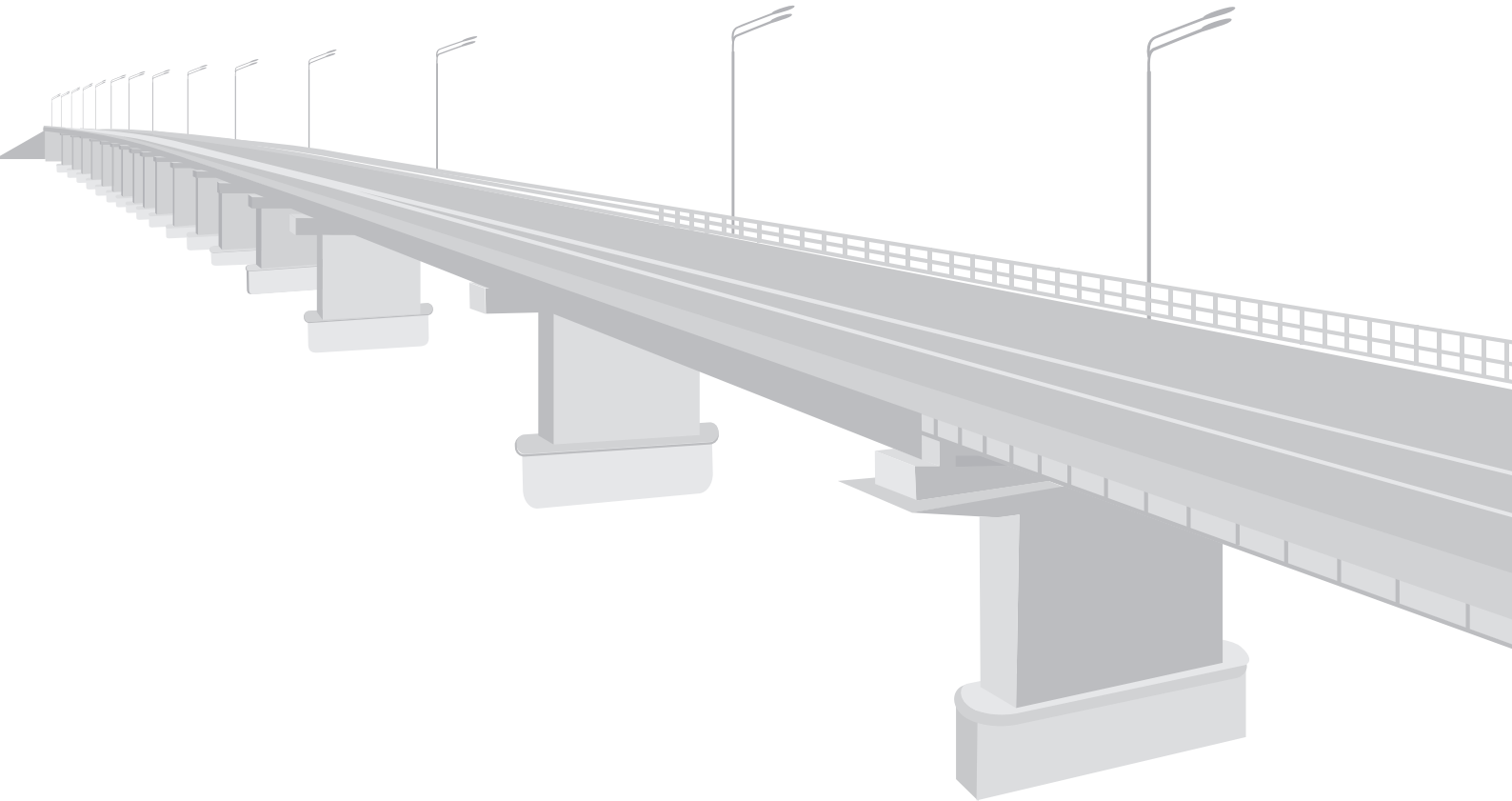
ОАО «УСК Мост»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

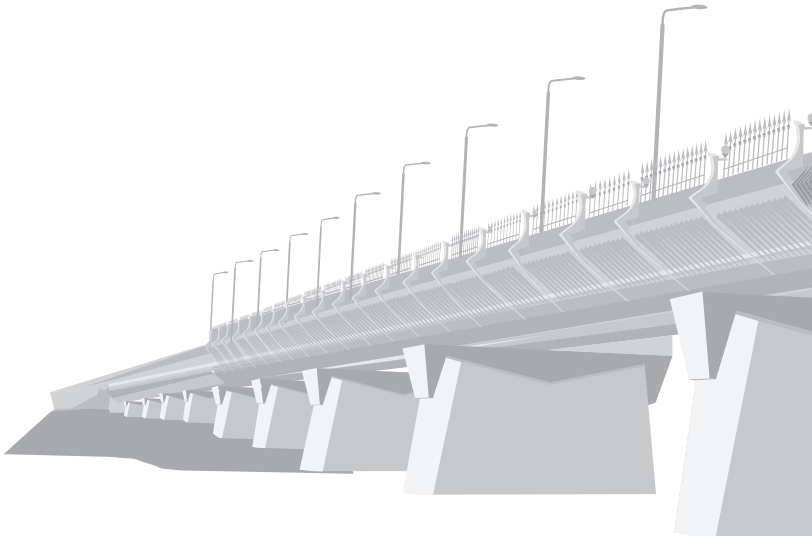
2011 – 2012

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2011 – 2016



ДЕРЕВЯНИЦКИЙ МОСТ В ВЕЛИКОМ НОВГОРОДЕ



ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мост через реку Волхов в Великом Новгороде (Деревяницкий микрорайон расположенный на участке от автомобильной дороги «Великий Новгород – Хутынь» до автомобильной дороги «Великий Новгород – Луга».

- схема моста: 42+6х63+84+99+84+63+84+63 м
- полная длина моста – 904 м
- ширина проезжей части – 29,0 м
- по 2 полосы движения в каждую сторону шириной 4 и 3,5 м
- четыре полосы безопасности шириной по 1 м
- разделительная полоса шириной 2,0 м
- два тротуара шириной по 3 м
- габарит проезжей части 2хГ - 9,5+2х3,0 м
- у опоры 13 предусмотрены лестничные сходы индивидуальной проектировки
- пролетные строения - балочные сталежелезобетонные неразрезные
- общий объем железобетона – 33 306 м^3
- общий вес металла – 6 779 т

Судоходный пролет обеспечивает габарит высотой 9 м и шириной 90 м в соответствии с техническими условиями Волго-Балта.

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- генеральное проектирование
- разработка архитектурной концепции
- проектирование основных конструкций
- проектирование освещения
- разработка СВСиУ
- разработка ПОС
- прохождение Главгосэкспертизы

