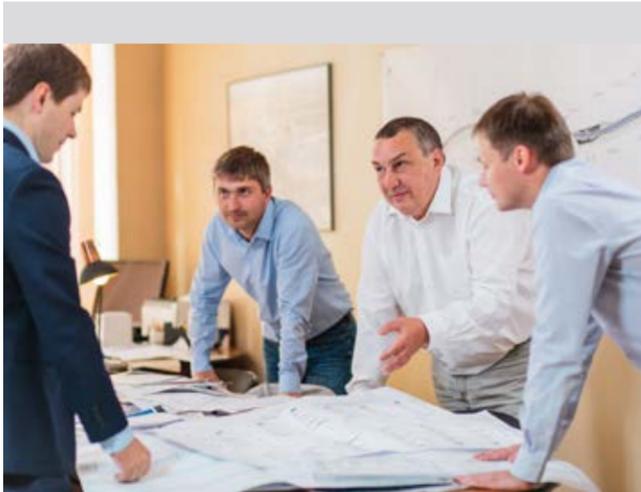




О КОМПАНИИ

О КОМПАНИИ



ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА

Качество инженерных кадров является ключевым фактором конкурентоспособности компании. За 55 лет работы в Институте сложилась собственная инженерная школа проектирования, основу которой составляют специалисты в области высшей математики и строительной механики. Научный подход определяет тесное взаимодействие с исследовательскими и отраслевыми институтами, органами экспертизы.

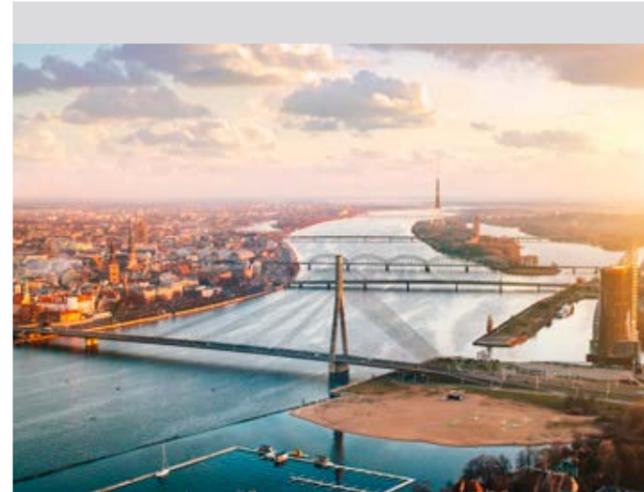
В компании еще 20 лет назад был создан специальный расчетный отдел, сотрудники которого выполняют уникальные практические и научные разработки. Важной характеристикой инженерной среды, сложившейся в компании, является преемственность: в Институте трудятся несколько семейных династий.



ПОДХОД К ПРОЕКТИРОВАНИЮ

Рациональное инженерное решение лежит в основе всех проектов, разработанных специалистами Института. Объединив роли разработчика конструкций и технологий, Гипростроймост получил значительное конкурентное преимущество в отрасли.

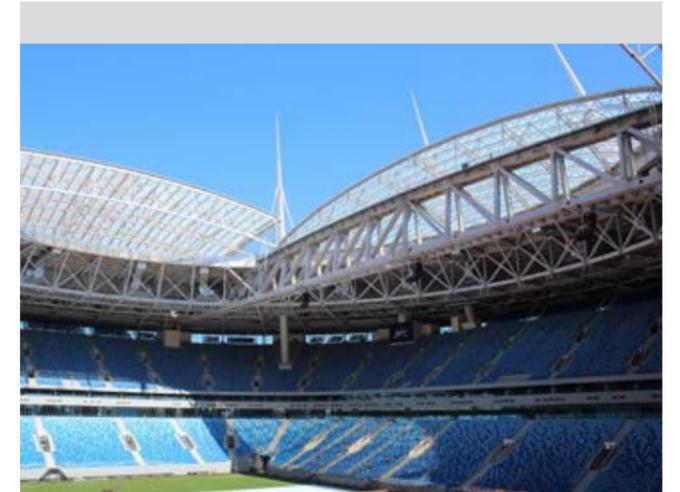
Традиционно Институт ориентирован на сложные задачи, которые подразумевают творчество. В ходе работы над проектом применяются инновационные решения, которые нередко становятся новым словом в транспортном строительстве. Результатом новаторского подхода являются уникальные сооружения, сочетающие в себе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



МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Наиболее значимые проекты Института получают широкое признание в профессиональном сообществе и становятся предметом обсуждений на отраслевых конференциях. Компания ориентирована на изучение мирового опыта в области проектирования и мостостроения.

Инженеры Института, наряду с отечественными строительными стандартами, широко применяют европейские нормы. Технический директор компании Игорь Колюшев является членом Международной Ассоциации мостостроителей – IABSE. Сотрудничество с зарубежными экспертами и обмен инженерным опытом позволяет Институту постоянно двигаться вперед.



ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ РЕШЕНИЯ

В своей деятельности Институт опирается на фундаментальные знания и современные технологии проектирования. Компания располагает новейшим программным обеспечением для расчёта конструкций и разрабатывает собственные вспомогательные программы. Параллельно с проектной документацией специальный отдел создаёт детализированную BIM модель.

Применение трёхмерного моделирования позволяет сторонам оперативно выбирать оптимальные решения по разработке и строительству сооружения.

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
- здания и сооружения разной высоты
- сложные перекрытия зданий и 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

ПОДГОТОВКА

- тендерной документации;
- нормативно-технической документации;
- технологических решений объектов атомной энергетики и промышленности и их 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
- методические указания, рекомендации и нормативно-техническая документация

КАРТА ПРОЕКТОВ

АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург» - ведущая организация по проектированию в России.

Институт ориентирован на проектирование объектов транспортной инфраструктуры, а также технически сложных и уникальных сооружений промышленного и гражданского назначения.

За 55 лет работы Институтом запроектировано более 750 объектов в различных регионах России, а также Вьетнаме, Финляндии, Латвии, Казахстане, Туркменистане.

Главный офис компании расположен в Санкт-Петербурге. Филиалы функционируют в Москве, Перми, Казани, Анапе, Владивостоке, Калининграде.



МОСТЫ



КРЫМСКИЙ МОСТ, КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

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 станции Тамань Темрюкского района. Трасса транспортного перехода в створе острова Тузла и Тузлинской косы. Транспортный переход состоит из двух параллельных мостов – автомобильного и железнодорожного.

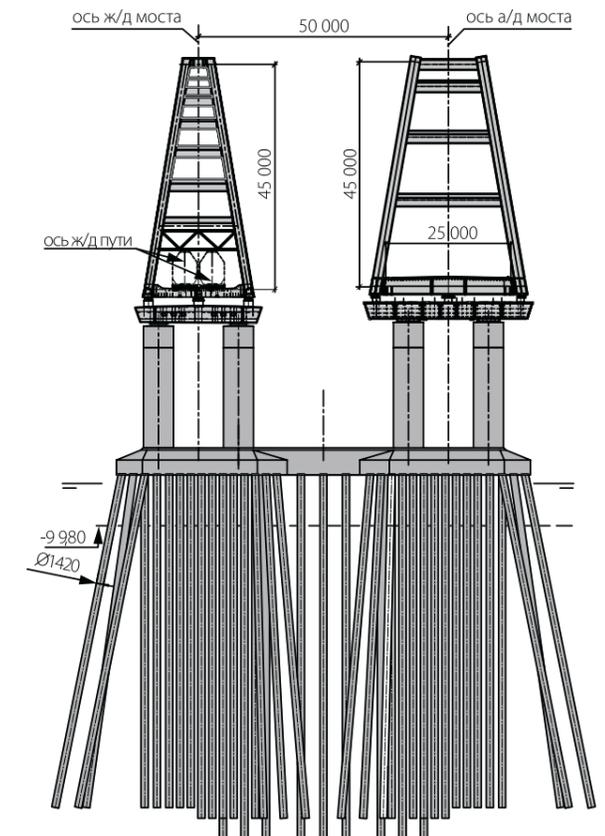
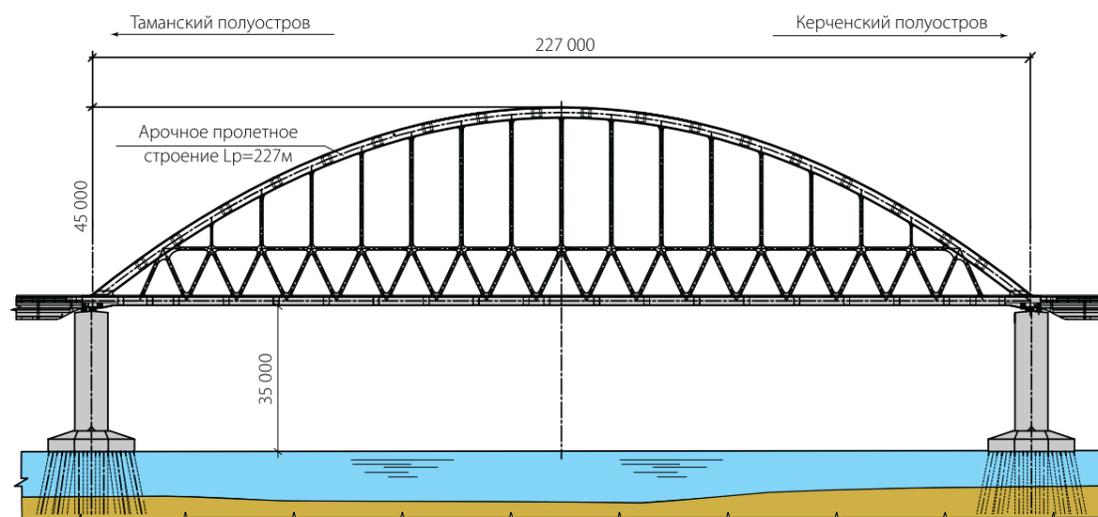
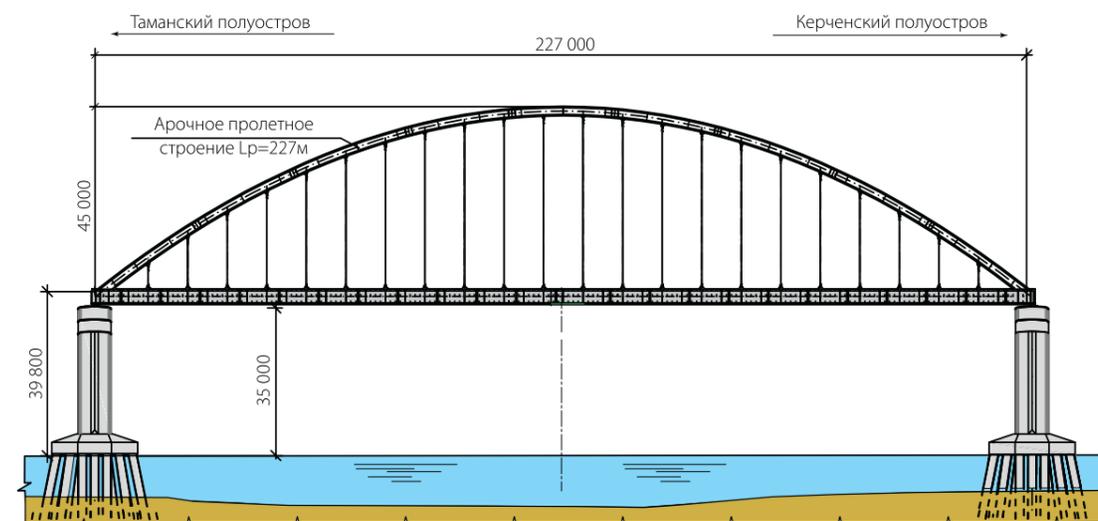
- транспортный переход состоит из двух параллельных мостов – автомобильного и железнодорожного;
- пролетные строения под автомобильную дорогу – балочные сталежелезобетонные разрезные и неразрезные индивидуальной проектировки над акваторией Керченского пролива пролетные строения металлические с ортотропной 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».





РУССКИЙ МОСТ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Русский мост во Владивостоке

Мост на остров Русский один из крупнейших вантовых мостов в мире, центральный пролет которого длиной 1104 м стал рекордным в мировой практике мостостроения. У этого моста самый высокий пилон и самые длинные ванты.

Описание объекта

- схема моста: 60+72+3x84+1104+3x84+72+60 м;
- общая длина моста – 1 885,53 м;
- общая протяженность с эстакадами – 3100 м;
- длина центрального руслового пролета – 1104 м;
- ширина моста – 29,5 м;
- ширина проезжей части – 23,8 м;
- число полос движения – 4 (2 в каждую сторону);
- подмостовой габарит – 70 м;
- количество пилонов – 2;
- высота пилонов – 320,9 м;
- количество вант – 168 шт.;
- самая длинная – 578,08 м;
- самая короткая ванта – 181,32 м.

Работа над объектом

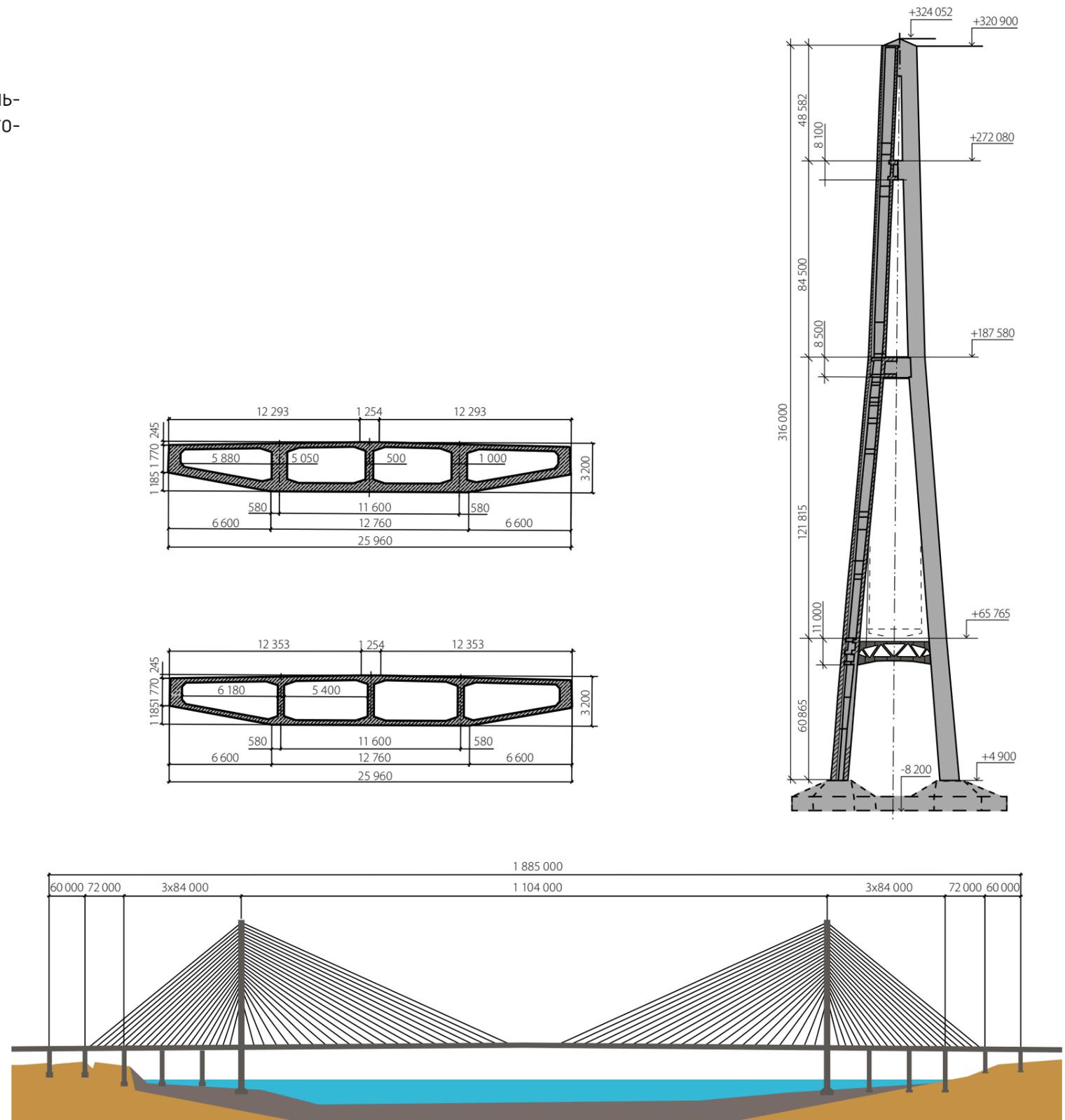
Стадия «Проектная документация»:

- проектирование основных конструкций;
- проектирование СВСиУ;
- осуществление контроля за принимаемыми техническими решениями;
- проведение проверочных расчетов;
- проведение аэродинамических испытаний;
- контроль за сборкой балки жесткости.

Заказчик

ФДА «Росавтодор», НПО «Мостовик»;

Департамент дорожного хозяйства Приморского края.





ЗОЛОТОЙ МОСТ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Золотой мост во Владивостоке

Мостовой переход в составе магистрали общегородского значения, связывающей федеральную автомобильную дорогу М-60 «Уссури» Хабаровск-Владивосток с островом Русский. Расположен в центральной части города Владивостока между улицами Гоголя и Некрасовская со стороны северных районов города и улицами Калинина, Фастовская и Надибаидзе – со стороны южных районов города. Строительная длина мостового перехода – 2,1 км.

Описания объекта

- схема вантового моста: 45+100+2x90+737+2x90+100+45;
- центральный пролет – цельнометаллический, 737 м;
- анкерный пролет – монолитный преднапряженный бетон;
- длина моста – 1 387 м;
- высота пилонов – 225 м;
- длина основного пролета – 737 м;
- подмостовой габарит – 60 м;
- ширина балки жесткости между перилами – 29,4 м;
- высота балки жесткости – 3,5 м;
- вес вант – 1 845 т;
- площадь путепровода – 43 030 м³.

