

# ИНСТИТУТ «СТРОЙПРОЕКТ» СЕГОДНЯ



**А. А. ЖУРБИН,**

**Председатель наблюдательного совета Ассоциации «Инженерная группа «Стройпроект»,  
заслуженный строитель РФ**

*ИНСТИТУТ «СТРОЙПРОЕКТ» БЫЛ ОБРАЗОВАН БОЛЕЕ ТРЕХ ДЕСЯТКОВ ЛЕТ НАЗАД, КАК ОРГАНИЗАЦИЯ, СПЕЦИАЛИЗИРУЮЩАЯСЯ НА МОСТОВОМ ПРОЕКТИРОВАНИИ. ОДНАКО ЗА ГОДЫ СВОЕГО РАЗВИТИЯ СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ РАСШИРИЛАСЬ, ПОЯВИЛИСЬ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ. ДА И САМ ИНСТИТУТ ПОСТЕПЕННО ТРАНСФОРМИРОВАЛСЯ В МОЩНУЮ ИНЖЕНЕРНУЮ ГРУППУ, В КОТОРУЮ, ПОМИМО ГОЛОВНОГО ОФИСА, ВОШЛИ ФИЛИАЛЫ И ДОЧЕРНИЕ КОМПАНИИ.*

Центральный офис Инженерной группы «Стройпроект» находится в Санкт-Петербурге. На сегодняшний день общая численность сотрудников компании составляет около 1,5 тыс. человек. Среднегодовое выполнение объема работ в финансовом выражении — порядка 10 млрд рублей.

Стройпроект имеет филиалы в Москве, Великом Новгороде и Ростове-на-Дону. В состав Инженерной группы также входят восемь дочерних компаний. Обособленные подразделения работают в Перми, Хабаровске. Имеется представительство в Новосибирске.

В этом году Стройпроекту исполняется 33 года. На протяжении многих лет приоритетными видами деятельности компании были комплексное проектирование автомобильных дорог и мостовых сооружений на них, строительный контроль и управление строительными проектами. Однако в 2019 году организация начала заниматься также комплексным проектированием аэропортов, а с 2020 года — и комплексным проектированием объектов железнодорожной инфраструктуры. И в этом есть своя логика, ведь все основатели Стройпроекта —

выпускники кафедры «Мосты» Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта — Петербургского государственного университета путей сообщения.

Ниже представлены основные текущие проекты Инженерной группы «Стройпроект».

## ТРАССА М-12 С ВАНТОВЫМ МОСТОМ ЧЕРЕЗ ОКУ

Начать следует с гигантской стройки, которая должна завершиться в следующем году. Речь идет о скоростной автомобильной дороге М-12 «Восток» (Москва — Казань). Как известно, новая магистраль станет частью стратегически важного международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай». Трасса имеет протяженность 810 км и разделена на девять этапов строительства. Из них четыре общей протяженностью 335 км проектирует Стройпроект.

Так называемый нулевой этап строящейся магистрали пролегает в Московской области, второй и третий



— во Владимирской и, наконец, четвертый — примерно в равных долях приходится на Владимирскую и Нижегородскую области. Всего на участках, которые проектирует Стройпроект, возводится 114 искусственных сооружений. Самым значимым из них является мостовой переход через Оку, единственный вантовый мост на всей трассе.

Следует отметить, что для инженеров Стройпроекта это весьма ответственный объект — и с инженерной, и с архитектурной точки зрения. Дело в том, что это уже второй мост через Оку в районе Мурома. А первый, на обходе города, проектировали коллеги из петербургского АО «Трансмост». И по результатам интернет-голосования он был признан самым красивым мостом России. Именно поэтому Стройпроект не должен был опустить ту высокую планку, которую задали инженеры Трансмоста.