ЗАКАЗЧИК

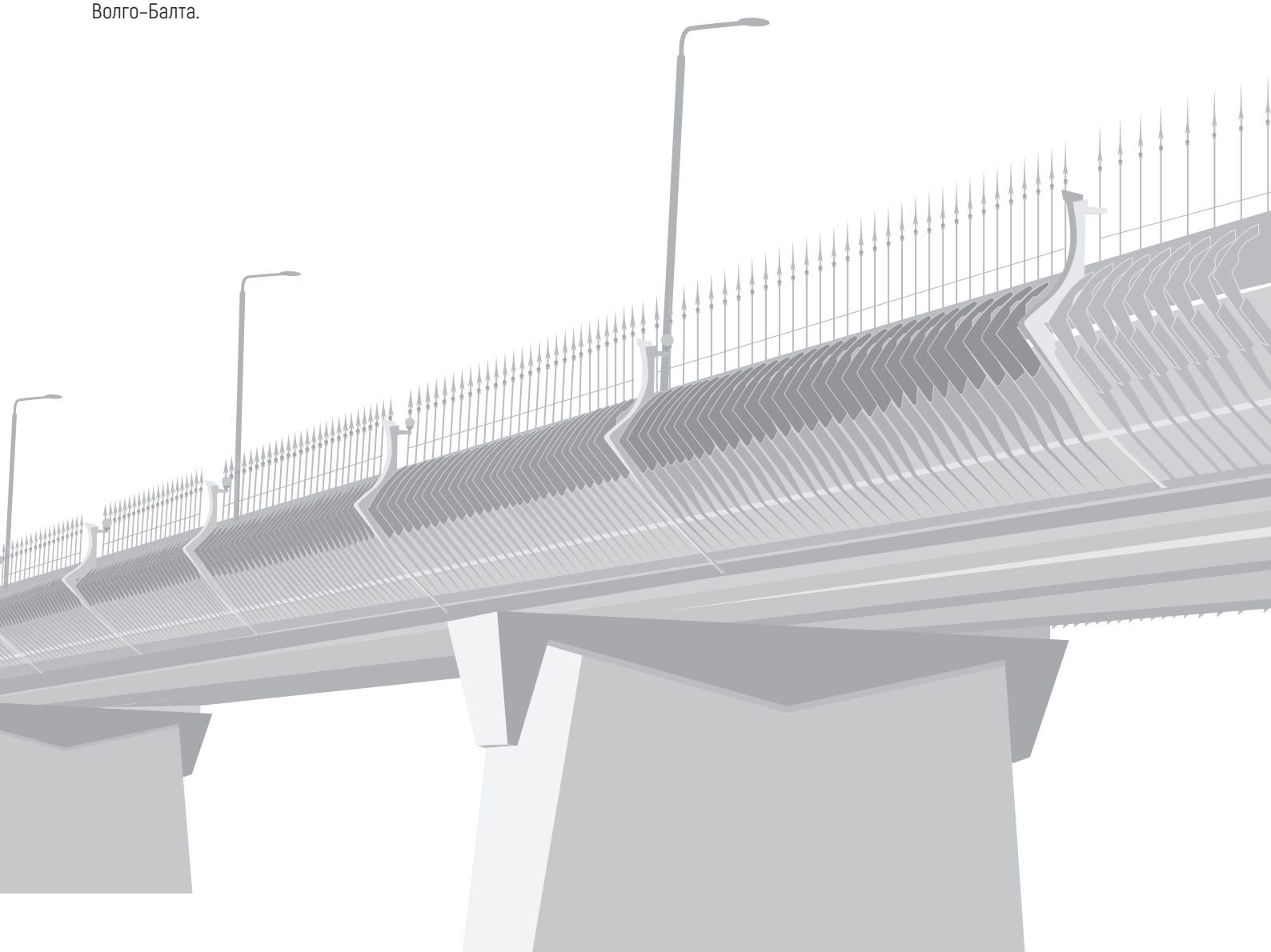
ОАО «Новгородавтодор»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2009 – 2010

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2009 – 2015



МОСТОВОЙ **ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ** РЕКУ СТАРУЮ И НОВУЮ **ПРЕГОЛЮ** В КАЛИНИНГРАДЕ

КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мостовой переход является составной частью дорог общего пользования города Калининграда и обеспечивает выход городского и транзитного транспорта на магистрали «ВИА Балтика» на Литву, Польшу и западную Европу.

Мостовой переход соединяет два административных района г. Калининграда – Ленинградский и Московский, расположенные, соответственно, в северной и южной частях города и разделенные реками Новой и Старой Преголей.

Путепровод через Московский пр.(реконструкция)

- путепровод по схеме: 19,05+2x25,0+19,05 м
- длина – 93,7 м
- габарит проезжей части Г 27,5+2x0,75 м

Мост через реку Новая Преголя (реконструкция)

- схема моста: 33+2x42+34,82 м
- длина моста – 151,82 м
- габарит проезжей части Г 27,5+2x1,5 м
- пролетное строение - неразрезное, сталежелезобетонное балочное высотой 1,85 м, состоящее в поперечном сечении из 6 стальных балок высотой 1,6 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проектная документация»

- генеральное проектирование
- определение концепции мостового перехода
- проектирование конструкций моста
- разработка технологии сооружения
- разработка СВСиУ
- прохождение Главгосэкспертизы

Стадия «Рабочая документация»:

- генеральное проектирование
- проектирование конструкций моста
- разработка технологии сооружения
- проектирование освещения и электроснабжения
- авторский надзор

ЗАКАЗЧИК

Муниципальное казенное предприятие г. Калининграда «Управление капитального строительства», ОАО «УСК Мост»

ГЕНПОДРЯДЧИК

ОАО «УСК Мост», ООО «Спецмост»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2007 – 2011 г.г

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2007 – 2011 г.г.

МОСТОВОЙ **ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ** РЕКУ **ЯГОРБУ** В ЧЕРЕПОВЦЕ

ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Реконструкция существующего моста. Мост через реку Ягорбу соединяет Заречинский район с центральной частью города.

Старый мост:

- по 1 полосе движения в каждую сторону
- трамвайные пути на одном уровне с асфальтовым покрытием
- общая ширина проезжей части 13,5 м
- судоходный пролет 20 м

Новый мост:

- по 4 полосы движения для автотранспорта в каждую сторону
- выделенные из общего транспортного потока (приподнятые) трамвайные пути
- ширина проезжей части – 38,5 м
- широкие тротуары
- судоходный пролет – 40 м
- подмостовой габарит – 6,2 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проект» и «Рабочая документация»

- проектирование конструкций мостового перехода
- разработка технологий реконструкции старого моста без закрытия движения транспорта и разрыва коммуникаций
- разработка СВСиУ
- разработка ПОС
- реконструкция прилегающей набережной
- авторский надзор
- прохождение Главгосэкспертизы

ЗАКАЗЧИК

Управление капитального строительства города Череповца

ГЕНПОДРЯДЧИК

ОАО «Мостострой 6»
Мостоотряд 61

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2007 – 2009

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2007 – 2011

МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ СУДУ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Реконструкция мостового перехода через реку Суду на автодороге Вологда – Новая Ладога км 148+300 в Череповецком районе Вологодской области.

Реконструкция моста с уширением габарита до Г–10+2х1,5 м, с заменой сборной железобетонной плиты проезжей части на монолитную, с устройством усиления пролетного строения, с переустройством опор. Балочный мост с неразрезным пролетным строением.

- схема моста: 63,3х3 м
- длина моста – 200,55 м
- ширина проезжей части полосы движения - 3,75 м
- число полос движения – 2
- расчетные нагрузки – А11, НК-80
- категория дороги – II

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- генеральное проектирование
- разработка инженерного проекта замены пролетных строений и опорных частей моста
- разработка РД реконструкции моста
- разработка СВСиУ
- разработка ППР
- авторский надзор

ЗАКАЗЧИК

ООО «БСК ВОСТОК»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2005 – 2006

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2007 – 2008

МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ УРАЛ В МАГНИТОГОРСКЕ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

5-ый мостовой переход через реку Урал от ул. Калмыкова до ул. Чкалова в Магнитогорске. Городской мост обеспечит автомобильный подъезд от жилых кварталов в правобережной части города к особой экономической зоне – ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» на левом берегу реки Урал, а также обход населенного пункта с подключением к кольцевой дороге.

Мост расположен на трассе, соединяющей пересечение в одном уровне ул. Труда и ул. Калмыкова на правом берегу реки Урал и пересечение в одном уровне с улицей Чкалова и ул. Шота Руставели на левом берегу реки Урал.

