«НОВГОРОДСТРОЙПРОЕКТ»: ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН

На строительство скоростной автотрассы М-11 Москва — Санкт-Петербург брошены лучшие силы дорожной отрасли страны. И это неудивительно, ведь перед ними поставлена сложная задача государственного масштаба — к 2018 году ввести в эксплуатацию эту магистраль. Одной из компаний-участников 6-го этапа строительства СПАД стало ЗАО «Новгородстройпроект», входящее в инженерную группу Института «Стройпроект». Корреспондент журнала «ДОРОГИ. Инновации в строительстве» встретился с главным инженером этой проектной организации Игорем Гришиным и узнал о роли компании в реализации проекта.

— Игорь Владимирович, какую работу по проектированию магистрали М-11 Москва — Санкт-Петербург выполнили специалисты ЗАО «Новгородстройпроект»?

— В рамках 6-го этапа мы на субподряде проектировали дорожную часть участка км 450 — км 475, расположенного на территории Новгородской области. Проектная деятельность охватывала все элементы автодороги, за исключением мостовых сооружений: земляное полотно, дорожную одежду, малые искусственные сооружения (трубы и другие элементы водоотвода).

После того как было подписано долгосрочное инвестиционное соглашение по реализации 6-го этапа, мы приступили к разработке рабочей документации, также по дорожной части, но на смежном участке (км 422 — км 457). Были выполнены рабочие чертежи, спецификации по земляному полотну, дорожной одежде, временным автомобильным дорогам, водоотводным элементам и водопропускным трубам. Также на этом участке мы занимаемся авторским надзором.

— В чем заключалась специфика проектирования данного участка магистрали? С какими сложностями пришлось столкнуться?

— Здесь можно выделить два аспекта. Во-первых, этот объект довольно проблематичен в техническом плане — мы столкнулись со сложными грунтами. Новгородская область в этом отношении не самое благополучное место, здесь встречаются и болота, и сложные глины.

Чтобы обеспечить устойчивость основания, наши инженеры приняли ряд проектных решений. Если мощность слоя слабого грунта не превышала шести метров, выполнялась его замена на фильтрационный песок. При большей глубине залегания слабых грунтов устраивалось основание из забивных свай с гибким ростверком под земляное полотно. По каждому участку, в зависимости от геологии, выполнялись расчеты на устойчивость.

Таким образом, нам приходилось отходить от типовых решений, заниматься дополнительными расчетами. Но в целом эти сложности в какой-то мере даже стимулировали проектировщиков, скучать не приходилось. В остальном по техническим характеристикам трасса соответствует категории Ia и не сильно отличается от магистральных автодорог. Все соответствует нормам.

Второй аспект — сроки. Как известно, трасса должна быть сдана в 2018 году, поэтому нам пришлось выполнять работу не только качественно, но и быстро, даже подключили к проекту еще одну группу инженеров. Так что и с этой задачей мы вполне справляемся.

— Расскажите подробнее, каким образом организован авторский надзор. Какие задачи решают ваши инженеры?

— Авторский надзор выполняется согласно вводу правил и ведется в соответствии с техническими решениями, указанными в рабочей документации. Повышенное внимание уделяем участкам со сложными геологическими условиями, чтобы предупредить возможные просадки грунта либо минимизировать их последствия. На особом контроле качество выполнения работ на искусственных сооружениях, в первую очередь это касается водопропускных труб. Ввиду сложности рельефа необходимо учитывать точность их положения.

На постоянной основе ведется журнал авторского надзора и составляются отчеты по выявлению каких-либо несоответствий. В первую очередь это необходимо для оперативного устранения недочетов. Мы не доводим ситуацию до состояния, когда

нужно переделывать работу, а стремимся предпринять предупредительные меры. В целом таких отступлений крайне мало, все решается в рабочем порядке.

Здесь же следует отметить, что авторский надзор позволяет подстраховать строителей. Дело в том, что инженерно-геологические изыскания не всегда могут точно определить наличие толщи залегания слабых грунтов, локализовать место расположения торфа. Такие данные подчас могут выявляться лишь во время выполнения земляных работ. В этом случае средствами авторского надзора мы подтверждали подрядчику изменение видов работ.

В целом могу сказать, что мы работаем в плотном взаимодействии и с подрядной организацией, и с представителями заказчика — Госкомпании «Автодор».

— Для разработки столь ответственного проекта необходим штат квалифицированных специалистов. Несколько слов о коллективе вашей компании. Какова структура организации?

