

Уникальный объект строительства — канатная дорога между городами Нижний Новгород и Бор пущена в эксплуатацию



ЗОСИМОВ

Евгений Александрович,
начальник отдела государственного строительного надзора Волжско-Окского управления Ростехнадзора

Как все начиналось

Строительство канатной дороги между Нижним Новгородом и Бором планировалось начать еще в 2005 г., но сроки реализации проекта неоднократно переносились по различным причинам. 21 декабря 2007 г. был подготовлен проект канатной дороги. В 2008 г. в соответствии с Поручением губернатора Нижегородской области было создано ОАО «Нижегородские канатные дороги» с целями организации строительства и дальнейшей эксплуатации пассажирской канатной дороги. В декабре 2009 г. получено разрешение на строительство канатной дороги на территории Борского района, а в январе 2010 г. – на территории Нижнего Новгорода.

В 2010 г. в Волжско-Окское управление Ростехнадзора поступило извещение о начале строительства объекта «Пассажирская канатная дорога гондольного типа между городами Нижний Новгород – Бор».

9 февраля 2012 г. пассажирская канатная дорога между городами Нижний Новгород – Бор приступила к перевозке пассажиров. Этого открытия долго ждали жители обоих городов. Расстояние между центрами г. Нижнего Новгорода и г. Бора по прямой – всего 4 км, но они разделены Волгой, и по суше этот путь растягивается на 27 км. Таким образом, дорога от Нижнего Новгорода до Бора занимает больше часа, и это еще без учета пробок. По канатной дороге, которая связала площадь Сенную в Нижнем Новгороде и улицу Ленина на Бору, добраться можно за 12,5 минут.

Строительно-монтажные работы начались 20 января 2010 г. С тех пор инспекторским составом управления были проведены 43 проверки, в ходе которых было выявлено порядка 300 нарушений. Выявляемые при проверках дефекты и отклонения от проекта своевременно устранялись в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, проектной документации.

Единственная в Европе

«Пассажирская канатная дорога гондольного типа между городами Нижний Новгород – Бор» – объект капитального строительства, безопасность которого контролировалась специалистами Волжско-Окского управления, – рассказывает начальник отдела государственного строительного надзора управления Евгений Александрович Зосимов. – Это действительно уникальный объект по многим по- ▶

Выявляемые Ростехнадзором при проверках дефекты и отклонения от проекта строительства канатной дороги своевременно устранялись в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, проектной документации.

казателям, в том числе, это самая большая по протяженности и по высоте двух опор (95 м) одноканатная дорога в Европе с двумя пролетами над судоходной рекой с их общей длиной около 1400 м. Кроме того, большинство опор размещены в сложных геологических зонах, поэтому при строительстве такого объекта мы предъявляли жесткие требования по соблюдению требований проектной документации и законодательства в области градостроительной деятельности при выполнении строительно-монтажных работ».

Фирма «РОМА» и группа компаний «Горимпекс» занимались проектированием и монтажом оборудования канатной дороги «Нижний Новгород – Бор». Фирма «РОМА» построила больше тысячи подобных объектов по всему миру, и за более чем 75-летнюю историю работы компании не было зарегистрировано ни одного несчастного случая. По сообщению вице-губернатора Нижегородской области Владимира Иванова: «Компания «РОМА» традиционно продолжает курировать свои дороги на протяжении всего срока их работы. И если специалисты фирмы разрабатывают какие-то новшества, усовершенствования, то внедряют их на всех объектах. Так, уже в этом году они дополнительно и совершенно бесплатно оборудуют дорогу «Нижний Новгород – Бор» резервной системой беспроводного управления».

