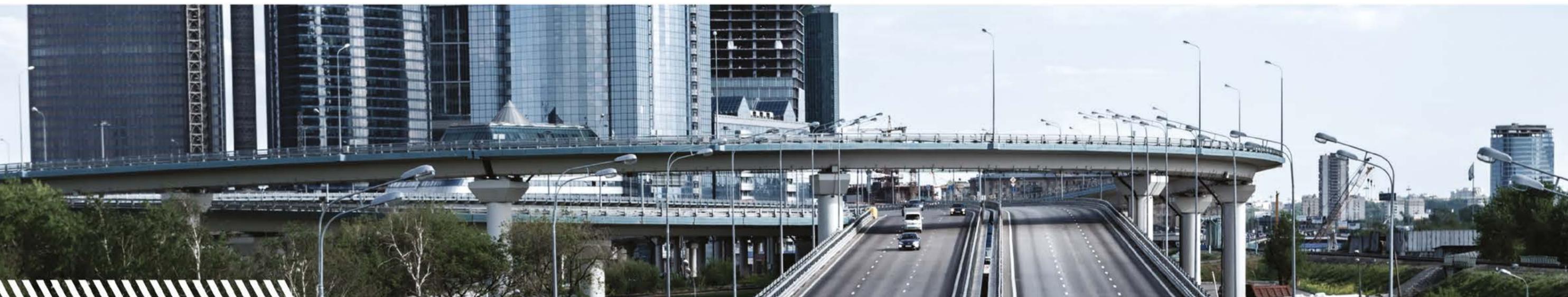




ИНСТИТУТ ПРОМОС
имени Цейлина Георгия Александровича
ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

Конструктивные решения будущего





Институт Промос имени Цейтлина Г. А.

проектирование сложных транспортных инфраструктурных объектов,
промышленных и гражданских зданий и сооружений

О компании

ЗАО «Институт Промос имени Цейтлина Г. А.» занимается разработкой комплексных проектов транспортной инфраструктуры.

Институт проектирует мостовые сооружения различных типов, улицы и дороги всех категорий, промышленные и гражданские здания и коммуникации.

Институт Промос выступает в качестве заказчика, генпроектировщика, субпроектировщика, проектировщика раздела.

Мы начали свою историю в 1995 году, как разработчики сложных монолитных предварительно-напряженных искусственных сооружений. Первыми в России начали проектировать эстакады сложных форм. С течением времени небольшая инженеринговая фирма превратилась в крупный проектный институт, однако стремление решать сложные задачи и находить нестандартные решения осталось нашей главной чертой.

При разработке проектов мы стремимся найти инженерные решения, обладающие индивидуальностью, качеством и новизной.

Коллектив института, насчитывающий около трехсот человек, представляет собой замечательный сплав опыта и знаний с одной стороны с молодостью и дерзостью с другой.

Мы предлагаем заказчикам и подрядчикам, выполняющим работы по нашим проектам, надежные партнерские решения и активное участие на каждом этапе реализации проекта.

За плечами коллектива Промос такие знаковые проекты, как:

- транспортная развязка МКАД с Новорижским шоссе;
 - платная дорога в обход города Одинцово;
 - развязка у делового центра Москва-Сити;
 - развязка на пересечении проспекта Маршала Жукова и улицей Народного Ополчения;
 - развязка и конструкции аэровокзального комплекса Внуково;
- и многие другие.

С нами — интересно! С нами — надежно!

Направления деятельности

«Институт Промос имени Цейтлина Г. А.» выполняет работы на всех стадиях проектирования — от предпроектных предложений и обоснования инвестиций до рабочей документации и ведения авторского надзора.