- схема моста: 63+12x84+63+42 м
- длина – 1 188 м
- ширина – 42,7 м
- 4 полосы автомобильного движения по 3,75 м
- зона для двух перспективных путей трамвая
- вес металла – 13 563 т
- вес железобетона – 44 214 м^3
- площадь – 50 717 м^2

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проектная документация»:

- генеральное проектирование
- проектирование основных конструкций искусственных сооружений (мост, эстакады, транспортные развязки)
- разработка архитектурных решений
- проектирование автомобильной дороги
- разработка технологии сооружения
- сметно-финансовые расчеты

Стадия «Рабочая документация»:

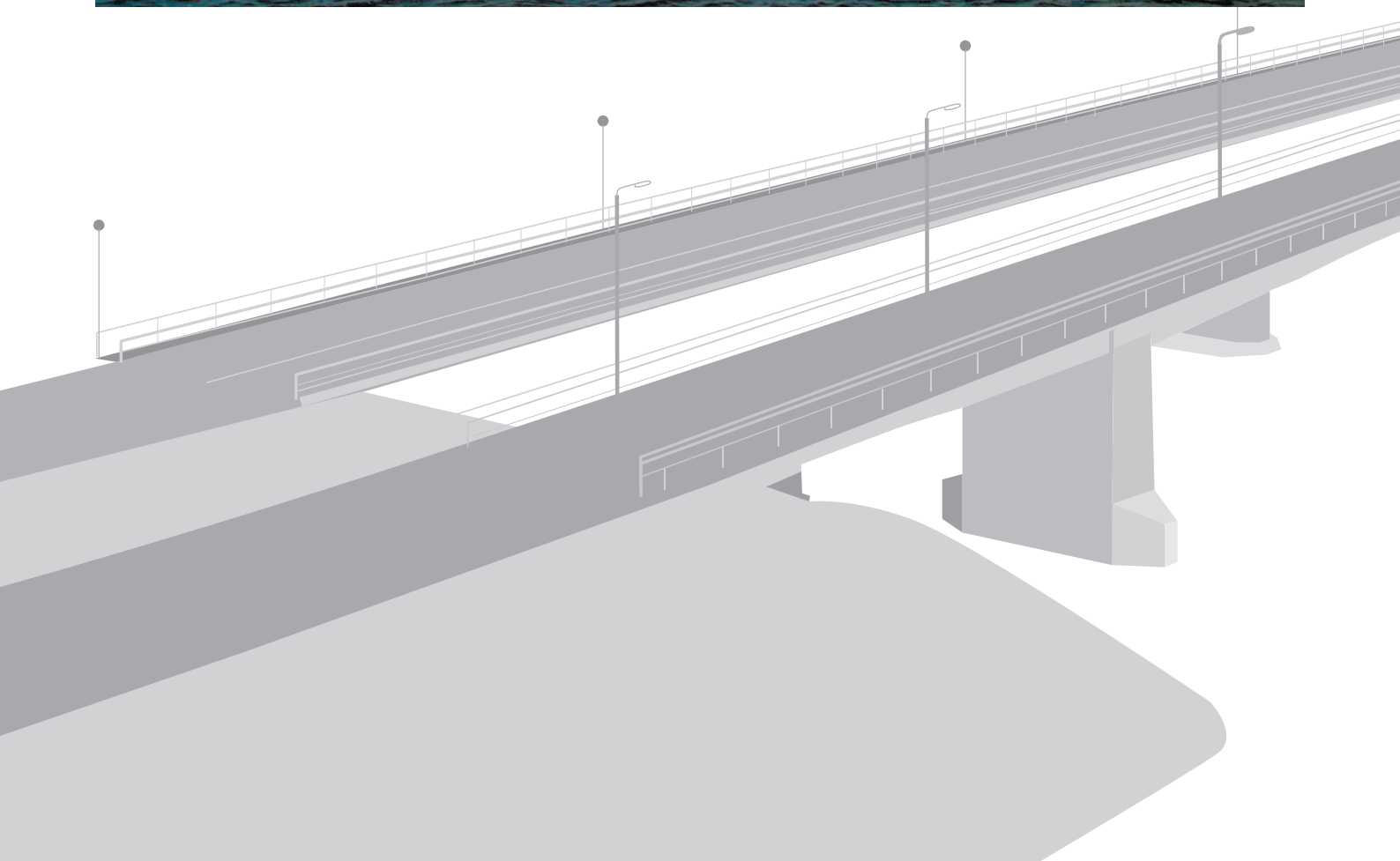
- генеральное проектирование
- разработка технологии СВСиУ
- разработка ПОС
- перенос коммуникаций
- сметно-финансовые расчеты

ЗАКАЗЧИК

Муниципальное учреждение «Магнитогорскинвестстрой»
Муниципальный заказчик – Муниципальное Образование Магнитогорский городской округ Челябинской области

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2007 – 2008



МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ **ВОЛХОВ** НА ПОДЪЕЗДЕ К КИРИШИ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мостовой переход в составе магистрали общегородского значения, обеспечивает транспортную связь между городом Кириши и автодорогой «Зуево – Новая Ладога», а через нее с системой региональных автодорог. Мостовой переход расположен в западной части города Кириши.

- схема моста: 66+84+124+84+66 м
- полная длина мостового перехода – 1486.8 м
- пролетные строения – сталежелезобетонные, неразрезные
- ширина моста – 15,25 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Проектная документация»:

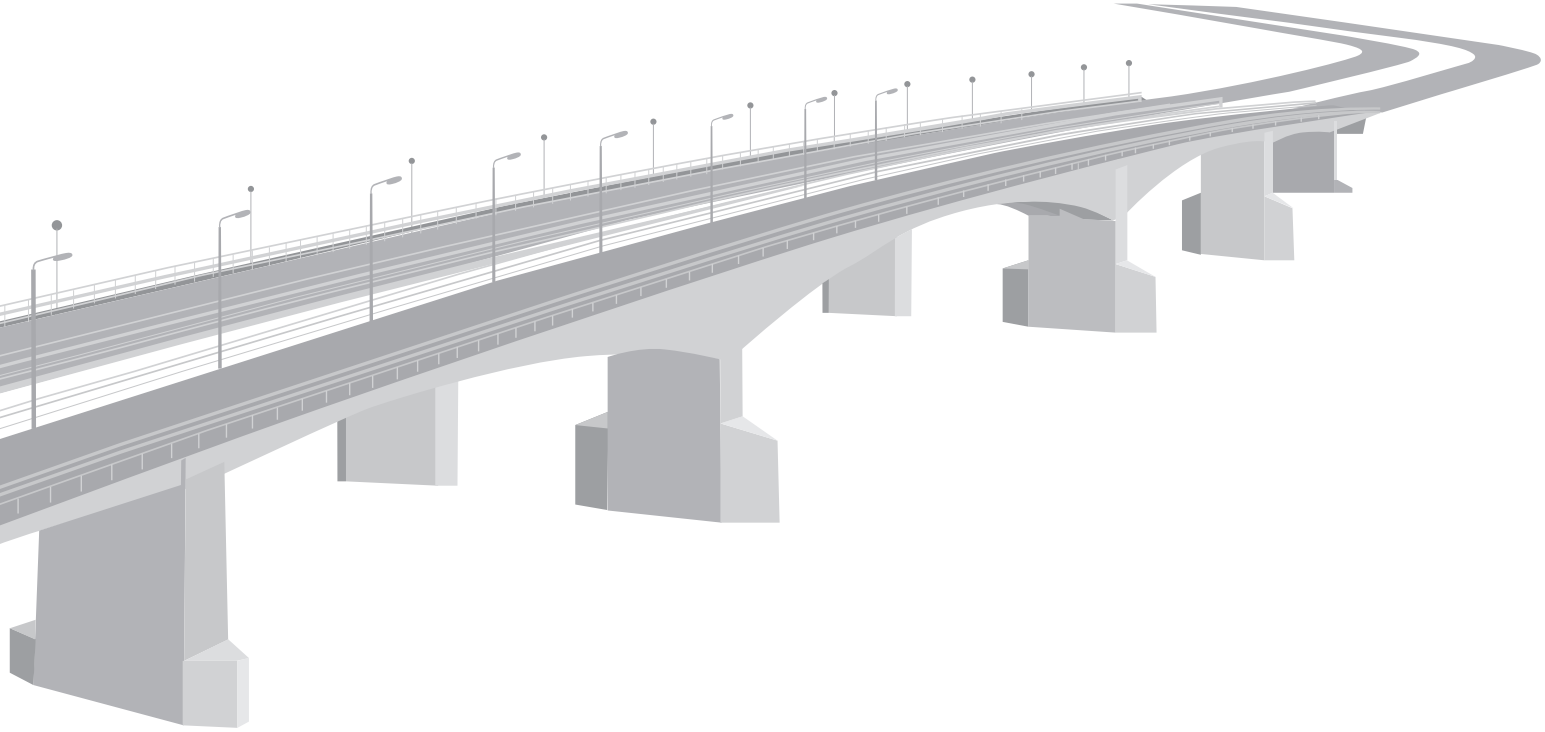
- генеральное проектирование
- разработка дорожного проекта
- проектирование основных конструкций
- разработка технологии сооружения
- разработка СВСиУ, ПОС
- разработка сметной документации
- прохождение Главгосэкспертизы

