

На Крестовском план «Контрудар»

КОРРЕСПОНДЕНТЫ «ВП»

ПРОНИКЛИ НА МАСШТАБНУЮ СТРОЙКУ ФУТБОЛЬНОЙ АРЕНЫ

Вот-вот администрация Санкт-Петербурга может объявить о новом конкурсе на завершение строительства «Зенит-арены» на Крестовском острове, которое пока ведет компания «Трансстрой». Несколько дней назад, напомним, в правительстве города было заявлено об отказе пролонгации действующего соглашения с «Трансстроем», срок которого истекает 15 ноября. Посвященный долгострою материал «Крестовский крест», опубликованный в «Вечернем Петербурге», вызвал грандиозную реакцию — в частности со стороны руководства ООО «Инжтрансстрой-СПб», дочерней компании генподрядчика строительства компании «Трансстрой», которая непосредственно осуществляет возведение стадиона.

С журналистами «Вечёрки» встретился директор по проектированию и инженерной подготовке «Инжтрансстрой-СПб» Сергей Копыл. Сергей Григорьевич подробно поведал о том, как именно компания намерена достраивать арену, если выиграет новый тендер, и продемонстрировал журналистам «ВП» несколько модных уникальных «фишек», заготовленных для применения на стадионе.

«ПАМЯТНИК-ГРЕЙДЕР» ЗАСТЫЛ В СТАДИОННОМ БЕТОНЕ

— Вы сами убедитесь: нашу стройку не назвать вялотекущей, — заявил, что называется, с порога, Сергей Копыл.

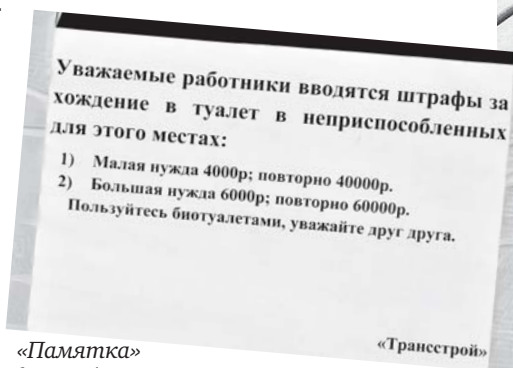
Ну что ж, они идут, эти работы, — в чаше будущего стадиона и в районе моста, обеспечивающего выкатное поле (к октябрю возле павильонов архитектора Александра Никольского обещано смонтировать большую лестницу). Царит ли на строительной площадке «атмосфера делового энтузиазма, замешанная на спортивном азарте», пусть каждый читатель решает сам. Но и запустевший корреспондент «ВП» не обнаружил.

Слышались стук молотков, лязг металлических конструкций. И еще — знакомый гул, который издают бельгийские сваебойные машины. Корреспонденту «ВП» вспомнилось, как эти установки грохотали здесь еще в 2007-м — неужто планировку стадиона, технологию строительства бетонной чаши переделали настолько, что пришлось заново вбивать сваи?

— Нет, разумеется: это гремят по соседству, на стройплощадке Западного скоростного диаметра — там как раз сваи сейчас забивают, — успокоила Анастасия Гордеева, руководитель проекта департамента внешних коммуникаций ПСК «Трансстрой». — Видимо, этот участок Крестовского острова постоянно будет в стадии забивания свай.

По тридцать — сорок человек, как «муравьишек» маленьких — настолько грандиозен по размеру и внушителен по своему размаху возведения этот объект, трудились на каждом секторе строящихся трибун. На будущем футбольном поле, ныне «упакованном» в своеобразную бетонную подушку, фланировали еще несколько десятков человек в спецовках. Один работяга нес «гвозди» в бутылках — оказалось, металлические части для крепления свайных опор. Остальные ушли на обед.

Рядом стояли какие-то вагончики, биотуалеты, лежали арматура, металлические конусы, каркасы труб, куски плит и



«Памятка» для рабочих.

ступеней. На будущем футбольном поле машинисты трех башенных кранов подавали бетонные панели — для укладки их на сектора трибун, которые готовы примерно на треть. Еще с десятком таких кранов не без дела возвышались где-то за оградой общего свайного поля.

Обратило на себя внимание: внушительных размеров гусеничный грейдер словно застыл в бетоне — прямо в середине будущего футбольного поля.