Работа над объектом

Стадия «Проектная документация»:

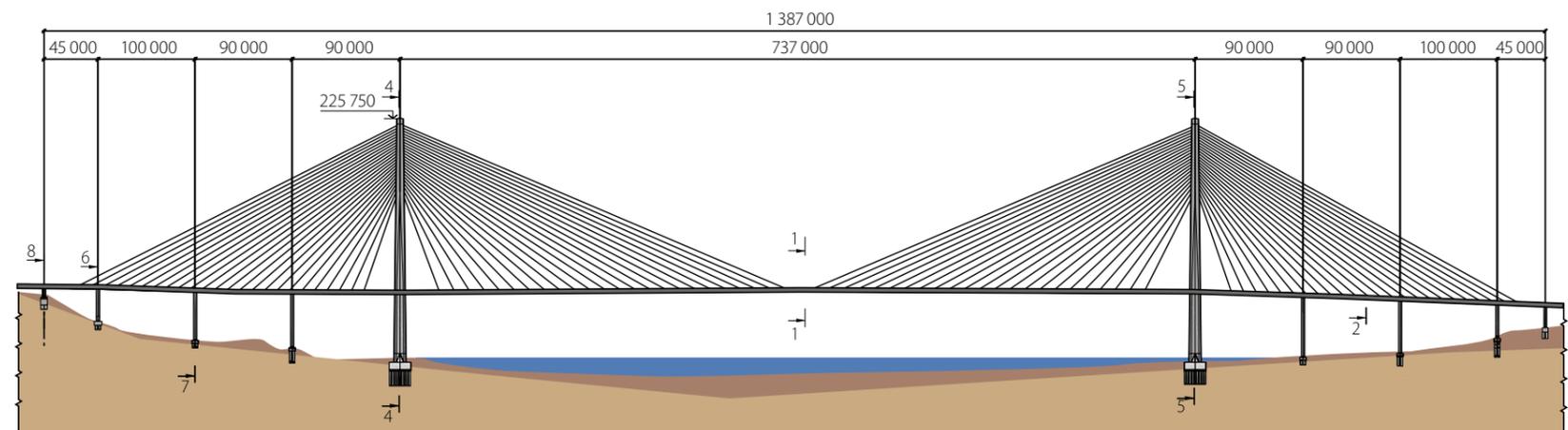
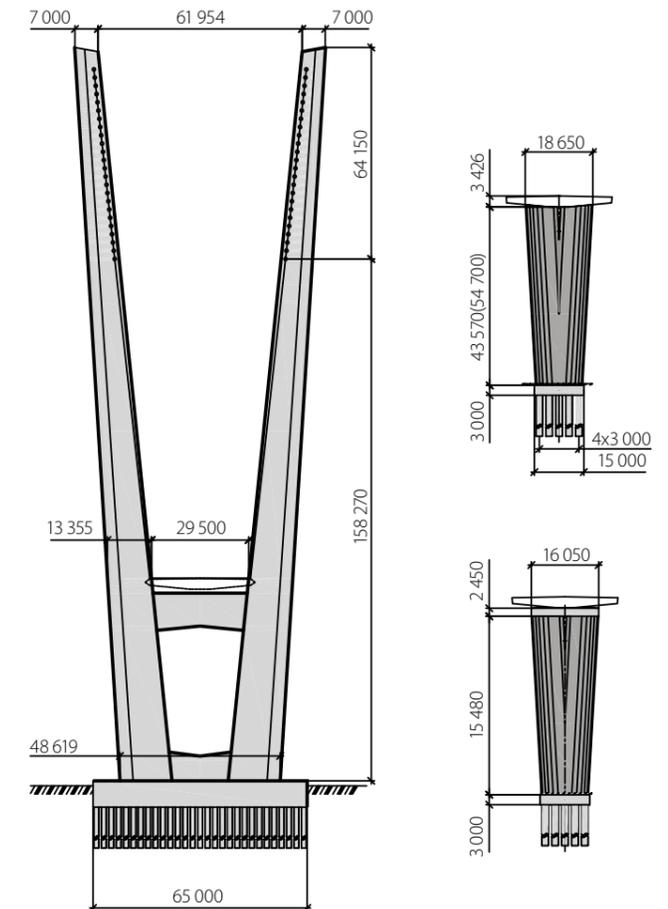
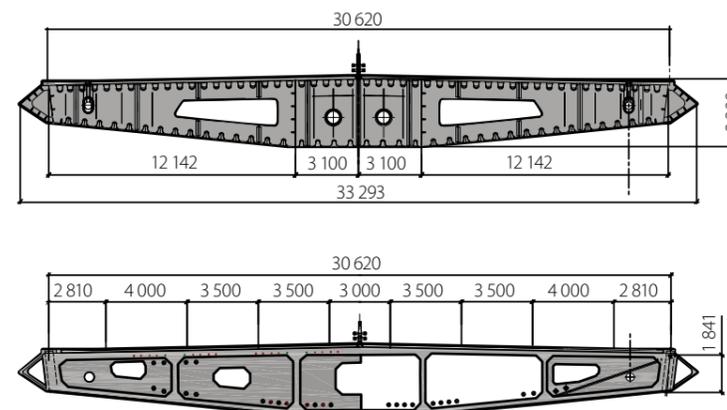
- выполнение проектных работ на правах субподрядчика по искусственным сооружениям в составе мостового перехода;
- проект организации строительства мостового перехода.

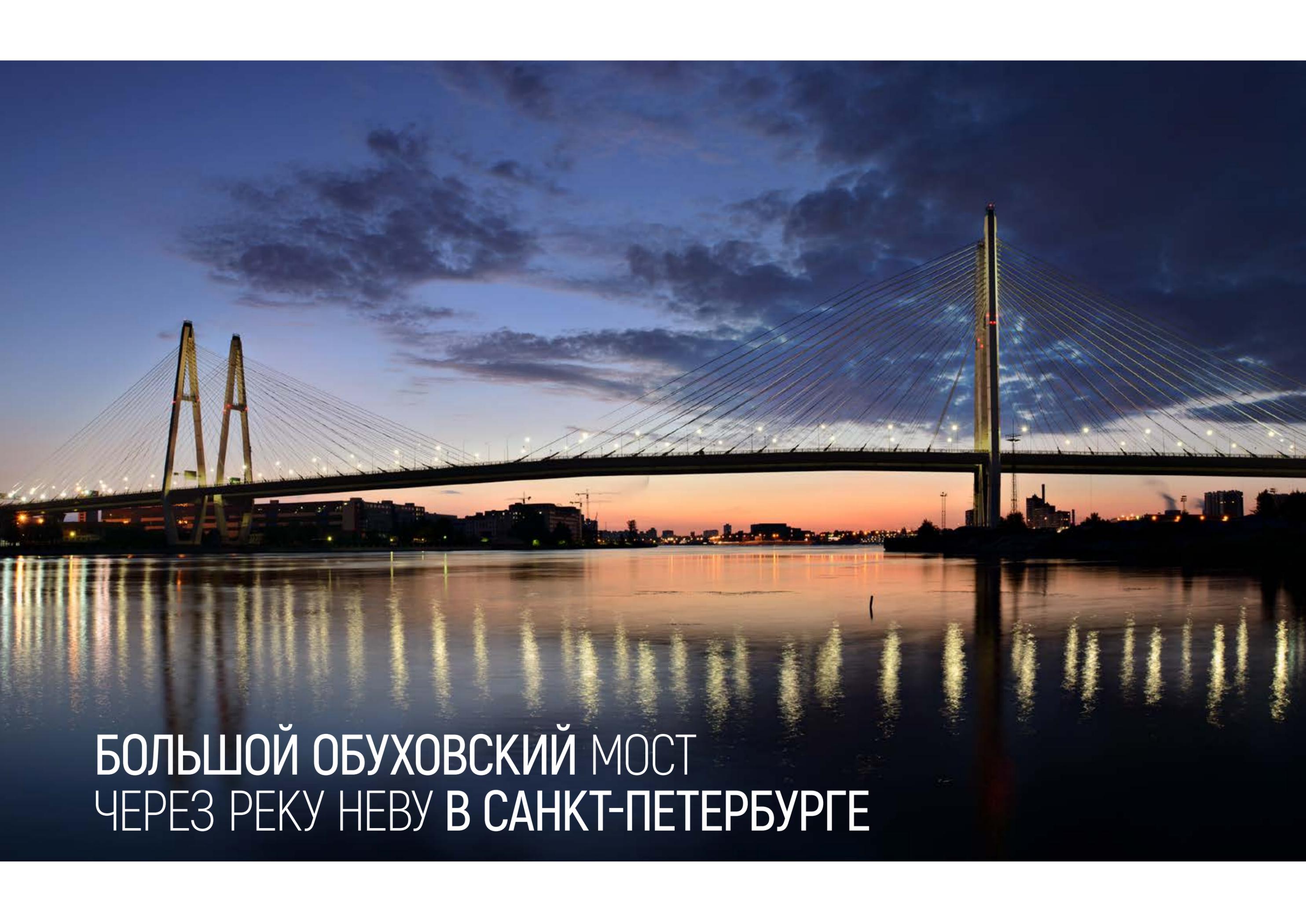
Стадия «Рабочая документация»:

- генеральное проектирование;
- проектирование всех основных конструкций;
- разработка технологии сооружения;
- проектирование СВСиУ;
- разработка ППР;
- сметно-финансовые расчеты;
- авторский надзор.

Заказчик

Департамент дорожного хозяйства Приморского края.





БОЛЬШОЙ ОБУХОВСКИЙ МОСТ
ЧЕРЕЗ РЕКУ НЕВУ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Большой Обуховский мост через реку Неву, Санкт-Петербург

Описание объекта

Мостовой переход через реку Неву на КАД вокруг Санкт-Петербурга на участке от Приозерского шоссе до автомобильной дороги «Россия». Вантовый мост, единственный неразводной мост через Неву. Соединяет пр. Обуховской обороны и Октябрьскую набережную.

- схема моста: 2x66+174+382+174+2x66 м;
- каждое пролетное строение шириной 25 м и высотой 2,5 м состоит из двух коробчатых продольных балок, соединенных поперечными;
- высота пролетных строений над уровнем воды (подмостовой габарит) составляет 30 м.

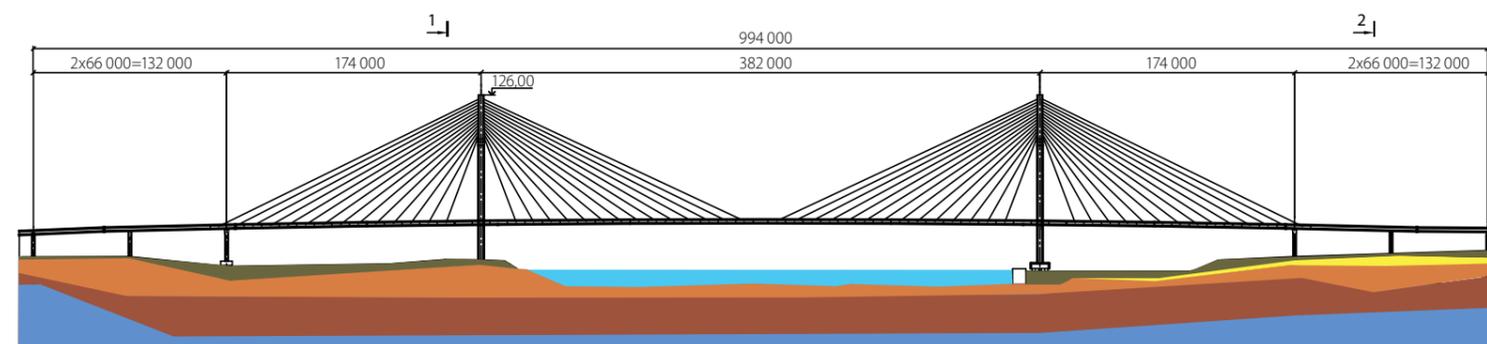
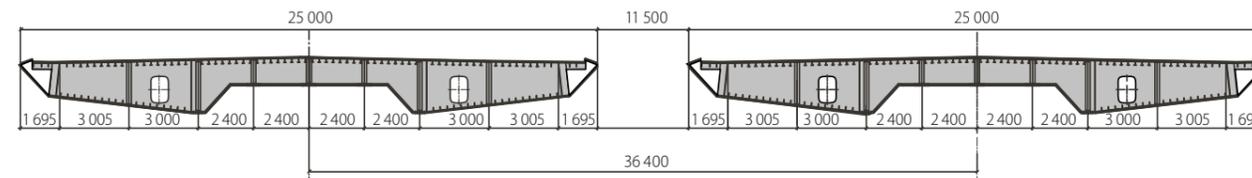
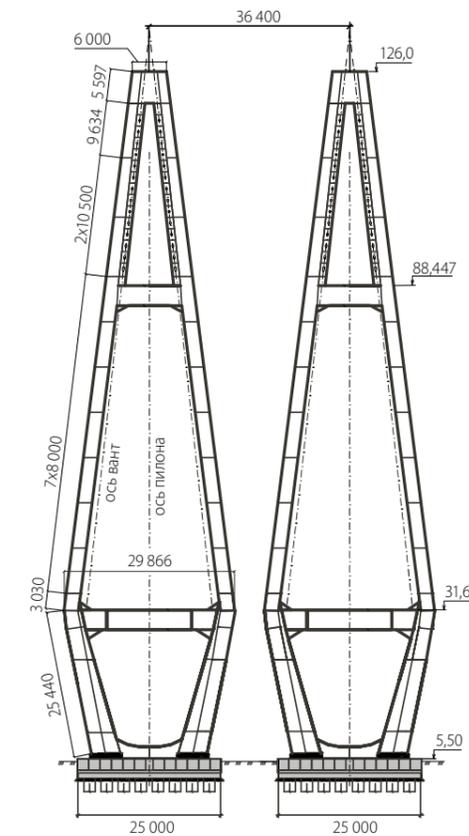
Работа над объектом

- определение концепции мостового перехода;
- проектирование конструкций;
- проектирование технологии сооружения;
- проектирование СВСиУ;
- разработка ПОС;
- мониторинг за состоянием конструкций вантового моста;
- инженерное сопровождение.

Заказчик

ФГУ «ДСТО СПб»;

ЗАО «Институт Стройпроект».





ПУТЕПРОВОД В СТВОРЕ ПРОСПЕКТА
АЛЕКСАНДРОВСКОЙ ФЕРМЫ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Путепровод в створе проспекта Александровской фермы в Санкт-Петербурге

Описание объекта

Путепровод через железнодорожные пути станций Санкт-Петербург - Сортировочный - Московский в створе проспекта Александровской Фермы. Вантовый участок путепровода в плане расположен на круговой кривой радиусом 400 метров и на переходных кривых.