ЗАКАЗЧИК

Государственное учреждение Ленинградской области, «Управление автомобильных дорог Ленинградской области»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2007 – 2012



МОСТ 800-ЛЕТИЯ ВОЛОГДЫ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Реконструкция моста 800-летия Вологды через реку Вологду. Мост расположен в центральной части города.

- схема моста: 49,0+73,5+49,0 м
- общая длина моста – 220 м
- габариты – Г16 + 2 тротуара по 2,25 м

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- разработка проекта реконструкции существующего моста
- осуществление расчетов
- разработка РД пролетного строения
- разработка технологии сооружения
- разработка СВСиУ
- разработка ППР
- технический надзор
- авторский надзор

ЗАКАЗЧИК

Мостоотряд 61 (фирма ООО «Стройинвест»)

ГЕНПОДРЯДЧИК

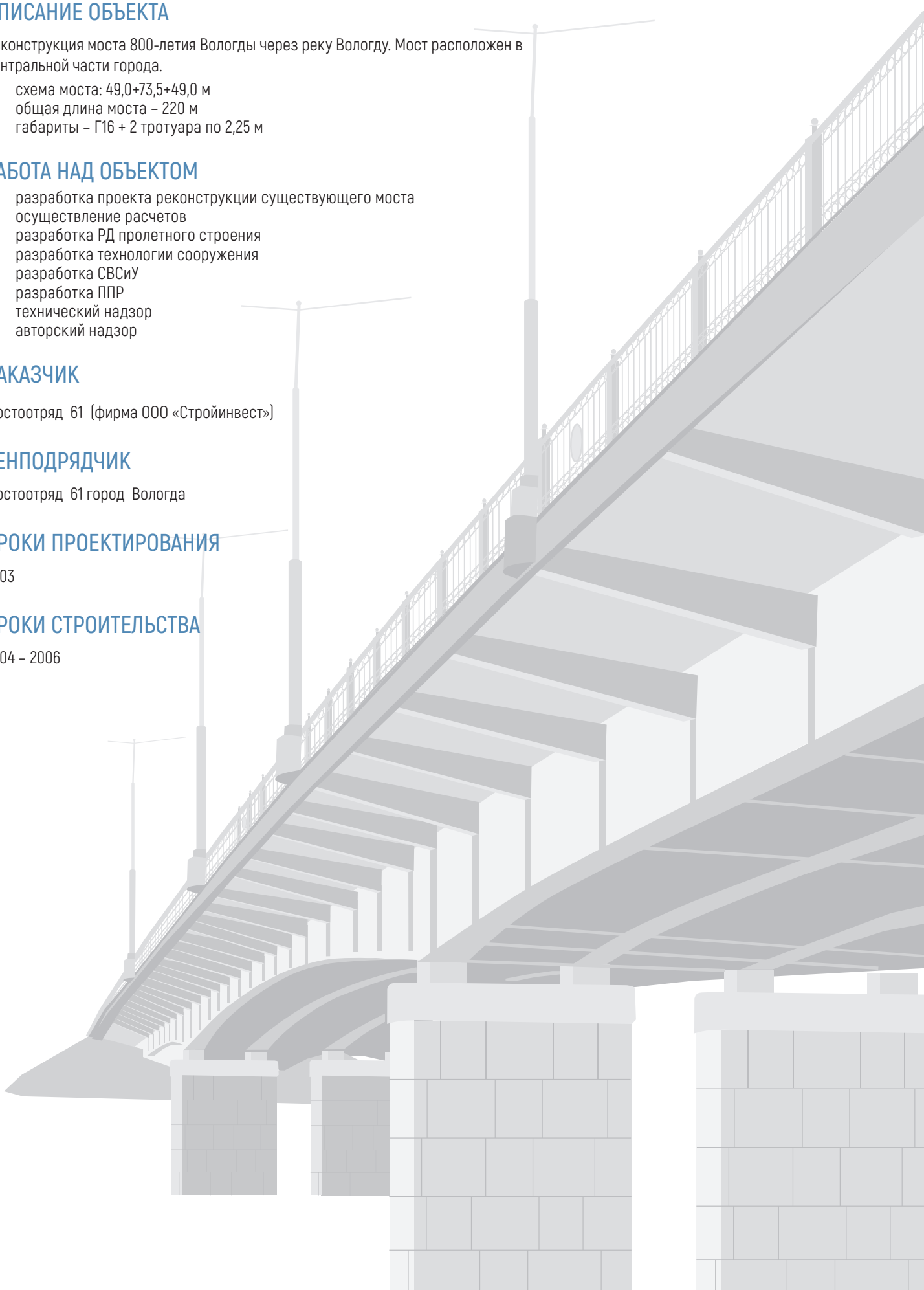
Мостоотряд 61 город Вологда

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

2003

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2004 – 2006



МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ КОЛЬСКИЙ ЗАЛИВ **В МУРМАНСКЕ**

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Мост через Кольский залив является узловым звеном, обеспечивающим автомобильную связь Мурманска с западными районами Мурманской области, а также с ближайшими соседями Мурманской области: Финляндией, Швецией и Норвегией.

Мостовой переход – один из самых длинных мостов в России и самый длинный из мостов, сооруженных за полярным кругом.

Мост уникален и по трудности строительства: ненадежное дно залива, из-за чего пришлось делать массивные опоры моста, которые забивали в грунт на глубину до 70 метров, плюс постоянные отливы - приливы, уровень воды в заливе поднимается и опускается в сутки на 4 м.

