

Сооружение Санкт-Петербургской кольцевой автомагистрали – важная веха в истории российской дорожно-строительной отрасли. Коллектив ЗАО «Институт Гипростроймост–Санкт-Петербург» гордится тем, что компания внесла весомый вклад в реализацию этого проекта.

# ГЛАВНАЯ ДОРОГА ПИТЕРА



Большой Обуховский мост на кольцевой автодороге в Санкт-Петербурге

## БОЛЬШОЙ ОБУХОВСКИЙ МОСТ – КЛЮЧЕВОЙ ОБЪЕКТ КАД

К числу масштабных общероссийских проектов, реализуемых в последнее десятилетие, относится строительство кольцевой автомобильной дороги (КАД) в Санкт-Петербурге. Трасса является объединяющим элементом транспортной системы региона и соединяет в единое целое все автодорожные линии, расходящиеся из центра Санкт-Петербурга в направлении Хельсинки, Мурманска, Москвы, Киева, Таллинна.

Строительство КАД стало возможным в результате слаженных усилий десятков проектных и подрядных организаций. Коллектив ЗАО «Институт Гипростроймост–Санкт-Петербург» гордится своим участием в создании ключевых объектов питерской магистрали. Особое место в этом ряду занимает проект Большого Обуховского моста. На сегодняшний день он является самым крупным в России вантовым мостом с двумя пилонами, единственным неразводным мостом через Неву, обеспечивающим круглосуточное судоходство.

Работа над питерским мостом вывела Институт в число ведущих проектных организаций. В настоящее время наиболее масштабными проектами Института являются два моста-гиганта во Владивостоке: через бухту Золотой Рог и через пролив Босфор Восточный на остров Русский. Сдача в эксплуатацию моста через бухту Золотой Рог намечена на осень 2011 года, моста через пролив Босфор Восточный – на весну 2012 года.

Оба эти объекта войдут в десятку крупнейших вантовых мостов мира. Длина главного пролета моста через бухту Золотой Рог составит 737 метров, моста через пролив Босфор Восточный на остров Русский – 1100 метров. Выбор Института в качестве генерального проектировщика моста через бухту Золотой Рог и одного из трех проектировщиков моста через пролив Босфор Восточный во многом связан с успешной реализацией вантового моста в Санкт-Петербурге.

В ряду крупных сооружений КАД, построенных по проекту Института, – Беляевский мост через реку Большую Охту. Это арочный мостовой переход с вантовыми подвесками. Так же, как и вантовый мост через Неву, этот объект выделяется оригинальными архитектурными и техническими решениями. Использование вантовых подвесок в арочном мосте повышает экономичность проекта без потери качества. Кроме того, благодаря такой конструкции, мост выглядит легким и ажурным.

## РЯБОВСКАЯ РАЗВЯЗКА

Оригинальностью технических решений отличается проект строительства транспортной развязки на пересечении КАД с Рябовским шоссе. Особенность проекта в том, что развязка расположена над железнодорожными путями. При строительстве необходимо было учесть порядка 150 пересечений различных коммуникаций с осью развязки. Были сооружены «обходные пути» для водоводов и газопроводов, телефонной связи и систем железнодорожных коммуникаций.

Развязка расположена на автомагистрали, связывающей Санкт-Петербург и Всеволожск. На всех этапах строительных работ необходимо



Беляевский мост на кольцевой автодороге в Санкт-Петербурге

Большой Обуховский мост стал вторым по высоте сооружением в Санкт-Петербурге и самым крупным вантовым мостом в России.



Строительство Беляевского моста

было обеспечивать условия для беспрепятственного движения автотранспорта. Это обстоятельство существенно осложнило работу и проектировщиков, и строителей.

При сооружении Рябовской развязки ЗАО «Институт Гипростроймост–Санкт-Петербург» взаимодействовал с несколькими подрядными организациями. При этом проектировщикам приходилось учитывать технические и организационные возможности своих партнеров (наличие у них соответствующей техники, опыта работы и т.д.): например, различные участки Рябовской развязки имеют различные типы фундаментов: на свайном основании и на буровых столбах разного диаметра.

## КОНСТРУКЦИИ ИЗ МОНОЛИТНОГО ПРЕДНАПРЯЖЕННОГО ЖЕЛЕЗОБЕТОНА

По оценкам экспертов, Санкт-Петербургская КАД стала своего рода испытательной площадкой по применению целого ряда новых технологий и материалов, включая и использование монолитного преднапряженного железобетона. ЗАО «Институт Гипростроймост–Санкт-Петербург» запроектировало шесть железобетонных путепроводов



Муринский тоннель на кольцевой автодороге в Санкт-Петербурге

на этапе «Проект» и четыре на этапе «Рабочая документация» в лоте № 2 и на пикетах 118–321.

Создаваемые по данной технологии конструкции позволяют существенно снизить эксплуатационные расходы, так как не нуждаются в покраске и не имеют стыков, требующих устройства гидроизоляции. Очевидные преимущества преднапряженного железобетона проявляются в первую очередь на объектах с кривыми малых радиусов, например съездов и въездов на автомагистрали, и в ряде других сооружений. Однако, как показывает практика, подавляющее большинство мостовых сооружений в России до сих пор выполняется из стали или сталежелезобетона. Это приводит к значительным затратам средств на выплавку металла, изготовление, транспортировку и сборку металлоконструкций. Использование монолитного преднапряженного железобетона позволяет избежать данных расходов, а также обеспечить работой предприятия своего региона.

## ПОСТОЯННОЕ ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД

При всей важности КАДа, речь идет только об одном из многих проектов, над которыми трудятся сотрудники Института. ЗАО «Институт Гипростроймост–Санкт-Петербург» проектирует не только объекты дорожно-транспортной инфраструктуры, но и занимается гражданским строительством. По проекту компании в северной столице в 2009 году был построен спортивно-оздоровительный комплекс «Волна» (при гимназии № 330) с 25-метровым плавательным бассейном. Сегодня это самый современный в России школьный спортивно-оздоровительный комплекс.

В Санкт-Петербурге Институт также участвует в проектировании нового стадиона на Крестовском острове. ЗАО «Институт Гипростроймост–Санкт-Петербург» является автором одного из самых сложных конструктивных элементов: подвижной крыши с раздвижным механизмом.

Активно развивает Институт и международные связи. В ноябре 2008 года был сдан в эксплуатацию Южный мост через реку Даугаву в Риге. В настоящее время реализуется крупный заказ в Туркменистане: Институт проектирует десять транспортных развязок в столице Туркмении Ашхабаде и две транспортные развязки на автомагистрали «Аэропорт города Туркменбаши – Национальная туристическая зона «Аваза».

Особенностью работы питерских проектировщиков является сочетание высокой надежности, технической и архитектурной новизны, технологической продуманности и экономичности проектов. Еще в советские времена Институт занимался проектированием технологии строительства. Им накоплен огромный опыт взаимодействия с самыми различными подрядчиками. Таким образом, проекты удается легко реализовать, они удобны для подрядчиков, «скроены под них».



**Игорь КОЛУШОВ,**  
генеральный директор  
ЗАО «Институт  
Гипростроймост–  
Санкт-Петербург»

Строительство  
Большого  
Обуховского моста



Специалисты института убеждены в необходимости активного использования монолитного железобетона на сооружаемых объектах дорожно-транспортной инфраструктуры.

ЗАО «Институт Гипростроймост–Санкт-Петербург»  
197198 Санкт-Петербург,  
ул. Яблочкова, 7  
Телефон/факс: (812) 233-96-66  
E-mail: office@gpsm.ru