

Оставить свой след на земле



Масштаб этой организации и уровень квалификации ее специалистов в наибольшей степени характеризует тот факт, что ЗАО «Петербург-Дорсервис» (головное предприятие Группы предприятий «Дорсервис») является генеральным проектировщиком восточного и западного участков КАД. Вспомним, что кольцевая автодорога вокруг Санкт-Петербурга в течение нескольких лет была самым крупным строящимся объектом России.

Группа предприятий «Дорсервис» ведет свою историю с 1991 года. В настоящее время филиалы организации появились в Москве, Воронеже, Калининграде. А с 1992 года здесь в должности первого заместителя генерального директора и главного инженера трудится Евгений Медрес, двадцать лет жизни отдал он предприятию.

По каким каналам текут мысли творческих людей – композиторов, художников, архитекторов, ученых – одна из тайн мироздания. Но один человек может создать нечто великое, подобное, например, Исаакиевскому собору в Петербурге или Успенскому – в Москве, а другой – нет. Не дано ему, и все.

Труд инженера-проектировщика по праву можно отнести к творчеству. Но здесь, опять же, присутствует градация: один не может оторваться от альбома типовых проектов, а другой не нуждается в них, так как видит гораздо дальше и может больше. Именно благодаря таким людям строятся уникальные сооружения, в ряду которых, несомненно, Кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга.

Евгений Медрес печатью таланта отмечен сызмальства. Он и школу окончил с золотой медалью, успев, кроме общего среднего, еще и музыкальное образование по классу фортепиано получить. Музыка и дальше играла в его жизни роль существенную – студент Евгений Медрес активный участник вокально-инструментального ансамбля, который назывался МГН в ЛИСИ, в течение нескольких лет занимал высокие места в городских конкурсах самодеятельности.

После окончания института Евгений Медрес сразу попал на стройку. Лендорстрой-2 Су-5 – его первое место работы, предприятие занималось ремонтом и строительством улиц Ленинграда. Затем было ГипродорНИИ, где природный талант молодого инженера развился и получил огранку.

ГИП – главный инженер проекта – так называлась должность, которую занял Евгений Петрович, прой-

дя необходимые ступени карьерной лестницы. Надо отметить, что эта работа предполагает огромную ответственность, ведь ГИП отвечает за каждое проектное решение. И огромную нагрузку – в советское время в разработке у ГИПа могло находиться несколько проектов одновременно. Зато, пройдя эту школу, можно было не бояться никакой работы. Этот опыт очень пригодился Евгению Медресу, когда ценность работника стал определять рынок.

Сегодня авторитет первого заместителя генерального директора группы предприятий «Дорсервис», академика Международной Академии транспорта и Международной Академии реальной экономики, доктора административного бизнеса Международного высшего аттестационного совета Всемирной научной ассоциации Международной академии фундаментального образования (Калифорния, США) Евгения Петровича Медреса признан всеми. Он является автором и соавтором шести патентов, нескольких монографий и ряда статей, связанных с новыми технологиями, которые применяются на объектах автодорожного строительства. В преддверии юбилея он поделился с главным редактором нашего журнала своими планами на будущее.

– Евгений Петрович, КАД, безусловно, визитная карточка вашей организации. Есть ли объекты подобного масштаба в перспективе?

– Я убежден, что будущее нашего предприятия связано с КАД-2 – уже два с лишним года мы бьемся над продвижением этой идеи. Сегодня проект второго кольца автомобильной дороги вокруг Петербурга находится в стадии концептуального рассмотрения. Имеются два альтернативных варианта прохождения этой трассы – непосредственно по бетонному кольцу и между КАД и бетонкой, приблизительно на расстоянии 25 км от центра города. Причем мы – за проект прохождения КАД-2 между бетонкой и действующим обходом Санкт-Петербурга, так как города-спутники Северной столицы

– Гатчина, Луга, Ломоносов и другие – расположены именно в этой зоне. Поэтому маршруты движения их жителей, работающих в Петербурге, более логичны по направлению к городу, а не от него, если иметь в виду использование ими объездной. В нашем понимании, бетонное кольцо, находящееся на расстоянии 50 км от центра города, может стать третьим кольцом вокруг города, но это более отдаленная перспектива.

Мы согласны с мнением, что реконструкция КАД экономически менее выгодна, чем строительство КАД-2, поскольку первая кольцевая дорога уже сегодня ограничена в своих возможностях. Ее пропускная способность снижается с каждым месяцем. Уже сегодня на южных участках КАД интенсивность движения в два и более раза больше расчетной, особенно в часы «пик». Так что, по прогнозным оценкам, к 2015–2017 году КАД попросту встанет. Оппоненты проекта КАД-2 утверждают, что можно реконструировать КАД. Но это всегда предполагает изменение ключевых характеристик дороги, структуры автоматической системы управления дорожным движением (АСУДД), замена существующих барьерных ограждений, перенос знаков, и так далее, и в конечном итоге может оказаться даже дороже, чем новое строительство. Всегда эффективнее строить заново, чем переустраивать, это факт.