Мостовой переход включает в себя:

- путепровод на левобережной развязке по схеме: 5х21 м
- левобережную эстакаду по схеме: 22,515+21,05+21,37+63,68 м
- мост по схеме: 105,0+6х126,0+105,0 м
- правобережную эстакаду по схеме: 63,45+5х63,0+63,45 м
- путепровод через железную дорогу по схеме: 2х24,0+12,0 м
- полная длина надводной части мостового перехода составляет ~ 1,7 км
- общая длина моста – 2,5 км

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- проектирование конструкций пролетного строения
- проектирование СВСиУ для сооружения опор и пролетного строения
- разработка ППР
- проектирование технологии сооружения
- авторский надзор
- прохождение Главгосэкспертизы

ЗАКАЗЧИК

Мурманскавтодор; ОАО «Дорпроект»

ГЕНПОДРЯДЧИК

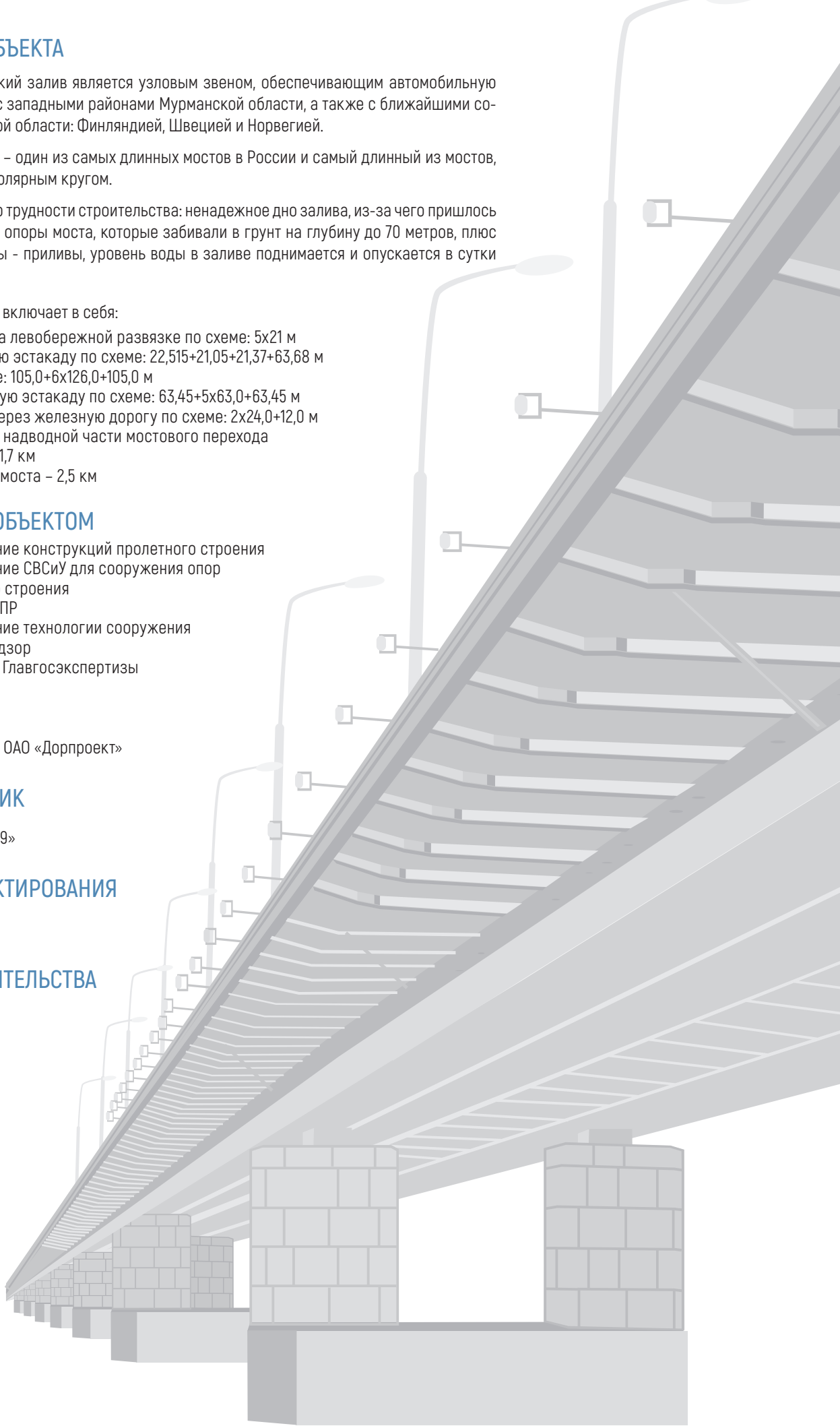
ОАО «Мостоотряд 9»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

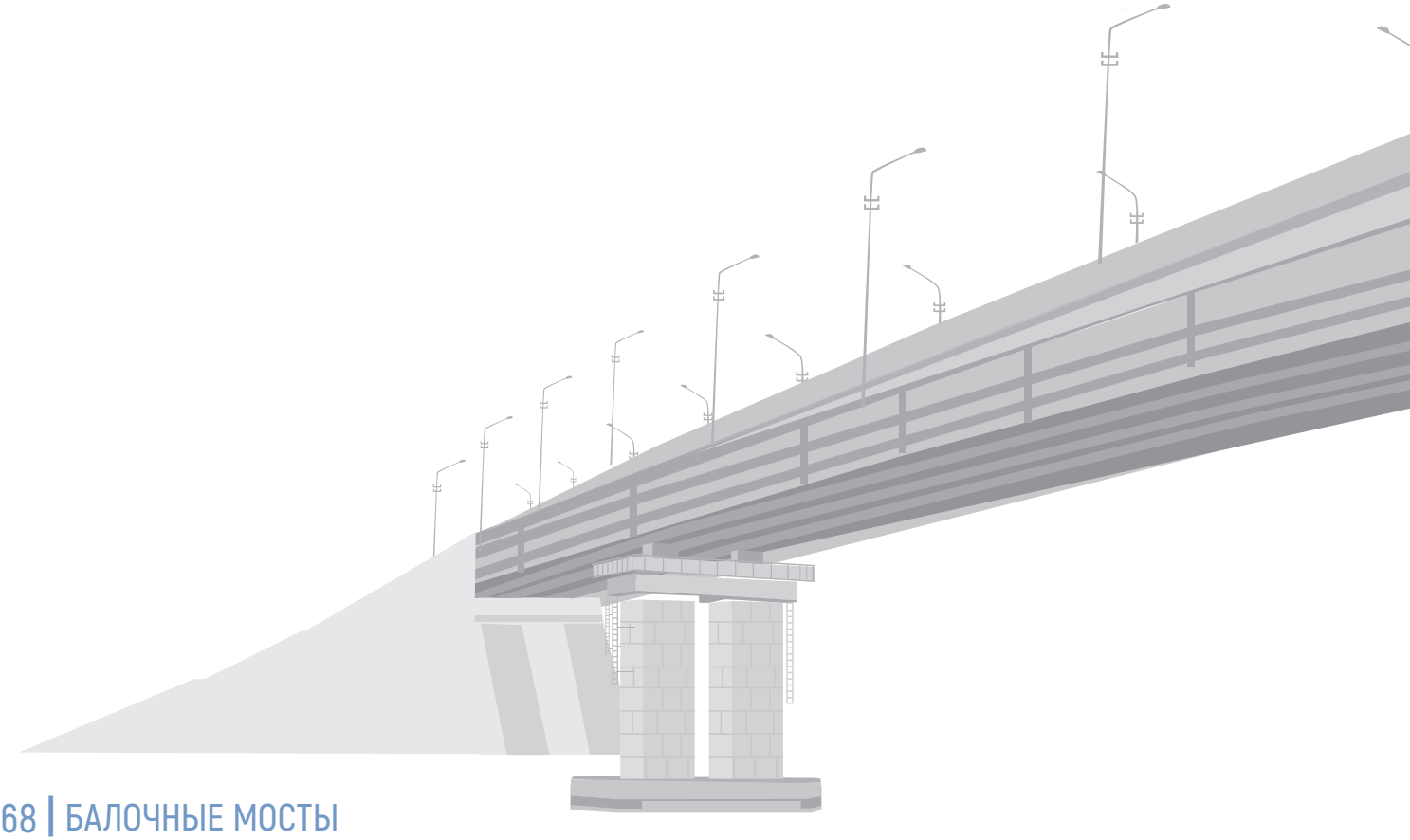
1992 – 1999

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

1992 – 2004



МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ШЕКСНУ **У СЕЛА ИВАНОВ БОР**



ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Расположен на автодороге, соединяющей Череповец с магистралью Вологда – Повенец. Мост является ключевым звеном в транспортном коридоре Вологда – Карелия.

