

НОВАЯ ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА НОВОСИБИРСКА



На сегодняшний день в Новосибирске транспортная ситуация довольно сложная: по сути эксплуатируются только два автодорожных моста через Обь — Димитровский и Октябрьский (Коммунальный). Еще один, через шлюз Новосибирской ГЭС, находится на значительном расстоянии от центра города. Для третьего по величине города России, с населением почти 1,5 млн человек и уровнем автомобилизации порядка 300 автомобилей на 1000 жителей, этого явно недостаточно.



Как известно, генпланом Новосибирска предусмотрено строительство еще трех мостовых переходов через Обь. В этой связи в начале 2008 года мэрией Новосибирска был объявлен конкурс на разработку проектной документации на строительство моста по так называемому Оловозаводскому створу. Победителем этого конкурса стал ЗАО «Институт «Стройпроект», и 5 марта 2008 года был заключен муниципальный контракт с Управлением дорожного строительства.

В соответствии с заданием на разработку проектной документации мостовой переход должен стать частью магистральной дороги непрерывного

движения на продолжении магистрали М-51 «Байкал» от городской черты Новосибирска до примыкания к магистрали М-52 «Чуйский тракт».

Протяженность мостового перехода по данному створу составляет 7,5 км.

Строительство предусмотрено в два этапа. Первый этап — строительство мостового перехода между ул. Ватутина и ул. Большевикской (протяженность 5,5 км). На втором этапе строится продолжение основного хода до ул. Кирова (протяженность чуть более 2 км).

В процессе проектирования мост имел рабочее название Оловозаводской, но в результате проведения опроса среди жителей Новосибирска

в честь находящейся на левом берегу Бугринской рощи мост получил название Бугринский. Это первый проект петербургского института в Новосибирске, и, конечно же, всем его инженерам очень хотелось, чтобы мост стал новой визитной карточкой города.

При проектировании учитывались требования судоходства, в соответствии с которыми схема моста должна обеспечивать пропуск двух судовых габаритов по 120 × 15,0 м.

В результате геологических и геофизических изысканий, в русловой части мостового перехода был выявлен тектонический разлом. Реализация балочного варианта в таких условиях требовала больших затрат, при этом строительные риски тоже значитель-

но возрастали. В этой связи потребовалось рассмотреть варианты с перекрытием русловой части моста большим пролетом (не менее 380 м) с расположением опор за пределами тектонического разлома.

Для арочного варианта принято пролетное строение в виде внешне безраспорной арки с гибкими наклонными подвесками, так называемой «сетчатой» арки.

Кроме того, было рассмотрено вантовое пролетное строение с двумя симметрично расположенными пилонами по схеме 170+380+170.

На основании технико-экономического сравнения к реализации был рекомендован второй вариант с арочным пролетным строением русловой части. Архитекторы Новосибирска тоже поддержали арочный вариант, так как несмотря на свои значительные размеры, арочный пролет хорошо вписывается в речную панораму. Кроме этого, арка образно связана с гербом города Новосибирска: если обратить внимание на центральную часть герба, то можно увидеть арку, соединяющую два берега. С другой стороны, арка имеет очертание, напоминающее лук, также изображенный на гербе Новосибирска и являющийся одним из исторических символов Сибири.

В последний день ноября 2009 года проектная документация по мостовому переходу через Обь по Оловозаводскому створу в Новосибирске получила положительное заключение Главгосэкспертизы, а в декабре 2009 года победителем конкурса на строительство первого пускового комплекса было признано ОАО «Сибмост». Разрабатывать рабочую документацию было поручено ЗАО «Институт «Стройпроект».

На стадии разработки рабочей документации по предложению заказчика были внесены изменения планового положения оси трассы мостового перехода, изменения транспортной развязки на ул. Большевикская. Это было сделано с целью минимизации затрат по сносу жилых домов. В процессе разработки рабочей документации проектировщиками Стройпроекта были выполнены работы по корректировке технической части проектной документации и прохождению повторной экспертизы, положительное заключение которой было получено 29 мая 2012 года.

На сегодняшний день работы по строительству и разработке рабочей документации близятся к заверше-



нию. Закончен самый сложный вид работ — надвигка свода арки. Завершается натяжение вант. В начале октября ожидается торжественное открытие моста.

Всего за время проектирования Институтом и его субподрядчиками было выпущено свыше 540 комплектов рабочей документации. Проект разрабатывался под руководством технического директора А. Суровцева, главного инженера А. Злотникова, руководителя проекта — заместителя технического директора Ю. Девичинского, комплексного ГИПа С. Азанова. В проектировании принимали участие: комплексная проектная группа Т. Гуревич (затем Н. Минаевой), А. Гунчева и В. Петровой, группа архитекторов во главе с почетным архитектором России А. Горюновым, группа проектирования металлических конструкций С. Вихрова, сектор автоматизации А. Шешова (сложнейшие расчеты), комплексная проектная группа, группы технологии строительства Ю. Шестаковой и Г. Павлова, сектор ПОС М. Дюбов, управление экономики строительства под руководством Л. Кудрявцевой и Н. Мартыновой. Также в проектировании принимало участие около двадцати субподрядных организаций, в том числе пред-

приятия инженерной группы «Стройпроект»: ЗАО «Петербургские сети», ЗАО «Новгородстройпроект», ООО «Институт «Проектмостореконструкция», ЗАО «Институт «Трансэкопроект».

Большую работу по разработке проекта правобережного пойменного участка выполнило ОАО «Трансмост». СВСУ пойменных участков разрабатывало ОАО «Институт Гипростроймост», спецтехусловия — ЗАО «Институт «ИМИДИС», продувку в аэродинамической трубе — датская компания FORCE Technology.

Новосибирские проектные организации также были привлечены к работе. Среди них: ОАО «Стройизыскания», ООО «Новосибирскгражданпроект», ООО «РосИнсталПроект», ОАО «Сибмост», ОАО «Сибирский институт «Гипрокоммунаводоканал» и др.

Особая заслуга в ходе успешной реализации проекта принадлежит местным заказчикам — Администрации Новосибирской области, мэрии Новосибирска, Управлению дорожного строительства.

**А.А. Журбин, генеральный директор
ЗАО «Институт «Стройпроект»**



www.stpr.ru