- »» Проекты организации строительства
- »» Проекты организации дорожного движения
- »» Визуализация и 3D-моделирование
- »» Экология и охрана окружающей среды
- »» Исполнение функций генерального проектировщика и технического заказчика
- »» Консультационные услуги
- »» Разработка программного обеспечения для проектирования и расчета объектов транспортной инфраструктуры

»» Дороги и улицы

Архитектурно-планировочные и конструктивные решения дорог и транспортных развязок. Дорожные одежды и конструкции.

»» Транспортные сооружения

Комплексное проектирование строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры: мостов, тоннелей, путепроводов, паркингов и т. д.

»» Инженерные сети

Разработка генеральных планов застройки. Инженерные сети и коммуникации — водосток, водопровод, связь, канализация, электрические сети, энергоснабжение, наружное освещение и т. д.

»» Промышленное и гражданское строительство

Сооружения гражданского и промышленного назначения. Разработка архитектурных и конструктивных разделов, генеральных планов. Организация рельефа.

МКАД

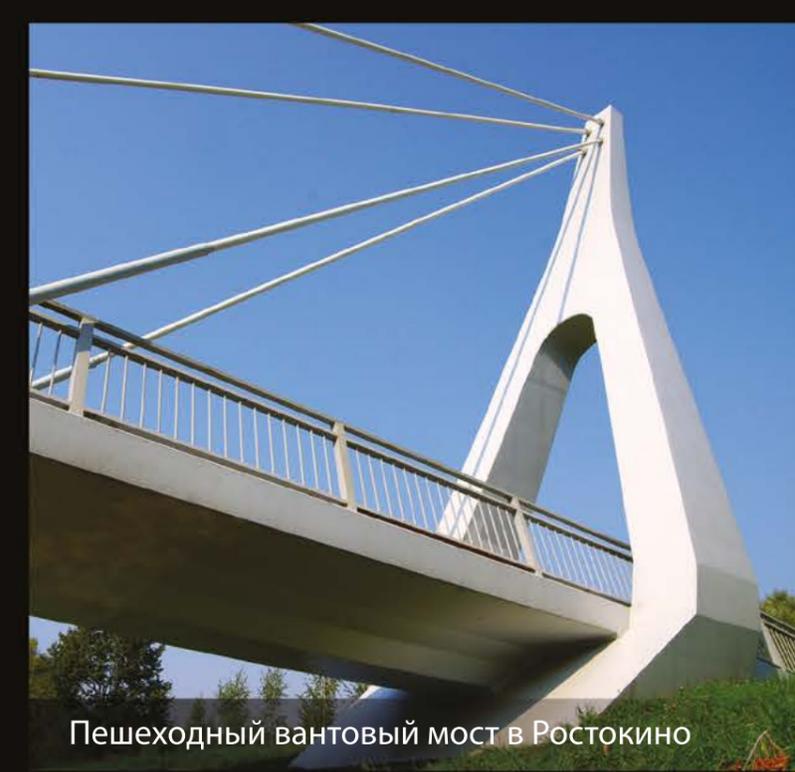
Путепровод на пересечении МКАД и улицы Саломеи Нерис. Впервые в Москве был применен метод надвигки железобетонного преднапряженного строения.





Мосты

Мостовые сооружения, эстакады, путепроводы,
подпорные стенки, транспортные тоннели.



Пешеходный вантовый мост в Ростокино

Путепровод на пересечении МКАД и улицы Саломеи Нерис
первая надвижка железобетонного предварительно напряженного строения в России

Пешеходный мост в Ростокино
первый вантовый мост в Москве

Транспортная развязка на пересечении МКАД и Новорижского шоссе
мировой рекорд по кривизне надвижки ~89°