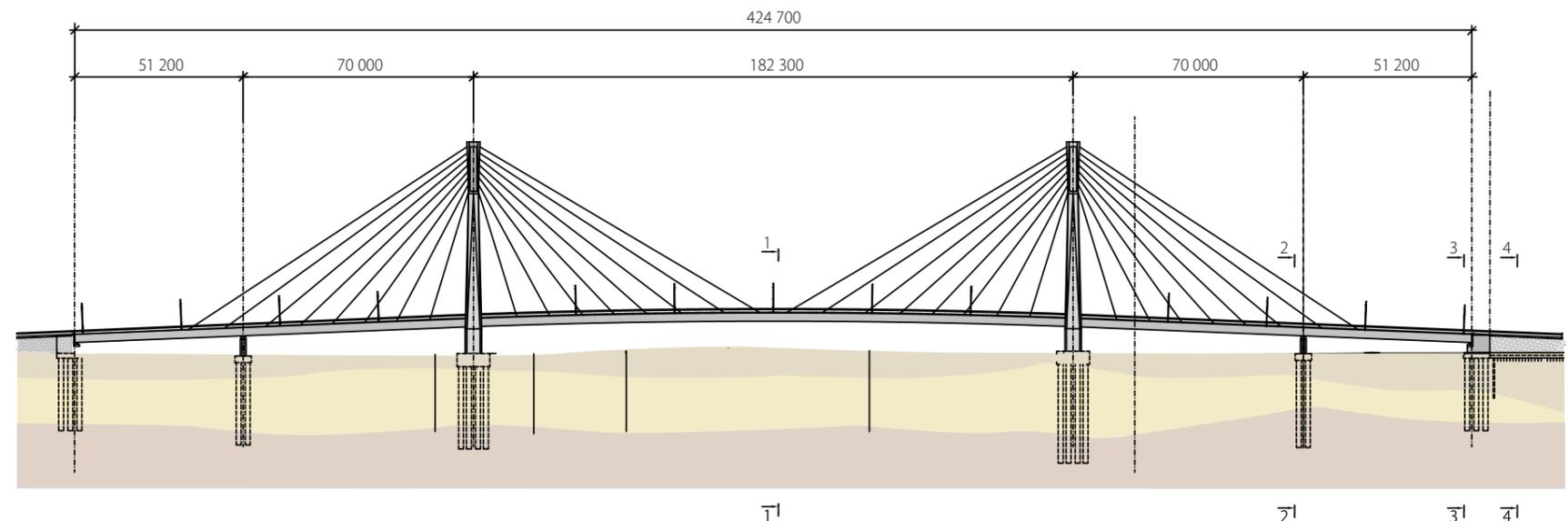
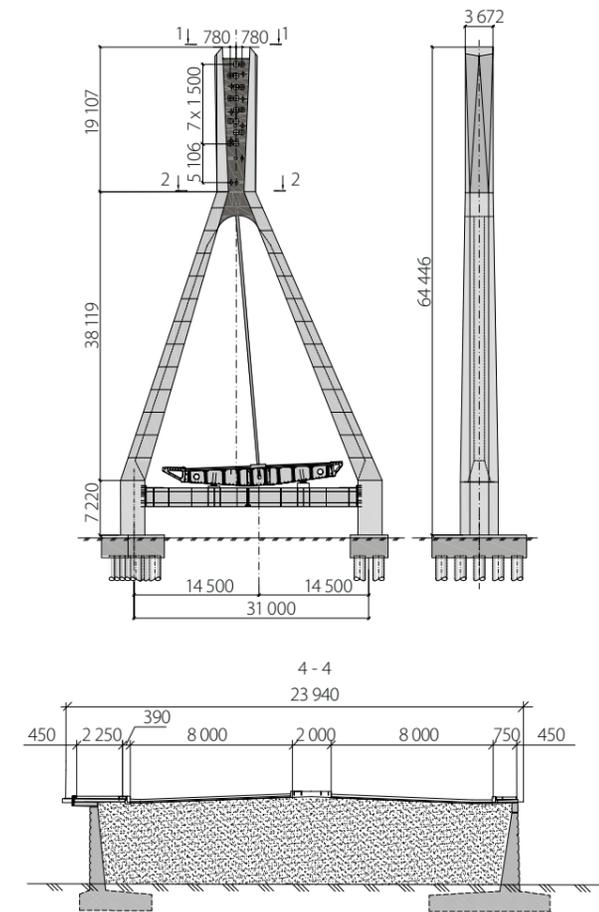
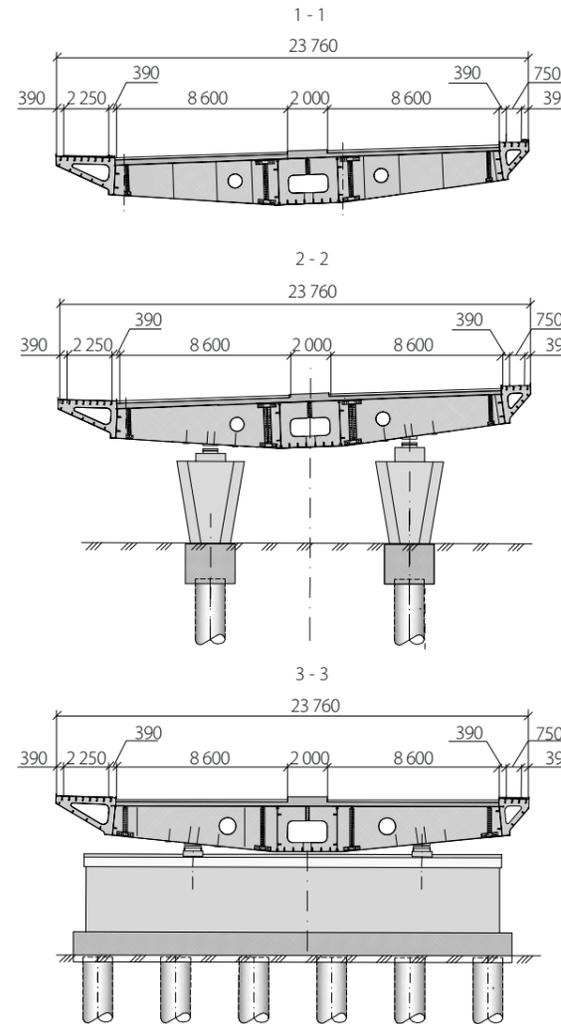
- схема вантовой части путепровода: 51,2+70,0+182,3+70,0+51,2 м;
- полная длина (с учетом подпорных стенок) – 713,24 м;
- общая длина вантовой части путепровода – 424,7 м;
- общая ширина проезжей части – 23,7 м;
- пилоны железобетонные;
- высота пилонов – 65 м.

Работа над объектом

- определение концепции мостового перехода;
- проектирование основных конструкций путепровода;
- проектирование технологии сооружения;
- проектирование СВСиУ;
- разработка ППР;
- мониторинг за состоянием конструкций путепровода;
- авторский надзор.

Заказчик

СПб ГУ «Дирекция транспортного строительства»;
ОАО «Ленгипротранс».





МОСТ ЧЕРЕЗ ПЕТРОВСКИЙ КАНАЛ
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Мост через Петровский канал в составе автомобильной дороги ЗСД, Санкт-Петербург

Описание объекта

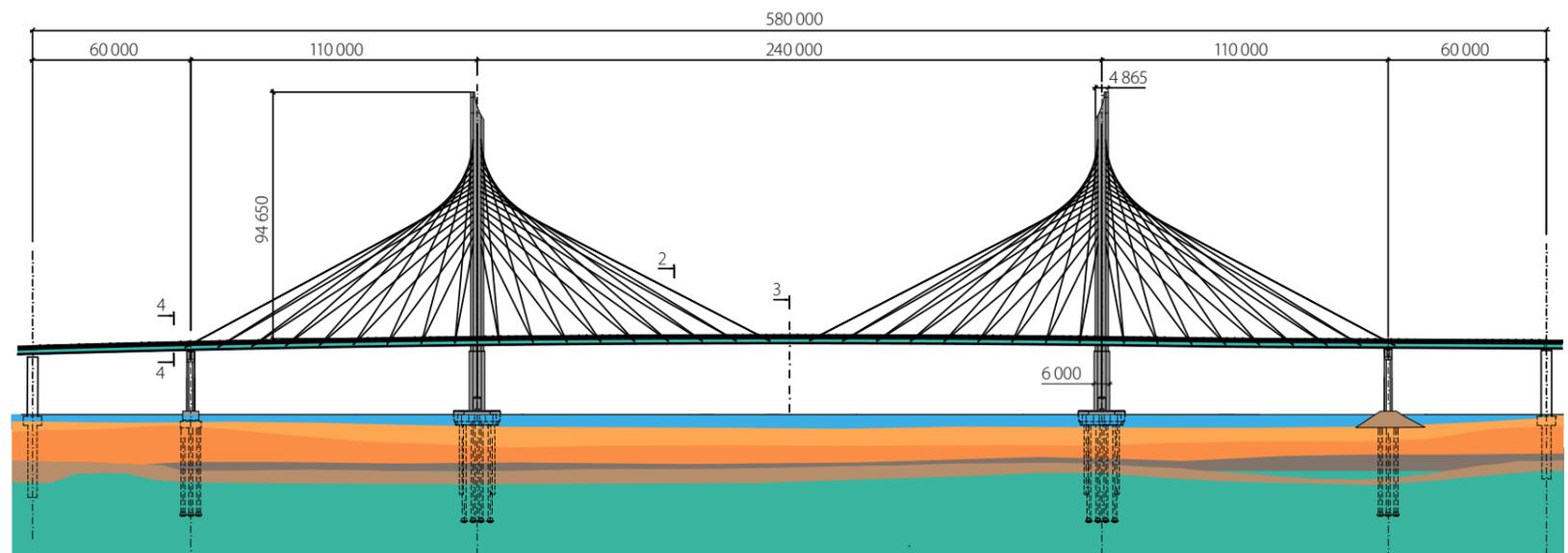
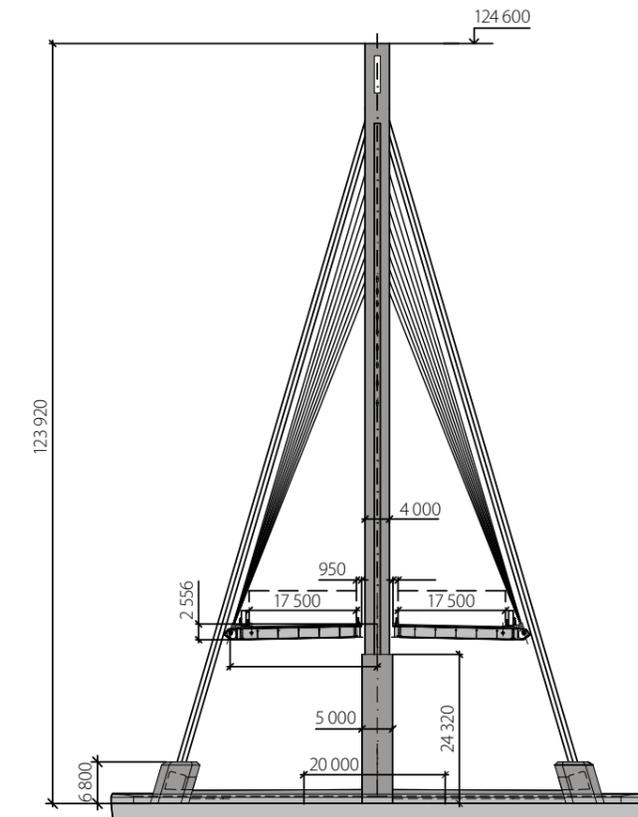
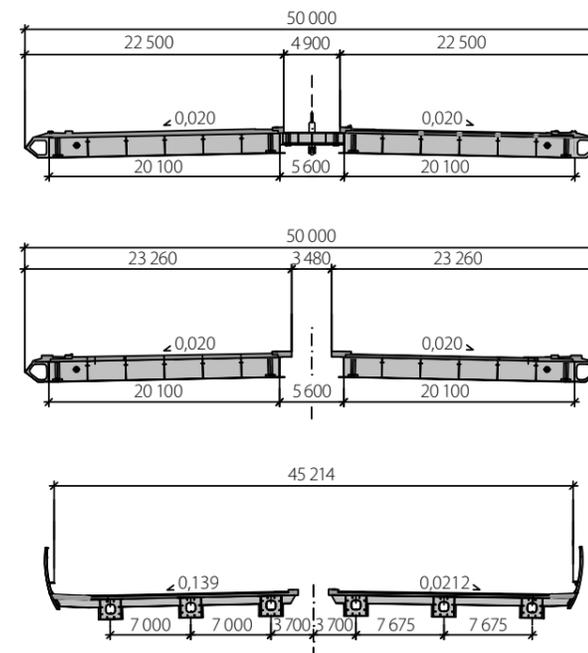
- мост в плане находится на прямой и двух переходных кривых, в профиле на выпуклой кривой радиусом 10 000 м;
- подмостовые габариты моста: низовой располагается под углом к продольной оси моста, его проекция составляет 166x25м и верховой 80x25м;
- фундаменты опор – БНС 1500 мм;
- пролетное строение представляет из себя балку жесткости из четырех главных балок двутаврового сечения высотой 1,76 м в пределах вантовой части;
- в крайних пролетах балка жесткости состоит из 6 главных балок коробчатого сечения высотой 1,76 м;
- главные балки объединены между собой поперечными балками, установленными с шагом 6,5 м. (3 м в крайних пролетах);
- железобетонная плита проезжей части выполняется из сборных плит толщиной 220 мм с последующим омоноличиванием;
- в крайних пролетах плита выполняется из монолитного железобетона толщиной 220 мм;
- вантовые фермы моста расположены в трех плоскостях;
- ванты выполнены из 7-ми проволочных канатов;
- шаг крепления вант в балке жесткости – 13 м.
- схема моста: 60+110+240+110+60 м;
- полная длина – 580 м;
- габарит проезжей части 2 x (Г-17,5);
- пилоны железобетонные;
- высота пилонов от верха ростверка – 124 м.

Работа над объектом

- определение концепции мостового перехода;
- проектирование основных конструкций моста;
- проектирование технологии сооружения;
- проектирование СВСиУ;
- разработка ППР;
- мониторинг за состоянием конструкций;
- авторский надзор.

Заказчик – застройщик

ОАО «Западный скоростной диаметр».





МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ ШЕКСНУ
В СТВОРЕ УЛ. АРХАНГЕЛЬСКОЙ В ЧЕРЕПОВЦЕ

Мостовой переход через реку Шексну в створе ул. Архангельской, Череповец

Описание объекта

Двухпилонный вантовый автодорожный городской мост с эстакадами подходов на магистральной улице общегородского значения непрерывного движения. Соединит Зареченский и Зашекснинский районы города Череповца в створе улицы Архангельской.

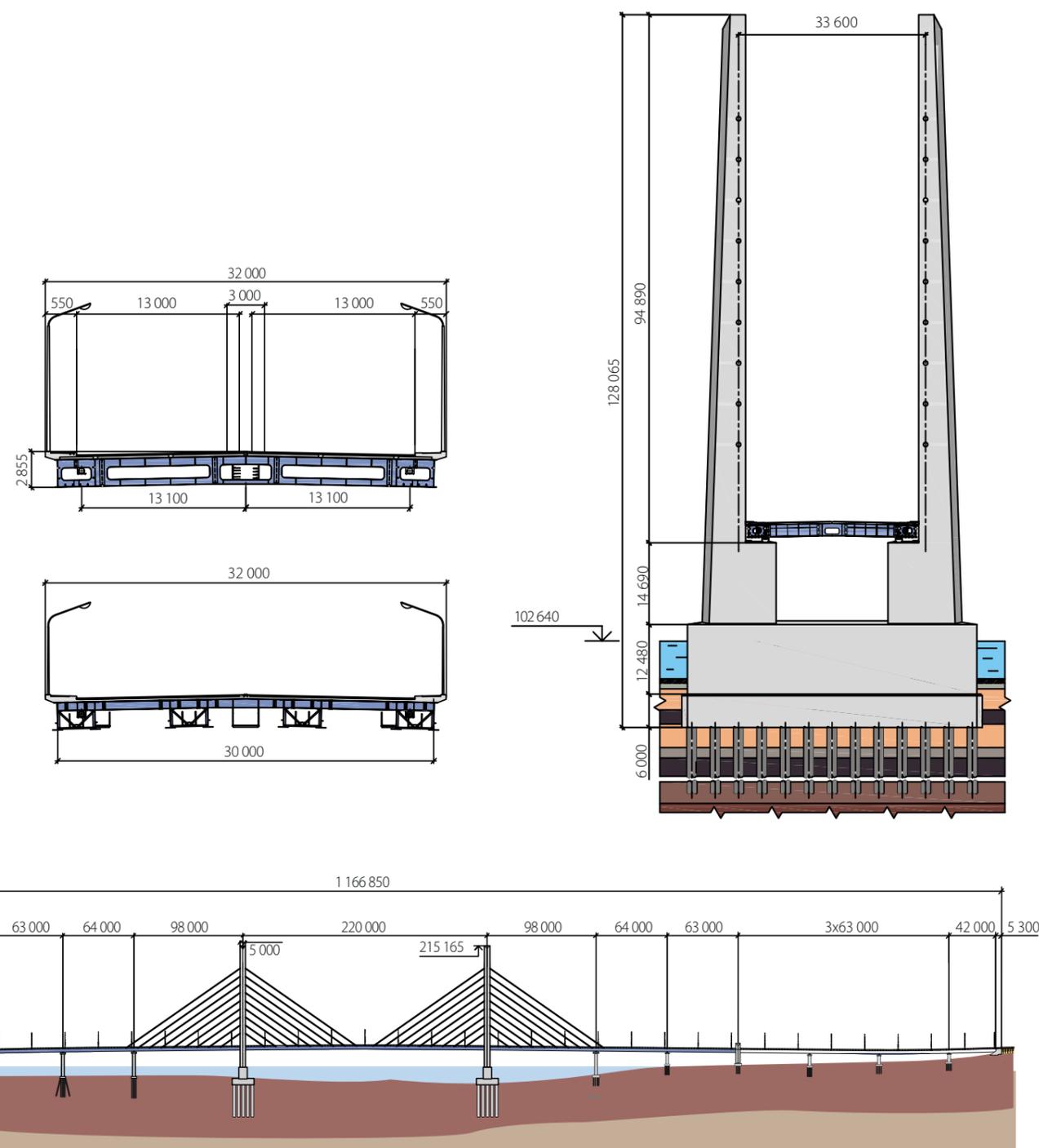
- проектная длина мостового перехода – 2 000 м;
- полная длина моста – 1 166,85 м;
- схема моста: 4x63+63+64+98+220+98+64+63+3x63+42 м;
- высота пилонов от проезжей части – 91 м;
- пилоны железобетонные;
- длина вант – 5 428 м;
- вес вант – 325 т;
- пролетные строения – сталежелезобетонные;
- число полос движения – 6;
- габарит проезжей части – 2(Г-14.25);
- тротуары – 2x3,0 м;
- габарит судоходного пролета – 180 м;
- высота подмостового габарита в судоходном пролете – 17 м.

Работа над объектом

- генеральное проектирование;
- проектирование основных конструкций (мост и эстакады подходов);
- комплексное проектирование;
- разработка архитектурных решений;
- проектирование СВСиУ и ПОС;
- проектирование дорожной части;
- проектирование освещения;
- проектирование судоходной сигнализации моста;
- проектирование авиационной сигнализации моста;
- проектирование благоустройства;
- авторский надзор.

Заказчик

Управление капитального строительства и ремонтов мэрии города Череповца.





ВАНТОВЫЙ МОСТОВОЙ
ПЕРЕХОД В АДЛЕРЕ

Вантовый мостовой переход на дороге Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис»

Описание проекта

Автодорожный мостовой переход в районе Северного портала тоннельного комплекса 3. Трехпролетный двухпилонный вантовый мост.

- схема: 126 + 300 + 126 м;
- длина моста – 552 м;
- центральный пролет – 300 м;
- категория дороги – III;
- количество полос движения – 2;
- габарит проезжей части на мосту Г – 10;
- общий вес металла – 4 900 т;
- общий вес железобетона – 8 900 т;
- вес вант – 150 т;
- высота пилона от уровня проезжей части – 68 м;
- высота пилона от от уровня ростверка – 86 м.

