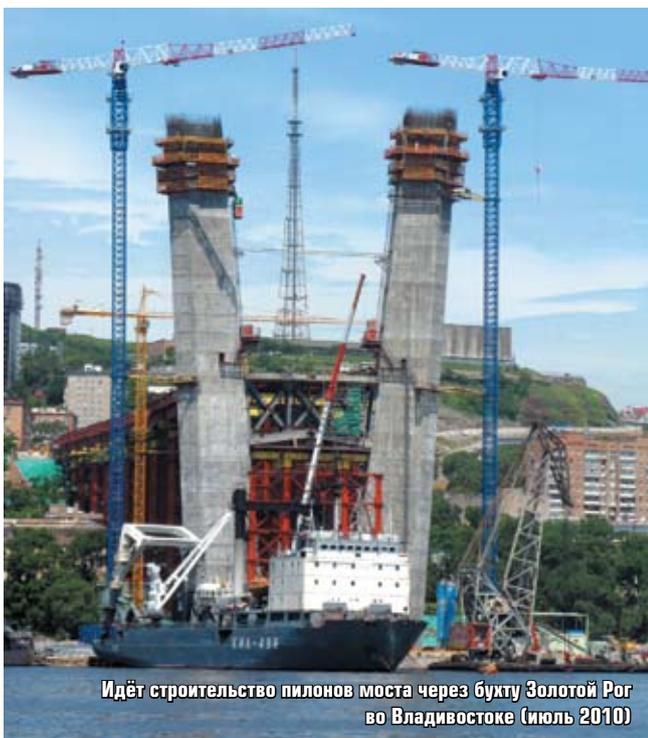


Мы знаем, как строить мосты!



– Игорь Евгеньевич, мосты во Владивостоке относятся к наиболее крупным строительным проектам, которые осуществляются в России в настоящее время. Расскажите, пожалуйста, поподробнее об этой работе.

– Наш Институт является генеральным проектировщиком моста через бухту Золотой Рог и одним из трёх проектировщиков моста через пролив Босфор Восточный на остров Русский. Сейчас полным ходом идут строительные работы на обоих объектах. Мостовой переход через бухту Золотой Рог должен быть завершён осенью 2011 года, мостовой переход на остров Русский – весной 2012 года.



Идёт строительство пилонов моста через бухту Золотой Рог во Владивостоке (июль 2010)

Целый ряд объектов транспортной инфраструктуры, построенных по проектам ЗАО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург», привлекает внимание не только профессионального сообщества, но и людей, далёких от строительной отрасли. Институт является проектировщиком Большого Обуховского моста в Санкт-Петербурге, крупнейшего вантового моста в России и единственного неразводного моста через Неву. В настоящее время сотрудники компании заняты проектированием двух мостов-гигантов во Владивостоке: через бухту Золотой Рог и через пролив Босфор Восточный на остров Русский. Наш корреспондент встретился с генеральным директором Института И.Е. Колюшевым.

Оба моста войдут в десятку крупнейших мостовых переходов мира. Длина главного пролёта первого моста составит 737 метров, второго моста – 1100 метров. Последний показатель, вероятно, станет мировым рекордом. Во всяком случае, на сегодняшний день в мире не существует вантовых мостов с пролётами подобной длины.

Строительство мостовых переходов приурочено к саммиту глав государств азиатско-тихоокеанского региона, который состоится во Владивостоке летом 2012 года. Разумеется, проведение престижного международного форума – важное событие для города и для всей России. Но хотел бы подчеркнуть, что в первую очередь эти мосты необходимы для решения транспортных проблем города Владивостока.

Значительная часть городской застройки Владивостока располагается вдоль бухты Золотой Рог, но ни одного моста через бухту пока не существует. На объездной прибрежной магистрали часто образуются пробки. Поэтому ввод в эксплуатацию нашего моста положительно скажется на качестве жизни каждого жителя города.

Это же утверждение справедливо и в отношении моста на остров Русский. По прогнозам экспертов, в ближайшие годы и десятилетия именно на острове Русский возникнет новый коммерческий, научный и культурный центр Владивостока, именно здесь развернётся активное жилищное строительство. Поэтому жизненно важно соединить островную и материковую часть города.