- неразрезное балочное пролетное строение по схеме: 89,25+147,0+89,25 м
- общая длина мостового переход – 340 м
- длина главного пролета – 147 м

Надвижка пролетного строения производилась без временных опор в русловом пролете, при помощи вспомогательного аванбека, смонтированного на берегу, что позволило не ухудшать режим судоходства во время строительства.

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

Стадия «Рабочая документация»

- проектирование конструкций пролетного строения
- разработка СВСиУ, ППР
- авторский надзор
- прохождение Главгосэкспертизы

ЗАКАЗЧИК

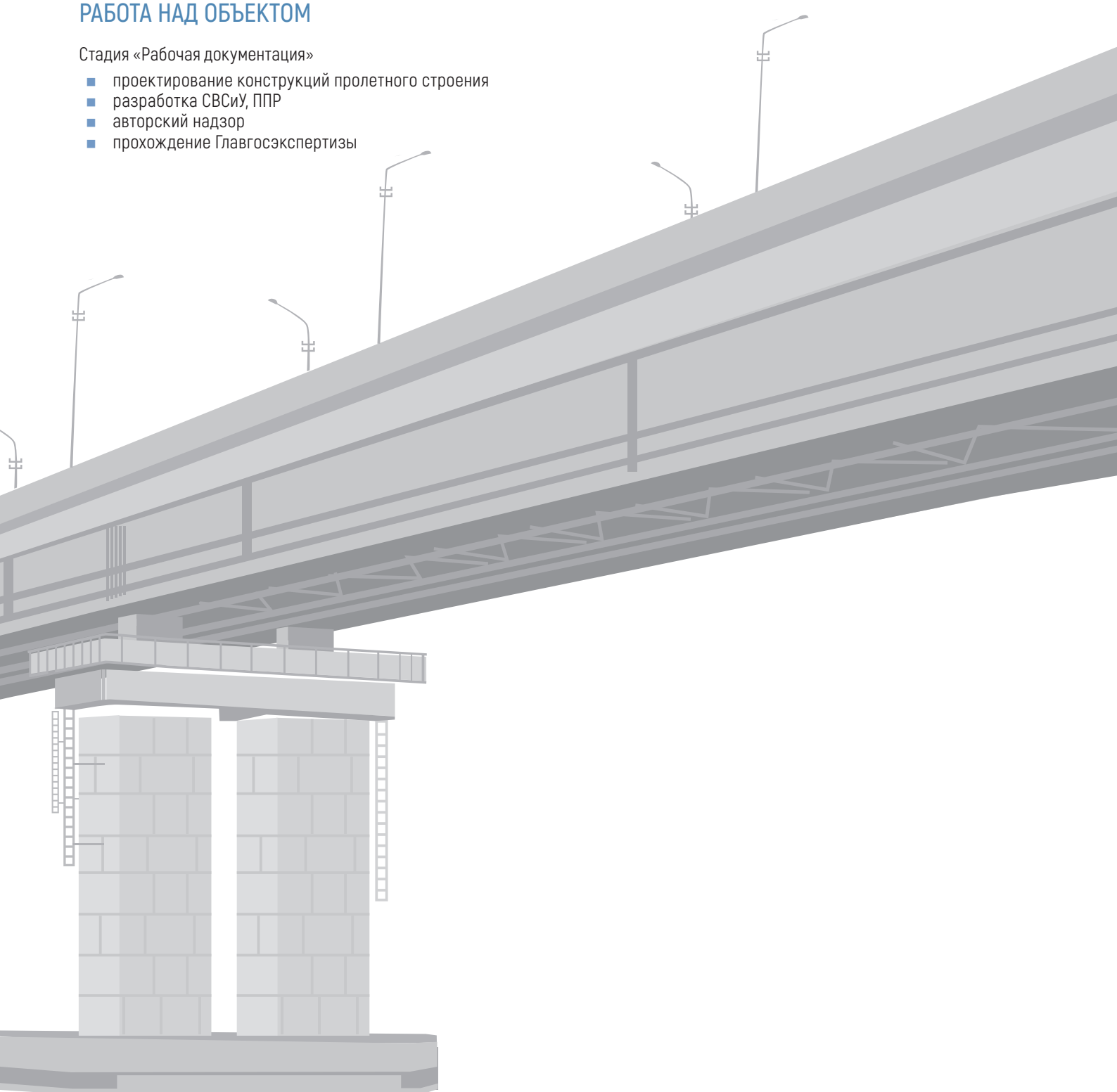
Филиал ОАО «Мостострой 6», Мостоотряд 61 город Вологда