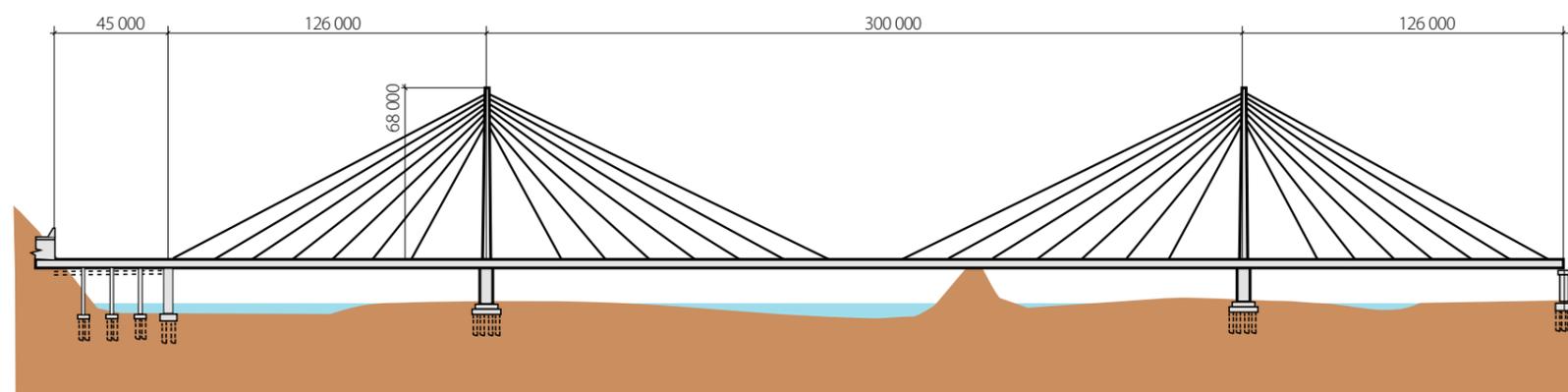
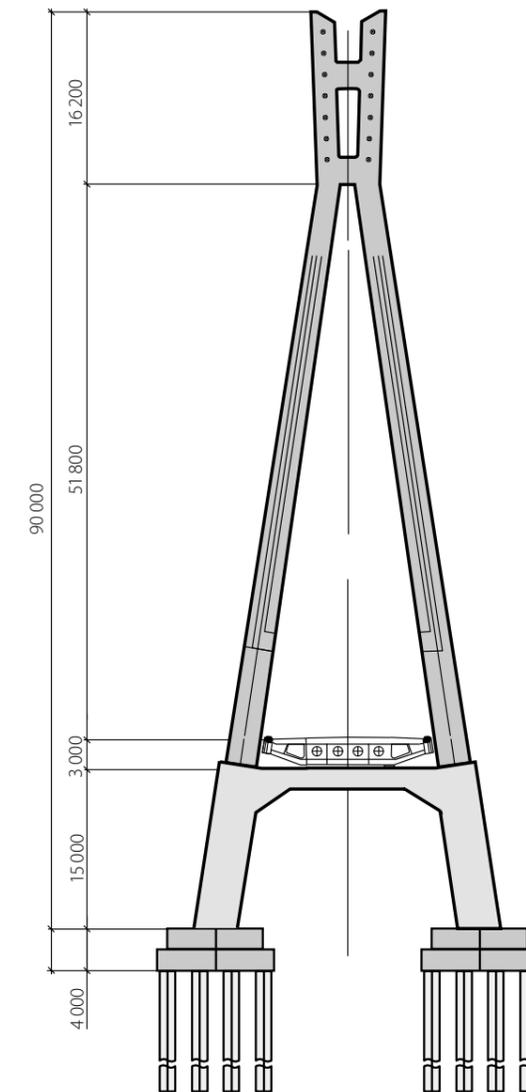
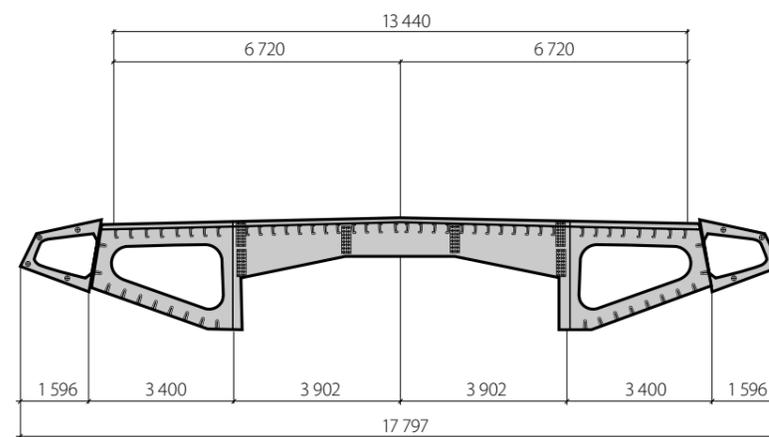
Работа над объектом

Стадия «Проектная документация»:

- определение напряженно-деформированного состояния конструкции моста на стадии эксплуатации от действия постоянных и временных (ветровых и подвижных автодорожных) нагрузок;
- динамические расчеты (определение частот и форм собственных колебаний конструкции), подготовка данных для числовых аэродинамических испытаний;
- анализ результатов математической продувки балки жесткости.

Заказчик

ДКРС – Сочи ОАО «Институт Гипростроймост», Москва.



An aerial photograph of a long, low-level bridge spanning a wide body of water. The bridge is a multi-lane highway that curves slightly to the right. The water is a deep blue-green color. In the background, there are rolling hills and a cityscape with some buildings and lights. The sky is a mix of orange, pink, and blue, indicating sunset or sunrise. The overall scene is peaceful and scenic.

НИЗКОВОДНЫЙ МОСТ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Низководный мост через Амурский залив во Владивостоке

Описание объекта

Городской низководный мост (эстакада) в городе Владивостоке, соединяющий полуостров Де-Фриз с пос. Седанка. Мост расположен на автомобильной дороге пос. Новый – полуостров Де-Фриз – Седанка – бухта Патрокл.

Технические параметры

- общая протяженность – 7,5 км;
- длина моста – 4 364 м;
- схема моста: 16 пятипролетных не разрезных сталежелезобетонных балок;
- каждая плеть длиной – 273,8 м;
- схема плети: 42,4+3х63+42,4 м;
- полная ширина моста – 23,88 м;
- габарит – 2(Г10);
- тротуары – 2х1,0 м.

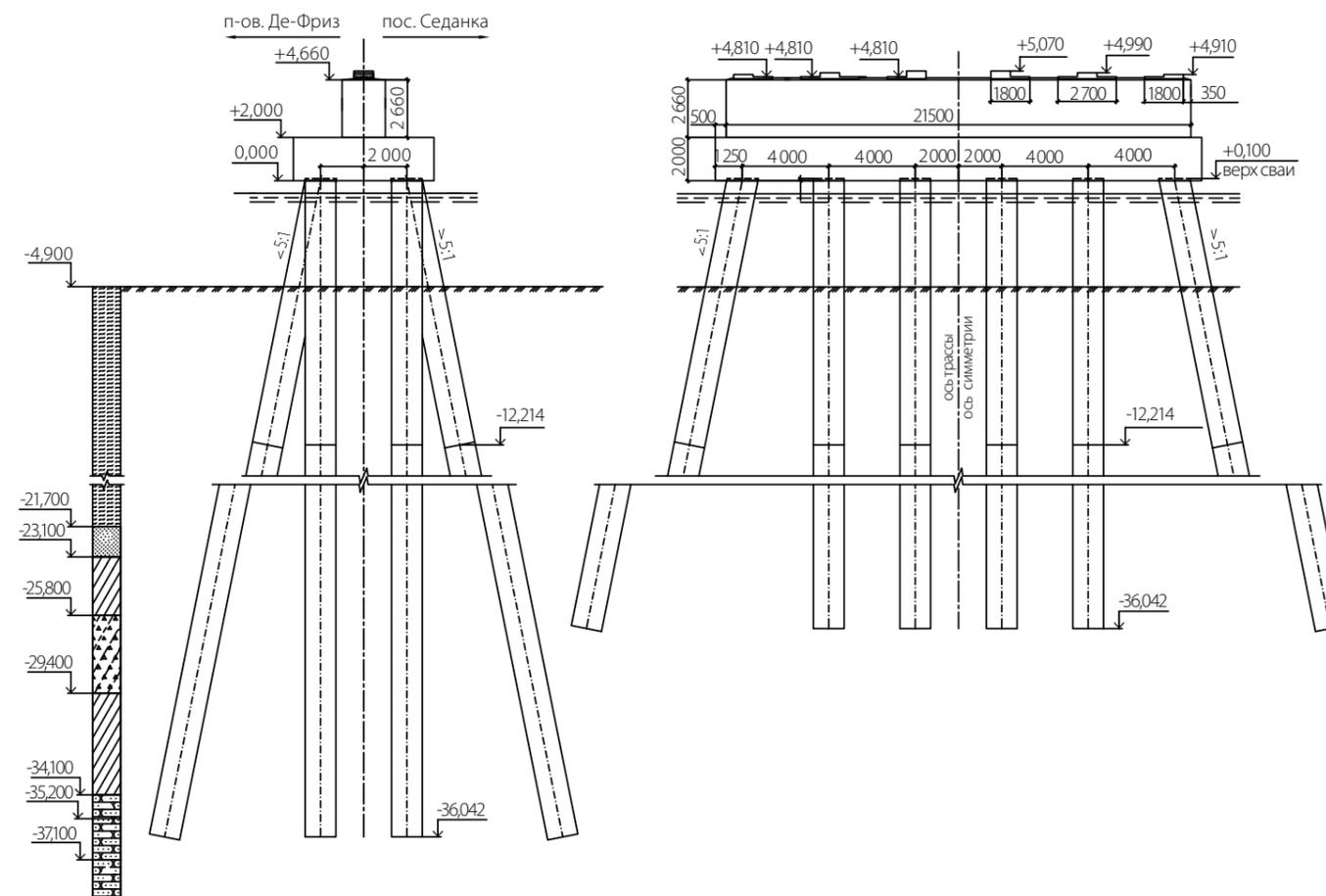
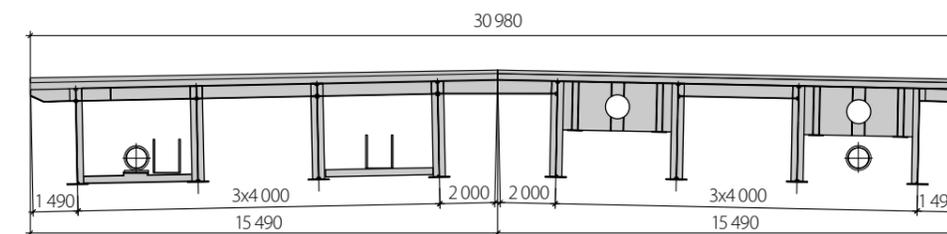
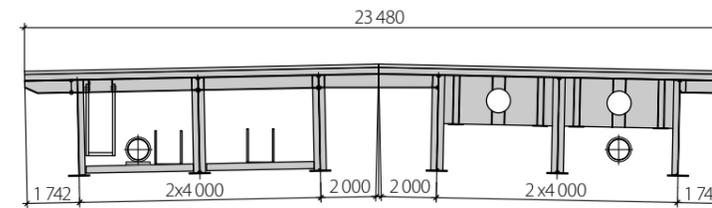
Работа над объектом

Стадия «Проектная документация»:

- генеральное проектирование;
- проектирование искусственных сооружений;
- проектирование дороги и транспортной развязки;
- проектирование подземных пешеходных переходов;
- разработка технологии сооружения;
- проектирование СВСиУ;
- разработка ППР;
- проектирование освещения и электроснабжения;
- переустройство коммуникаций;
- авторский надзор;
- прохождение Главгосэкспертизы.

Заказчик

Департамент дорожного хозяйства Приморского края.





ЮЖНЫЙ МОСТ В РИГЕ, ЛАТВИЯ

Южный мост в Риге, Латвия

Описание объекта

Южный мост через реку Даугаву представляет собой экстрадозную конструкцию длиной 804 м, с пролетами по 110 м; трехуровневые развязки с пролетами 20–42 м возводились из преднапряженных железобетонных балок. Введенный в эксплуатацию в ноябре 2008 года, мост стал крупнейшим инфраструктурным объектом в Латвии.

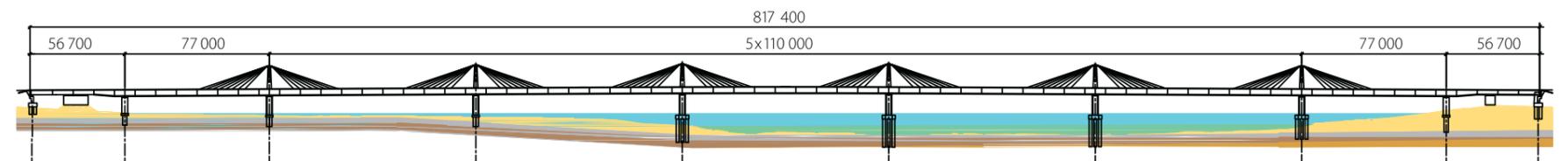
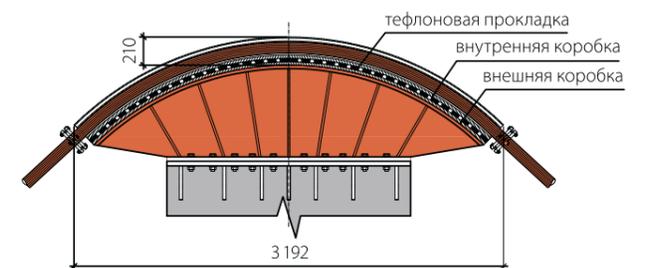
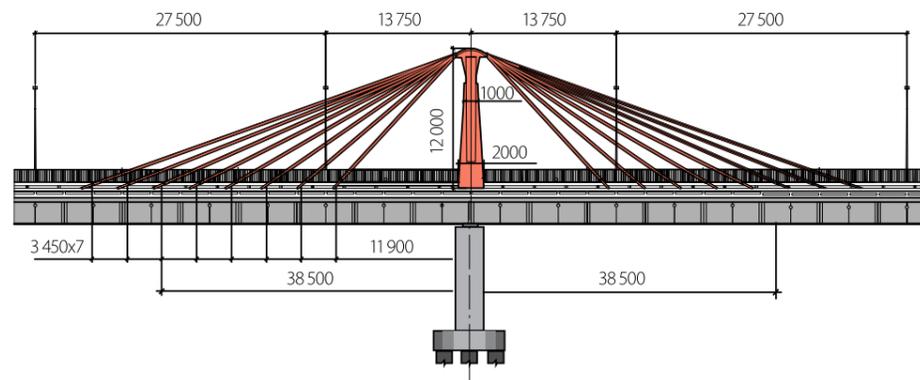
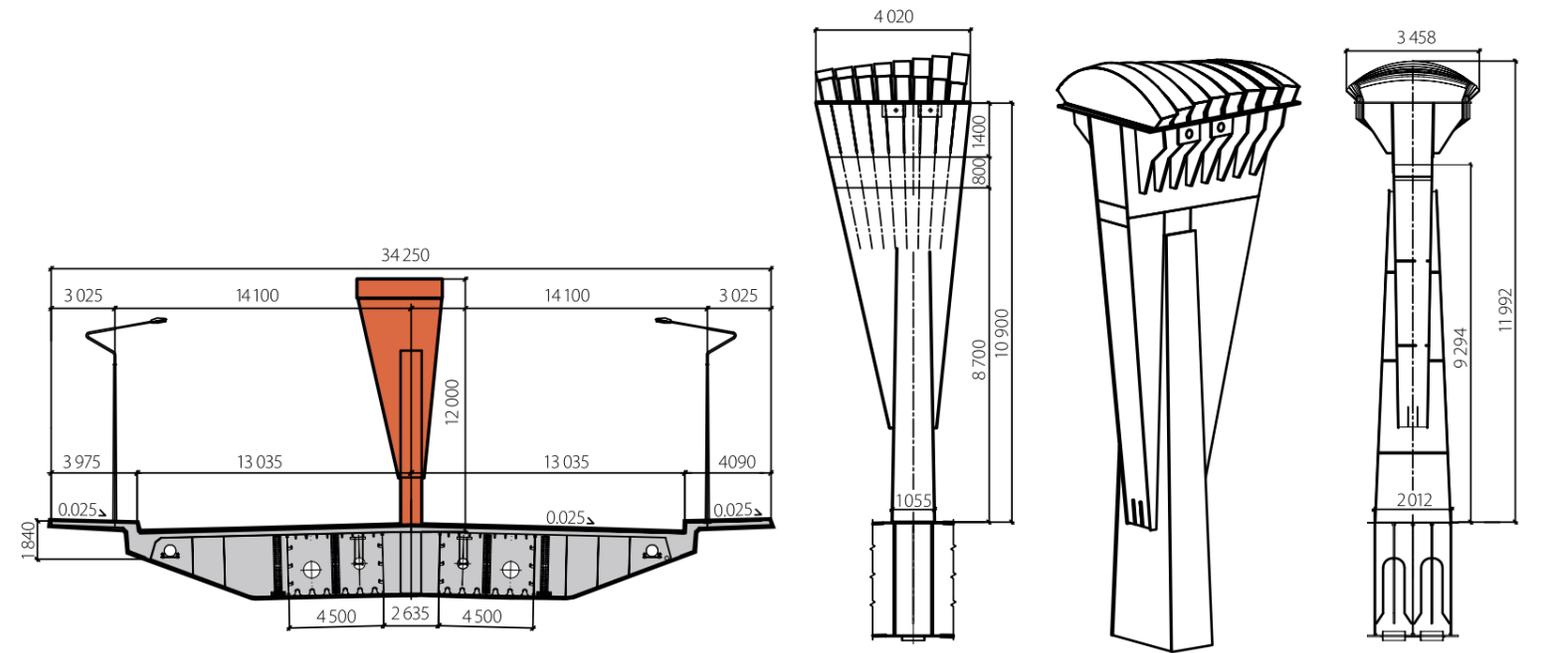
- схема моста: $49,50 + 77,00 + 5 \times 110,00 + 77,00 + 49,50 = 804$ м;
- пролетное строение запроектировано в виде неразрезной балки жесткости с железобетонной предварительно напряженной плитой и системой из 6-и пилонов, расположенных над опорами 2, 3, 4, 5, 6, 7, и вантами, создающими предварительное напряжение железобетонной плиты (система extradosed);
- ширина моста – 34,25 м;
- высота пилонов – 12 м;
- поперечники: $440+3\ 535+115+13\ 035+13\ 035+115+3\ 535+440$ мм;
- общий вес металла – 6 171 т;
- площадь моста – 27 537 м².