Мост через реку Чаченка
первое в Москве и второе в России навесное бетонирование

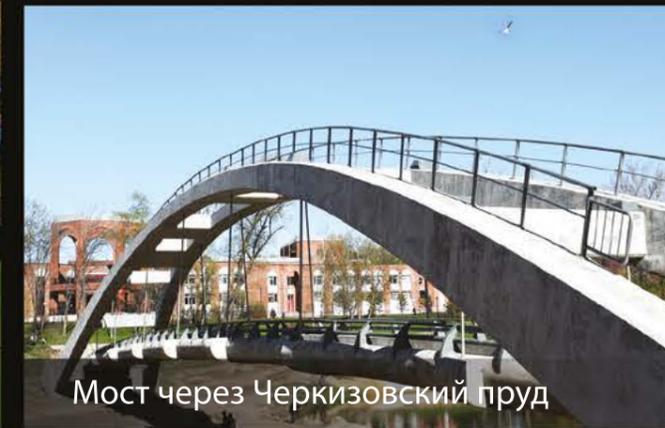
Балка БМП с монолитной плитой
первая предварительно напряженная сборная навесная балка



Эстакада подхода к Живописному мосту



Эстакады во Внуково



Мост через Черкизовский пруд



Комплекс эстакад у ММДЦ Москва-Сити



Мост через реку Чаченка в составе автомагистрали в обход города Одинцово

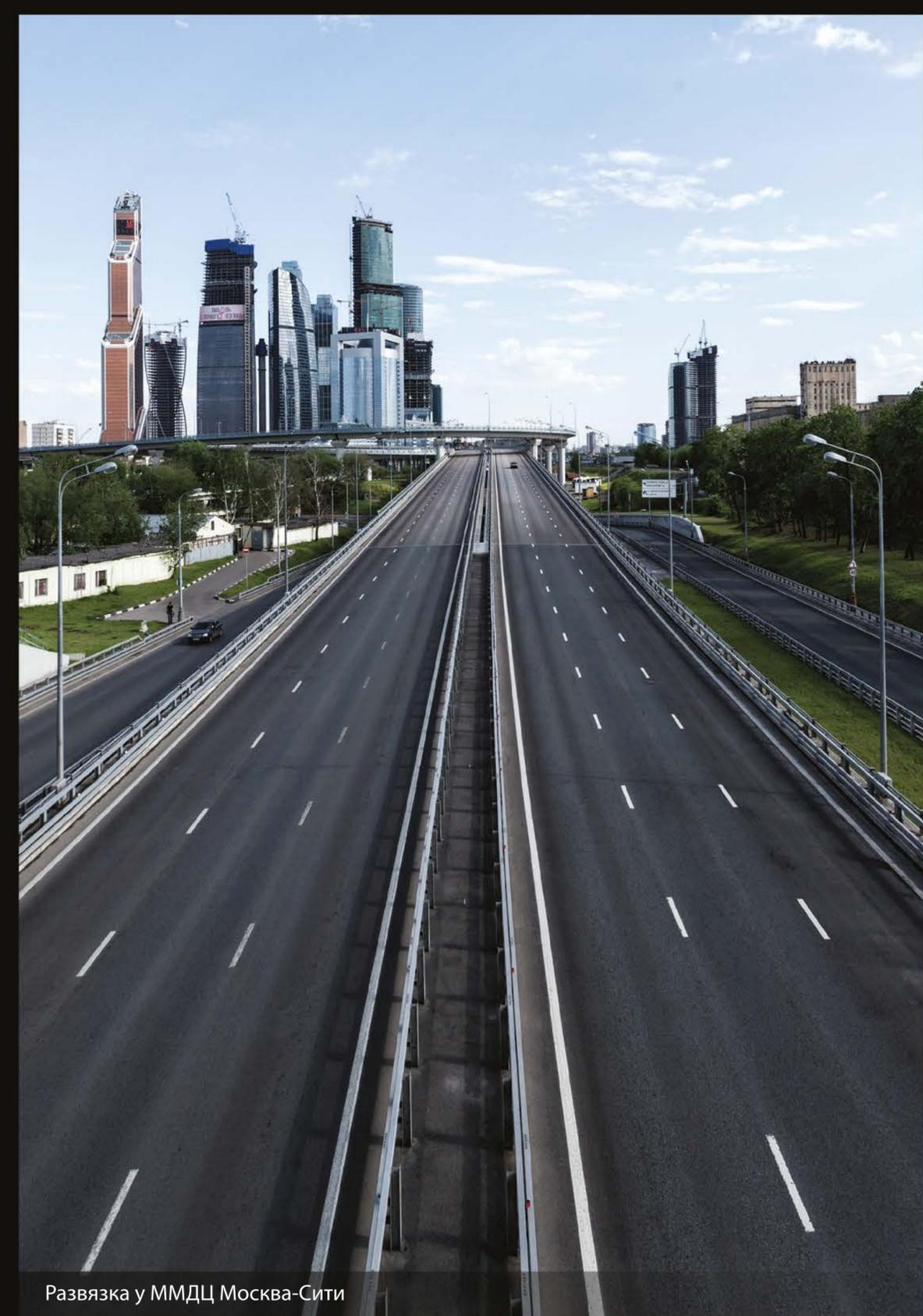


Дороги

Городские улицы, дороги, транспортные развязки,
выелетные магистрали.

Реализованные проекты

// Дороги



Развязка у ММДЦ Москва-Сити



Трасса в обход Одинцово



Реконструкция Рублевского шоссе



Развязка на проспекте Маршала Жукова



Съезд с Земляного Вала на Серебряническую набережную



Развязка

Трехуровневая транспортная развязка автомагистрали с Можайским шоссе. Главный ход поверху, кольцевое движение на съездах, два тоннеля по ходу Можайского шоссе.



Съезды

Съезды №1 и №8 на Можайское шоссе

Подпорная стена

Монолитный железобетон

Переход

Стандартный пешеходный переход, выполненный в виде «прокола»

Путепроводы

Сборномонолитные предварительно-напряженные ребристые пролетные строения

Мост

Мост через реку Ликова. Для защиты от размывания русла реки выложен габионами

Граница работ

Автомагистраль соединит между собой Можайский район Москвы и Минское шоссе в районе 33-его километра

Пересечение

Пересечение территории промзоны и Смоленской железной дороги

Строительство скоростной платной трассы в обход города Одинцово

длина трассы: 18,54 км
расчетная скорость движения: 120 км/ч



