

Ольга Жарина

Что дадут городу новые магистрали и развязки, какую воду будут пить минчане — об этом и не только говорим с директором КПИУП «Минскинжпроект» Алексеем Говорко

— Алексей Петрович, в начале 2015-го ситуация и в строительной, и в проектной сферах существенно изменилась: объемы работ снизились, что отразилось на многих предприятиях. Удалось ли вам сохранить кадровый потенциал и обеспечить трудовую загрузку коллектива?

— Прошлый год действительно был довольно сложный. В 2016-м загрузка увеличилась, соответственно улучшились и результаты — выручка выросла на 30 %. Работаем с прибылью, рентабельность составляет 8,8 %. При этом практически сохранили численность. Если в 2015-м у нас трудился 381 человек, то сейчас — 359.

Сокращений не было, но люди выходили на пенсию, кто-то уволился по собственному желанию. Все социальные гарантии по коллективному договору обеспечиваются.



— Какими новыми объектами можете похвастаться?

— Из значимых и введенных в эксплуатацию — развязка Филимонова — Независимости, которую мы проектировали. Ее эксплуатация показала, что принятые инженерные решения были верными. Там пришлось делать защиту тоннелей метрополитена без его остановки. Мониторинг конструкций подземки продолжается, никаких отклонений нет. Проект делали параллельно со строительством, с марта 2015-го начали разработку нового варианта документации, а в июле нынешнего года развязку уже сдали. Такая работа оказалась сложной для инженеров. Запроектировать сооружение целиком, увидеть результат, исправить недочеты, если они есть, — это одно. В нашем случае при параллельном проектировании и строительстве права на ошибку не было, и с этой задачей коллектив справился.

Второй знаковый объект года — участок 1-го транспортного кольца от Харьковской до Либкнехта. Раньше там был переулочек Домашевский с двумя полосами движения, заполненными транспортом. Теперь это общегородская магистраль.

— Вы назвали реализованные проекты. А что сейчас только на бумаге и ожидает строительства?

— Завершается разработка документации на путепровод через проспект Дзержинского, который станет продолжением 1-го кольца. В городскую инвестпрограмму следующего года включено также проектирование последнего участка этой магистрали — от проспекта Дзержинского до улицы Толстого. Его протяженность — 450 м, но отрезок сложный для организации транспортного движения. Рядом площадь Мясникова, улицы К. Цеткин, Бобруйская, Московская, проспект Независимости, диспетчерская станция «Дружная». Надо запроектировать этот транспортный узел комплексно, связав 1-е кольцо с существующей развязкой Толстого — Московской и далее улицами Дружной и Суражской.

Мы надеемся выиграть тендер на эту работу. Чтобы грамотно ее выполнить, планируем применить новую немецкую программу моделирования транспортных потоков, которую приобрели в этом году. Мы с ней познакомились, когда защищали инженерные решения развязки Филимонова — Независимости.

«Газпром трансгаз Беларусь» пригласил польских специалистов для анализа нашего проекта. Мы в свою очередь обратились в БелНИИПградостроительства, который с помощью этой программы смоделировал транспортные потоки на будущей развязке. Это позволило внести небольшие коррективы в проект. Учитывая, что таких важных и сложных объектов у нас много, мы приобрели программу для своего института, сотрудники прошли обучение и готовы работать.

Также в ближайшее время уходят на экспертизу еще несколько проектов: Южной магистрали, нового участка улицы Жуковского от Сенницкой до Кижеватова с двумя двухуровневыми развязками. Работаем над инженерно-транспортной инфраструктурой комплекса «Минск-Мир», проводим инженерную подготовку территории для строительства 3-й линии метро от Воронянского до Корженевского, включая переустройство сетей.



— Задачи института не заканчиваются проектированием дорог и транспортных развязок. Над чем еще трудитесь?

— Разрабатываем отраслевую схему развития ливневой канализации города. Делаем это совместно с Институтом природопользования НАН Беларуси и Центральным научно-исследовательским институтом комплексного использования водных ресурсов.

Ранее предполагалось разработать центральный ливневой коллектор для всего города. Сейчас стоит задача разукрупнения сетей, выделение этапов строительства. Оценим, где можно сделать очистные сооружения и сбрасывать стоки в существующие водные артерии (Свислочь, Мышку, Слепянскую водную систему). Это комплексное исследование. В результате появится отраслевая программа, которая на многие годы определит развитие этого направления. Заказчиком выступает «Горремавтодор». Работа начата в прошлом году, а завершим ее в следующем.

Еще одна отраслевая схема, над которой трудятся наши специалисты, — перевод Минска на подземные питьевые источники. Она делается по заказу «Минскводоканала». Ранее планировалось весь город обеспечить артезианской водой с использованием водозабора в районе деревни Вязынка. Но этот водоносный пласт находится далеко от столицы — около 46 км. Понадобятся колоссальные деньги, чтобы протянуть оттуда сети. Поэтому надо просчитать необходимость такого освоения. Водопотребление в городе упало за последние десятилетия. Возникает вопрос: сколько же надо воды Минску и как ее подать максимально рационально?

Мы хотим, чтобы у нас из крана шла артезианская вода, однако из потребляемых в среднем 140 л на человека в сутки для приготовления пищи используется не более 5 литров. Основной расход связан с хозяйственно-бытовыми нуждами.

В разработке этой схемы «Минскинжпроект» помогает Институт МосводоканалНИИпроект, который делает расчеты гидравлической модели Минска. Работа специфическая, требующая опытных специалистов, особого программного комплекса. Она готовится на длительный период времени. В результате совместного труда мы должны получить программу, в которой укажем, какие водозаборы надо развивать для столицы, какая технология водоподготовки потребуется, сохранится ли необходимость использования поверхностных источников. Есть разные варианты, все они оцениваются с точки зрения влияния на человека, окружающую среду и по экономической целесообразности. Завершить разработку этой отраслевой схемы планируем в середине следующего года.

Завершается разработка документации на путепровод через проспект Дзержинского, который станет продолжением 1-го транспортного кольца. Также в ближайшее время на экспертизу идут еще несколько проектов: Южной магистрали, нового участка улицы Жуковского от Сенницкой до Кижеватова с двумя двухуровневыми развязками. Продолжается работа над инженерно-транспортной инфраструктурой комплекса «Минск-Мир».