Полная длина моста — около 1,4 км, 650 м — русловая часть с пролетом 254 м, 728 м — пойменная часть. Архитектурное решение было предложено следующее: выполнить пилоны в виде двух железобетонных стоек, объединенных металлической перемычкой, которая визуально представляет собой логотип Госкомпании «Автотор» — заказчика строительства

М-12. В итоге принятые архитектурные решения создают цельный образ сооружения с любой точки наблюдения, при этом новый мост гармонично сочетается с Муромским мостом.

### ОБХОД НИЖНЕКАМСКА И НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ

Следующий объект, который тоже входит в МТК «Европа — Западный Китай», но уже на перспективном участке «Казань — Екатеринбург», — это обход Нижнекамска и Набережных Челнов. Стройпроект завершил проектирование, в настоящее время ведется строительство. Этот участок очень важен для скоростного движения по маршруту «Европа — Западный Китай», так как в настоящее время транспорт по федеральной трассе М-7 «Волга» следует через центры Нижнекамска и Набережных Челнов, что не соответствует параметрам скоростного движения.

Реализация проекта разбита на три этапа. В целом на обходе длиной 81 км имеется 44 искусственных сооружения — мосты, путепроводы, эстакады. Самым главным и протяженным объектом среди них является мостовой переход через Каму в составе первого этапа.

Здесь тоже прорабатывались различные решения. Администрация Камского бассейна внутренних водных путей поддержала идею строительства вантового моста, так как в силу своей конструкции он не создает препятствий для судоходства. Однако в виду выбранного Правительством России курса на удешевление проектов от вантовой схемы пришлось отказаться. Потребовалось приложить очень много усилий, провести большую совместную работу с различными профильными структурами, целый ряд исследований, включая моделирование судоходства, чтобы разработать проект балочного моста, который в настоящий момент и реализуется.





Протяженность мостового перехода — более 1,3 км, русловая часть — 792 м, пойменная — 492 м. Поскольку левый и правый берега Камы имеют разные отметки по высоте, мост построен на максимально возможном уклоне. Русловая часть перекрыта металлическим пролетом с ортотропной плитой. Два главных русловых пролета — по 150 м, что, как известно, считается для балочных конструкций предельной величиной. Пойменная часть перекрыта пролетным строением из сборных железобетонных балок с монолитной плитой проезжей части по патенту Института «Стройпроект» № 162649. В настоящее время идет сооружение опор. Строительство должно быть завершено в 2024 году.

Также Институт «Стройпроект» принимает участие в проектировании других участков продления магистрали до Екатеринбурга. Сейчас разрабатывается рабочая документация для этапа на границе Пермского края с Башкортостаном. Проектируемый участок протяженностью 4 км, в его составе 8 мостов, 13 путепроводов, 10 экодуков.

### МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ОБЬ В НОВОСИБИРСКЕ

Следует представить еще один крупный проект — мостовой переход через Обь, который станет частью будущей скоростной трассы в центре Новосибирска. Концессионное соглашение на строительство реализуется уже несколько лет. По плану объект должен быть сдан в 2025 году. Однако сроки ввода объекта в эксплуатацию могут сдвинуться, так как строительство идет по мере

появления бюджетных и внебюджетных средств.

Визуализация проекта позволяет наглядно увидеть некий диссонанс по сравнению с традиционными решениями: в разрабатываемом проекте русловая часть перекрыта балочными пролетными строениями, а вантовые пролеты устраиваются над землей. Почему было принято такое решение? Дело в том, что в пойменной части находится любимый горожанами парк отдыха. Городское управление архитектуры потребовало не нарушать его пространство. В этой связи пришлось пересечь весь парк вантовым пролетом длиной 229 м. Сложностью при проектировании стало также и то, что он находится на кривой в плане. Инженеры приложили немало усилий, чтобы мост выглядел эстетично и органично вписывался в городской ландшафт. В центре города появится вантовый мост оригинальной конструкции, благодаря пилонам, выполненным из железобетона, визуально создается буква «Н». Нетрудно догадаться, что она символизирует Новосибирск.