Задачи на грани фантастики

«ЗАО Институт Промос им. Цейтлина Г. А.» («Промос» расширяется как «проектирование мостов») был создан в 1995 году — в период строительства современного МКАДа — для решения задач проектирования городских железобетонных транспортных сооружений сложных форм и статических схем. Институт основал профессор Александр Львович Цейтлин, который в то время заведовал лабораторией железобетонных мостов в ЦНИИС.

На первых порах у него было только два компаньона из числа выпускников МАДИ, которые вспоминают, что у основателей фирмы не было никаких начальных капиталов и богатых спонсоров, здесь ничего не приватизировали. Молодая компания сделала ставку на то, что никто другой в конкретное время сделать не мог, и занялась проектированием монолитных железобетонных предварительно напряженных пролетных строений на Московской кольцевой автодороге, когда шла ее полная реконструкция.

ВСЕ НАЧАЛОСЬ НА МКАДЕ

Коллектив Института работал как субподрядчик генерального проектировщика дороги, делая новые, по тем временам, конструкции. Проектировали на МКАДе пять монолитных эстакад, которые были сооружены на пересечениях с улицей Молодогвардейской, Саломеи Нерис, а так же на Щелковском, Дмитровском и Ленинградском шоссе. Две из пяти эстакад — на улице Саломеи Нерис и Щелковском шоссе — были выполнены методом продольной надвигки.

Подобный метод впервые использовали после длительного перерыва — до этого в стране методом продольной надвигки было построено всего два моста, причем строительство каждого из них занимало несколько лет. На МКАДе же две эстакады сделали за один строительный сезон.