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

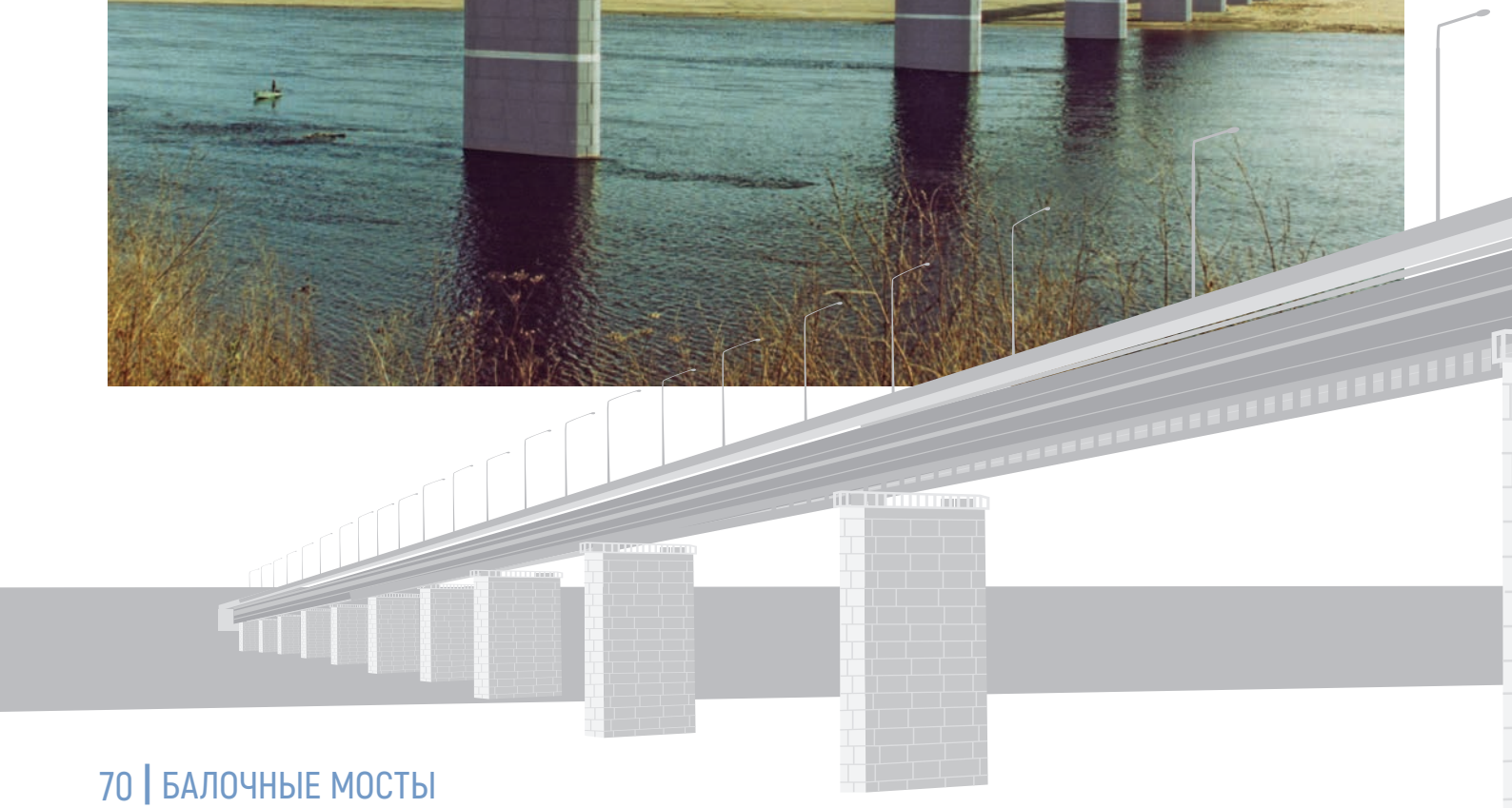
2000 – 2001

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2001 – 2004



МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ МАЛУЮ **СЕВЕРНУЮ ДВИНУ** У КОТЛАСА



ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Автодорожный мостовой переход через реку Малую Северную Двину у города Котласа на автодороге Урень – Шарья – Никольск – Котлас.

Один из крупнейших мостовых переходов на Северо-Западе России, с вводом в строй которого открылся сквозной проезд по северному транспортному коридору от Финляндии до Урала. Общая длина мостового перехода 7 км, включает в себя мост через реку Малую Северную Двину.

- схема моста: 18+(4x63)+(4x63)+(84+2x105+84)+63+2x21+5x24+3x33+18 м
- 18, 24 и 33 м – железобетонные пролетные строения
- 63, 84, 105 м – сталежелезобетонные пролетные строения
- длина моста – 1251,6 м
- габарит – 11,5+2x1,5 м
- железобетонные пролетные строения – 6 балок
- сталежелезобетонные пролетные строения – 2 главных балки с высотой стенки 3,6 м
- расстояние между главными балками – 7,6 м по верху объединены сборной железобетонной плитой

РАБОТА НАД ОБЪКТОМ

- разработка ТЭО
- разработка ПОС
- разработка РД СВСиУ
- разработка ППР
- расчет пролетного строения на усилия при надвижке, определение прогибов
- авторский надзор

ЗАКАЗЧИК

«Архангельскавтодор»

ГЕНПОДРЯДЧИК

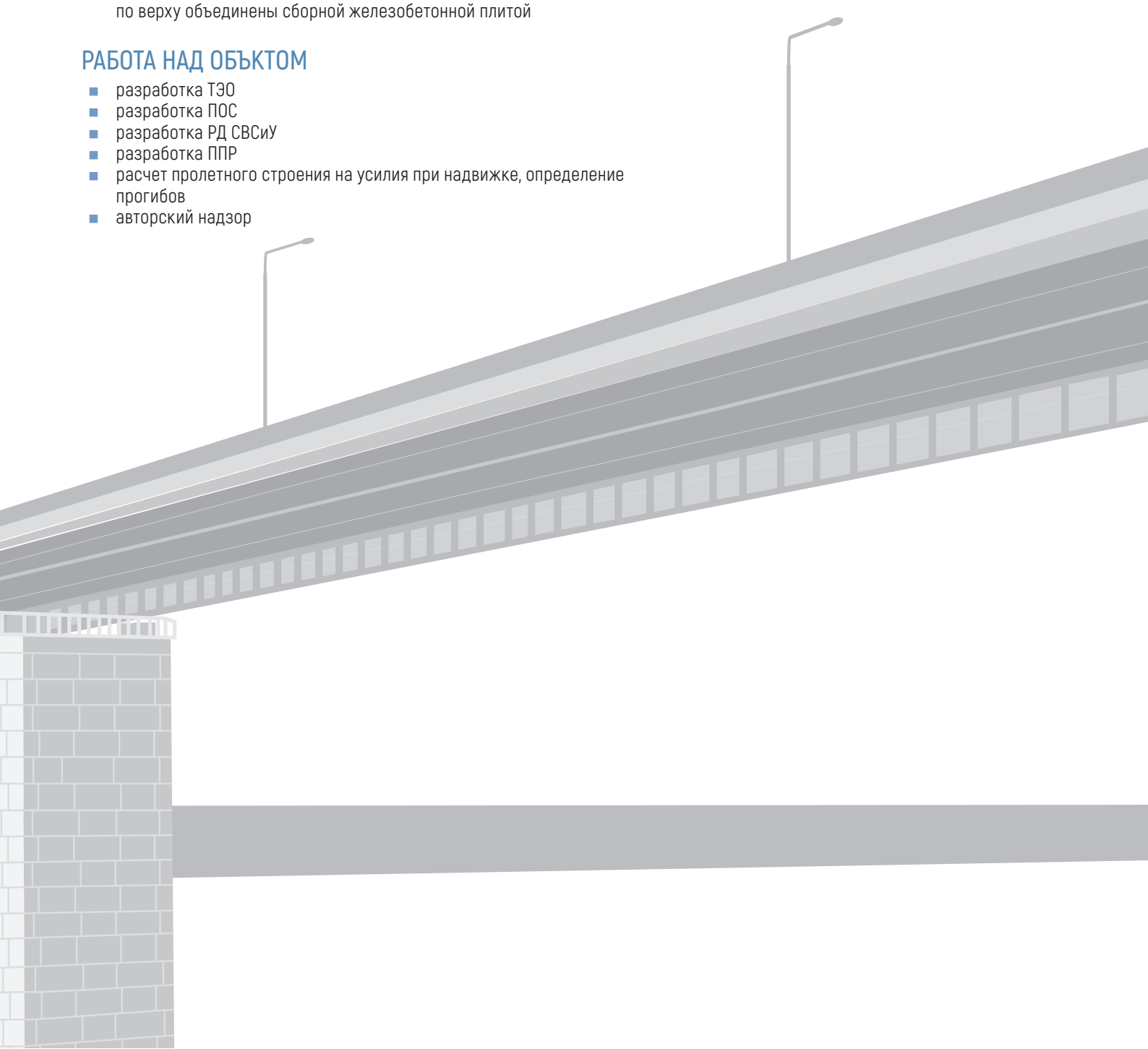
Мостостроительный трест 6, Мостоотряд 9

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

1987 – 1992

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

1993 – 2002



МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ СЕВЕРСКИЙ ДОНЕЦ В КАМЕНСКЕ-ШАХТИНСКОМ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

Автодорожный мостовой переход обеспечивает двухполосное движение автотранспорта в направлении Ростов-на-Дону – Москва.

Для обратного направления движения на 1 очереди реконструкции сохранялся существующий мост с габаритом Г-8, расположенный в 20 м от оси нового моста.

Существующий мост был построен в 1966 году и в 1999 году был капитально отремонтирован, что и дало возможность его использования на первой стадии реконструкции моста.