– При проектировании крупных объектов обычно привлекается несколько проектных организаций. Не могли бы Вы рассказать о роли вашего Института в реализации владивостокских проектов?

– Как уже было сказано выше, наш Институт является генеральным проектировщиком моста через бухту Золотой Рог. И мы осуществляем все основные проектные работы без привлечения других проектных организаций.

Наш вклад в проектирование моста на остров Русский также весьма значителен. Мы не только провели все необходимые расчеты, но и активно участвовали в выработке всех принципиальных технических решений. Нам очень приятно, что коллеги согласились со многими нашими предложениями. Например, из проекта были убраны ригели промежуточных опор. Мы пришли к выводу, что использование этих элементов конструкции в данном случае является нецелесообразным.

Кроме того, была изменена конструкция балки жёсткости. Мы разработали схему крепления вантов к балке жёсткости и схему преднапряжённого армирования анкерного железобетонного пролётного строения. Мы также предложили заменить железобетонную распорку пилона на металлическую. Был выдвинут целый ряд других технических решений.

— *Вы регулярно бываете во Владивостоке. Как продвигаются строительные работы?*

— Мы ведём авторский надзор над строительством моста через бухту Золотой Рог. Поэтому буду говорить именно об этом объекте. Строительные работы идут по графику. Как известно, оба моста во Владивостоке должны быть сооружены в сжатые сроки. Но эти сроки являются вполне реальными. К концу 2010 года высота пилонов достигнет 170–180 метров. Начнётся очень важный этап работы — установка и натяжение вант.

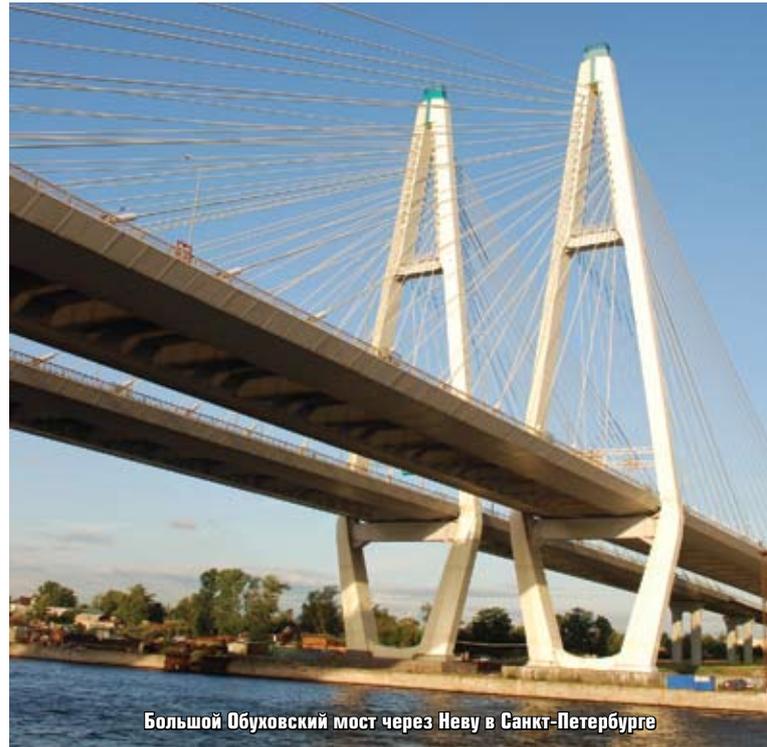
У нас налажено чёткое взаимодействие с Владивостоком, в этом городе работает один из филиалов нашей компании. Поэтому можно сказать, что ЗАО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» — это не только питерская, но и дальневосточная компания.

— *Два моста-гиганта являются не единственными проектами Института во Владивостоке?*

— Да, мы выполняем в этом городе целый ряд заказов: часть проектов владивостокский филиал способен выполнить самостоятельно. В реализации крупных заказов участвуют сотрудники центрального офиса. Хотел бы отметить мост через бухту Де-Фриз, генеральным проектировщиком которого тоже является наш Институт. Этот мост расположен на новой трассе, соединяющей аэропорт Владивостока с центром города. Ввод в эксплуатацию моста и всей трассы также запланирован к саммиту АТЭС. Речь идёт о балочном мосте длиной 4,5 километра.

