



## АЛЕКСАНДР КРАЙНИК: «Наш СПАД — это подъем»

**Заместитель технического директора — главный инженер Московского филиала ЗАО «Институт «Стройпроект» Александр Крайник — человек занятой. И то, что он сумел уделить корреспонденту журнала «ДОРОГИ. Инновации в строительстве» 15 минут для интервью, — большая журналистская удача. Судите сами, Александр Владимирович является руководителем проекта участка км 334 — км 543 скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург (6-й этап строительства), самого протяженного отрезка СПАД, прокладываемого в далеко не простых условиях, да еще и в предельно сжатые сроки. Впрочем, не будем забегать вперед...**

**— Александр Владимирович, каковы главные особенности этого участка СПАД?**

— Самая главная особенность состоит в том, что объект протяженностью 217 км предстоит построить всего лишь за три года. Этот участок трассы можно считать одним из самых крупных на сегодняшний день объектов транспортной инфраструктуры в России. Вы прекрасно знаете, почему определен именно такой срок. В 2018 году в нашей стране состоится чемпионат мира по футболу и строительство скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург необходимо завершить к началу этого крупного спортивного события.

Генеральным подрядчиком строительства является компания «Мостотрест», которая сосредоточила огромные ресурсы для того, чтобы выполнить этот объект в столь короткий срок. На мой взгляд, усилия, которые ОАО «Мостотрест» предпринимает для решения этой задачи, следует считать выдающимися.

Зимняя Олимпиада в Сочи задала транспортному строительству в нашей стране по-настоящему стремительный темп, который ни в коем случае нельзя замедлять. Олимпийские объекты построены, тем не менее крупные подрядчики, располагающие серьезными кадровыми и техническими ре-

сурсами, должны продолжать двигать экономику вперед.

**— Один из экспертов сравнил этот участок по сложности рельефа и сжатости сроков с БАМом. Согласны ли вы с эти мнением?**

— Протяженность Байкало-Амурской магистрали все-таки значительно больше. Хотя если брать всю автомобильную дорогу Москва — Санкт-Петербург длиной 658 км, то она проходит по местности с многообразными типами и формами рельефа, в разных инженерно-геологических условиях. Поэтому по данным характеристикам такое сравнение, наверное, возможно. Единственное, что отсутствует, — вечная мерзлота. А кроме нее, есть все: болота равнинные, болота верховые, карстовые явления и прочее. Все, что можно только себе представить. В общем, сложный и интересный объект.

**— Как известно, Тверская и Новгородская области отличаются наличием большого количества районов с заболоченной местностью. Какие технические решения, направленные на повышение долговечности магистрали, были здесь предусмотрены?**

— На нашем объекте таких участков достаточно много. Могу сказать, что из 217 км заболоченные участки составляют порядка 25–30 км. Есть

несколько видов технических решений, хорошо известных проектировщикам и специалистам строительной отрасли. В частности, выторфовка. Есть и крайне радикальные методы, например, когда основную толщу болота проходят сваями, на которых в результате практически стоит земляное полотно.

**— Если говорить в целом о проекте, можно ли назвать его инновационно насыщенным?**

— Безусловно. Во-первых, заказчиком строительства является Государственная компания «Российские автомобильные дороги», которая сейчас находится, так сказать, на острие дорожной науки. В своей деятельности компания руководствуется целями рядом внутренних стандартов, в частности по дорожным юдждам, интеллектуальным транспортным системам.

Во-вторых, дорожная ситуация фактически по всему участку будет находиться под контролем службы эксплуатации. Оператор дороги станет обладать обширной информацией: это и метеоданные, данные об интенсивности движения и состоянии транспортного потока, информация о ДТП.

В-третьих, на всем своем протяжении трасса будет освещена, что для дорог такого класса является обязательным условием.

Следует подчеркнуть, что ГК «Автодор» очень большое внимание уделяет вопросам безопасности движения, надежности сооружения, прочности конструкции и, соответственно, данные требования в полной мере предъявляются и проектировщикам, и строителям.

**— Будут ли на этом этапе строительства использованы какие-либо сугубо новые технические решения?**

— Безусловно, инновационные решения активно применяются. Однако госкомпания использует только уже опробованные инновационные методы, проверенные конструкции, которые уже показали себя в различных инженерно-геологических и климатических условиях.

**— На данном участке предусмотрено строительство более 100 инженерных сооружений. Какие из них вы могли бы выделить?**

— Наиболее крупными являются мосты через такие водные преграды, как Волхов и Мста. Есть также искусственные сооружения, расположенные в сложных геологических условиях. Например, уникальным, на мой взгляд, объектом является мостовой переход через реку Нерца. Сама по себе речка узкая, а вот искусственное сооружение пришлось запроектировать достаточно большим. Все дело в том, что большая часть поймы Нерцы находится на заболоченном участке.

**— Какие мероприятия предусмотрены для обеспечения экологической безопасности этого участка СПАД?**

— На подобных объектах главным фактором, негативно влияющим на окружающую среду, является шум. Поэтому из основных инженерно-экологических мероприятий я бы выделил устройство шумозащитных экранов, а также шумозащитного остекления (там, где жилые дома расположены рядом с трассой).

В проект заложен еще ряд экологических мероприятий. Например, вода, попадающая с проезжей части в водные объекты, в соответствии с законодательством должна быть очищенной. Это означает наличие на участке большого количества (более 90) локальных очистных сооружений.

Для прохода диких животных трасса оборудуется зверопереводами, на нашем участке запроектировано 37 таких сооружений.

**— Какие программные продукты применялись для оптимизации сроков работы над проектом?**



— Говорить о конкретных программных продуктах, наверное, нет смысла. Вообще процесс автоматизации сферы проектирования начался уже достаточно давно. Конечно, существенную роль в ускорении работы сыграл современный уровень нашего оснащения компьютерной техникой и специализированными программами. Если бы не наличие этого фактора, то было бы трудно говорить даже о возможности разработки данного проекта в такие короткие сроки.

**— Александр Владимирович, могут ли читатели нашего журнала рассчитывать на более подробный**

**рассказ о столь интересном объекте транспортной инфраструктуры?**

— С этим вопросом советую, прежде всего, обратиться к подрядчикам, накопившим большой опыт практической работы: представителям ОАО «Мостотрест», ООО «Трансстроймеханизация». Эти увлеченные своим делом люди смогут вам рассказать о ходе строительства, имеющихся сложностях, способах их преодоления. Нужно больше общаться со строителями, с теми людьми, которые работают на земле и решают конкретные задачи.

**Беседовала Нина Пасторе**