

# МЕГАПРОЕКТЫ ПО-ПЕТЕРБУРГСКИ: ОТ КЕРЧИ ДО ХАБАРОВСКА, НЕ МИНУЯ МОСКВЫ



*Если говорить о лидерах проектирования в современном российском мостостроении, то обойти вниманием петербургский Гипростроймост не только несправедливо, но и просто нелогично. Ведь, как известно всем специалистам-мостовикам, именно его детищем является наша стройка века — транспортный переход через Керченский пролив. Вместе с тем сегодняшняя жизнь и деятельность института шире рамок даже такого грандиозного проекта. Корреспондент журнала «ДОРОГИ. Инновации в строительстве» лично убедилась в этом, беседуя с директором по проектированию АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» Олегом Скориковом.*

Беседовала Людмила АЛЕКССЕВА

**— Олег Георгиевич, какие проекты в настоящее время разрабатывает ваш институт? Какие интересные проектные решения могли бы отметить?**

— Сейчас, конечно, основным нашим проектом является разработка рабочей документации по Керченскому мостовому переходу. Но, кроме того, есть ряд других интересных объектов, которые находятся в стадии реализации.

Прежде всего, хотелось бы отметить работу института по Центральной кольцевой автомобильной дороге в Москве. В настоящее время мы являемся генпроектировщиками по первому лоту ЦКАДа и субпроектировщиками по третьему лоту ЦКАД. В рамках проектирования первого лота ЦКАД, мы проектируем полный комплекс автомобильной дороги первой категории и искусственные сооружения на ней. По третьему лоту ЦКАД мы являемся проектировщиками всех искусственных сооружений. Первый лот — долгосрочное инвестиционное соглашение, третий — полноценная концессия. В обоих случаях это мегапроекты, причем, достаточно интересные.

Кроме того, в активной фазе строительства находятся три объекта в Калининграде, которые необходимы для проведения Чемпионата мира по футболу в 2018 году: Восточная эстакада, Высокий мост в центре города и искусственные сооружения на Северном обходе. Это основные наши объекты в настоящий момент. Конечно, есть еще и перспективные проекты, но они находятся на начальной стадии и подробностями делиться рано.

**— А какие проектные решения на строящихся объектах вы назвали бы наиболее интересными?**

— Если говорить про проектирование Центральной кольцевой автомобильной дороги, то там есть два, можно сказать, знаковых для института объекта. В первом лоте присутствует сложнейшая трехуровневая развязка. На этом объекте очень важно оптимально сочетать все конструктивные и технологические решения, потому что строительство ведется без

остановки движения на действующей автомобильной дороге М-4 «Дон». Второе интересное сооружение, на третьем лоте, — это мостовой переход через канал им. Москвы. В данном случае нами была произведена оптимизация старых проектных решений. Вместо традиционного балочного неразрезного пролетного строения (с пролетами 94,6+126+153+126+94,6 м) мы предложили сквозную решетчатую ферму с ездой поверху (с пролетами 86,35+150+86,35 м). Кроме того, ферма имеет переменную высоту, порядка 15 м над опорой и 7 м в середине пролета. Это позволило существенно сократить расходы металла на квадратный метр пролетного строения. Такое вот интересное решение, позволившее сэкономить. Этот объект сейчас находится в стадии реализации, а корректировка проектной документации — на завершающей стадии в Главгосэкспертизе.

— Можно ли считать Крымский мост, генеральным проектировщиком которого является ваш институт, инновационным проектом? В чем его уникальность?

— Если говорить про Крымский мост, то инновационной можно назвать его идею, которая заключается как в конструкции мостового перехода вообще, так и в технологии его сооружения. Конструктивной особенностью является то, что это все-таки два моста, автодорожный и железнодорожный, не совмещенные полностью и идущие параллельно на расстоянии порядка 50 м. Непростые задачи, поставленные перед проектировщиками, усложнялись климатическими и инженерно-геологическими условиями, а также сжатыми сроками строительства. Была осуществлена оптимизация конструкций, включая решение по назначению центрального пролета. Наши конструктивные решения позволили вписаться в директивные сроки строительства а так же в стоимость строительства определенную на стадии ТЭО., которую выполнял институт ОАО «Гипротрансмост».

— В настоящее время в стране набирают обороты региональные ГЧП-проекты. Насколько институт заинтересован в их участии? Обладает ли Гипростроймост необходимыми компетенциями для разработки проектов ГЧП?