— *В последние годы география работ Вашего коллектива постоянно расширялась. У ЗАО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» работают филиалы в Перми, Владивостоке, Риге. Недавно вы открыли ещё один зарубежный филиал в Ашхабаде. С чем связано это решение?*

— В январе 2010 года питерская строительная компания «Возрождение» подписала с туркменскими властями



Большой Обуховский мост через Неву в Санкт-Петербурге

ми крупный контракт на строительство 14 объектов: 12 транспортных развязок в столице страны Ашхабаде и двух развязок на территории национальной туристической зоны «Аваза». Наш Институт является генеральным проектировщиком этих объектов.

В Туркменистане все договорные отношения осуществляются между заказчиком и подрядчиком строительных объектов. Проектные организации не имеют возможности «напрямую» выйти на туркменский рынок и предложить там свои услуги. Это обстоятельство несколько осложняет работу проектировщиков.

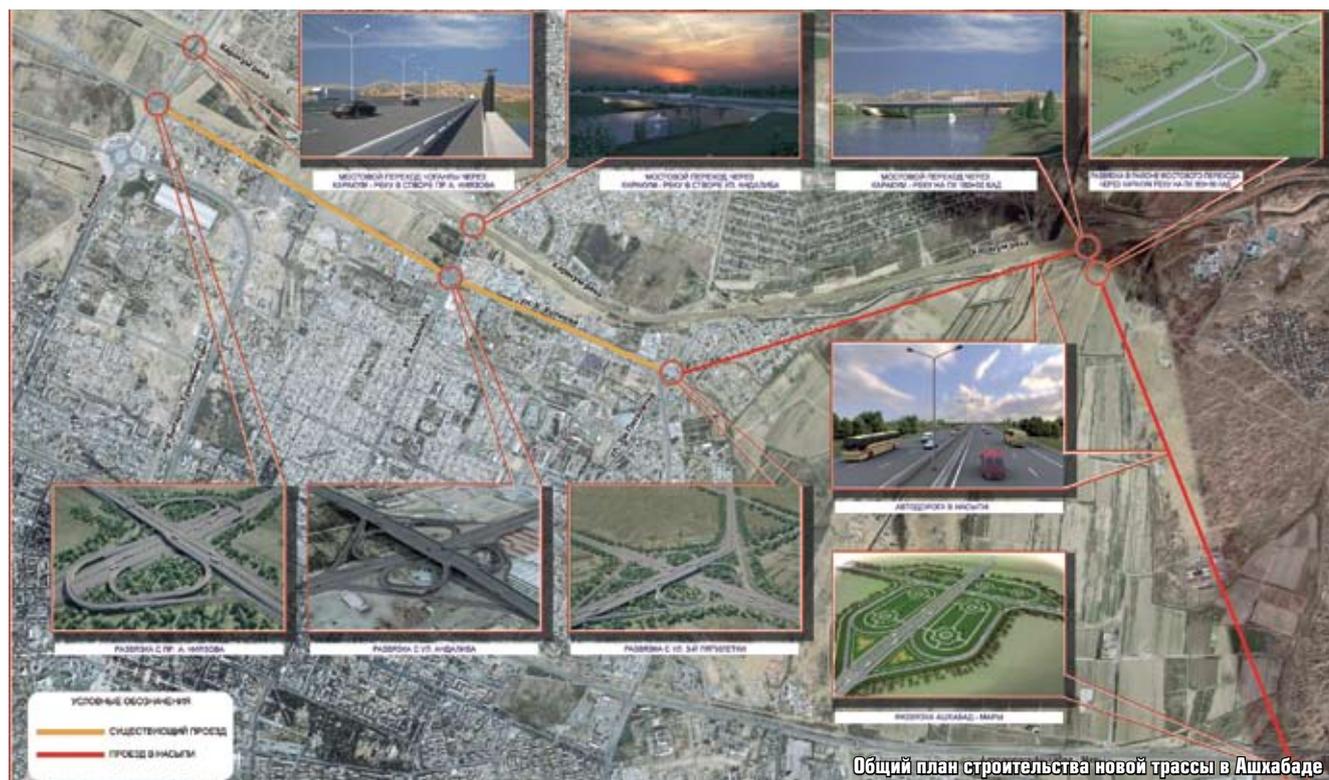
Вместе с тем, мы настроены на многолетнюю плодотворную работу в Туркменистане. Именно поэтому был создан филиал в Ашхабаде. Туркменистан сейчас очень активно развивается. Происходит масштабная реорганизация транспортной инфраструктуры. Мы уверены в том, что ЗАО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» сможет участвовать в этом процессе. Нынешний контракт является первым, но, думаю, не последним.

