

ГОТОВЫ РАБОТАТЬ В ЛЮБЫХ УСЛОВИЯХ

Fonet

25.02.2019

«Решение закрыть движение на железной дороге от Белграда до г. Нови Сад, принятое компанией «Инфраструктура железных дорог Сербии», насколько нам известно, призвано ускорить завершение проекта», - заявил агентству «Фонет» первый заместитель директора филиала российской компании РЖД Интернешнл в Сербии Мансурбек Султанов.

Он сказал, что «РЖД Интернешнл», строящее самый сложный участок протяженностью 40,44 км от Стара Пазова до Нови Сад, готово работать в любых условиях. Компания обладает технологией, благодаря которой все работы возможно выполнять без перекрытия или с кратковременными перекрытиями движения, что было доказано на участке ж/д Коридора 10 от Ниша до Прешево.

По его оценке, участок, который строит «РЖД Интернешнл», самый сложный, потому что, кроме тоннеля длиной 1,1 км с двумя стволами, здесь речь идет также о пойменном участке, прибрежной зоне Дуная и участках, проходящих через города.

Султанов отметил, что оформление землеотвода, являющегося обязательством Сербии, еще не завершено, что влияет на сроки выполнения работ, и подчеркнул, что «РЖД Интернешнл» ежедневно на связи с Железными дорогами Сербии в целях скорейшего завершения проекта и запуска движения по скоростной дороге.

После завершения работ, как он подчеркнул, в Сербии будет функционировать первая железная дорога, на которой поезда смогут достигать скорости в 200 км/ч и на ней не будет ни одного ж/д переезда на одном уровне.

Султанов добавил, что 10 км скоростной двухпутной железной дороги уже уложено и отметил, что через Дунай и прибрежную зону строится самый длинный виадук в Сербии, протяженностью около трех километров, с двумя параллельными мостовыми конструкциями.

«Строительство, которым мы занимаемся в Сербии, во многом уникальное и является хорошей проверкой нашей компетенции, как из-за масштаба работ, так и из-за самых передовых инженерных решений», - объяснил Султанов.

Как он уточнил, сооружение виадука проходит на участке, где холмы переходят в низменность около Дуная, что требует применения сложных технических решений, многие из которых являются передовыми для железнодорожного строительства в Европе.

Султанов подчеркнул, что несмотря на определенные проблемы, вызванные несоответствием геологии в районе строительства виадука проектным расчетам, работы идут в соответствии с графиком.

«Все возникающие вопросы мы решаем совместно с заказчиком и с привлечением как российских, так и международных проектных и строительных организаций», - сказал Султанов.

Он сказал, что к настоящему моменту пройдено около 800 метров тоннеля Чортановци, а это около 47% всех работ в тоннеле.

«Мы ведем проходку закрытым способом с применением так называемой NATM технологии», – это, по словам Султанова, специальный горный способ для слабых грунтов.

Работы ведутся параллельно в обоих порталах тоннеля по двум стволам.