

День строителя

ГРАДОСТРОИТЕЛИ

МИНСКИНЖПРОЕКТ

О работе этих специалистов можно сказать словами из знакомой нам песни: «на первый взгляд она как будто не видна». Зато хорошо известны и любимы нами удобные транспортные развязки, широкие проспекты и зеленые бульвары — плоды труда инженеров столичного института «Минскинжпроект».

Магистралли, развязки, улицы...

Анна **МАКСИМОВА**,
фото Елизаветы **ДОБРИЦКОЙ** и из
архива предприятия

За плечами сотрудников института немало знаковых для Минска объектов. Достаточно назвать такие, как инженерно-транспортная инфраструктура жилых районов Лошица, Михалово и многих других, или реконструированный проспект Дзержинского, улицы Маяковского, Ташкентская, Тимирязева.



Из введенных в этом году — транспортная развязка на пересечении проспекта Независимости с улицей Филимонова.

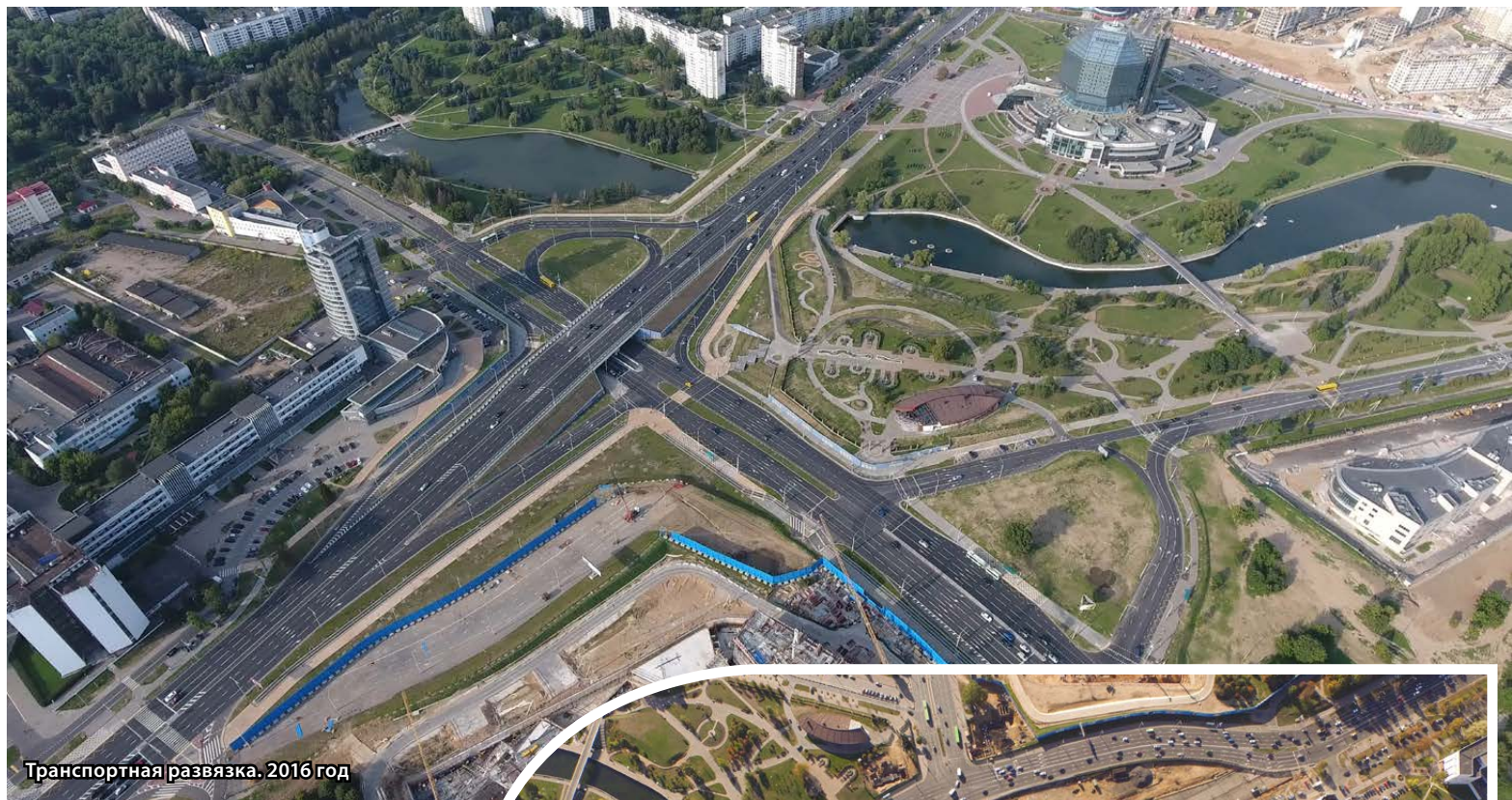
Она, о которой так много говорили и которую так ждали, в итоге стала настоящей гордостью предприятия.