Окончательное решение относительно строительства КАД-2 будет приниматься федеральными властями вместе с нашими областными и городскими чиновниками, поскольку финансирование проекта предполагается на паритетных началах. Его ориентировочная стоимость оценивается в 270–350 млрд рублей в сегодняшних ценах в зависимости от проложения трассы. В настоящее время есть понимание необходимости этого объекта, остается включить его в Федеральную целевую программу.

– Но ведь КАД проектировали не так давно, а закончили строительство и вовсе недавно. Неужели нельзя было с достаточной степенью точности спрогнозировать рост трафика?

– Отвечая на этот вопрос, хочу подчеркнуть, что, например, Пекин, стремительно развиваясь, строит уже седьмое кольцо, и все равно там не обходится без значительных транспортных пробок. Жизнь идет вперед. Кроме того, еще несколько лет назад никто не мог предположить, что в окрестностях Санкт-Петербурга в непосредственной близости от кольцевой дороги окажется много логистических и крупных промышленных центров – пять предприятий автопрома, потребовавших новых подъездных путей и всей необходимой инфраструктуры.

Да, КАД, когда мы ее задумывали, должна была взять на себя большую часть городского транспорта, но не транзита. А сегодня по ней идет транзитный транспорт. Протяженность КАД 125 км. Протяженность КАД-2 по тому направлению, которое предлагаем мы – порядка 200 км, ее концепция – выход по федеральной сети на платную дорогу «Москва-Санкт-Петербург», на радиальные трассы – Таллинское шоссе, Киевское шоссе и Мурманское шоссе, а также на трассу Скандинавия, ведь со скандинавскими странами у России грузо-

оборот увеличивается с каждым годом. Кроме того, с КАД-2 связано развитие порта Бронки. И вот она действительно должна использоваться как магистраль для транзитного транспорта, а КАД, как и задумано, будет обслуживать город.

– Над какими проектами сегодня работает Группа компаний «Дорсервис»?

– Опыт, полученный за время работы над КАД, широко использован для других проектов нашего предприятия. Помимо кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга, где мы сегодня ведем авторский и технический надзор, выполнен проект строительства скоростной платной автодороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км. Мы участвуем в сооружении объектов будущей Олимпиады, в частности, сегодня заканчиваем проектирование совмещенной (автомобильной и железной) дороги Адлер – «Альпика-Сервис», которая будет соединять Олимпийский парк в Имеретинской долине и олимпийские объекты в Красной Поляне, нами создан также проект транспортной развязки на улицах Донская и Виноградная в Сочи. За последние годы подготовлен проект подъезда к городу Жуковский (ЛИИ имени Громова) от автодороги М-5 «Урал», разработаны проекты ремонта и реконструкции федеральной трассы М-10 «Россия» в Новгородской и Тверской областях, а также Московского и Лиговского проспектов, Малой и Большой Морской улиц, а также ул. Садовой в Санкт-Петербурге. Эта работа была сложна переустройством коммуникаций, которых в центре города множество. Надо сказать, что до КАД мы выполняли более 30% городского заказа, но и сейчас стараемся не снижать темпов. Сегодня это Приморское шоссе, Софийская улица (дублер Московского шоссе) от КАД до промышленной зоны «Металлострой» с транспортной развязкой, большой объект на Поклонной горе. Кроме того, мы вместе с ЗАО «Институт «Стройпроект» участвуем в сооружении Западного скоростного диаметра. Наши специалисты ведут проектно-исследовательские работы на самых значимых и масштабных дорожных объектах России. Среди них – проект платной скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 58–684 км, третья очередь дублера Курортного проспекта в Сочи, и так далее.

Можно сказать, что сегодня Группа Предприятий «Дорсервис» полностью соответствует темпам развития дорожной сети России и отвечает потребностям отрасли по внедрению новых технологий и комплексного решения сложных транспортных проблем.

Мы нацелены на крупные и сложные в технологическом и творческом отношении проекты. Группа Предприятий «Дорсервис» – член координационного совета по развитию Санкт-Петербурга и Ленинградской области и мы надеемся принять в работе над проектом строительства КАД-2 самое непосредственное участие.

Коллектив ГП «Дорсервис» поздравляет Евгения Петровича Медреса с юбилеем. Доброго Вам здоровья, вдохновения и неиссякаемой энергии на долгие годы, семейного благополучия и исполнения мечты!