



- Так как наш разговор касается развития транспортной инфраструктуры города и области, то первый вопрос касается того, какие объекты проектирует институт сейчас курирует в связи с тем, что Воронеж превратился в одну большую строительную площадку накануне празднования своего 425-летия. Какие проблемы решают сегодня в городе при вашем непосредственном участии?

- 425-летие Воронежа – это прекрасный повод и замечательная возможность решить застарелые инфраструктурные «болячки» города. Мы все можем наблюдать, как ведется ремонт дорожного полотна многих улиц: пр. Революции, Ф.Энгельса, Пешестрелецкой, а также реконструкция пр. Труда, ул. 9 Января, Солнечной (расширение проезжей части за счет снятия трамвайных путей). Планируется увеличить количество полос на ул. Кольцовской. Причем работы проводятся комплексно, меняется не только «дорожная одежда», но и бордюрный камень, для отвода дождевой воды устраивается лоточная ливневая канализация.

За последние два-три года проведены серьезные мероприятия по реанимированию дорожной инфраструктуры Воронежа: проведена реконструкция Московского пр-та, ул. Кольцовской, Ворошилова, Ленина, 20 лет Октября. Помимо этого открыта вторая очередь Чернавского моста. Заканчивается реконструкция набережной Массалитинова и Каменного моста. Ко многим вышеперечисленным объектам проектный институт имеет непосредственное отношение. Мы разрабатывали проектную и рабочую документации на строительство Чернавского моста, реконструкцию ул. 20 лет Октября, наб. Массалитинова от Чернавского моста до Северного мостового перехода и памятника архитектуры Каменного моста. Проекты успешно прошли государственную экспертизу и были переданы заказчикам. В настоящее время «Гипрокомундортранс» осуществляет авторский надзор за выполнением работ на объектах Каменный мост и набережная Массалитинова.

Воронеж готовится к празднованию юбилея

Текущий август – жаркая пора в преддверии подготовки к празднованию 425-летия Воронежа. Городские улицы, парки, скверы в предчувствии обновления – здесь кипит работа и днем, и ночью. Словом, развитие и обновление городской инфраструктуры налицо. О том, какие объекты в этом масштабном процессе курирует проектный институт ЗАО «Гипрокомундортрас», рассказывает его генеральный директор Екатерина Алексеева.

- Насколько сложно проектировать реконструкцию дорог в условиях такого большого города?

- Ну, начнем с того, что проектный институт «Гипрокомундортранс» на момент создания специализировался на проектировании дорожно-транспортной инфраструктуры и объектов городского электротранспорта. С того времени прошло более сорока лет, и выполнено около 300 проектов дорог, мостов, транспортных развязок, путепроводов на территории СССР и современной России. Среди них: Северный, Вогрэсовский, Чернавский мосты, путепроводы по ул. Остужева и ул. Плехановской в р-не Заставы, автомагистраль от транспортной развязки и ж/д путепроводов до ул. Циолковского, реконструкция ул. Шишкова от ул. Беговой до пр-та Труда и других объектов. Так что мы не понаслышке знаем о возникающих сложностях.

Вопросы возникают как в малых, так и в больших городах. При проектировании на участке с фактически сложившейся застройкой всегда необходимо учитывать наличие подземных сооружений и инженерных сетей, а также их перенос, конечно, если того требует строительство или реконструкция объекта.

Ситуация осложняется еще тем, что с начала 90-х годов прошлого столетия до недавнего времени в большинстве городов не велась работа над генеральными планами развития городов, яркий тому пример – Воронеж. Появился новострой там, где ранее должна была быть развязка или дорога. В эти годы шла массовая приватизация земельных участков.

Помимо этого со вступлением в силу в январе 2010 г. новых норм отвода земель под дороги и дорожный сервис в связи с изданием Постановления Правительства РФ ⁽¹⁾ возникли сложности. К границам полосы отвода земель, определяемым в соответствии с утвержденными нормами, отнесены дополнительные земельные участки. Так, например, установлено, что для обеспечения необходимых условий производства работ по содержанию автомобильных дорог могут предусматриваться дополнительные земельные участки с каждой стороны автомобильной дороги шириной не менее 3 м.

Часто в черте городской застройки данные участки могут находиться в частной собственности. И тогда встает вопрос о компенсации собственникам при изъятии земель и построек на зе-

мельных участках, зарезервированных для государственных и муниципальных нужд. А это связано с дополнительными материальными затратами и значительно продлевает срок проведения тех или иных работ, иногда откладывает на неопределенное время.

