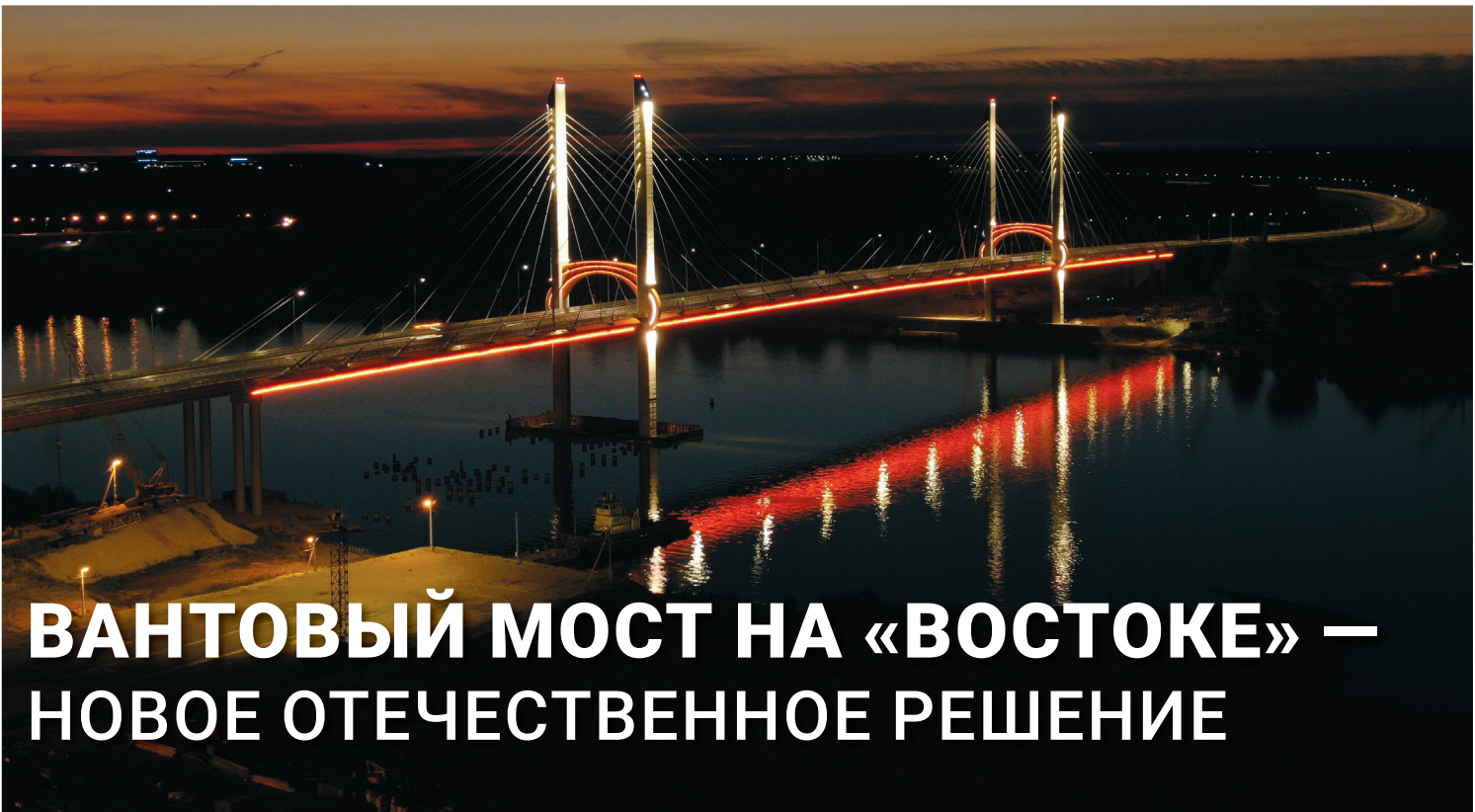




ВАНТОВЫЙ МОСТ НА «ВОСТОКЕ» — НОВОЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ РЕШЕНИЕ

Проект строительства автодороги М-12 «Восток» от Москвы до Казани разделен на девять этапов. Институт «Стройпроект» запроектировал четыре из них — нулевой, второй, третий и четвертый общей протяженностью 335 км. Мост через Оку длиной 1377 м — единственный вантовый мост на автодороге М-12 «Восток» — возведен в рамках четвертого этапа строительства автодороги и соединяет Владимирскую и Нижегородскую области у Муром. Движение по переправе открыто 8 сентября 2023 года.

Конструкция моста — вантово-балочное сталежелезобетонное пролетное строение с двумя железобетонными пилонами. пойменные участки запроектированы с неразрезными сталежелезобетонными пролетными строениями со сборно-моноклитной плитой. Пилоны высотой 80 и 92 м Н-образной формы с вертикальными стойками соединены распоркой, украшенной декоративными элементами. Колористические решения сформированы на основе корпоративной цветовой гаммы заказчика — ГК «Автодор».

Мост через Оку стал первым мостом с вантовой системой, элементы которой разработаны и сертифицированы в России. При возведении моноклитного пилонной русловой опоры



впервые в российском мостостроении использовалась технология скользящей опалубки. Процессы армирования, бетонирования, ухода за бетоном и перемещения опалубки велись непрерывно: это сократило время производства работ с 10 до 4 месяцев. Принятые технические решения позволили

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ МОСТА:

- **протяженность мостового перехода — 1377,6 м;**
- **категория автомобильной дороги — IБ;**
- **расчетная скорость движения — 110 км/ч;**
- **количество полос движения — 4;**
- **русловая часть — 650 м; схема пролетов — (75+120+254+120+74) м;**
- **пойменная часть — 728 м; схема пролетов — (74+2х75+66+65)+(65+3х66+2х50) м.**



уменьшить удельный расход металла на четверть по сравнению с объектами-аналогами, расход железобетона — на треть. В процессе строительства проводился хронометраж работ по монтажу вантовой системы для разработки новых расценок и внесения их в федеральные справочники. Мост через Оку стал испытательным полигоном новых технологий для развития вантового мостостроения на объектах-аналогах.

Материалы, используемые при строительстве мостового перехода через Оку, — российского производства. По стоимости 14,5% из них составили стройматериалы местных производителей из Владимирской и Нижегородской областей (в том числе инертные, бетон, асфальты, ЖБИ).

С учетом технологий, оборудования для монтажа и программных продуктов объем импортозамещения составил 90%. Демпферы, девиаторы, узлы крепления вант, программно-аппаратные комплексы, оборудование для натяжения разработаны и изготовлены в России.