Работа над объектом

- выполнение проектных работ на правах делегированного полномочиями генерального проектировщика;
- проектирование основных конструкций монолитных преднапряженных криволинейных железобетонных эстакад;
- проектирование технологии сооружения;
- авторский надзор.

Заказчик

Департамент городского развития, Рига.





МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ДАУГАВУ
В ГОРОДЕ ЕКАБПИЛСЕ, ЛАТВИЯ

Вантовый мост через реку Даугаву в городе Екабпилсе, Латвия

Описание объекта

Мост для Екабпилса – ключевое звено инфраструктуры. В 60-х годах прошлого века, после возведения первого моста через Даугаву, два города по берегам реки объединились в один под названием Екабпилс. На правом берегу Даугавы его соединят с шоссе Рига – Даугавпилс, а на левом – с перекрестком кольцевой развязки улиц Бривибас и Неретас и сетью транзитных путей в направлении Литвы. На мосту планируется двухполосная проезжая часть шириной – 8,5 м с тротуарами по обе стороны. Общая протяженность сооружения с подъездными путями составит – 1,35 км, а самого моста – 420 м.

Технические параметры

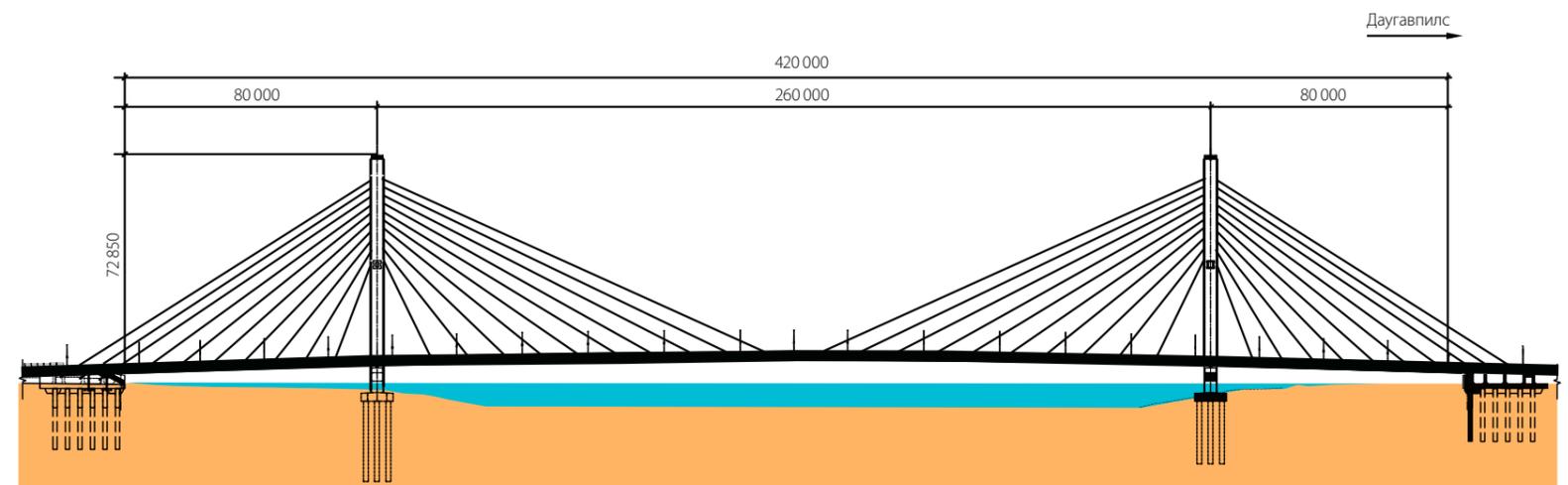
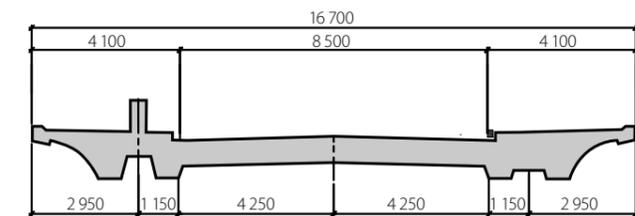
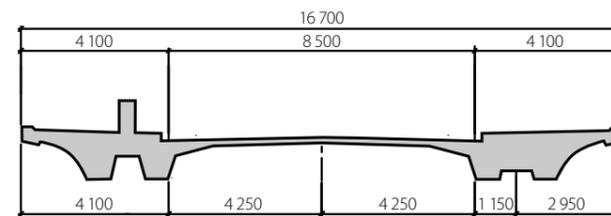
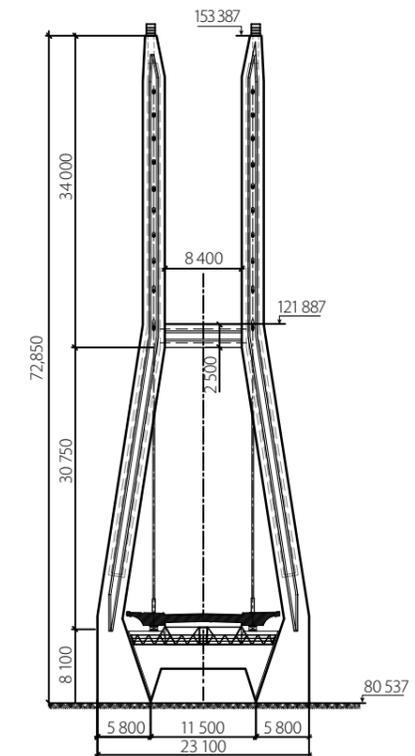
- схема моста: 80+260+80 м;
- балка жесткости из монолитного железобетона шириной – 16,7 м и высотой – 1,5 м;
- высота пролетных строений над уровнем воды составляет – 6 м;
- полос движения – 2.

Работа над объектом

- разработка плана работ по расчёту конструкции с последующей проверкой разработанных решений;
- аэродинамические испытания секционной модели поперечного сечения пролетного строения с предоставлением рекомендаций о необходимой корректировке формы поперечного сечения;
- аэродинамические испытания масштабной модели моста с предоставлением рекомендаций о необходимой корректировке конструкции моста.

Заказчик

AS «Ceļuprojekts»





МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАДСКИЙ ЗАЛИВ

Мостовой переход через Калининградский залив

Описание объекта

Мостовой переход позволит закольцевать Окружную дорогу, соединит Южный и Северный обходы Калининграда, сократит расстояние между населенными пунктами на 40 км. Создаст возможность выхода транспортных потоков с северо-запада региона на ответвление трансъевропейского транспортного коридора 1-А «Рига – Калининград – Гданьск».

Новый мостовой переход соединит посёлки Космодемьянского и Шоссейный. Общая протяжённость дорожной инфраструктуры, включая мостовой переход через реку Преголю, подходы, путепроводы и развязки составит около 15 км. Скоростная четырёхполосная дорога станет частью кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны.

- полная длина мостового перехода – 2 684 м;
- пролетные строения – сталежелезобетонные, неразрезные;
- протяжённость автомобильной дороги – 8,075 км;
- категория автомобильной дороги – IБ;
- число полос движения – 4 шт.;
- ширина земляного полотна – 27,5 м;
- ширина проезжей части – 2х7,5 м;
- количество транспортных развязок в 2-х уровнях – 1 шт.;
- количество транспортных развязок 1-м уровне – 1 шт.

Количество иссо, в том числе

- путепроводы – 4;
- эстакады подходов к мосту – 2;
- мосты – 1 шт.

Работа над объектом

Стадия «Проектная документация»:

- генеральное проектирование;
- инженерные изыскания;
- разработка дорожной части;
- проектирование основных конструкций;
- разработка технологии сооружения;
- разработка СВСИУ;
- разработка сметной документации;
- прохождение государственной экологической экспертизы;
- прохождение Главгосэкспертизы

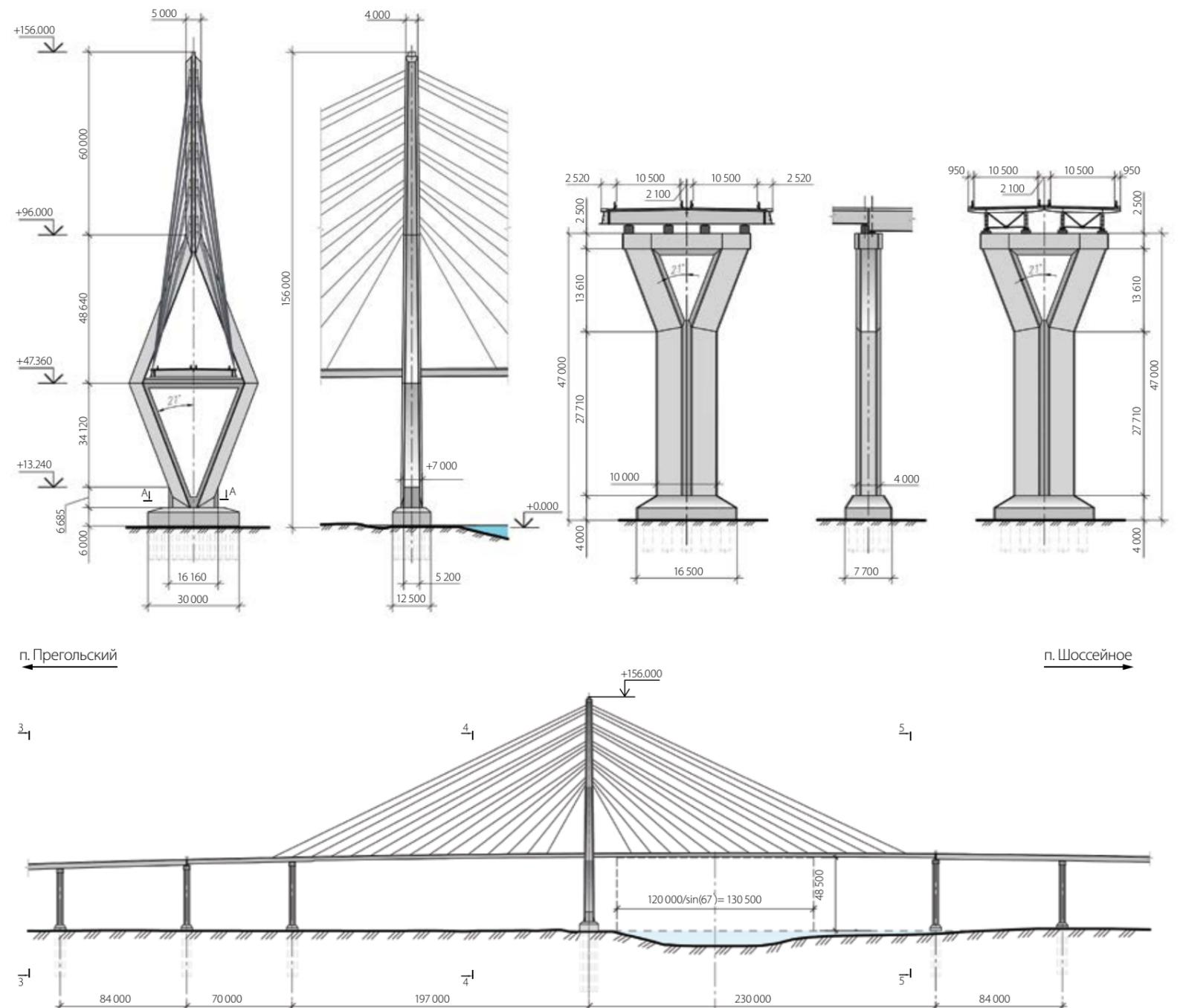
Стадия «Рабочая документация».

Концессионер

ООО «Десятая концессионная компания»

Концедент

Правительство Калининградской области.





МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНУ, ЯКУТСК

Мостовой переход через реку Лену, Якутск

Описание объекта

Мостовой переход обеспечит бесперебойное автодорожное сообщение федеральной автомобильной дороги «Вилуй» с автодорогами «Лена» и «Колыма». Мост кратчайшим путём свяжет Восточную Сибирь с портами Охотского моря через транспортный коридор от Иркутска до Магадана.

Мостовой переход общей протяженностью 14,7 км включает в себя вантовый мост через р. Лену:

- длина моста – 5,36 км;
- схема русловой части: 105+300+2x840+300+105
- полная ширина моста – 21 м;
- высота центрального пилона – 279 м
- высота боковых пилонов от ростверка – 182,5 м;
- число полос движения – 2;
- габарит судоходного пролета – 2 x 140 м;
- высота подмостового габарита в судоходном пролете – 17 м.

Работа над объектом

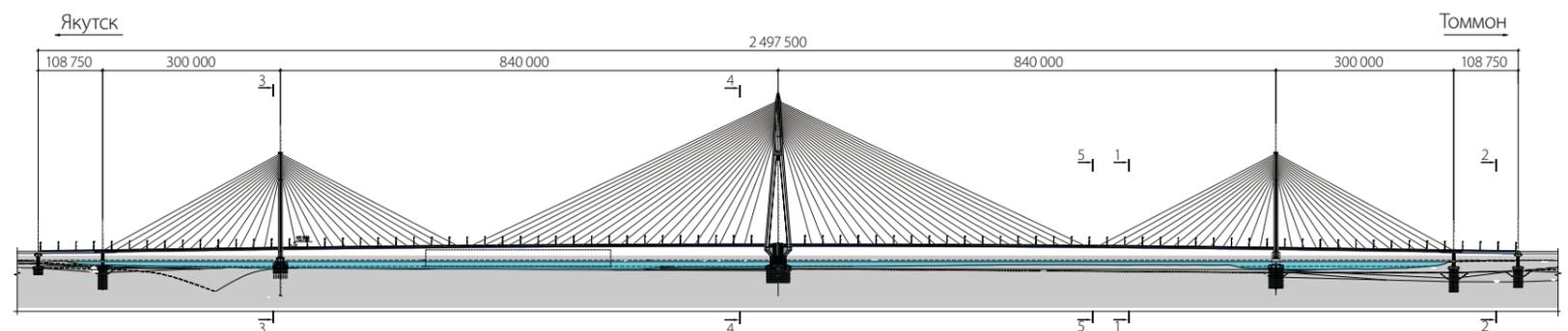
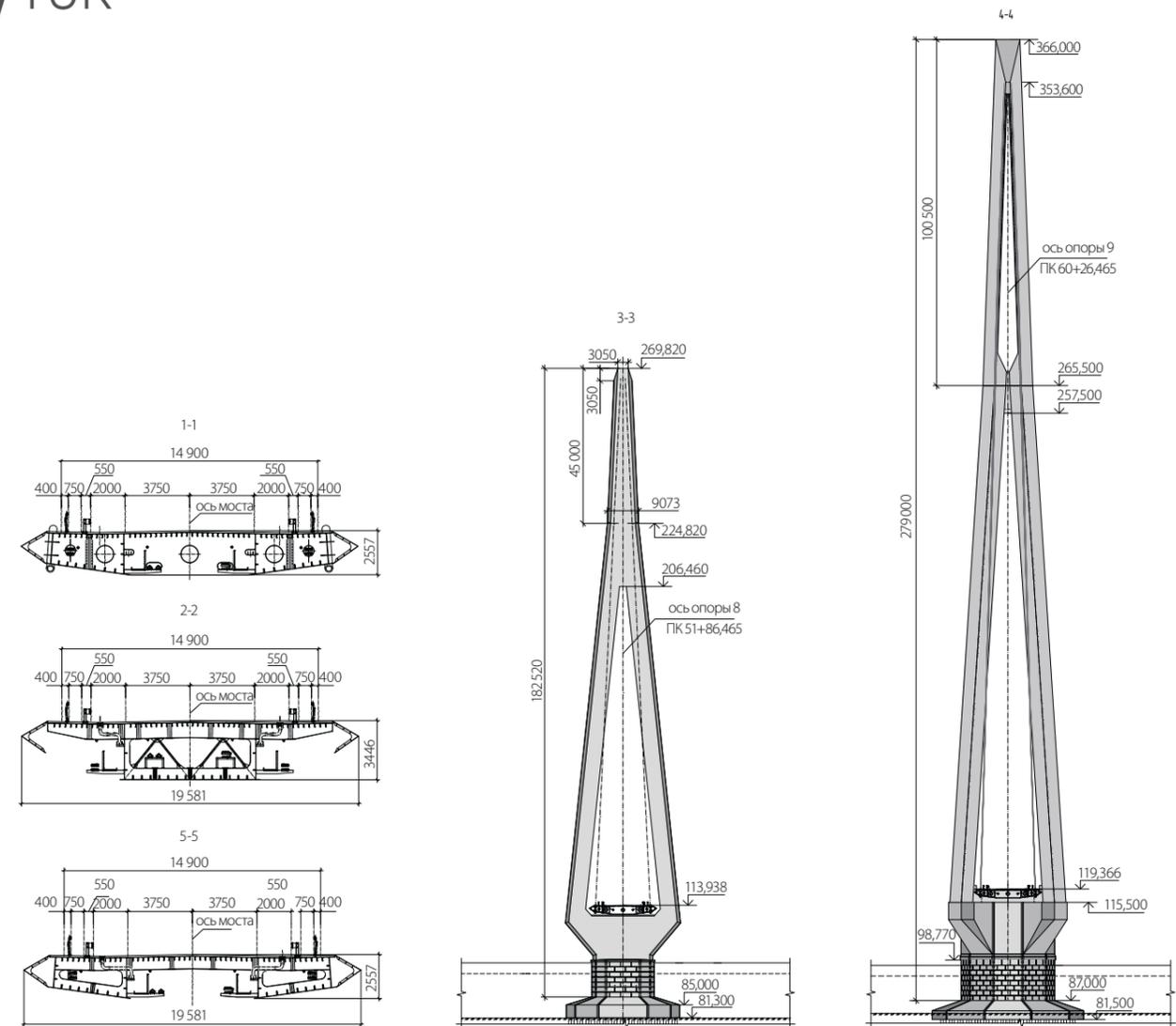
Стадия «Проектная документация»:

- генеральное проектирование;
- проведение инженерных изысканий;
- разработка дорожной части;
- проектирование основных конструкций;
- разработка технологии сооружения;
- разработка СВСиУ;
- разработка ПОС;
- разработка сметной документации;
- прохождение Главгосэкспертизы.