— Общая численность сотрудников составляет порядка 70 человек, из них около 40 занимаются проектными работами. Основу компании составляют три дорожные группы инженеров, в обязанности которых входит проектирование непосредственно дорожной части. Есть мостовая группа, в сфере ее интересов, соответственно, — искусственные сооружения. Инженеры группы спецразделов проекта занимаются разработкой проектов организации строительства, вертикальной планировкой, сносом и демонтажом.

Отдел изысканий и кадастра. Его специалисты выполняют инженерно-геодезические, инженерно-гидрометеорологические и инженерно-экологические изыскания, кадастровые работы, занимаются вопросами изъятия земель и подготовки территорий, организуют проведение геотехнических и инженерно-геологических изысканий. Оценку стоимости земли мы, как правило, выносим на субподряд, но в целом все же контролируем процесс по выкупу участков.

Среди организаций, входящих в инженерную группу «Стройпроекта» у нас самый молодой штат. Его костяк составляют инженеры из Архангельска, которые приехали к нам в 2007 году. За это время они доросли до ГИПов, руководителей групп. Есть у нас также сотрудники из Иванова, Томска, Санкт-Петербурга, Твери.

Начинающим инженерам интересно работать у нас. Да мы и сами нацелены на воспитание молодежи. Наши специалисты видят вполне конкретные перспективы своей дальнейшей деятельности. В первую очередь, у нас они получают интересную работу с возможностью развиваться, повышать свою квалификацию. К тому же мы стремимся поддержать наших сотрудников в социальном плане, помогаем с арендой жилья, предоставляем полный соцпакет. В итоге у нас нет текучести кадров.

— В каких еще проектах в последнее время участвовала ваша организация?

— Если говорить про СПАД, то мы разрабатывали рабочую документацию на небольшом участке в рамках первого этапа строительства магистрали. Также мы готовили проектную документацию реконструкции участка км 16 — км 20 трассы М-8 «Холмогоры».

Нельзя не отметить наши тесные партнерские отношения с ФКУ Упрдор «Россия». В частности, на трассе М-10 «Россия» сейчас ведется реконструкция двух участков (обхода Торжка и развязки на въезде в Тверь), рабочую документацию которых мы разрабатывали. А также как проектировщики принимали участие в капитальном ремонте достаточно протяженных участков на трассе М-9 «Балтия».

Знаковой для нас стала работа в Ашхабаде (Туркменистан). Среди объектов здесь можно выделить кольцевую автодорогу, подъезд к ипподрому, реконструкцию улицы Арчабиль. В настоящий момент практически все объекты завершены, но мы постараемся остаться на этом рынке.

— Чем запомнилась вам эта работа?

— В первую очередь местным климатом с крайне жаркой погодой и периодическими сильными ливнями в предгорьях. К тому же это сейсмоопасный район. Все перечисленное накладывается на сложную геологию — наличие большой толщи просадочных грунтов. Нашим инженерам приходилось принимать специфические проектные решения по обеспечению устойчивости земполотна и искусственных сооружений.

К тому же в Туркмении несколько иные принципы организации проектирования и строительства. Сроки были сжатыми, поэтому приходилось в оперативном порядке полностью пере-

страивать работу. Например, чертежи рабочей документации выдавали, что называется, «под бульдозер». Приходилось буквально мобилизовать все силы. В результате получен хороший опыт организации проектирования. Теперь нашу молодежь едва ли чем можно испугать. Многое для себя почерпнули и с точки зрения проектирования в зоне сейсмической активности. Этот опыт может пригодиться и в России, например на территории Якутии или Крыма.

— Каковы дальнейшие планы компании?

— Планов много, стремимся и дальше участвовать в крупных инфраструктурных проектах. Сейчас планируем переезд — в нынешнем офисе коллективу становится тесно. К тому же ощущается необходимость в расширении кадрового состава. Но надо учитывать, что мы располагаемся в небольшом городе, куда специалисты едут менее охотно, нежели в мегаполисы. Однако мы стремимся обеспечить максимально комфортные условия для наших сотрудников, и это дает свои результаты.

ТРОЙ ПРОЕКТ ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД
ЗАО "НОВГОРОДСТРОЙПРОЕКТ"

ЗАО «Новгородстройпроект»
173003, г. Великий Новгород,
Лазаревский пер., д. 3
Тел.: 8 (816-2) 94-67-31
Факс: 8 (816-2) 94-67-32
E-mail: novgorod@stpr.ru
www.nov-stpr.ru