С тех пор метод надвигки применяется довольно часто, он усовершенствован, прежде всего благодаря «Институту Промос». Заявив о себе на Московской кольцевой, компания занялась строительством объектов Третьего транспортного кольца. На Третьем кольце Институт тоже выполнил целый ряд объектов: разворотную эстакаду у Волгоградского проспекта, съезды на Беговую улицу и Звенигородку, а так же мосты через пруд Бекет (недалеко от Канатчиковой) и через Яузу в Лефортово.

СЕКРЕТ ГАГАРИНСКОГО ТОННЕЛЯ

Особо стоит отметить участок Гагаринского тоннеля. Фактически это тоннель-мост, или мост в тоннеле, всего лишь один из 16-и участков крупного сооружения у пересечения Третьего транспортного кольца (ТТК) с Ленинским проспектом, но, возможно, он был самым «хитрым» на объекте. Именно за него не бралась ни одна фирма. Взятая «Институт Промос». Трасса ТТК проходит здесь над Калужско-Рижской линией метрополитена. Необходимо было построить подземный мост пролетом в 53 м. При этом был выдержан небольшой зазор между проезжей частью моста и верхней частью тоннеля метро.

Проектировщики добились того, что мост не опирается на тоннель под ним, и в ходе работ движение метро не останавливалось.

Успешное выполнение сложных заказов способствовало развитию фирмы. Постепенно вокруг группы специалистов, которая делала только пролетные строения, образовался институт, имеющий статус комплексного.

ИНСТИТУТ РАЗВИВАЕТСЯ

На данный момент в «Институте Промос» порядка 300 сотрудников. Это — дорожники, мостовики, экологи, сметчики, коммуникационщики. В Институте придерживаются комплексного подхода к дорогам и мостам, что позволяет браться за разработку и реализацию проектов важнейших транспортных артерий. Институт заинтересован в решении сложнейшей проблемы строительства «московской кругосветки», то есть — Центральной кольцевой автомобильной дороги. Очевидно, что сегодня «Институт Промос» входит в весьма ограниченное число крупнейших по объемам и сложности работ специализированных дорожных институтов Москвы. Более того, Институт имеет опыт строительства за рубежом.

Послужной список фирмы быстро растет. «Институт Промос» возводит самые крупные сооружения в городе, а его специалисты решают сложные и неординарные проблемы развития городской инфраструктуры, где нужны неординарные решения. Институт участвует в строительстве ММДЦ «Москва-Сити», проектирует эстакаду по периметру его центрального ядра.

- Помимо эстакады у ММДЦ по проектам Института строятся:
- подъездная эстакада прямо под козырек главного терминала аэровокзального комплекса «Внуково» с комплексным благоустройством привокзальной площади;
 - эстакада через улицу Островитянова на слиянии Ленинского проспекта и проспекта Вернадского;
 - одна из первых в России платная дорога в районе Одинцово-Северного.

МИРОВОЙ РЕКОРД

Институт проектировал ряд крупных объектов для новой городской радиальной магистрали — Звенигородского проспекта. Это правобережная эстакада при подъезде к Живописному мосту через реку Москву, другие эстакады и пешеходные переходы. Но самым сложным инженерным сооружением среди этих объектов является четырехуровневая развязка на пересечении Звенигородки с МКАДом и Новорижским шоссе.

В России ещё не строили таких длинных съездов на основную магистраль и таких продолжительных разгонных полос. Теперь, выезжая на большую дорогу, не нужно будет с трудом втискиваться в сплошной поток машин. Новая развязка не только избавляет от пересечения транспортных потоков, но и — учитывая менталитет наших автомобилистов, склонных не уступать кому-либо даже миллиметр дороги — облегчает присоединение к движению в магистральных направлениях.