### ШИРОТНАЯ МАГИСТРАЛЬ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Еще один важный объект — строящаяся Широтная магистраль скоростного движения в Санкт-Петербурге. По своей грандиозности трасса сравнима с Западным скоростным диаметром и тоже строится на основе концессии. Стройпроект уже запроектировал первый этап, сейчас ведется его строительство. Начинается он с при-

мыкания к Западному скоростному диаметру и заканчивается развязкой на Витебском проспекте, который также реконструируется. Самым сложным участком на первом этапе строительства является пересечение Московского проспекта. Рассматривалось три варианта: одноярусное прохождение, двухъярусное прохождение и тоннель.

В итоге было принято решение о двухъярусном прохождении Московского проспекта. Связано это, прежде всего, с тем, что магистраль здесь идет через застроенные территории и именно двухъярусное прохождение существующих трасс позволяет минимизировать сносы жилых и промышленных зданий. Этот подход ранее уже применялся при проектировании некоторых участков Западного скоростного диаметра.

## РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ

Одним из новых направлений деятельности компании является проектирование аэропортовой инфраструктуры. В настоящее время ведется реконструкция аэропортового комплекса Левашово, который перестраивается под совместное размещение военного и гражданского аэродрома, а также терминала авиапредприятия Газпрома. В рамках этого же проекта появится новая развязка автодороги на аэропорт Левашово с КАД Санкт-Петербурга. Разработкой проектной и рабочей документации занимается Инженерная группа.

Также Стройпроект выполняет разработку проекта реконструкции аэропорта Мурманск. Уже начались строительные работы. На участке между существующими северным и центральным перронами предусмотрено устройство нового покрытия, строительство новой рулежной дорожки, соединяющей перрон с ВПП, периметровой патрульной дороги и здания аварийно-спасательной станции.



Недавно Стройпроект приступил к разработке проекта для аэропорта г. Брянска, в котором предполагается не только создание самого аэровокзального комплекса, но и устройство привокзальной площади, перрона, а также большого количества сопутствующих технологических сооружений. Сейчас прорабатываются архитектурные решения для аэровокзального комплекса.

## ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ

В 2020 году Стройпроект выиграл конкурс и заключил контракт с ОАО «РЖД» на проектирование 19 объектов, так называемого, второго этапа развития БАМа на участке Улак — Февральск Дальневосточной железной дороги. Было предусмотрено устройство девяти разъездов и второго главного пути на одном из перегонов, запроектировано 50 мостов и 32 водопропускных трубы. Протяженность всего участка — 340 км. В связи с большим объемом работ было создано обособленное подразделение в Хабаровске, в короткие сроки подобрана команда проектировщиков-железнодорожников. Уже сейчас можно утверждать, что этот первый опыт масштабного комплексного железнодорожного проектирования оказался удачным: все 19 участков получили положительное заключение экспертизы в сроки, предусмотренные контрактом. В настоящий момент хабаровское подразделение осуществляет авторский надзор за строительством участка.

Самое сложное, с чем проектировщики Стройпроекта столкнулись на БАМе, — это изыскания. На Востоке России изыскательские силы очень ограничены. И, чтобы сделать изыскания в кратчайшие сроки на протяжении 340 км прохождения участков железной дороги, потребовалось приложить немало усилий. Было собрано несколько различных команд изыскателей, деятельность которых контролировала специально созданная компания. Вся эта сложная организационная работа помогла успешно справиться с поставленной задачей.

В настоящее время ведется проектирование уже третьего этапа развития БАМа. Это 14 объектов на участке Огорон — Скалистый. Предусмотрено устройство восьми двухпутных вставок и вторых главных путей на шести перегонах. Количество проектируемых мостов — 66, водопропускных труб — 15. Общая протяженность линии — 200 км.

Подводя итоги сказанному, можно заключить, что Стройпроект сегодня продолжает свое движение вперед, ищет альтернативные пути развития и новые возможности. ■