

Дороги Союздорпроекта

В.М. ТЕЛЕГИН, Б.Ф. ПЕРЕВОЗНИКОВ



**ВЛАДИМИР
МИХАЙЛОВИЧ
ТЕЛЕГИН**

Родился в 1941 г.
в Ульяновске.
В 1965 г. окончил МАДИ.
С 1967 г. –
в Союздорпроекте.
«Заслуженный строитель
Российской Федерации».
Лауреат Госпремии РФ
в области науки и техники.
Почетный строитель
Москвы. Почетный
транспортный строитель.
С 2001 г. – директор
института.

Союздорпроект образован в 1938 г. как специализированная проектно-изыскательская организация в автодорожной сфере. По его проектам еще в предвоенные годы основные автогужевые дороги перестраивались на более современные с асфальтобетонными и цементобетонными покрытиями. В годы войны институт проектировал прифронтовые рокады, временные и наплавные мосты, паромные переправы. В мирное время его специалисты разрабатывали проекты современных автомагистралей, мостовых переходов и других дорожных объектов.

В Союздорпроекте происходило становление, развитие и совершенствование отечественной школы проектирования внегородских автодорог и сооружений на них, создание инструктивно-методологической базы, разработка типовых проектов основных дорожно-мостовых конструкций. Институт располагал филиалами в Алма-Ате, Баку, Ереване, Киеве, Ленинграде, Минске, Ташкенте, Тбилиси (впоследствии они стали самостоятельными республиканскими организациями). Насчитывалось до 1,8 тыс. специалистов разного профиля.

Деятельность Союздорпроекта характеризуется следующими направлениями: разработка схем развития дорожных сетей и технико-экономических обоснований (ТЭО) строительства различных дорожных объектов; проектирование скоростных автомагистралей, кольцевых автомобильных дорог и транспортных развязок, горных и курортных дорог, мостовых сооружений, полигонов и треков для испытания автомобильной и гусеничной техники, дорожных объектов в особо сложных природных условиях и во вновь осваиваемых регионах, составление нормативно-методических документов, автоматизация процесса проектирования.

Для проектирования всего комплекса дорожных объектов Союздорпроект имеет в своей структуре ряд специализированных производственных подразделений по гражданским и промышленным сооружениям, дорожным и мостовым конструкциям, буровзрывным работам и карьерным разработкам, пересечениям и развязкам движения, проектам организации

автодорожного строительства, инженерным изысканиям и аэрометодам, гидротехнике дорожно-мостового строительства, компьютеризации и автоматизации процесса проектирования, нормативно-методологической работе.

Союздорпроект сконцентрировал в своих стенах кадры квалифицированных специалистов, основателей и продолжателей школ проектирования автомобильных дорог и сооружений на них. Их имена широко известны не только в нашей стране, но и за рубежом. В настоящее время в институте работают 21 главный инженер проекта, 19 главных специалистов. Среди них — 1 доктор технических наук, 6 кандидатов технических наук, 10 Заслуженных строителей РФ. Более 20 сотрудников отмечены отечественными и зарубежными наградами.

География Союздорпроекта охватывала целые регионы страны с самыми разнообразными природно-климатическими условиями: Дальний Восток, Якутию, Среднюю Азию, Урал, Памир, Кавказ и Закавказье, Карпаты, Камчатку, Западную Сибирь, Ямал, европейскую часть страны. Среди наиболее значительных объектов, построенных или реконструированных в этот период по его проектам, можно назвать автодороги Мирный — Вилюйская ГЭС — трубка Удачная, Львов — Мукачево — Верецкий перевал — Чоп, Транскавказская через Рокский перевал, Омск — Новосибирск, Куйбышев — Уфа — Челябинск, Москва — Волгоград, Фрунзе — Ош, Ош — Хорог, Ош — Исфана — Исфара, Нижний Одес — Вуктыл, Ленинград — Мурманск, Симферополь — Алушта — Ялта, Киев — Одесса, Москва — Минск — Брест, Мерсфа — Красноград, Улан-Удэ — Чита, подъезд к аэропорту Киев — Борисполь.