Стадия «Рабочая документация».

Заказчик

ООО «Производственная фирма «ВИС»





АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ, МОСТЫ, РАЗВЯЗКИ И ЭСТАКАДЫ, АШХАБАД, ТУРКМЕНИСТАН

Описание объекта

Сооружения запроектированы с учетом максимальной сейсмичности в 9 баллов

Сооружения в составе трассы

- 7 транспортных развязок на пересечениях существующих магистралей;
- два участка КАД ориентировочной протяженностью 10 км;
- 3 мостовых перехода через Каракум-реку с обеспечением соединений с проектируемыми транспортными развязками.

Работа над объектом

- инженерные изыскания: инженерно-геодезические и инженерно-гидрогеологические (контроль проведения изысканий в качестве генпроектировщика).

Стадия «Проектная документация»:

- генеральное проектирование;
- прохождение Главгосэкспертизы.

Стадия «Рабочая документация»:

- разработка архитектурных решений по объектам;
- проектирование искусственных сооружений;
- проектирование дорог и транспортных развязок;
- проектирование наружного освещения и электроснабжения;
- проектирование благоустройства, озеленения, системы орошения;
- разработка технологии сооружения;
- проектирование СВСиУ;
- авторский надзор;
- технический надзор;
- прохождение Главгосэкспертизы.

Заказчик

Дирекция по строительству Особо Важных Объектов при Хякимлике г. Ашхабад.



АВТОДОРОЖНЫЕ ЭСТАКАДЫ 1300 М И 400 М, АВАЗА, ТУРКМЕНИСТАН

Описание объекта

Сооружения запроектированы с учетом максимальной сейсмичности в 9 баллов. Проектирование и строительство эстакады протяженностью 400 и 1300 метров на автомагистрали аэропортшоссе Туркменбаши – Национальная туристическая зона «Аваза».

Работа над объектом

Стадия «Проектная документация»:

- выполнение проектных работ на правах;
- делегированного полномочиями генерального проектировщика от ЗАО «ПО «Возрождение» по искусственным сооружениям.

Стадия «Рабочая документация»:

- генеральное проектирование;
- проектирование всех основных конструкций;
- проектирование СВСиУ;
- авторский надзор.

Заказчик

Хякимлик Балканского велаята





СКОРОСТНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА М - 12 «МОСКВА – НИЖНИЙ НОВГОРОД – КАЗАНЬ»

Описание объекта

Трасса протяжённостью 800 км обеспечит сообщение между территориями Московской, Владимирской, Нижегородской областей, республик Чувашия и Татарстан. М-12 станет основной частью международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай».

Технические параметры трассы:

- категория дороги - IБ
- расчетная скорость - 120 км/час
- протяженность дороги этап 6 – 132 км
- протяженность дороги этап 7 - 82 км
- протяженность дороги этап 8 - 70 км
- ширина полосы движения - 3,75 м
- количество полос движения - 4 (по 2 в каждом направлении)

6 этап км 454 – км 586

Пройдёт частично через Нижегородскую область, а частично – по территории Чувашской Республики. Особым объектом станет мост через реку Суру протяжённостью 930,5 м.

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» проходит по территории 2-х муниципальных районов Чувашской Республики, 3-х муниципальных районов Республики Татарстан с обходом всех населенных пунктов, устройством двух транспортных развязок.

Сооружения в составе 7 этапа

- искусственные сооружения, включая мосты, путепроводы и биопереходы, проезды для сельхозтехники – 35 шт.
- шумозащитные экраны – 13,023 км

8 этап км 663 – км 729 с мостовым переходом через р. Волгу

От пересечения с автомобильной дорогой федерального значения Р-241 «Казань – Буинск – Ульяновск» до пересечения с автомобильной дорогой регионального значения «Сорочьи Горы – Шали» проходит по территории 3 районов Республики Татарстан с обходом всех населенных пунктов.

Сооружения в составе 8 этапа

- искусственные сооружения, включая мосты, путепроводы и биопереходы, проезды для сельхозтехники – 34 шт.
- шумозащитные экраны – 16,642 км

Часть трассы на протяжении 24 км совпадает с перспективным обходом Казани.

Комплекс работ по проекту

- генеральное проектирование
- проектно-изыскательские работы
- разработка проектной и рабочей документации
- сопровождение строительства и ввода в эксплуатацию

Заказчик

Государственная компания «Российские автомобильные дороги»

ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА, МОСКВА

1-я ОЧЕРЕДЬ СТРОИТЕЛЬСТВА. СТРОИТЕЛЬНЫЙ УЧАСТОК 1

Описание объекта

ЦКАД - 1 проходит по территории городских округов Подольск и Домодедово, а также Новой Москвы.

Функциональное назначение ЦКАД-1

Разгружает радиальные выходы из Москвы и уличную сеть города от движения большегрузного и транзитного транспорта, повышает уровень мобильности населения.

- дорога IA категории протяжением – 49,5 км;
- расчётная скорость – 140 км/час;
- число полос движения – 4 шт.; 6 шт. (II очередь ПК 2417+09,56 – ПК 2912+00);
- ширина полосы движения – 3,75 м;
- ширина проезжей части – 2×7,5 м ; 2×11,25 м (II очередь ПК 2417+09,56 – ПК 2912+00);
- ширина обочин – 3,75 м;
- ширина разделительной полосы – 6,0 м;
- ширина земляного полотна – 28,5 м; 36,0 м (II очередь ПК 2417+09,56 – ПК 2912+00);
- транспортные развязки в разных уровнях – 4 шт.; 5 шт. (II очередь ПК 2417+09,56 – ПК 2912+00);

- мостовые сооружения – 50 шт.; 53 шт. (II очередь ПК 2417+09,56 – ПК 2912+00);
- транспортные развязки в разных уровнях – 4 шт.; 5 шт. (II очередь ПК 2417+09,56 – ПК 2912+00);
- мостовые сооружения – 50 шт.; 53 шт. (II очередь ПК 2417+09,56 – ПК 2912+00).

Работа над объектом

- генеральное проектирование
- выполнение полного комплекса работ по Проектной и Рабочей документации.

Заказчик

ГК «Российские автомобильные дороги»

Генподрядчик

АО «КРОКУС ИНТЕРНЭШНЛ»



ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА, МОСКВА ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС (ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА 3)

Описание объекта

Особенностью ЦКАД-3 стало наличие в его составе технически сложных современных инженерных сооружений – внеклассного моста через канал им. Москвы и центрального пункта управления (ЦПУ) интеллектуальными транспортными системами ЦКАД.

Третий пусковой комплекс ЦКАД является самым длинным в составе всей кольцевой магистрали, проходит параллельно А-107 «Малому бетонному кольцу» и соединяет скоростную автодорогу М-12, М-7 «Волга», М-11 «Нева», тем самым является частью транспортного коридора «Европа-Западный Китай».

- длина участка – 105,3 км;
- расчетная скорость – 140 км/ч;
- мосты, путепроводы, экодуки – 54 шт.;
- транспортные развязки в разных уровнях – 7 шт.;
- подземные пешеходные переходы – 1 шт.;
- мостовые сооружения – 50 шт.; 53 шт. (II очередь ПК 2417+09,56 – ПК 2912+00);
- трасса. Пусковой комплекс 3 от автомобильной дороги М – 10 с «Столица» до автомобильной дороги М – 7 «Волга».

Сооружения в составе трассы

- искусственные сооружения;
- путепроводы;
- мосты;
- экодуки;
- подземные пешеходные переходы.

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;
- разработка СМИК и СМИС.

Стадия: «Рабочая документация»:

- разработка основных конструкций;
- разработка технологии строительства искусственных сооружений;
- разработка СМИК и СМИС;

Генподрядчик

Дорожно-строительная компания «Автобан».

Концессионер

ООО «Автодорожная строительная корпорации»

Концедент

ГК «Российские автомобильные дороги»

ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА, МОСКВА ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС (ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА 4)

Описание объекта

А-113 – Центральная кольцевая автомобильная дорога. Начало 4-го пускового комплекса ЦКАД располагается на пересечении ЦКАД с автодорогой М-7 «Волга».

Трасса пересекает Носовихинское, Егорьевское, Рязанское шоссе, автодорогу М-5 «Урал» и заканчивается на пересечении с автодорогой М-4 «Дон».

ЦКАД - 4 проходит по территории 5 муниципальных образований Московской области – Ногинского муниципального района, Павлово-Посадского муниципального района, городского округа Электросталь, Раменского муниципального района, Воскресенского района, городского округа Домодедово.

Участок открыт для движения транспорта 28 декабря 2020 года.

Технико – экономические показатели

- категория - I-A;
- вид строительства - новое;

- расчетная скорость – 150 км/ч;
- протяженность – 97 км;
- количество полос движения – 4;
- ширина полосы движения – 3,75 м;
- ширина обочины – 3,75 м;
- ширина разделительной полосы – 3,75 м;
- количество транспортных развязок – 6 шт.;
- количество мостовых сооружений – 71 шт.;
- расчетные нагрузки:
 - для расчета дорожной одежды – АК-11,5
 - для искусственных сооружений – А14, Н14
- искусственное освещение на всем протяжении.

Работа над объектом

Стадия: «Проектная документация»:

- анализ и оптимизация проектной документации по объекту;
- разработка технологических и конструктивных ; особенностей линейного объекта;

- разработка основных конструкций;
- разработка ПОС;
- разработка СВСиУ;

Стадия: «Рабочая документация»:

- разработка основных конструкций;
- разработка технологии строительства;
- разработка СМИК;
- разработка СМИС.

Генподрядчик

ООО «Концессионная строительная компания 1»

Концессионер

ООО «Юго – восточная магистраль»

Концедент

ГК «Российские автомобильные дороги»



ЮГО-ВОСТОЧНАЯ ХОРДА

Описание объекта

Строительство улично-дорожной сети с искусственными сооружениями и переустройством инженерных коммуникаций на участке от МКАД до автомобильной дороги Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе.

Технические параметры

- категория дороги - магистральная улица I класса;
- суммарная длина улично дорожной сети более 10 км;
- строительная длина участка работ - 3 609,5 м;
- расчетная скорость - 90 км/час;
- ширина разделительной полосы - 2,61 м;
- ширина обочины - 3,0 - 7,4 м;

- ширина земляного полотна - 31,45 - 44,36 м;
- ширина полосы движения - 3,75 м;
- количество полос движения - 6-8 (по 3 - 4 в каждом направлении).

В составе трассы

- 3 транспортных развязки на пересечении МКАДа, Симферопольского шоссе, Варшавского шоссе;
- 2 автодорожных тоннеля;
- 3 путепровода;
- мост через р. Битца;
- эстакада над ж.д.;
- 2 подземных пешеходных перехода;
- 2 надземных пешеходных перехода.

Работа над объектом

- участие в разработке ППТ;
- комплекс инженерных изысканий;
- комплексная разработка стадии «Проектная документация»;
- сопровождение проекта в Мосгосэкспертизе и Главгосэкспертизе;
- комплексная разработка стадии «Рабочая документация»;
- авторский надзор.

Заказчик

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



АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА А-289

Описание объекта

Строительство и реконструкция автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь.

Включает в себя реконструкцию существующего участка А-289 в районе станицы Марьянская от примыкания автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке строящегося дальнего западного обхода Краснодара к А-289.

Далее по новому направлению южнее существующей трассы в обход населенных пунктов до транспортной развязки в районе хутора Белый существующей автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь.

Автомобильная дорога предполагает кривые большого радиуса, оптимальные продольные уклоны и вертикальные переходные кривые на участках перелома профиля для обеспечения комфортности и плавности движения для пересечения с существующими дорогами в разных уровнях.

- протяженность участка реконструкции – 4,625 км;
- протяженность нового строительства – 114,552 км;
- общая длина строительства автомобильной дороги – 119,177 км.

Сооружения в составе трассы

- категория дороги - IБ;
- расчетная скорость - 120 км/час;
- количество полос движения - 4 -6;
- ширина проезжей части - 2x7,5 м; 2x11,25 м;
- искусственные сооружения, включая мосты, путепроводы и надземные пешеходные переходы – 5б;
- шумозащитные экраны – 6,3 км.

Работа над объектом

- комплекс проектно-изыскательских работ:
 - инженерно-геодезические изыскания;
 - инженерно-геологические изыскания;

- инженерно-гидрометеорологические изыскания;
- инженерно-экологические изыскания;
- очистка местности от взрывоопасных предметов;
- археологические и историко-культурные исследования;
- обследование существующих участков пересекаемых дорог;
- обследование зданий и сооружений, попадающих в границы работ;
- таксация лесонасаждений.
- подготовка документации по планировке территории, а также имущественно-правовой инвентаризации;
- разработка проектной и рабочей документации;
- сопровождение строительства объекта и ввода в эксплуатацию.

Заказчик

ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань»



ВОСТОЧНАЯ МАГИСТРАЛЬ

Описание объекта

Автомобильная дорога «Восточная магистраль», путепровод и транспортная развязка в разных уровнях на пересечении железной дороги Тюмень-Сургут-Новый Уренгой.

Включает в себя новое строительство участка автомобильной дороги в обход центра города, от промышленной части г. Новый Уренгой (юго-восточная часть города) до Северной жилой части нового мкр. Восточный.

Восточная магистраль значительно разгрузит центр города и сократит поездки с южной части города в северную часть по путепроводу через железнодорожные пути и мосту через р. Седэ-Яха.

Пересечение с частью существующих дорог будет осуществляться в разных уровнях. Протяженность нового участка строительства 3,047 км,

Участок строительства включает в себя

- искусственные сооружения;
- 2 путепровода через железнодорожные пути в виде транспортной развязки;
- мост через реку Седэ-Яха;
- новое русло для реки Варенгаяха.

Технические параметры

- категория дороги – Магистральная дорога регулируемого движения;
- тип дорожной одежды и вид покрытия – капитальный, асфальтобетон;
- общая строительная длина – 3,047 км;
- число полос движения – 4 шт.;
- ширина полосы движения – 15,0 (2x4,0+2x3,5) м;
- ширина разделительной полосы – 2,65 м;
- ширина обочины – 4,0/2,0 м;

- ширина земляного полотна – 32,0 /88,0 м;
- транспортных развязок в разных уровнях – 1.

Работа над объектом

- генеральное проектирование;
- комплекс проектно-изыскательских работ:
 - инженерно-геодезические изыскания;
 - инженерно-геологические изыскания;
 - инженерно-гидрометеорологические изыскания;
 - инженерно-экологические изыскания;
 - экономические изыскания;
 - очистка местности от взрывоопасных предметов;
 - археологические и историко-культурные исследования;
 - обследование существующих участков пересекаемых дорог; корректировка проектной документации.
- сопровождение строительства объекта и ввода в эксплуатацию.

Заказчик

ГКУ ТО «Управление автомобильных дорог».



ПЕТЕРБУРГСКАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОДОРОГА

Описание объекта

Петербургская Кольцевая Автодорога – крупнейший в России транспортный проект. Наш Институт с 2001 года принимал участие в проектировании наиболее проблемных участков КАД, решая сложнейшие конструктивные, технологические и организационные задачи.