Есть в объекте одна «изюминка» — самая короткая из четырех эстакад (295 метров) как бы выпадает из общего геометрического рисунка развязки, что известно как «листок клевера». Но эта «лишняя» эстакада служит заездом в город с внешней стороны МКАДа. Как говорят специалисты, конфликтную точку убрали этим решением. И ещё одно решение потребовало некоторого риска. Поскольку высота эстакад доходит до 18 метров, то делать строительные подмосты очень дорого и долго, поэтому специалисты применили надвигку пролетных строений на опоры по высокоточной технологии, которая называется «лифтинг-шифтинг» (англ. — «подъем и сдвиг»). Уникальность работы заключается в том, что надвигка шла не по прямому маршруту, а при большом изгибе пути, фактически по полукругу.

Благодаря этому рисковому шагу был установлен мировой рекорд кривизны в 86 градусов при надвигке пролетного строения. Стоит упомянуть, что даже прямолинейная надвигка мостов еще не так давно считалась сложнейшей операцией.

ПРИДЕТ ЛИ ВРЕМЯ МУЗЕЯ МОСТОВ?

Малые объекты, как и крупные, способствуют развитию идеи и, как следствие, появлению новых оптимальных проектных решений. Когда-то у эксплуатирующей организации «Гормост» была благородная и заманчивая идея устроить в Москве на Яузе «живой» музей мостов, то есть сделать здесь пешеходные мосты разных систем. Они должны были быть не только декоративными сооружениями, но и вполне функциональными. Можно сказать, «Институт Промос» заложил начало подобного музея в Северо-Восточном округе столицы. Было построено пять мостиков в Свиблово и четыре — в Ростокино. Эти сооружения, особенно издали, похожи на игрушечные, но это самые настоящие пешеходные арочные мосты через Яузу, которых здесь не хватало.

Созданная «Институтом Промос» система, возможно, когда-нибудь даст начало невиданному в Москве музею крупных сооружений.

ЗАДАЧИ НА ГРАНИ ФАНТАСТИКИ

В начале пути в Институте гордились маленьким вантовым мостом всего в 20 метров. Сегодня Промос ушёл далеко вперед и от объекта к объекту решает все более сложные задачи. Изначально специалисты Института преследовали цель делать мосты лучше других, теперь же ставят задачу лучше других делать развязки. Руководящий состав Института уверен, что у Промоса надежные перспективы. Крупное дорожное строительство — настоящее государственное дело, которое в тяжелые кризисные моменты вытягивало все страны мира. Универсальный локомотив экономики, снижающий уровень безработицы и обеспечивающий развитие многих отраслей и регионов.



Несмотря на то, что основная строительная деятельность направлена прежде всего на Москву, Институт так же делал проекты для Санкт-Петербурга, Пензы, Тюмени, Сочи, Казахстана, спроектировал развязку Ильинского и Волоколамского шоссе (МО) и комплекс эстакад для Баку.

К вышеназванным уже объектам можно добавить реконструкцию Нагатинского моста и Нахимовский тоннель, оказавшийся, кстати, на будущей трассе Четвертого транспортного кольца.

От города можно ждать еще множество заказов, поскольку дорожно-транспортная проблема в столице пока очень далека от своего решения. Избавить Москву от пробок инженерными методами — сложная, но выполнимая цель. Придется проектировать и строить, строить и проектировать.

Институт участвовал в городской программе «Народный гараж», проектирует пожарные депо, оздоровительные и культовые объекты.

Сотрудники «Института Промос» исповедуют идею особой эффективности, чтобы на единицу выработки приходилось меньше людей, и, несмотря на трудности, коллектив усердно повышает уровень технической оснащенности и занимается разработкой собственного программного обеспечения проектных работ.

Проектирование мостов и дорог — дело творческое и, если угодно, особый стиль жизни.



Сооружения

Объекты промышленного и гражданского строительства.