Специалисты Союздорпроекта создали методологию, определили состав документов и организацию разработки ТЭО автодорог. Организованный в 1954 г. отдел экономических обоснований занимался генеральными схемами развития сети автодорог ряда областей, республик, регионов, всей территории страны, ТЭО (ТЭДов) отдельных объектов дорожно-мостового строительства. Были составлены Генеральная схема развития сети автодорог СССР до 1990 г.; схемы развития дорог Московской и Читинской областей, Туркмении, Азербайджана; ТЭО ряда автодорог (в частности, МКАД, Серпухов — Тула, Москва — Дмитров — Дубна). Генеральная схема развития сети автодорог СССР была первой научно обоснованной программой строительства и реконструкции дорог за всю историю страны.

На протяжении более 60 лет специалисты Союздорпроекта традиционно принимали участие в проектировании объектов, расположенных в Москве и Московской области. К их числу, в первую очередь, относятся МКАД, подъезды к аэропортам Быково, Домодедово и Шереметьево, Новорязанское шоссе, дороги Москва — Ногинск, Москва — Рязань, МКАД — Кашира, МКАД — Серпухов, мосты через реки Москва и Ока, через канал им. Москвы.

По проектам института и его филиалов построено свыше 120 тыс. км автодорог и 110 км больших мостов. Среди крупных и уникальных мостов 3 вантовых моста в Киеве и Риге (с пролетами 270, 300 и 312 м), мост через канал им. Москвы у поселка Хлебниково, мосты через реки Белую, Волгу, Вятку, Днестр, Неман, Аракс, Иртыш, Катунь, Колыму, Куру, Сейм, Сыр-



**БОРИС ФЕДОРОВИЧ
ПЕРЕВОЗНИКОВ**

Родился в 1935 г.
в Сталинграде.
В 1958 г. окончил МАДИ.
Первый зам. главного
инженера Союздорпроекта,
д.т.н., профессор.
«Заслуженный строитель
Российской Федерации».
«Заслуженный деятель
науки Российской
Федерации».
Академик Российской
академии транспорта.
Почетный транспортный
строитель.



Обновленная МКАД
вечером.
1998 г.

ительных организаций России и других стран СНГ продолжают пользоваться (на договорных началах) его систематическим методическим и экспертно-консультационным содействием.

Союздорпроект велась проектно-изыскательские работы в 28 странах: Алжире, Анголе, Аргентине, Афганистане, Береге Слоновой Кости (Кот-д'Ивуар), Боливии, Вьетнаме, Гвинее, Гвинее-Бисау, Индонезии, Иране, Ираке, Йемене, Кампучии, Конго, на Кубе, Лаосе, Ливии, Мадагаскаре, Малайзии, Мозамбике, Монголии, Непале, Сирии, Тунисе, Уганде, Финляндии, Шри-Ланке. К наиболее значительным зарубежным объектам, построенным или реконструированным по проектам института, относятся автомобильные дороги: Кушка – Герат – Кандагар, Шиберган – Меймене и другие в Афганистане; Симра – Джанакпур в Непале; Ходейда – Таиз в Йемене; дорога № 9 в Лаосе; дорога Восток – Запад на Кубе; 3 мостовых перехода через реку Евфрат в Сирии; мостовые переходы и мосты через реки Нгум, Нен, Каддинг, Седон в Лаосе. Всего по нашим проектам построено за рубежом более 8300 км автодорог. Общая протяженность мостовых сооружений (мостов, путепроводов, виадуков) – титульных и в составе построенных зарубежных дорог – составила около 40 км. Наряду с этим были разработаны схемы развития транспорта и сетей автодорог в 5 странах: Монголии (1964 г.), Ливии (1979 г.), Афганистане (1982 г.), Лаосе (1984 г.), Вьетнаме (1987 г.). Союздорпроект осуществлял экспортно-консультационное и методическое содействие в Бангладеш,

Пешеходный переход
на Киевском шоссе.
1998 г.