— *Игорь Евгеньевич, в одном интервью невозможно рассказать обо всех объектах, над которыми работает Институт. Но не могли бы Вы поподробнее рассказать о главных направлениях в деятельности компании?*

— Мы работаем во многих регионах нашей страны, а также за рубежом. Спектр наших услуг очень широк. ЗАО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург»



Мост через пролив Босфор Восточный на остров Русский (визуализация)



Общий план строительства новой трассы в Ашхабаде

проектирует автодорожные, железнодорожные и совмещённые мосты, автомобильные дороги, улицы, транспортные развязки, тоннели, набережные, причалы и многие другие объекты транспортной инфраструктуры. Мы выполняем функции генерального проектировщика, разрабатываем проекты сложных вспомогательных сооружений и устройств, проекты производства работ, проекты организации строительства.

Институт разрабатывает проекты реконструкции и ремонта объектов транспортного строительства, занимается системами мониторинга за сложными инженерными сооружениями, проводит инженерные, аэродинамические и сметно-финансовые расчеты. Среди самых новых крупных проектов: участие в проектировании объектов Санкт-Петербургской кольцевой автомагистрали, строительство моста через Волхов в Великом Новгороде, мостовой переход через реку Урал в Магнитогорске, реконструкция автодороги «Пермь-Березники», строительство совмещённого моста через Обь в Салехарде, проектирование ряда объектов на автомобильной дороге Адлер – Красная Поляна. Как известно, эта автодорога должна быть построена ко времени проведения сочинской Олимпиады 2014 года.

Кроме проектирования объектов транспортной инфраструктуры, мы занимаемся проектированием и в гражданском строительстве. В 2009 году по нашему проекту в Санкт-Петербурге был построен спортивно-оздоровительного комплекс «Волна» (при гимназии № 330) с 25-метровым плавательным бассейном. На сегодняшний день это самый современный в России школьный спортивно-оздоровительный комплекс.

– Не могу не спросить о вашем участии в проектировании стадиона «Зенит» на Крестовском острове в Санкт-Петербурге – в чём именно оно состоит?

– Эта работа имеет для сотрудников Института особое значение. Наверное, я не ошибусь, если скажу, что большинство наших коллег являются болельщиками «Зенита». Мы очень заинтересованы в том, чтобы в Питере у любимой команды появился современный стадион, способный принимать матчи самого высокого уровня.

Мы запроектировали один из наиболее сложных конструктивных элементов спортивного комплекса – подвесную крышу. Впрочем, к проектированию стадиона привлечен целый ряд проектных организаций. Поэтому пока рано говорить об окончательном варианте конструкции стадиона.

– «Мы знаем, как строить мосты!» – так звучит девиз ЗАО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург». Что Вы вкладываете в эти слова?

– Мы отвечаем за качество своей продукции и готовы удовлетворить самые высокие требования заказчика. Наши проекты сочетают в себе технологическую новизну, экономичность и архитектурную выразительность. Мы обладаем большим опытом проектирования технологии строительства, успешно взаимодействуем с самыми разными подрядчиками. Чтобы убедиться в том, что наши слова соответствуют делу, достаточно посмотреть на наши осуществлённые проекты.

Наши мосты не только успешно вписываются в существующие архитектурные ансамбли, но и нередко воспринимаются как новые достопримечательности, новые символы городов. Этот процесс мы в настоящее время наблюдаем и во Владивостоке. Мосты через бухту Золотой Рог и пролив Босфор Восточный ещё не введены в эксплуатацию, но их изображения уже помещают в туристические буклеты и проспекты. ◻

Беседу вёл Илья Бруштейн