Проблемные моменты

В сентябре 2010 г. начались работы по возведению натяжной станции и опоры T10 в оползневой зоне склона по ул. Казанская набережная, при этом заказчик не организовал планово-высотную сеть геодезических знаков и не вел предусмотренный проектной документацией геотехнический мониторинг положения склона и опоры T10. По причине этого приостановили производство работ в потенциально опасной зоне. На начальном этапе мероприятия по ведению геотехнического мониторинга осуществлялись по временной схеме с

Открытие канатной дороги Нижний Новгород – Бор, февраль 2012 г., Борская станция



Начальник отдела государственного строительного надзора Волжско-Окского управления Ростехнадзора Евгений Зосимов на открытии канатной дороги



3 марта 2012 г. количество пассажиров Нижегородской канатной дороги преодолело значимый рубеж в 100 000 человек



помощью ручных геодезических приборов. В дальнейшем заказчиком были выполнены необходимые мероприятия по подключению системы, и заключен договор со специализированной организацией на осуществление геотехнического мониторинга в соответствии с требованиями проекта.

Также по предложению Ростехнадзора были разработаны и внесены в рабочую документацию дополнительные решения по устройству замыкающего контура дренажа с юго-западной стороны натяжной станции для обеспечения условий проекта по пре-



дотворачиванию замачивания грунтов склона.

Завершение строительства

В январе 2012 г. Волжско-Окское управление Ростехнадзора провело итоговую проверку объекта капитального строительства «Пассажирская подвесная канатная дорога гондольного типа между городами Нижний Новгород – Бор». В ходе проверки установлено, что

строительно-монтажные работы выполнены в соответствии с требованиями норм и правил. Такие выводы специалисты сделали на основании рассмотрения исполнительной документации по выполненным работам, материалов авторского, строительного контроля, государственного строительного надзора, а также заключения экспертизы промышленной безопасности, выполненной специалистами ООО «Центр

Справка

Технические характеристики объекта капитального строительства «Пассажирская подвесная канатная дорога гондольного типа между городами Нижний Новгород – Бор»:

Горизонтальная длина – 3661 м.

Перепад высот – 62 м.

Средний уклон трассы – 2 %.

Максимальная пропускная способность – 1000 чел./час.

Ширина колеи – 6,1-7,3 м

Количество опор – 10 шт.

Количество кабин – 28 шт. для 500 чел./час.

Скорость max – 5 м/с.

Скорость подвижного состава на станциях – до 0,3 м/с.

Диаметр несущего-тягового каната – 54 мм.

Максимальная скорость ветра – до 20 м/с.

Минимальная температура – минус 30 °С.

Скорость при работе аварийного привода – 0,5-1,1 м/с.

Профи». По результатам проверки 7 февраля 2012 г. было оформлено и выдано ОАО «Нижегородские канатные дороги» заключение о соответствии построенного объекта капитального строительства требованиям технических регламентов и проектной документации. А уже 9 февраля в 14:30 канатная дорога перевезла первых пассажиров из Бора в Нижний Новгород.

Канатная дорога сейчас

По мнению городских и областных властей, пассажирская канатная дорога между двумя городами станет не только альтернативным видом пассажирского транспорта, но и привлекательным объектом туристской инфраструктуры.

Для подвижного состава используются 8-местные гондолы с двумя 4-местными сидениями для пассажиров. В настоящее время установлено 28 кабин вместительностью по восемь человек каждая. Таким образом, за один час канатная дорога способна перевезти 500 человек. В будущем планируется увеличить число гондол до 56 и перевозить ежедневно до тысячи человек. Все кабинки оснащены радиосвязью и автоматическим освещением салона.

Стоимость проезда сопоставима с ценой билета на автобус – 50 рублей. Для студентов установлены льготы – 50 %. В том случае, если пассажиропоток превысит 15 тыс. человек в день, стоимость проезда будет снижена.

По сообщению пресс-службы Правительства Нижегородской области, общая сумма вложений в строительство канатной подвесной дороги составила около 900 млн рублей. Половина этой суммы – за счет уставного капитала (65 % – бюджет области, 35 % – бюджет города), остальные средства – заемные. Окупаемость канатной дороги, по оценкам специалистов, составит от 4 до 5,5 лет.

«Сейчас канатная дорога зарегистрирована в реестре опасных производственных объектов, и Волжско-Окское управление Ростехнадзора будет осуществлять контроль и надзор уже за эксплуатацией этого нового для нашего города вида транспорта», – отмечает Евгений Зосимов. ■