Дарью, Уссури, Хор, Бикин. Были разработаны и осуществлены проекты автополигона НАМИ (Дмитров), испытательных автотреков для Горьковского, Камского, Могилевского, Елабужского, Тольяттинского автозаводов, подмосковных Чеховского и Бронницкого тракторных полигонов, для проверки надежности шин в Краснодарском крае.

С 1959 по 1991 г. Союздорпроект выступал головным институтом Госстроя СССР по проведению единой технической политики в автодорожном проектировании. И сегодня более 60 проектных, научных и стро-

экспортно-консультационное и методическое содействие в Бангладеш,

Болгарии, Венгрии, ГДР, Иордании, Италии, Канаде, Китае, Кувейте, Нигерии, Пакистане, Перу, Польше, Принсипи Сан-Томе, Судане, Танзании, Югославии. Общее число государств, которым оказывалось различное техническое содействие, составило 45. Ряд специалистов были официальными представителями и консультантами в зарубежных министерствах и проектных институтах, выполняли различные проектные и экспертно-консультационные работы.

Проекты Союздорпроекта и его филиалов удостоены шести Государственных премий, в том числе проект реконструкции МКАД.

Институт поддерживает творческие связи с рядом фирм Белоруссии, Казахстана, Латвии, Украины, Германии, Испании, Италии, Финляндии, Швейцарии.

Среди специалистов института немало достойных имен.

Владимир Александрович Варшавский. Родился в 1940 г. в Москве. В 1963 г. окончил МИИТ по специальности «мосты и тоннели». В Союздорпроекте с 1963 г. — инженер, руководитель бригады, начальник сектора, начальник отдела автоматизированного проектирования, начальник технического отдела. Кандидат технических наук. Автор теоретических и научно-методических основ, ряда научно-методических материалов по организации и созданию САПР, внедрению технологии автоматизированного проектиро-



МКАД.

4-х уровневая развязка на пересечении с Ярославским шоссе. 1998 г.

Руководители и ведущие специалисты Союздорпроекта. 2004 г.



вания и средств вычислительной техники, управлению качеством проектных работ. Руководитель разработки комплекса САПР-АД, первых автоматизированных проектов автодорог Москва – Минск – Брест, МКАД – Кашира, Серпухов – Тула, МКАД, мостовых переходов через канал им. Москвы у поселка Хлебниково, через Оку и Москву у Коломны. Руководитель проекта Системы управления качеством проектирования дорожно-мостовых сооружений на базе национальных и международных стандартов ИСО серии 9000. Награжден орденом «Дружбы народов». Почетный строитель России.

Алексей Анатольевич Лучшев. Родился в 1943 г. в Москве. Окончил МАДИ и спецфакультет института стран Азии и Африки при МГУ. В Союздорпроекте с 1968 г. – начальник отдела технико-экономических обоснований, заместитель главного инженера института. Руководил разработкой ТЭО реконструкции МКАД, Ленинградского, Киевского, Ярославского и Рублево-Успенского шоссе, строительства транспортной развязки на пересечении Волоколамского шоссе с улицей Свободы, а также разработкой схем развития автодорог Афганистана, Вьетнама, Азербайджана, Туркмении. Принимал участие в проектировании автодороги на Кубе. Награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Почетный строитель и Почетный дорожник России.

Владимир Григорьевич Решетников. Родился в 1947 г. в Москве. В 1970 г. окончил МАДИ по специальности инженер-строитель по мостам и тоннелям.

В Союздорпроекте работает с 1973 г. Главный инженер проектов более 220 автодорожных мостов, в том числе, через Оку, Москву, Хор, Бикин, Тобол, Волхов. Руководил и принимал участие в проектировании 28 мостов в Гвинее, Лаосе, Конго, на Мадагаскаре. Инициатор применения пролетных строений из монолитного предварительно напряженного железобетона, сооружаемых на подмостях и надвижкой. Создатель нового направления конструирования сталежелезобетонных пролетных строений мостов. Автор 12 изобретений. Кандидат технических наук. Награжден медалью РФ. «Заслуженный изобретатель» и «Заслуженный строитель России». Почетный дорожник России I степени.

Развязка на пересечении
улицы Свободы
и Волоколамского шоссе
в Москве.
2001 г.

