

О НОВОЙ ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Беседовала Лариса ДУБРОВСКАЯ
(портал «Подземный эксперт»)

О ВОЗМОЖНОСТЯХ РАЗВИТИЯ ПЕТЕРБУРГСКОЙ ПОДЗЕМКИ РАССКАЗАЛ ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР ПРОЕКТА ПОДГОТОВКИ ПРОГРАММЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ МЕТРОПОЛИТЕНА ДО 2045 ГОДА НА ОСНОВЕ ПРИОРИТЕТНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ОБЪЕКТОВ МЕТРОПОЛИТЕНА ОАО «НИПИИ ЛЕНМЕТРОГИПРОТРАНС» ДМИТРИЙ АРТУХОВ.

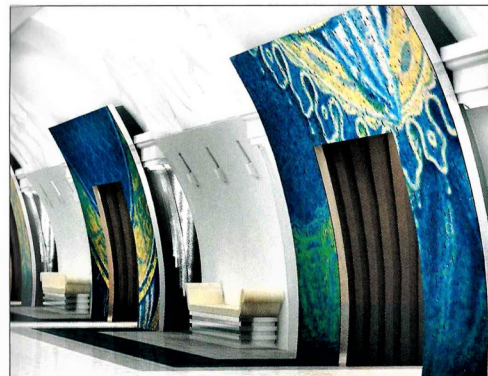
— Дмитрий Юрьевич, когда будет представлен финальный вариант схемы развития метрополитена Санкт-Петербурга?

— Программа развития метрополитена Санкт-Петербурга неоднократно корректировалась, и сейчас мы приближаемся к созданию единой базовой схемы, которая станет основой для всех дальнейших действий. На сегодняшний день работу над ней согласно контракту мы завершили и передали ее в Комитет по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ). Эта программа, на наш взгляд, достаточно объективна и связана с реальными объектами, по которым осуществляется проектирование и строительство. Документ согласован с профильными комитетами, с Центром транспортного строительства и ГУП «Петербургский метрополитен». Сейчас, насколько нам известно, КРТИ согласовывают ее с АО «Метрострой Северной столицы». В дальнейшем документ будет направлен в Правительство Санкт-Петербурга.

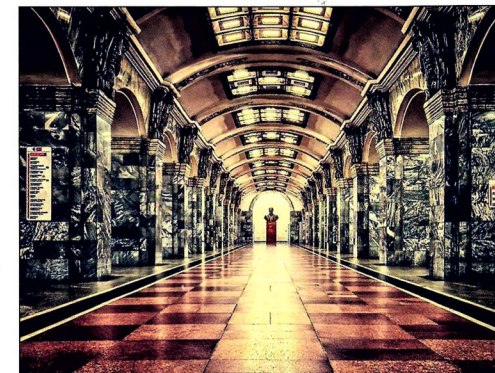
— Какие объекты отмечены в схеме как первоочередные?

— Участок «Яхтенная» — «Зоопарк» продолжения Невско-Василеостровской линии, который планировался еще 7 лет назад, наиболее близок к стадии строительства. Проектирование завершено, осталось пройти согласование в Главгосэкспертизе и приступить к выполнению строительных работ. Подготовительный этап уже получил положительное заключение, и в настоящее время Метростроем Северной столицы объявлен открытый конкурс на разработку рабочей документации. В ближайшее время должен начаться монтаж цита.

По Красносельско-Калининской линии проводилось проектирование, сейчас документация находится на корректировке, проходит экспертизу. Речь идет об участке от станции «Казакóвская» до «Кировского завода», который планируется к открытию в 2024 году.



Архитектурное решение станции «Театральная» Петербургского метрополитена



Архитектурное решение станции «Театральная» Петербургского метрополитена

В дальнейшем ожидается продление линии от «Путиловской» до «Обводного канала», а также сооружение участка Лахтинско-Правобережной линии до станции «Кудрово» и строительство электродепо. По этим объектам проектные работы должны начаться в первую очередь. Безусловно, через пять лет программу надо будет корректировать исходя из того, как идет строительство.

— Есть ли планы по строительству кольцевой линии, новых веток за границы Ленобласти?

— Возможно, что все это будет позже. В данный момент мы говорим о Красносельско-Калининской линии до «Обводного канала» и ее южном продолжении до Сосновой поляны, которое разрабатывает московский институт «Метрогипротранс». Можно попробовать добавить в список участок ККЛ от «Обводного канала» до «Суворовского проспекта». Также будут реализованы планы по строительству участка Лахтинско-Правобережной ветки до станции «Кудрово» и от «Горного института» до «Морского фасада» на север. В настоящий момент необходимо скорректировать ранее разработанную документацию, которая потеряла свою актуальность.