- Мы знаем, что ЗАО ПИ «Гипрокомундортранс» – многопрофильная проектная организация, специализацией которой стало проектирование не только дорог и объектов дорожной инфраструктуры, но и комплексное проектирование зданий и сооружений, а также подготовка масштабных проектов по реконструкции дорог, зданий и сооружений. Расскажите, что сегодня находится в работе, какие проекты ждут своего времени и почему?

- На сегодня проектный институт «Гипрокомундортранс» ведет порядка сорока проектов. Среди них реконструкция здания Центрального рынка Воронежа; строительство производственно-логистического комплекса «Армакс-Групп» и цеха минеральной ваты в Масловской зоне; строительство торгово-технического центра «Тойота» в п. Солнечный Рамонского района, в целях расширения сферы услуг, увеличения количества рабочих мест и привлечения инвестиций реконструкция гостиницы «Спутник»; жилая застройка в районе больницы «Электроника» (ул. Минская), многофункциональный административно-деловой центр «Воронеж Сити», в целях сохранения объекта культурного наследия проект реставрации Дома Михайловых.

Помимо этого мы занимаемся разработкой проектно-изыскательской документации на реконструкцию стадиона «Чайка». Проектом предусмотрены: трибуны вместимостью 5 тыс. человек с подтрибунными помещениями, административно-гостиничный комплекс на 150 мест, бассейн 25х16 м, крытый ледовый каток, многофункциональный спортивный комплекс, беговые дорожки и футбольное поле по олимпийским стандартам, три игровых поля для тренировок, кафе на 100 мест, стоянка на 200 машиномест на территории спорткомплекса и на 100 машиномест перед входом на стадион.

В настоящее время мы приступили к разработке рабочей документации жилого комплекса «Солнечный Олимп», который планируется построить в центре Воронежа на ул. К.Маркса, 67. Архитектурно-планировочное решение ЖК «Солнечный Олимп», предложенное московскими архитекторами, уникально для Воронежа.

Еще в советские годы проектный институт «Гипрокомундортранс» начинал разработку проектов Остужевской развязки и путепровода на ул. Циолковского. Но, к сожалению, они не были реализованы. Очень надеюсь, что в ближайшие годы будут возобновлены проектные работы по этим объектам, естественно, с учетом современных

норм и требований, и они будут построены. Это во многом способствует решению транспортной проблемы Воронежа.

- В чем, на Ваш взгляд, заключаются конкурентные преимущества Вашей работы в настоящий момент?

- Во-первых, в своей работе мы руководствуемся индивидуальным подходом к требованиям каждого заказчика и стандартами качества СМК (ISO).

Во-вторых, мы предоставляем заказчику возможность использования в строительстве тех или иных новых технологий и в целях определения экономической целесообразности их применения проводим валидацию проектных решений непосредственно на строительных площадках.

В-третьих, мы разрабатываем несколько вариантов проекта для нахождения оптимального решения для заказчика.

Помимо этого, к своей работе мы подходим комплексно, т.е. наш институт делает абсолютно все разделы проекта начиная с эскизного проекта и разработки концепции, обследования зданий, выполнения инженерных изысканий (геологических, геодезических, экологических и др.), разработки раздела инженерных коммуникаций и пр. Мы предоставляем инжиниринговые и консультационные услуги, ведем авторский надзор, проводим негосударственную перспективу. Проведение данных работ в рамках одной организации ведет к сокращению сроков выполнения ПСД.

Мы одинаково успешно работаем как с инвесторами, так и с государственными заказчиками: МЧС, ФСБ, департаментами и управлениями и т.д.

В нашем институте работают грамотные, квалифицированные специалисты. Молодые и те, кто стоял у истоков проектного института. Они обладают огромным опытом в проектировании и изысканиях. Мы постоянно проводим обучение и отправляем сотрудников на повышение квалификации. У нас развита система преемственности.