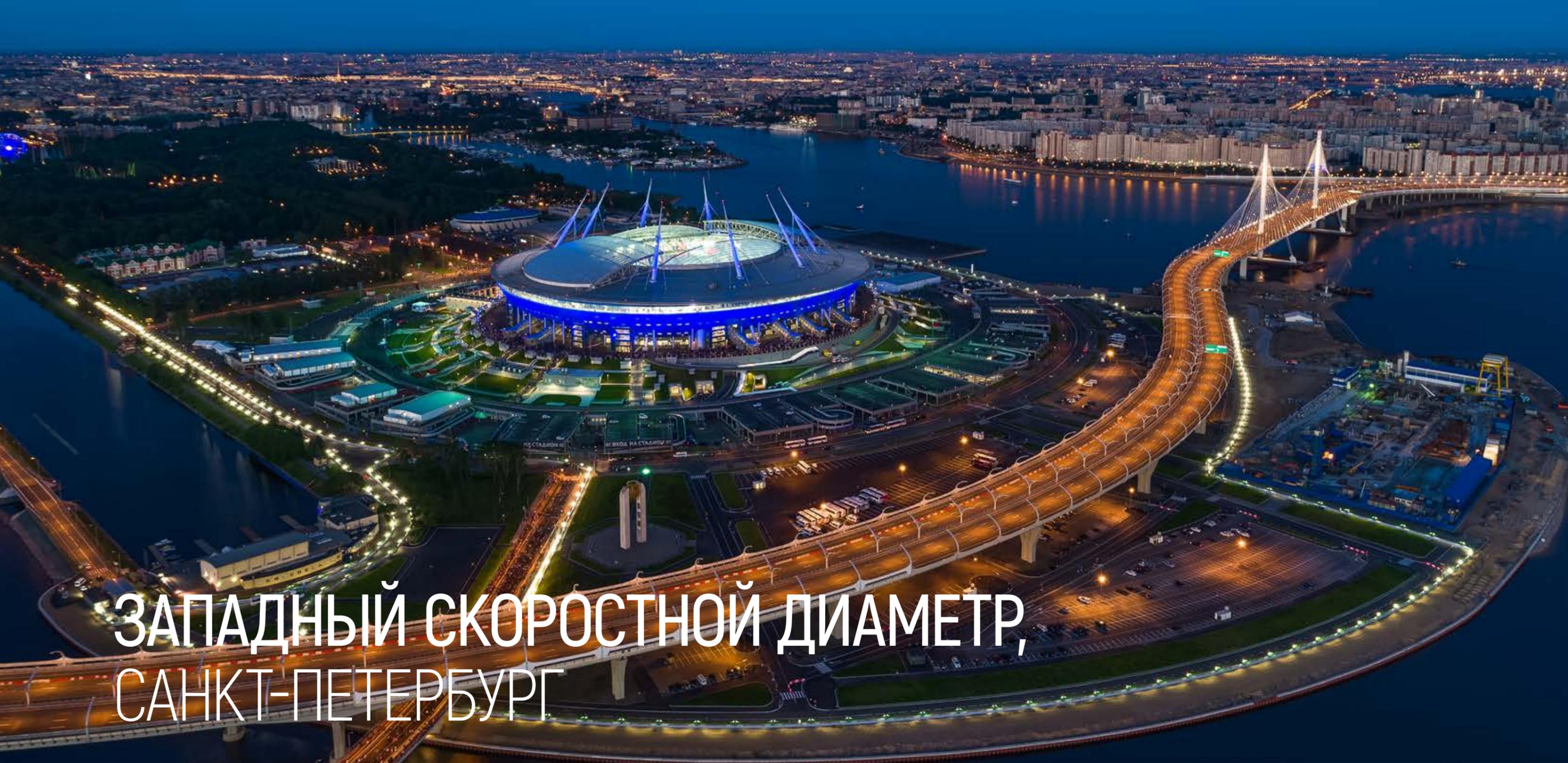
- лот 1. Эстакада 3 над железнодорожными путями ПК 572;
 - лот 2. Вантовый мост через Неву;
 - лот 4. Лот 4. Путепровод на автодороге Кудрово – Новосергиевка на КАД в Санкт-Петербурге;
 - лот 5. Беляевский мост;
 - эстакада у станции Ржевка;
 - транспортная развязка на пересечении КАД с Рябовским шоссе на ПК 774+62;
 - транспортная развязка на участке от Ржевки до Шафировского проспекта (ПК 750+00 – ПК 795+72);
 - лот 6. Муринская транспортная развязка;
 - путепровод тоннельного типа;
-
- пешеходный путепровод над КАД;
 - западный участок КАД - 4 путепровода над КАД;
 - сопряжение КАД и КЗС - транспортная развязка на станции «Бронка».

Работа над проектом

- проектирование искусственных сооружений;
- проектирование технологии сооружения;
- проектирование СВСиУ;
- разработка ПОС;
- мониторинг за состоянием конструкций вантового моста в период сооружения и эксплуатации;
- инженерное сопровождение;
- авторский надзор.

Заказчик

ФГУ «Дирекция по строительству транспортного обхода СПб».



ЗАПАДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Описание объекта

Участок от транспортной развязки в районе р. Екатерингофки до транспортной развязки в районе ул. Шкиперский проток (IV очередь строительства) и участок от транспортной развязки в районе ул. Шкиперский проток до правого берега реки Б. Невки. (V очередь строительства).

Местоположение объекта – Санкт-Петербург: Приморский, Василеостровский и Петроградский районы города.

Технические параметры дороги

- общая протяженность дороги – 12 км;

- категория дороги – магистральная дорога скоростного движения;
- расчетная скорость – 120 км/час;
- количество полос движения – 8;
- ширина проезжей части одного направления – $2 \times 3,50 + 2 \times 3,75$;
- ширина полосы безопасности – 2,0 м;
- ширина разделительной полосы – 5,0 м; (в том числе полосы безопасности по 1 м);
- дорожная одежда капитального типа – асфальтобетон;
- минимальный радиус кривых в плане – 500 м;
- наименьший радиус вертикальных кривых;
- выпуклой – 8 500, вогнутой – 5 000;

- наибольший продольный уклон – 36 %.

Работа над объектом

- разработка ПОС;
- разработка проектной и рабочей документации вантового моста через Петровский фарватер;
- разработка СВСИУ;
- разработка ППР.

Заказчик – Застройщик

ОАО «Западный скоростной диаметр».



КОЛЬЦЕВАЯ АВТОДОРОГА, КАЛИНИНГРАД

Описание объекта

В 2009 году в Калининградской области началось строительство первой очереди кольцевой автомобильной дороги от Калининграда до курорта Зеленоградск с подъездом к международному аэропорту «Храброво». Строительство I очереди завершилось в конце 2009 года.

В целом кольцевой автомобильный маршрут связывает аэропорт «Храброво», курорты федерального значения Светлогорск и Зеленоградск с международным пунктом пропуска на Куршской косе, морские порты в Пионерске и Балтийске, поселок Янтарный.

- искусственные сооружения I этапа строительства включили в себя 12 объектов;
- обход Калининграда 4 очередь кольцевого маршрута;
- путепровод на ПК 2+12,59 съезда 2 транспортной развязки на пересечении с Московским проспектом;
- путепровод на ПК 181+06 через ул. Гурьевскую;
- путепровод на ПК 212+47,94 через съезд 2 транспортной развязки на пересечении с Московским проспектом;
- путепровод на ПК 214+68,62 через Московский пр.

Работа над объектом

Стадия «Рабочая документация»:

- проектирование основных конструкций;
- проектирование СВСиУ.

Заказчик

Государственное казенное учреждение Калининградской области «Управление дорожного хозяйства Калининградской области».



АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА ВДОЛЬ АМУРСКОГО ЗАЛИВА, ВЛАДИВОСТОК

Описание объекта

Строительство Владивостокской кольцевой автомобильной дороги в Приморском крае. I этап.
Остров Русский - остров Елены - ул. Казанская.

- количество полос движения – 4;
- ширина проезжей части - 2x7,5 (4x3,75) м;
- ширина центральной разделительной полосы с ограждением по оси дороги – 3 м.

Основные технико-экономические показатели

- строительная длина (основной ход (дорога+мосты и путепроводы) – 16 км;
- расчетная скорость – 80 км/ч;
- ширина земляного полотна – 30,2 м;
- ширина проезжей части – 2x7,5 м;
- мосты и путепроводы– 16 шт. (всего ИССО -24).

Работа над объектом

- обоснование инвестиций;
- подготовка архитектурной концепции;
- разработка планировочных и архитектурных решений искусственных сооружений;
- расчёт интенсивности движения транспорта;
- анализ и прогноз развития транспортного комплекса Владивостока на 2023 - 2033;
- расчет обоснования целесообразности поэтапного ввода в строй участков дороги, транспортных развязок и мостовых переходов.

Заказчик

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Приморского края.



ОБХОД ХАБАРОВСКА КМ 13 – КМ 42

Описание объекта

Автомобильная дорога «Обход города Хабаровска км 13 – км 42» – платная автомобильная дорога с целью вывода грузового и транзитного движения за черту города. В административном отношении проходит по территории городского округа «Город Хабаровск» и Хабаровского района Хабаровского края.

В пределах участка трассы

24-х искусственных сооружения:

- 3 моста через водотоки;
- 5 транспортных развязок;

- 11 участков пересекаемых и примыкающих дорог;
- 1 участок пересекаемой лыжной трассы;
- 5 пунктов сбора платы.

Технические параметры

- длина основного хода автомобильной дороги – 27 114 м;
- категория дороги – IБ;
- число полос движения – 4;
- расчетная скорость – 120 км/ч.

Работа над объектом

Стадия «Рабочая документация»

- генеральное проектирование;
- корректировка ПД с прохождением Гавгосэкспертизы;
- авторский надзор.

Концессионер

ООО «Региональная концессионная компания»

Концедент

Министерство экономического развития Хабаровского края.



АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА «ВИНОГРАДОВО-БОЛТИНО-ТАРАСОВКА»

Описание объекта

Платная автомобильная дорога расположена в Мытищинском и Пушкинском муниципальных районах Московской области.

Дорога включает в себя:

- инженерные сооружения транспортной инфраструктуры;
- земляное полотно, мосты, путепроводы, подпорные стенки;
- транспортные развязки, технические средства организации дорожного движения;
- пункты взимания платы и другие дорожные объекты.

Начало трассы автомобильной дороги – на примыкании к автомобильной дороге «А-104 Москва – Дмитров – Дубна» – Поведники в районе деревни Афанасово городского округа Мытищи Московской области. Конец трассы – на примыкании к автомобильной дороге М-8 «Холмогоры» Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск (далее – М-8 «Холмогоры»).

Работа над объектом

Стадия «Проектная документация»:

- генеральное проектирование;
- разработка дорожной части;
- проектирование основных конструкций;
- разработка технологии сооружения и монтажа;
- разработка СВСиУ, ПОС;
- разработка сметной документации;
- прохождение Государственной экспертизы.

Стадия «Рабочая документация»:

- генеральное проектирование;
- разработка дорожной части;
- проектирование основных конструкций;
- разработка технологии сооружения и монтажа;

- разработка СВСиУ, ПОС;
- разработка сметной документации;
- прохождение Государственной экспертизы.

Генподрядчик

ПФ «ВИС»

Концессионер

ООО «ПКК»

Концедент

Уполномоченный центральный исполнительный орган государственной власти Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.



ТРАМВАЙНАЯ СЕТЬ ПО МАРШРУТУ «КУПЧИНО – ШУШАРЫ – СЛАВЯНКА»

Описание объекта

Проектируемая трамвайная сеть расположена во Фрунзенском, Московском и Пушкинском районах города и проходит от станции метро «Купчина» до микрорайона «Славянка».

Два этапа строительства

Этап 1 – проектирование и строительство трамвайной сети будет от старых трамвайных путей станции «Балканская площадь» до Новгородского Проспекта включая трамвайную сеть Старорусского Проспекта и трамвайное

Этап 2 – проектирование и строительство по направлению от новой трамвайной сети до жилого микрорайона «Славянка».

В пределах участка трассы предусматривается переход через пути октябрьской железной дороги, Московского шоссе и Витебского проспекта далее через КАД до платной автомобильной дороги «Москва – Санкт-Петербург».

Длина трамвайных путей в составляет около 21 км.

Работа над объектом

- генеральное проектирование;
- разработка документации по планировке территории;
- разработка проектной документации;
- разработка рабочей документации.

Концессионер

ООО «БалтНедвижСервис»

Концедент

Санкт-Петербург

Заказчик

ООО «БалтНедвижСервис».



ШИРОТНАЯ МАГИСТРАЛЬ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Описание объекта

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

Начиная с развязки Витебской железнодорожной линии до Союзного Проспекта в районе Ладожского Вокзала. Далее проследует вдоль железнодорожного пути Невского и Красногвардейского районов до административной границы города и Ленинградской области до кольцевой дороги вокруг Северной Столицы и Мурманского шоссе.

Технические параметры

- полная длина объекта – около 14 км
- пролётные строения – сталежелезобетонные, железобетонные, неразрезные
- ширина моста – по 3 полосы каждого направления.

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».

НАДЗЕМНЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД НА ТАЛЛИНСКОМ ШОССЕ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Описание объекта

- схема: (7,176+12,4+) $\overline{12,4+11,5 \times 5+57,523+11,5 \times 5+12,4}$ (12,4+11,5+7,845) м;
- 2 пандуса въезда на пешеходный переход для маломобильных групп населения;
- уклон пандуса – 8%;
- высота конструкции от поверхности проезжей части до низа пролетного строения – 5,5 м;
- нагрузка от пешеходов интенсивностью – 400 кг/м²;
- габарит пешеходного перехода – Г- 3,0 м;

- ширина лестничных маршей и пандусов – 3,0 м;
- общая длина пешеходного перехода по фасаду – 197,3 м;
- общая длина развертки по оси – 248,6 м;
- пролет арки – 56 м;
- стрела подъема арки – 17,5 м;
- пролетное строение представляет собой балочную клетку, состоящую из трех продольных балок и поперечных балок, стоящих с шагом – 5,5 м;
- продольные и поперечные балки выполнены из прямоугольных труб сечением – 350x300x12.

Работа над объектом

- генеральное проектирование;
- определение концепции;
- разработка архитектурных решений;
- проектирование основных конструкций;
- разработка технологии сооружения;
- проектирование СВСиУ;
- разработка ППР;
- строительство пешеходного перехода.

Заказчик

СПБ ГУ «Дирекция транспортного строительства».



НАДЗЕМНЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД НА ПР. СЛАВЫ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Описание объекта

В поперечном сечении пролетное строение выполнено в виде металлической коробчатой балки объединенной с железобетонной плитой прохожей части. Балка поддерживается канатом, замодел рованным конечным элементом типа «truss».

Пандусы и лестничные сходы выполнены из монолитного железобетона. По краям пешеходного перехода, пандусов и лестничных сходов предусмотрено перильное ограждение с поручнями.

- схема пролетного строения – 1x65,0 м;
- длина по фасаду – 75,7 м;
- длина центральной части (по развертке) – 65 м;

- строительная высота пролетного строения – 1,23 м;
- ширина прохожей части – 3,0 м;
- высота конструкции от поверхности проезжей части до низа пролетного строения – 5,0 м;
- ширина лестничного марша – 1,8 м;
- ширина прохожей части пандуса – 1,8 м;
- нагрузка от пешеходов интенсивностью – 400 кг/м².

Работа над объектом

- генеральное проектирование;
- определение концепции пешеходного перехода;
- разработка архитектурных решений;

- проектирование основных конструкций;
- разработка технологии сооружения;
- проектирование СВСиУ;
- разработка ППР;
- строительство пешеходного перехода.

Заказчик

СПБ ГУ «Дирекция транспортного строительства».



ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ МОСКВУ, КРАСНОГОРСК

Описание объекта

Вантовый пешеходный мост соединяет Павшинскую пойму со столицей и позволяет комфортно добираться жителям Красногорского района до станции метро «Мякинино».

- схема: 27+25,2+3,6+46,3+173,4+46,3+1,4+27+27;
- полная длина - 377,2 м;
- полная длина (с учетом подпорных стенок) – 422,55 м;
- ширина – 6,756 м;
- ширина основного прохода – 5,0 м;

- подмостовой габарит (от НПУ) – 14,5 м;
- высота пилона – 41 м.

Работа над объектом

- определение концепции пешеходного перехода;
- разработка архитектурных решений;

- проектирование основных конструкций;
- проектирование технологии сооружения;
- проектирование СВСиУ.

Заказчик

ЗАО «Крокус».



ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ В ПАРКЕ «НАВРУЗ», ТАШКЕНТ

Описание объекта

Проект разработан в полном соответствии с требованиями строительных норм Республики Узбекистан. Многоуровневая структура моста образует две петли, которые напоминают знак бесконечности - прогулочные зоны, с помощью которых обеспечивается связь основных пешеходных маршрутов с парком «Наврүз» и Музеем олимпийской славы.

Основные конструктивные элементы, а также часть вспомогательных материалов были специально заказаны, изготовлены и завезены в Республику Узбекистан для выполнения данного проекта в полном соответствии с конструкторскими решениями.

- схема основного хода: 15,7+28,6×2+15,7 м;
- сходы: 2х(10,2+12,8х2+10,2+14,4+13,3+16);
- основной ход полная длина моста – 90,6 м;

- каждый из сходов – 89,7 м;
- высота пилона – 31,1 м.

Работа над объектом

- проектирование основных конструкций;
- проектирование технологии сооружения.

Заказчик

GAFS.

ПРОМЫШЛЕННОЕ И ГРАЖДАНСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО



СТАРТОВЫЙ КОМПЛЕКС СТАНЦИИ «АНГАРА», ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Описание объекта

Космодром «Восточный» предназначен для запуска ракетносителей с космическими аппаратами, которые будут решать задачи в интересах предприятий и федеральных ведомств России, для обеспечения научно-исследовательской, социально-экономической и хозяйственной деятельности граждан РФ, а также в интересах международного сотрудничества РФ с другими странами.

Работа над объектом

- разработка научно-технической документации в составе раздела КМ;
- проведение комплекса расчетов.

Заказчик

АО «Промышленные технологии».



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ, АДЛЕР

Описание объекта

Общая площадь здания – около 54 000 м². Здание оборудовано лестницами и эскалаторами для перехода пассажиров с платформ в залы ожиданий и к другим помещениям комплекса. Для обеспечения возможности выхода к морю с территории вокзала предусматривается строительство пешеходного прогулочного моста.

Учитывая, что здания строятся в сейсмоопасном районе, проектом предусмотрены специальные мероприятия, в том чис-

ле установка амортизаторов в зонах примыкания колонн к перекрытиям.

Особенностью данного объекта является необходимость его создания отдельными блоками, используя «окна» в движении поездов.

Работа над объектом

- выполнение проектных работ в объёме проектной и рабочей документации на несущие конструкции пассажирского терминала и паркинга;

- разработка несущих железобетонных и металлических конструкций;
- техническое сопровождение строительства.

Заказчик

ОАО «РЖД» в лице Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта.



СТАДИОН «ГАЗПРОМ-АРЕНА», САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Описание объекта

Стадион строился для футбольного клуба «Зенит». Автор проекта – японский архитектор Кисе Курокава. Стадион «Газпром-Арена» единственное в России спортивное сооружение, оснащенное раздвижной крышей и выкатным полем, может трансформироваться в площадку для самых разных событий.

Комплекс инженерных решений, использованных на объекте, делает его не только одним из самых высокотехнологичных в мире, но одним из самых безопасных и удобных для посетителей.

- вместимость стадиона – 69 500 зрителей;
- высота здания – 56,6 м;
- количество этажей – 7 этажей;
- количество лестнично-лифтовых блоков – 4;

- общая площадь внутренних помещений – 262 тыс. м²;
- площадь футбольного поля – 9 840 м²;
- вес выкатного поля – 11 400 т;
- общий диаметр конструкции – 295,7 м.

Работа над объектом

- разработка проектной и рабочей документации на металлоконструкции стационарной и раздвижной крыши, диаметром – 295,7 м;
- разработка проектной и рабочей документации железобетонного моста-трибуны над выкатным полем, пролет – 90 м;
- выполнение компьютерных расчётов стационарной и раздвижной крыши.