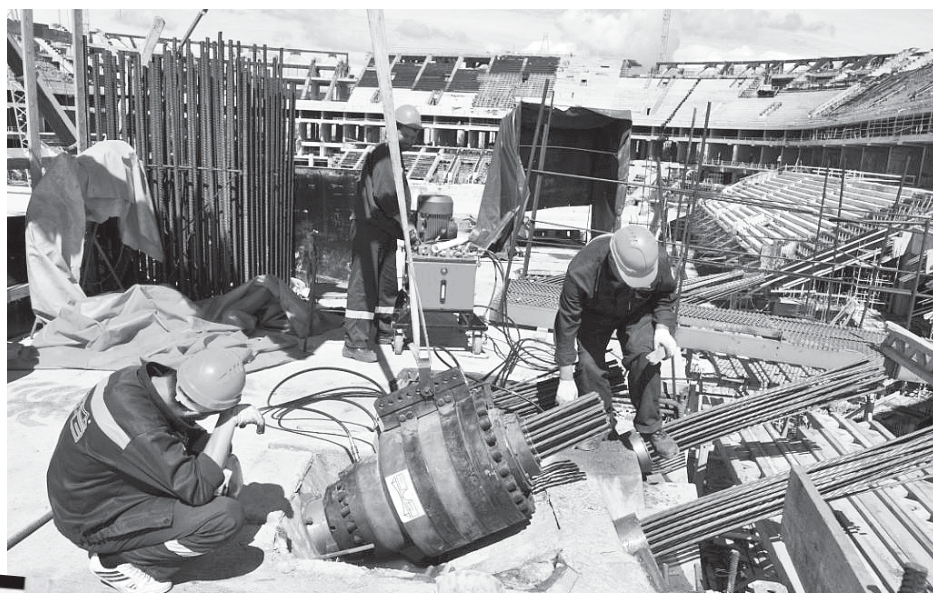
— А это что за агрегат такой, чудо застывшей не в камне строительной техники? — поинтересовался автор этих строк.

— А, это памятник, оставшийся от одного из субподрядчиков. Кажется, сломанный кран, который наполовину разобрали, — пояснила Анастасия. — Машина не работает давно, однако субподрядчик его не вывозит. Впрочем, пока она нам не мешает.

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ПОЧТИ ЗАКОНЧЕНО

Еще в апреле на площадке было умиротворенно тихо — там трудились около ста человек. А теперь на объект ежедневно выходят в две смены 1200 рабочих. Это преимущественно «монолитчики», но также и бетонщики, специалисты по опалубке, монтажники, сварщики, машинисты башенных кранов, подсобные рабочие, а также инженеры и специалисты, оборудующие натяжной мост, который обеспечит выкат поля.

В вершину 40-метрового основания моста, к слову, уже заложены кре-



«Пучки» из металлических тросов, похожих на арматуру, обеспечивают натяжение моста над выкатным полем — это нужно в целях укрепления конструкции, сделанной из напряженного железобетона.

пешные канаты (этакие размещенные горизонтально или вертикально пучки из металлоконструкций, похожие на арматуру), необходимые для эластичности конструкции, — они обеспечивают натяжение, гасят вибрацию. Подогнаны огромные немецкие машины, которые необычайно точно, по словам специалистов, датчиками измеряют нагрузку на бетон в каждой точке.

— Мы выполняем бетонирование монолитных конструкций чаши стадиона выше уровня 14 метров, — начал перечислять Сергей Копыл. — Кое-где уже вышли на верхнюю отметку — 42 метра. Кроме того, мы начали монтаж первого из вось-

ми пилонов, на которых будет держаться раздвижная кровля. Остальные будем монтировать по мере освобождения фронта работ — окончания бетонирования очередного участка чаши и снятия там лесов. Пока же ведутся подготовительные работы — создание опорных частей пилонов, на которые потом будут монтироваться металлоконструкции.

А строительство моста над выкатным полем практически закончено. Поскольку над мостом разместится фанатский «вираж», то в целях усиления конструкции он построен из напряженного железобетона. Еще строители решили вместо полиуретанного скольжения использовать подшипники качения. Сейчас завершается натяжение стальных канатов, пронизывающих толщу бетона, после чего каналы, по которым проходят эти канаты, окончательно зальют бетоном. А пока там, на первом уровне, кое-где еще торчат сваи.

МЕТРОСТРОЕВЦЫ ПРИШЛИ НА ВЫРУЧКУ

На высоте группы рабочих в касках медленно возились с металлическими ярко-красными «трубами-конусами». Они, как выяснилось, отвечали за ремонт и отделку колонны, которая будет держать трибуну.

Рядом начал расти первый наклонный пилон. Остальные еще не готовы.

— Пока пилон единственный: установить второй опалубка мешает, — пояснил корреспонденту «ВП» бригадир в спецовке «Метростроя», субподрядной организации. — Но в октябре должны установить второй. Всего должны поставить аж восемь пилонов, из них четыре — угловых.

Хуже всего дело обстоит на стройплощадке с возведением сектора, который обращен в сторону Малой Невки и где разместятся наиболее дешевые места, фанатские. Над ними еще даже не высятся бетонные каркасы будущих трибун — только смонтированы строительные леса и установлены крепкие стальные мачты-ограждения.

Остальные сектора мало-помалу обрастают опалубкой, заливаются бетоном. Тоже, впрочем, не без сложностей.



Сергей Копыл демонстрирует антивандальное кресло бизнес-класса с жесткими и закаленными креплениями и поручнями.