Реализованные проекты

//Промышленное и гражданское строительство



Пожарное депо на проспекте Маршала Жукова

Пожарные депо в районе Лыковского проезда и в Гавриковском переулке; здания ГУП «Мосводосток» в районе Лыковского проезда; здания службы ОАО «Мосгорсвет» в районе города Реутов и на пересечении МКАД и Варшавского шоссе; здания службы ГУП «Кольцевые магистрали» на Варшавском шоссе; производственная база ГУП «ДЭК-3» на Перовской улице; административное здание ОДПС ГИБДД на Бережковской набережной и многое другое.



Реконструкция дорожно-эксплуатационного комплекса в поселке Московский на Киевском шоссе



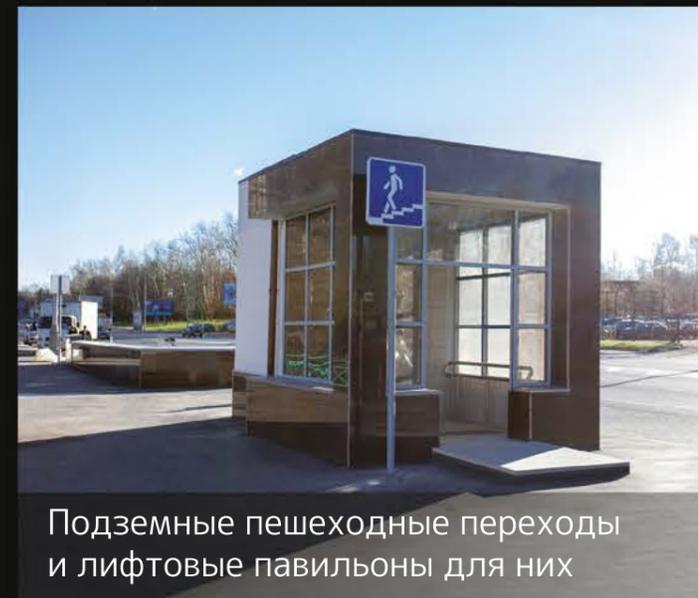
Надземный пешеходный переход на Профсоюзной улице



Физкультурно-оздоровительный комплекс на Бескудниковском бульваре



Гараж-стоянка открытого типа, выполненный по программе «Народный гараж»



Подземные пешеходные переходы и лифтовые павильоны для них



Диспетчерский пункт коллектора подстанции «Сокольники»

Проспект Маршала Жукова

Эстакады на пересечении проспекта Маршала Жукова с улицей Народного Ополчения.



История в объектах

Самые интересные, значимые и памятные работы, выполненные институтом в разные годы.

- 1996** Путепровод на пересечении МКАД и улицы Саломеи Нерис.
- 2001** Гагаринский тоннель на третьем транспортном кольце в Москве.
- 2003** Пешеходные и парковые мосты в районах Ростокино и Свиблово.
- 2004** Комплекс эстакад на пересечении автодороги «Россия» и кольцевой автомобильной дороги в Санкт-Петербурге.
- 2005** Правобережная эстакада подхода к Живописному мосту на Краснопресненском проспекте.
- 2006** Вантовый пешеходный мост через реку Яуза в Ростокино.
Эстакады в Баку.
Путепроводы в Тюмени.
- 2007** Проект модернизации развязок типа «клеверный лист».
Комплекс эстакад на пересечении Краснопресненского проспекта с улицей Нижние Мневники.
- 2008** Аэровокзальный комплекс «Внуково»: эстакады и новый пассажирский терминал.
Молодоговардейская и Бусиновская транспортные развязки.
Реконструкция Дмитровского шоссе: развязки с МКАД и Долгопрудненским шоссе.
Северный дублер Кутузовского проспекта.
- 2009** Транспортная развязка на пересечении МКАД и Новорижского шоссе.
Пешеходные эстакады в деловом центре Москва-Сити.
- 2010** Реконструкция Нагатинского моста.
Ремонт Октябрьского и Добрынинского тоннелей на Садовом кольце.
Надземные паркинги по программе «Народный гараж» в Москве.
Звенигородский ход ЦКАД в Московской области.
- 2011** Реконструкция вылетных магистралей в Москве: Ярославское и Щелковское шоссе.
Реконструкция Мосфильмовской улицы.
Платная автомобильная дорога на обходе Одинцово.
- 2012** Транспортная автомагистраль между Звенигородским шоссе и деловым центром Москва-Сити.
Реконструкция Рублевского шоссе.
Транспортная развязка на пересечении МКАД и Ленинградского шоссе.
Железнодорожная эстакада около делового центра Москва-Сити.
Транспортная развязка на пересечении Профсоюзной улицы и Новоясеневского проспекта.
- 2013** Участок автодороги Москва — Санкт-Петербург в пределах Москвы (Северная Рокада) от Фестивальной улицы до Дмитровского шоссе.
Автомобильная дорога от МКАД до Лыткарино.
Плоскостные транспортно-пересадочные узлы в Москве.