- пролетное строение неразрезное сталежелезобетонное с ездой поверху
- схема моста – 55,0+3х88,0+55,0 м
- длина моста – 387 м
- габарит проезжей части Г – 11,5, с тротуаром шириной 1,5 м с одной стороны и служебным проходом 0,75 м с другой
- общий вес металла - 1500 т
- общий вес железобетона – 5000 м^3
- опоры моста – высотой 20 м сборно-монолитной конструкции

РАБОТА НАД ОБЪЕКТОМ

- разработка СВСиУ
- разработка ППР

ЗАКАЗЧИК

«Севкавупрдор»

ГЕНПОДРЯДЧИК

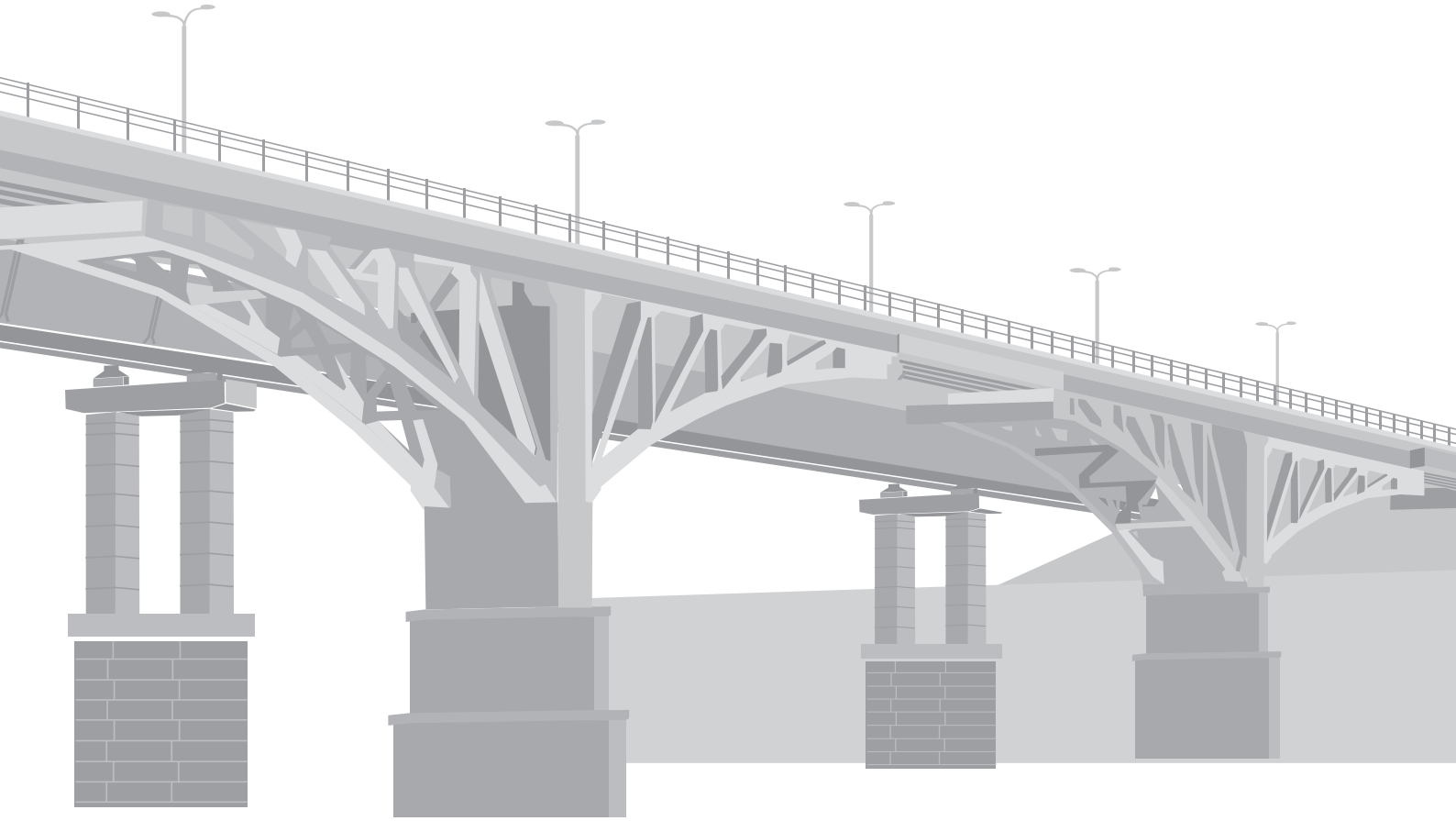
«Ростовавтомост»

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

1999

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

2002



МОСТ ЧЕРЕЗ МОСКВУ-РЕКУ **У СЕЛА СПАС**

РЕКОНСТРУКЦИЯ

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА

- схема моста: (54+99+54) м
- полная длина моста: 217,9 м
- габарит: Г–(2000+3750+750+3750+2000) + 2 тротуара по 0,75 м
- полная ширина проезжей части – 23,5 м
- полная ширина моста – 26,9 м
- поперечник: две стальные коробчатые балки высотой 3 176 мм, по осям стенок расстояние 1 920 мм, расстояние между осями коробчатых балок – 12 220 мм, объединены по верху ортотропной плитой проезда
- общий вес металла пролетного строения – 2040 т

РАБОТА НАД ОБЪКТОМ

- разработка рабочей документации СВСиУ
- разработка ППР
- авторский надзор

ЗАКАЗЧИК

Мостостроительный трест 6

ПОДРЯДЧИК

Мостостроительный трест 6, Мостоотряд 37

СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

1995 – 1997

СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

1997

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ КОМПАНИИ

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

- автодорожные мосты
- железнодорожные мосты
- совмещенные мосты
- автомобильные дороги
- улицы
- транспортные развязки
- путепроводы и эстакады
- транспортные тоннели
- подземные сооружения
- набережные и причалы
- подпорные стенки
- армогрунтовые насыпи
- сооружения разной высотности
- сложные перекрытия сооружений
- фундаменты в сложных условиях

ВЫПОЛНЕНИЕ

- генеральное проектирование
- сложные инженерные расчеты
- аэродинамические расчеты
- сметно-финансовые расчеты
- инженерное сопровождение строительства
- защита объектов интеллектуальной собственности
- инженерно-геодезические изыскания
- инженерно-геологические изыскания
- инженерно-гидрометеорологические изыскания
- инженерно-экологические изыскания
- экономические изыскания
- НИР по вопросам строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог
- проектно-изыскательские работы по переустройству инженерных сетей и коммуникаций
- транспортное моделирование
- оптимизация маршрутных сетей пассажирского транспорта общего пользования
- макроэкономический анализ для крупных межрегиональных транспортных проектов
- технологический и ценовой аудит
- оценка капитальных и эксплуатационных затрат по транспортным объектам
- диагностика и оценка технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений
- паспортизация и инвентаризация автомобильных дорог
- планирование и распределение материально-технических и финансовых затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог с использованием автоматизированных программных комплексов

РАЗРАБОТКА

- архитектурные концепции строительства и благоустройства набережных, промышленных и жилых зданий, спортивных, научных, концертных комплексов
- технологии сооружения объектов транспортного строительства DFD
- проекты сложных вспомогательных сооружений и устройств (СВСиУ)
- проекты производства работ (ППР)
- проекты организации строительства (ПОС)
- проекты реконструкции и ремонта объектов транспортного строительства
- проекты организации дорожного движения
- проекты содержания автодорог
- системы мониторинга за сложными инженерными конструкциями (СМИК)
- технико-экономических прогнозов и обоснований (ТЭО)
- обоснования радиационной и ядерной защиты
- мероприятия по охране окружающей среды
- мероприятия по обеспечению пожарной безопасности
- мероприятия по гражданской обороне и предотвращению чрезвычайных ситуаций
- мероприятия по транспортной безопасности
- мероприятия по повышению безопасности дорожного движения
- стратегии, концепции и программы развития транспорта и транспортной инфраструктуры
- комплексные схемы организации дорожного движения (КСОДД)
- концепция системы взимания платы для платных автомобильных дорог и разработка тарифной политики
- финансовые и экономические модели

ПОДГОТОВКА

- тендерная документация
- нормативно-техническая документация
- технологические решения для защиты ядерных и энергетических объектов

GPSM.RU

OFFICE@SPB.GPSM.RU

+7 812 498 08 14