В ГКДТ прозрачная система управления проектами. Ошибки проектирующих организаций впоследствии дорого обходятся строительным компаниям. Именно поэтому мы при выполнении проектов самое пристальное внимание уделяем качеству проектной документации. Для соответствия постоянно растущим требованиям и поддержания конкурентоспособности в условиях рынка мы построили систему управления проектами на базе специализированного программного обеспечения. На предприятии работает корпоративный портал DeskWork по модели SaaS, который благодаря встроенным модулям позволяет обеспечивать планирование и контроль любого количества проектов в любой момент времени, взаимосвязку проектов по срокам и ресурсам, осуществление разработки календарно-сетевых графиков проектов в кратчайшие сроки, а также контроль трудовых затрат, невыполненных за-

дач и т.д. в виде электронных отчетов. В любой проектной организации сроки и качество выполнения работ имеют решающее значение.

Мы отдаем себе отчет в том, что конкурентоспособным проектный институт может быть, когда он имеет реальные механизмы управления, дающие руководству возможность видеть комплексную картину по срокам и трудовым затратам по всем выполняющимся и планируемым проектам (как по внутренним, так и по предполагающим взаимодействие с заказчиком). Все это определяет необходимость использования программного обеспечения для управления проектами, работающего с единой базой данных проектов и обеспечивающего одновременную работу нескольких разнопрофильных специалистов в рамках одного проекта и, наоборот, участие одного специалиста одновременно в нескольких проектах.

Данная система управления проектами согласована и взаимовыгодна с системой управления качеством (стандарт ISO 9001-2008), поскольку качество планирования выполнения работ, а также согласования и приемки результатов является определяющим фактором для правильной организации контроля качества выполняемых работ.

Также среди конкурентных преимуществ ГКДТ можно выделить разработку новых видов продукции (услуг), удовлетворяющих потребности участников строительного рынка. Среди них проведение негосударственной экспертизы проектной документации и инженерных изысканий. И возможность выполнять все разделы проектной документации по реконструкции памятников архитектуры (объектов культурного наследия).

Преимущество также состоит и в том, что в багаже нашего института изрядное количество индивидуальных, а также типовых и повторно применяемых проектов предприятий, зданий и сооружений, в том числе для объектов жилищно-гражданского, коммунального назначения и др.

Немалое значение сегодня имеет финансовая стабильность, устойчивое положение на рынке и техническое оснащение предприятия.

- Если говорить о будущем, какие перспективы сегодня открываются перед проектным институтом? Над какими объектами Вы бы хотели работать завтра?

- Огромные. Поскольку мы не стоим на месте. Постоянно развиваемся. Расширяем географию проведения работ и перечень

предлагаемых услуг.

Насчет проектов: мы хотим работать над теми, где возможно внедрение современных технологий и применение новейших материалов, так как это позволяет находить все новые стилевые и пространственные решения. Также нам нравится заниматься проектированием в разных городах и странах, ведь каждый раз это новая типология, что требует известной самоотдачи. Поэтому всякий раз, когда мы сталкиваемся с новыми условиями работы, воспринимаем это как интересную творческую задачу.

- Что бы Вы изменили в подходе к проектированию дорожной инфраструктуры такого большого города, как Воронеж?

- ГКДТ выиграл в 2009 году тендер на разработку технического задания по выполнению Комплексной схемы организации дорожного движения в Воронеже. Проведя глубокий анализ существующего положения и продолжая отслеживать ситуацию по данной проблематике сегодня, у нас сложилось мнение – нужна действующая, продуманная схема организации дорожного движения, так как локальные решения проблем на дорогах «выздоровливают» Воронеж не помогут (установка светофоров или пешеходных переходов в конкретных местах и пр.).

Современное общество нуждается в постоянном увеличении объема транспортного сообщения, повышении его надежности, безопасности и качества. Это требует увеличения затрат на улучшение инфраструктуры транспортной сети, превращения ее в гибкую, высокоуправляемую логистическую систему. При этом риск инвестиций значительно возрастает, если не учитывать закономерности развития транспортной сети, распределение загрузки ее участков. Игнорирование этих закономерностей приводит к частому образованию транспортных пробок, перегрузке/недогрузке отдельных линий и узлов сети, повышению уровня аварийности, экологическому ущербу.

Для поиска эффективных стратегий управления транспортными потоками в мегаполисе, оптимальных решений по проектированию улично-дорожной сети и организации дорожного движения необходимо учитывать широкий спектр характеристик транспортного потока, закономерности влияния внешних и внутренних факторов на динамические характеристики смешанного транспортного потока.

Решить проблему полностью позволит городу только комплексный подход.



⁽¹⁾ До этого момента действовали Нормы, утвержденные Постановлением Государственного комитета Совета Министров СССР по делам строительства от 1974 г.