А также

- Московская кольцевая автомобильная дорога: эстакады и путепроводы на транспортных развязках с Ленинградским, Дмитровским и Щелковским шоссе.
- Третье транспортное кольцо: мост через Яузу в Лефортово, эстакады и путепроводы на пересечениях с Беговой улицей, Волгоградским проспектом.
- Кольцевая автомобильная дорога в Санкт-Петербурге: эстакады и путепроводы на транспортных развязках с Московским и Мурманским шоссе, проспектом Культуры.
- Центральная кольцевая автомобильная дорога в Московской области. Обоснование инвестиций в строительство.
- Южный дублер Кутузовского проспекта.

[И многое другое.](#)

Продолжение следует!

Заказчики и партнеры

- Департамент строительства Москвы
- ГУП «Управление автомобильных дорог Московской области „МОСАВТОДОР“»
- Комитет по архитектуре и градостроительству Москвы (Москомархитектура)
- ЗАО «Генеральная Дирекция Центр»
- ГУП «Центр-Сити»
- ОАО «Российские Железные Дороги»
- ОАО «Главная дорога»
- Ассоциация дорожных проектно-исследовательских организаций «РОДОС»
- ОАО «Аэропорт Внуково»
- УГИБДД ГУВД по Москве
- ГУП «Мосгоргеотрест»
- Группа компаний «АРКС»
- ООО «СГК-Автострада»

- ЗАО «Объединение „ИНГЕОКОМ“»
- ОАО «Мосметрострой»
- ОАО «Корпорация „Трансстрой“»
- ОАО «Мостотрест»
- ОАО «Концерн Монарх»
- НИиПИ Генерального Плана Москвы
- ГУП «Моспроект-2» им. М. В. Посохина
- ОАО «Мосинжпроект»
- ОАО «Институт Гипростроймост»
- ОАО «ГИПРОТРАНСМОСТ»
- ООО «Институт Каналстройпроект»
- ОАО «Метрогипротранс»
- ОАО «ЦНИИС»
- ООО «СТРОЙПРОЕКТ»
- ООО «Светосервис»



Транспортная развязка на пересечении МКАД и Новорижского шоссе

Сертификаты, дипломы

В институте действует система менеджмента качества ISO 9001-2008.
Институт включен в перечень добросовестных поставщиков.



Лига проектировщиков



Некоммерческое партнерство дорожных проектных организаций «РОДОС»



Ассоциация дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС»



Реестр добросовестных поставщиков



Eureka! 2005, Брюссель



Брюссель



VIII Московский международный форум Доркомэкспо 2006



Институт Контроля и Качества, Израиль



Контакты

109004, Москва, Большой Дровяной переулоч, дом 12, строение 3

Телефоны:
(+7 495) 780-46-60, 783-55-25

Факс:
(+7 495) 788-76-86

www.promos.ru
promos@promos.ru