— Внедрение новых технологий актуально для петербургского метростроения?

— Сейчас более-менее становится понятна ситуация с финансированием, что денег не так уж много и использовать их нужно рационально. А для этого нужно менять технологии строительства, повышать уровень

механизации, потому что тоннели мелкого заложения большого диаметра не везде можно строить. При этом подобные предложения должны быть адресованы заинтересованным лицам. То есть государственный заказчик должен заказать технико-экономическое обоснование проекта, сравнить возможные варианты. Если говорить о технологии, то неплохо было бы рассмотреть возможность строительства тоннелей диаметром 10,3 и 15 м на глубоком заложении, включая разработку станционных комплексов для них, дать технико-экономическое обоснование. Мы начинали эту работу внутри института, но за его стены она так и не пошла. В идеале ТЭО для строительства тоннелей большого диаметра нужно разработать и отправить на согласование в Главгосэкспертизу, то есть получить железное обоснование того, что данная технология имеет право на жизнь и может использоваться.

— Будут ли на станциях метро предусмотрены помещения общественного пользования?

— Новые требования по наличию санузлов, комнат матери и ребенка на станциях должны быть включены либо в нормативную документацию (Свод правил), либо в требования заказчика. Если рассматривать Тоннельную ассоциацию Северо-Запада как экспертную площадку, которая может давать рекомендации заказчику, то как раз с этого вопроса можно было бы начать. В мелком заложении предусмотреть общественные помещения не проблематично, там для них места достаточно, а вот с глубоким заложением сложнее — но тоже возможно.



Строительство Лахтинско-Правобережной линии

— **Что мешает увеличить объемы проектирования и строительства метрополитена, хотя бы немного приблизить их к столичным?**

— Для развития метро нужна политическая воля. В Москве она есть, и все строится! Метро — это сложнейшее инженерное сооружение, тем более подземное. В метростроении есть нюансы, которых нет в дорожном строительстве. Линию метро нельзя так просто взять и перепроектировать, как это было с Красносельско-Калининской веткой, проектирование которой идет с 2014 года. Есть вопросы, которые нужно решать быстро, и прежде всего это касается проектов планировки территорий (ППТ), из-за которых зависло множество проектов. Если ППТ в принципе могут разрабатываться за полгода, то некоторые «зависли» на несколько лет, и это недоработка службы заказчика. Прежде всего, речь идет о Красносельско-Калининской и Лахтинско-Правобережной линиях. За годы ожидания обновились правила проектирования (ПП) и появились требования необходимости ППТ. В какой-то период времени их исключали, а с 2016 году снова появилось требование включать ППТ в проектную документацию. За это время изменились нормативы, данные устарели. Необходимо заново бурить скважины, делать изыскания, включая обследования окружающей застройки. Дело не в технологии и стоимости строительства, а в общей организации рабочего процесса.

— **На ваш взгляд, сколько станций нужно петербуржцам для комфортного проживания?**

— Конкретных цифр нет. Подчеркну только, что в столице открывается по 15-20 станций ежегодно, но москвичи считают это недостаточным для быстро растущего го-



Двухпутный туннелепроходческий щит на строительстве станции «Южная» Фрунзенского радиуса.

рода. Санкт-Петербург очень сильно отстает. Наша программа развития метрополитена до 2045 года позволяет только лишь отчасти нагнать отставание. А ведь нам надо выходить на опережение, планировать линии до того, как районы начинают застраиваться. В советское время так делалось, и сегодня построенные «в чистом поле» станции «Гражданский проспект», «Академическая» и «Девяткино» являются центрами крупных жилых массивов. Так что во многом расширение системы метро обеспечивает развитие городских территорий.

— **В чем сейчас заключается роль профессионального сообщества и, прежде всего, Тоннельной ассоциации Северо-Запада в развитии Петербургского метрополитена?**

— Важно, чтобы городская администрация и, прежде всего, служба заказчика видели в ассоциации экспертную организацию, компетентную разрабатывать и предлагать новые идеи по развитию метрополитена и городского подземного пространства в целом. Некую объединяющую структуру, которой ранее был городской штаб по перспективному развитию метрополитена в Санкт-Петербурге. Нужно подчеркнуть, что целесообразность внедрения того или иного проектного решения или технологии строительства может подтвердить или опровергнуть технико-экономическое обоснование. Институт не является бюджетной организацией, и не может выполнять эту работу без запроса от службы заказчика. Опыт Москвы и других мегаполисов свидетельствует о том, что конструктивный диалог профессионального сообщества и органов государственной власти является основой эффективного развития подземной транспортной инфраструктуры. ■