- выполнение компьютерных расчётов моста-трибуны;
- выпуск рабочей документации металлоконструкций стационарной и раздвижной крыши;
- выпуск рабочей документации моста-трибуны;
- проектирование СВСиУ для монтажа конструкций стационарной и раздвижной крыши;
- проектирование СВСиУ для монтажа моста-трибуны;
- мониторинг конструкций стационарной крыши в период строительства и эксплуатации;
- авторский надзор за строительством.

Заказчик

Комитет по строительству Санкт-Петербурга.



СТАДИОН «СПАРТАК», МОСКВА

Описание объекта

Стадион нового поколения на 42 000 зрительских мест стал первым сооружением российского клуба, основанного в 1935 году, для которого разработан индивидуальный проект.

Стадион, на котором предусмотрены только сидячие места, отвечает требованиям стандартов ФИФА к проведению Чемпионатов мира.

Он сыграл ключевую роль в победе России в конкурсе на проведение Чемпионата мира 2018. Генпроектировщиком нового стадиона была назначена компания AESOM.

Работа над объектом

- проектирование основных конструкций КМ покрытия стадиона на стадии РД;
- разработка и согласование СТУ на применение стали по ЕВРОКОДАМ для металлического козырька стадиона;
- проверочные расчеты несущих металлических конструкций козырька с построением соответствующей модели;
- научно-техническое сопровождение.

Заказчик

ООО «Стадион Спартак».



САХАЛИН - 2

Платформа «Пильтун-Астохская-Б» (ПА-Б)

Платформа установлена в 12 км от северо-восточного побережья о. Сахалин в открытом море на глубине 32 м.

- бетонное основание гравитационного типа с четырьмя опорами полностью интегрированная палуба платформы;
- верхние строения установлены методом надвига на заранее установленное бетонное основание;
- высота платформы ПА-Б - 121 м;
- платформа оснащена оборудованием для бурения, распределения углеводородов, жидкостей, воды, хранения химических материалов;
- производственная мощность: нефть ~ 8 974 т/сут. (70 000 бар/сут.);
- попутный газ – 2,8 млн. м³/сут. (70 000 бар/сут).

Работа над объектами

- проектирование этапов технологии сооружения;
- разработка проектов производства работ;
- надзор за строительством.

Описание объекта

Комплексный нефтегазовый объект, построенный на ресурсной базе Пильтун-Астохского и Лунского месторождений на северо-восточном шельфе острова Сахалин. Оператор объекта «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд.». Добыча идёт с помощью морских платформ.

Платформа «Лунская-А» (ЛУН-А)

Первая в России морская газодобывающая платформа, спроектирована для круглогодичной эксплуатации в условиях суровых климатических, волновых, ледовых и сейсмических нагрузок.

- установлена в море на глубине 48 м в 15 км от северо-восточного побережья о. Сахалин;
- высота платформы – 152 м;
- имеет бетонное основание гравитационного типа с 4 опорами;
- полностью интегрированная палуба платформы;
- верхние строения установлены методом надвига на заранее установленное бетонное основание;
- платформа оснащена оборудованием для бурения, распределения углеводородов, жидкостей, воды, хранения химических материалов;
- производственная мощность: газ – 51 млн м³/сут.



ЯМАЛ СПГ, ПОЛУОСТРОВ ЯМАЛ

Описание объекта

Проект предусматривает строительство завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью около 16,5 млн тонн в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения. Строительство завода по сжижению природного газа осуществлялось тремя очередями с запуском в 2017, 2018 и 2019 годах. Проект предусматривает ежегодное производство около 16,5 млн тонн сжиженного природного газа (СПГ) и до 1,2 млн тонн газ вого конденсата с поставкой на рынки стран Азиатско Тихоокеанского региона и Европы.

- рабочий объем – 160 000 м³ СПГ;
- рабочая температура – минус 163°С;
- диаметр – 82 м.

Работы над объектом

- технический консалтинг;
- подготовка проектной документации с полным комплектом расчётов для стадий строительства, нормальной эксплуатации, а также аварийных сценариев;
- разработка и адаптация рабочей документации на базе технических решений «VINCI Construction Grands Projets» к требованиям российского законодательства и нормативно-технической документации;
- разработка специализированной программы испытания свай и последующая научная обработка их результатов;
- оптимизация и обоснование проектных решений в части оснований и фундаментов.

Заказчик

Vinci Construction Grands Projets.



ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Описание объекта

Каркасное 40-этажное монолитное здание прямоугольного очертания, высотой 142 м. Фасады из навесных алюминиевых конструкций. Фундаментная конструкция в виде пространственного коробчатого ростверка.

Центральное ядро жесткости – система монолитных перекрестных внутренних стен и стен лифтовых шахт на всей высоте объекта.

Работа над объектом

Стадия «Проект»:

- разработка чертежей конструкции фундамента и каркаса здания;
- аэродинамические расчеты каркаса здания;
- технология сооружения;
- разработка системы мониторинга.

Стадия «Рабочая документация»:

- конструктивные чертежи фундамента и каркаса здания;
- мониторинг за состоянием конструкций в период строительства и эксплуатации;
- авторский надзор за строительством.

Заказчик

ООО «Ремарк».



ФЛАГШТОК В ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ КРЕСТОВСКОГО ОСТРОВА, САНКТ – ПЕТЕРБУРГ

Описание объекта

Тело флагштока состоит из 9 секций усеченного конуса длиной по 10,8 м и верхней десятой секции с опорно-поворотным устройством и люком для обслуживания системы подъема и спуска флага. Внутри башни предусмотрены вертикальные лестницы для обслуживающего персонала.

Флаг размером 30 x 20 м поднимается при помощи лебедки, размещенной на железобетонном фундаменте внутри тела башни. Верхняя секция башни оборудована люками для обслуживания опорно-поворотного устройства и освещения.

Опорно-поворотное устройство:

- обеспечивает свободное вращение флага в горизонтальной плоскости на 360° (в зависимости от направления ветра);
- конструкция в виде усеченной сферы диаметром 1,36 м предохраняющая от атмосферных осадков.

Для уменьшения амплитуды колебаний башни, внутри на высоте 87 м предусмотрен демпфер массой 1,2 тонны. Нижняя секция флагштока запроектирована на массивном железобетонном свайном фундаменте, обеспечивающем аэродинамическую устойчивость конструкции.

Технические параметры

- высота башни флагштока - 105,0 м;
- диаметр нижнего основания - 2,65 м;
- диаметр верхнего основания - 1,12 м.

В чем уникальность

Самый высокий флагшток Европы.

Работа над объектом

Стадия «Проектная и Рабочая документация»:

- проектирование металлических конструкций флагштока;
- проектирование железобетонного фундамента на свайном основании;
- проектирование технологии монтажа секций.

Заказчик

АО «Зенит - Арена».



МАРИИНСКИЙ ТЕАТР, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Описание объекта

Здание Государственного академического Мариинского театра расположено в исторической части города и является объектом исторического и культурного наследия.

Специфической особенностью здания Мариинского театра является то, что оно состоит из нескольких объемов. При этом, своего рода функциональным «ядром» в компоновке здания театра является сцена и зрительный зал.

Впоследствии к основному зданию в разные периоды были пристроены дополнительные объемы для размещения подсобно-производственных помещений.

По конструктивному признаку Мариинский театр – здание с несущими кирпичными стенами, на которые опираются конструкции покрытия и межэтажных перекрытий. Толщина стен от 530 мм до 1200 мм.

- площадь застройки – 8 150 м²;
- объём здания – 201 400 м³;
- общая площадь – 30 590 м²;
- этажность здания – 3 – 9 этажей.

Работа над объектом

- разработка и согласование СТУ;
- техническое консультирование (сопровождение).

Заказчик

Фонд инвестиционных строительных проектов Санкт-Петербурга.



ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ХРАМ, ВЛАДИВОСТОК

Описание объекта

Приход храма в честь Порт-Артурской иконы Пресвятой Богородицы Владивостока.

- сейсмичность района строительства – 6 баллов;
- здание кирпичное, высотой 41 м с колокольной высотой 19 м и подвалом под всем зданием;
- фундамент: монолитная железобетонная плита на естественном основании;
- стены подвала и перекрытие над ним – из монолитного железобетона.

Работа над объектом

Стадия «Проектная документация»:

- разработка, 3D-моделирование и визуализация эскизных вариантов храма;
- разработка эскизного проекта по утвержденному варианту (чертежи, 3D-модель, визуализация);
- согласование вариантов ночной подсветки храма;
- разработка проектной документации по храму и причтовому дому;
- разработка конструкции чертежей фундамента, стен подвала и перекрытия над подвалом;
- расчеты фундамента, перекрытия над подвалом, центрального купола и свода храма;
- технология сооружения;
- подбор марки кирпича и раствора для стен храма.

Стадия «Рабочая документация»:

- конструктивные чертежи фундамента, стен подвала, перекрытия над подвалом, арочных перемычек, конструкций купола и сводов.

Заказчик

Владивостокская Епархия Русской Православной Церкви Владивостока.

ТОННЕЛИ



КАНОНЕРСКИЙ ТОНNELЬ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Описание объекта

Тоннель сооружен способом опускных секций по технологии, принятой в странах Западной Европы. Тоннель был сдан в эксплуатацию в 1983 г.

- общая длина тоннельного перехода, включая железобетонные рамповые участки – 924 м, в том числе 375 м – участок опускных секций (5 секций длиной по 75 м каждая);
- размеры секций 75 x 13,3 x 8 м;
- толщина стенок – 0,93 м;
- масса каждой секции – 8 000 т;
- общее количество железобетона – 45 000 м³;
- тоннель обеспечивает 2 полосы движения транспорта;
- рамповые участки сооружались на месте, секции поочередно устанавливались на плаву с опусканием на дно заранее подготовленной траншеи.

НАБЕРЕЖНЫЕ И ПРИЧАЛЫ

НАБЕРЕЖНАЯ РЕКИ ВОЛГИ, АСТРАХАНЬ

Описание объекта

Берегоукрепление и благоустройство набережной реки Волги от Коммерческого моста до проспекта губернатора Анатолия Гужвина в Кировском районе города Астрахани.

Конструкция набережной представляет собой вертикальную железобетонную стенку, облицованную гранитом, с тремя спусками к воде и гранитными парапетами.

- длина набережной – 1 350 м;
- ширина проходной части – 15-25 м.

Комплекс набережной включает в себя:

- малые архитектурные формы (фонтаны, скульптурные группы);
- открытую эстраду (летний театр);
- плавучую гостиницу, гидрологический пост.

Работа над объектом

Стадия «Рабочий проект»:

- проектирование конструкции набережной с выполнением необходимых гидротехнических расчетов;

- дорожные работы;
- установка плавучей гостиницы у набережной;
- открытая эстрада (летний театр) – конструктивные решения;
- гидрологический пост.

Заказчик

Муниципальное казенное предприятие г. Астрахани;
«Дирекция по капитальному строительству».



НАБЕРЕЖНАЯ РЕКИ ДНЕПР, СМОЛЕНСК

Описание объекта

Набережная в Смоленске проходит вдоль улицы Большая Краснофлотская, от моста по улице Беляева до моста по улице Дзержинского, и частично примыкает к стене Смоленской крепости и Пятницкой башне.

Новая набережная стала связующим звеном между историческими памятниками и развивающейся новой инфраструктурой города, при этом приоритет сохранения облика Смоленска как древнего русского города главенствовал при разработке архитектурных решений.

Проектом предусмотрены полное сохранение и реставрация существующих зданий, укрепление берегового склона, расчистка и упорядочение озеленения и благоустройства. Набережная разделена на две части – парадную и парковую.

Парадная зона решена в нескольких прогулочных уровнях с устройством широкой обзорной площадки и памятником. Парковая зона насыщена озеленением, фонтанами и беседкой-ротондой.

Длина набережной – 900 м. Комплекс набережной расположен вблизи исторического памятника – Крепостной стены.

Комплекс реконструкции включает в себя

- три эспландных (прогулочных) уровня;
- архитектурный ансамбль с памятником небесным покровителям Смоленска Авраамии и Меркурию;
- парковую зону;
- пешеходно-коммуникационный мост висячей конструкции.

Заказчик

УКС Смоленской области.



НАБЕРЕЖНАЯ ИМЕНИ 62-Й АРМИИ, ВОЛГОГРАД

Описание объекта

Проект обновленной набережной включает в себя капитальное строительство с элементами реконструкции и предусматривает сооружение многофункционального комплекса, обеспечивающего высокий уровень социальной активности горожан.

Основные сооружения комплекса

- причалы с причальными стенками;
- подпорные стенки;
- амфитеатр (сцена, трибуны, вспомогательные помещения) с лифтами;

- выставочный павильон;
- лестницы и пандусы;
- фонтаны.

Технические параметры

- общая протяженность обустраиваемой набережной – 2 км;
- общая площадь обновляемой территории – 18,9 га;
- парадная зона у центральной лестницы – 3,6 га;
- стоянки личного автотранспорта – 0,5 га;
- зона речного вокзала – 2,9 га;
- зрелищная зона – 0,9 га;
- мемориальная зона – 1,3 га;
- развлекательная зона – 0,3 га;

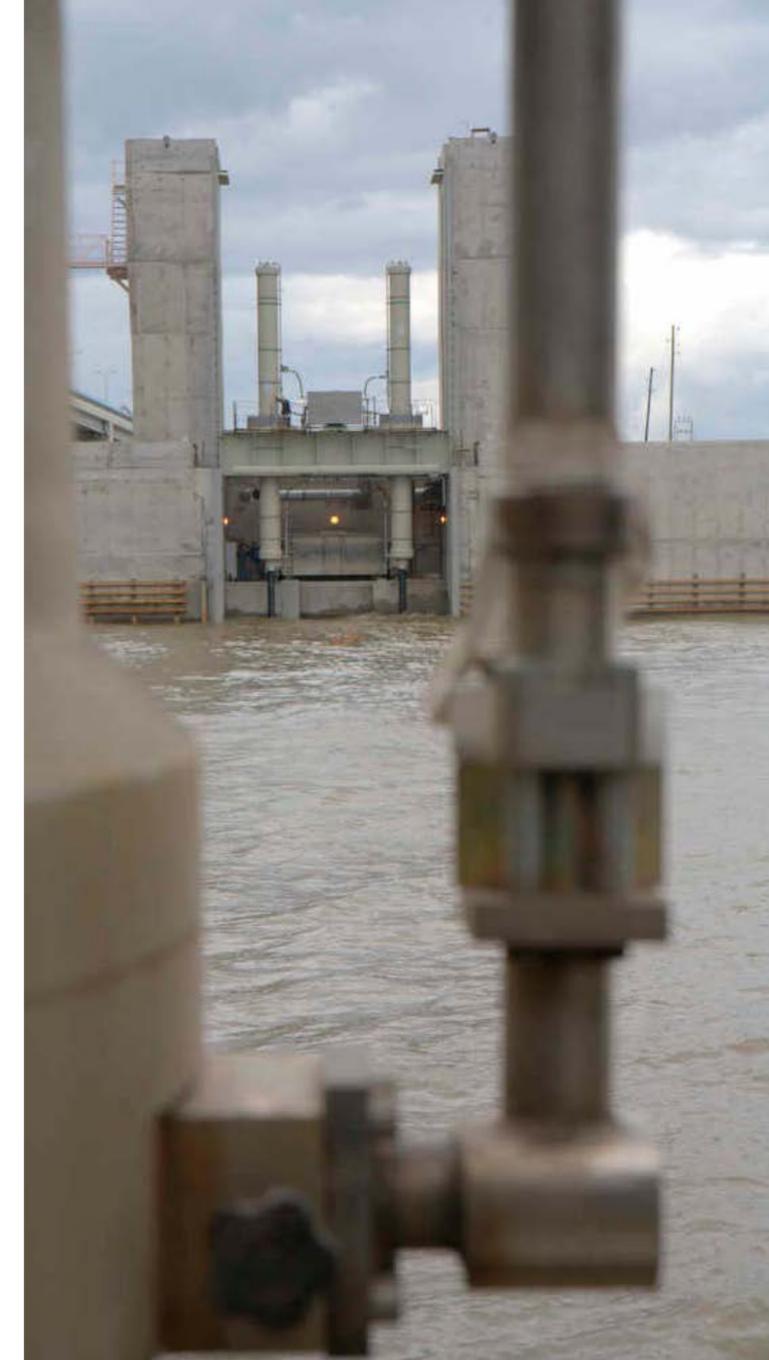
- зона активного отдыха – 0,7 га;
- парковая прогулочная зона – 4,1 га;
- прибрежная прогулочная зона – 4,6 га;
- мемориальные объекты;
- в состав проекта входит амфитеатр, вместимостью 2000 мест.

Работа над объектом

- разработка архитектурной концепции;
- разработка проектной документации.

Заказчик

ГАУ Волгоградской области.



СУДОПРОПУСКНОЕ СООРУЖЕНИЕ С-2 (КЗС), САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Описание объекта

Судопропускное сооружение С-2 предназначено для пропуска судов с осадкой до 5,5 м. Представляет собой судоходный пролёт с подъемно-опускным затвором.

Ширина судоходного пролёта – 110 м, глубина на пороге – 7 м. Фарватер в случае наводнения перекрывается затвором массой 2500 т, находящимся в обычных условиях в бетонном пазу, расположенном ниже дна судоходного канала.

В случае наводнения затвор поднимается до отметки 4,55 м выше среднего уровня воды. Подъем пролетного строения моста массой около 500 т в проектное положение на высоту 20 м осуществляется с использованием гидравлических подъемников SLU – 330/220 F с подъемными прядями, оснащенными нижним анкером.

Работа над объектом

- проектирование подъемки затвора при помощи гидравлических подъемников VSL с использованием высокопрочных прядей;
- авторский надзор.

Заказчик

ООО «Дорожная Строительная Компания».