— Мы сейчас участвуем в одном из региональных ГЧП — проектов — автомобильная дорога «Обход г. Хабаровска км 13 — км 42». Это полноценная концессия, реали-



Крымский мост



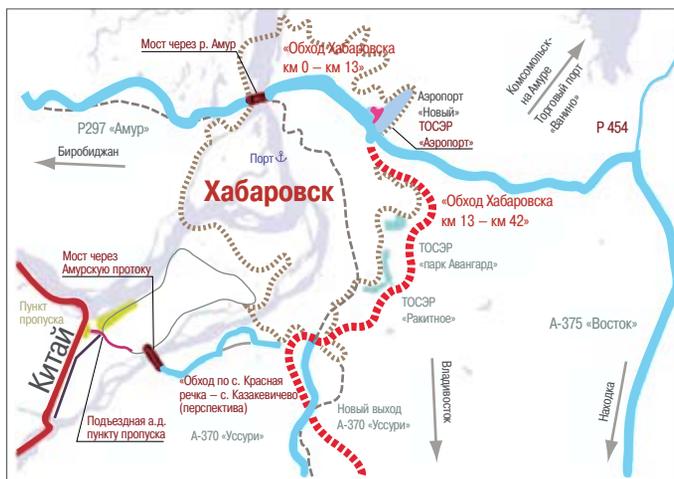
Мостовой переход через канал им. Москвы



Высокий мост в Калининграде



Эстакада «Восточная» с мостами через реки Старую и Новую Приголю в Калининграде



Обход Хабаровска

зуюмая Газпромбанком совместно с Группой строительных компаний «ВИС». Концессионное соглашение между Правительством Хабаровского края и ООО «Региональная концессионная компания», было заключено в конце прошлого года. Мы стали генпроектировщиком по разработке рабочей документации. Этот региональный объект будет построен за счет федеральных, региональных средств — и, средств концессионера, который в последующем будет эксплуатировать эту дорогу на платной основе. Реализация проекта только началась, а рассчитана она на 36 месяцев, то есть на три года. Мы выполняем полный комплекс работ по проектированию автомобильной дороги, транспортных развязок, искусственных сооружений, систем и пунктов взимания платы. И, конечно, на будущее мы заинтересованы в реализации подобных проектов в других субъектах Федерации. Сейчас не скажу, в каких именно, но работа в этом направлении нами ведется.

— На ваш взгляд, какие тенденции наблюдаются в мостостроении в последние годы?

— На мой взгляд, в отрасли наблюдается очень важная тенденция. В основном подрядные организации теперь хотят, чтобы был эффективный проектировщик. Что это значит? Стал востребован проектировщик, который мог бы запроектировать конструкции с минимальными расходами и с отточенной технологией сооружения, удобной для подрядчика. Соответственно, это подразумевает минимизацию затрат в целом. Тенденции «закапывания денег», как нам кажется, проходят. То есть на самом деле сейчас высока роль именно квалификации проектировщика и подрядчика, и в сочетании их квалифицированных подходов рождаются

эффективные объекты. Видимо, время «больших денег», которые можно тратить, не особо задумываясь, подошло к концу, поэтому сейчас нужны решения, позволяющие строить экономно и эффективно.

— А какие направления в своей деятельности вы намерены развивать в будущем? Рассматриваете ли что-то новое на перспективу?

— В принципе, наш институт не ограничивается только транспортным строительством. Я считаю, что нам интересны все сложные конструкции в совершенно разных областях. Скажем, в гидротехническом строительстве, промышленном и гражданском, жилищном. Это могут быть и спортивные или концертные комплексы — любые объекты, требующие сложных конструктивных и технологических решений.

Недавно наш институт наш институт принимал участие в проектировании завода СПГ на Ямале, который строит «Новатэк». Совместно с французской компанией «VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS» мы запроектировали резервуары для хранения сжиженного газа, которые представляет собой железобетонные бочки, имеющие огромные размеры — диаметр 80 м и высоту 60 м. Это уникальные конструкции, которые обладают системой термозащиты, выдерживают температуру сжиженного газа, которая составляет — 162°. Кроме того данные конструкции запроектированы на фундаментах из металлических труб в условиях вечной мерзлоты.

Что касается гидротехнических сооружений, мы намерены продолжать сотрудничество с Новатэком



СПГ на Ямале

при развитии проекта «Арктик СПГ-2». Но, конечно, главные перспективы продолжаем связывать с укреплением лидерских позиций в проектировании для отечественного мостостроения. ■