Скатертью дороги

— Таких разработок до нас ни в Беларуси, ни в странах бывшего Советского Союза никто не делал, — рассказал директор «Минскинжпроект» Алексей Говорко. — Конечно, если просто посмотреть — ничего особенного. Такие развязки специалисты называют «неполным клевером». Но! Под ним проходит линия метро. Ради поиска оптимальных решений мы привлекли к работе ученых из Белорусского национального технического университета и специалистов из «Минскметропроект». Задача осложнялась тем, что, с одной стороны, мы не имели права закрыть метро, с другой — должны были исключить даже малейшую угрозу для его эксплуатации. Внимательные минчане наверняка заметили, что в результате улица Филимонова понизилась на пять метров. Да, мы практически дошли до тубингов тоннеля, но комплекс мероприятий по защите метро позволяет гарантировать безопасность и пассажиров, и транспорту. При этом не забывайте: работа была реализована в максимально сжатые сроки. От утверждения концепции до окончания строительства прошло меньше полутора лет!

Второй объект, движение по которому было открыто в этом году — проект продления первого транспортного кольца на участке от улицы Харьковской до улицы К. Либкнехта. Значение первого транспортного кольца для города невозможно переоценить. Его задача — разгрузить центр города от транзитного транспорта, сделав при этом перемещение жителей между районами города быстрым, безопасным и комфортным.

Для того чтобы замкнуть и использовать кольцо с полной отда-



Транспортная развязка. 2016 год



Директор
УП «Минскинжпроект»
Алексей Говорко:

— Уважаемые друзья, коллеги! Позвольте поздравить вас с профессиональным праздником — Днем строителя! Я счастлив, что тружусь в замечательном коллективе рядом с прекрасными людьми, высококлассными и многоопытными специалистами и инициативной молодежью. Вместе мы делаем наш город лучше. Думаю, не преувеличу, если скажу, что без «Минскинжпроект» наша столица не стала бы такой, какой мы все ее знаем: благоустроенной, красивой, современной. Желаю всему трудовому коллективу предприятия крепкого здоровья, стабильной и эффективной работы и личного счастья!

чей, осталось возвести развязку на проспекте Дзержинского около здания администрации Московского района, проектирование которой будет закончено в нынешнем году, и участок от проспекта Дзержинского до улицы Толстого протяженностью около 400 м, проектирование которого пока в перспективе. Сложность здесь в первую очередь в том, что необходимо согласовать большие транспортные потоки городских артерий — улиц Толстого, Московской, проспекта Независимости — с учетом прогнозируемой интенсивности движения на первом транспортном кольце. Для решения подобных задач специалисты используют немецкую программу имитационного моделирования PTV VISSIM. Она в режиме реального времени имитирует транспортные и пешеходные потоки с учетом свето-

форного регулирования, что позволяет выявлять и устранять узкие места еще на этапе проектирования. Первый опыт применения PTV VISSIM в условиях столицы был получен при создании проекта развязки на пересечении улицы Филимонова и проспекта Независимости.

Крупный объект, который создают сегодня сотрудники института, — инженерно-транспортная инфраструктура комплекса «Минск-Мир». Работа включает в себя создание проекта уличной сети этой части города и других коммуникаций, необходимых для жизнедеятельности комплекса. Кроме того, в институте заканчивается проектирование Южной магистрали — продление улицы Володько от улицы Аэродромной до диспетчерской станции «Серова», и продление улицы Жуковского от Аэродромной до улицы Лейтенанта Кижеватова.

Специалисты «Минскинжпроект» задействованы также при строительстве третьей линии метро. Они осуществляют проектирование инженерной подготовки территории для последующей прокладки тоннелей и возведения станций. Задача непростая: надо обеспечить коридор для масштаб-

ного строительства в условиях сложившейся городской инфраструктуры, не нарушив при этом жизнедеятельность столицы.

Минчанам — воду, улицам — ливневку

«Минскинжпроект» стал также разработчиком программы по переводу столицы на подземные источники водоснабжения. К следующему году проектный институт должен проработать четыре варианта развития системы водоснабжения Минска с учетом перспективы развития города до 2030 года. Какой из вариантов станет впоследствии своеобразной дорожной картой для столичных водоканализчиков, решат городские власти.

— Мингорисполком и «Минскводоканал» поставили перед нами сложную задачу, при ее решении нужно учесть много неоднозначных аспектов, — отметил Алексей Петрович. — Поначалу кажется, что надо весь Минск перевести на подземные источники. Но статистика говорит следующее. В сутки человек потребляет около 140 литров воды. Из них непосредственно на приготовление пищи и на питье уходит не более пяти литров. Остальное — на хозяйственно-бытовые нужды. Артезианская вода — довольно дорогое удовольствие, и надо ли заправлять

ее стиральную машину? При этом обратите внимание: многие семьи, в чьих квартирах из крана течет вода из подземных источников, все равно покупают для питья воду в бутылках... Отмечу также, что существующую в городе станцию водоподготовки, построенную в 1979 году, ни разу не реконструировали. За это время появились более совершенные технологии водоподготовки. Нашему институту нужно определить наиболее оптимальный с точки зрения экологии, и экономики вариант развития столичной системы водоснабжения.

По заказу минского «Горремавтодора» специалисты УП «Минскинжпроект» заняты разработкой отраслевой схемы развития ливневой канализации. В рамках этой работы будет решено, как минимизировать вероятность подтоплений, которые негативно влияют на экологию города. К работе привлечены Институт природопользования НАН Беларуси и Центральный научно-исследовательский институт комплексного использования водных ресурсов (ЦНИИКИВР).

— Последние ливни показали, что в городе есть еще над чем серьезно работать в части развития ливневой канализации, — считает Алексей Говорко.