

ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ. КОГДА ОБРАТНО?



Владимир Маслак

О том, какое будущее ждет питерскую подземку, а заодно тех, кто ее всегда строил и проектировал, мы говорим с генеральным директором ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» Владимиром МАСЛАКОМ.

– Владимир Александрович, что сейчас происходит в городе со строительством метро?

– В 2014 году по адресной инвестиционной программе на строительство метрополитена в городе выделено порядка 22 млрд рублей. И ничего не строится. В этом контексте очень жаль, что губер-

СИТУАЦИЯ С МЕТРОСТРОЕНИЕМ В ПЕТЕРБУРГЕ СКЛАДЫВАЕТСЯ, МЯГКО ГОВОРЯ, НЕЗДОРОВАЯ. НА ФОНЕ ПРИЛИЧНОГО БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ И ГОТОВНОСТИ ПЕТЕРБУРГСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ МЕТРО НЕ СТРОИТСЯ. ТО НЕМНОГОЕ, ЧТО ПРОИСХОДИТ, ПРАКТИЧЕСКИ НЕ В СЧЕТ, ПОСКОЛЬКУ НЕСОПОСТАВИМО С МАСШТАБАМИ НИ ДЕНЕГ, НИ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ПРОЕКТИРОВЩИКОВ И СТРОИТЕЛЕЙ. В ТО ЖЕ ВРЕМЯ В ГОРОД ПРИХОДЯТ ЛЮДИ, КОТОРЫЕ НИКОГДА НЕ РАБОТАЛИ НА МЕСТНЫХ ГРУНТАХ.

натору докладывают о якобы идущей активной работе. Интересно, кто и зачем так подставляет губернатора.

– Но что-то все-таки строится?

– Единственное, что строится, да и то практически полулегально, потому что нет документации, – это Фрунзенский радиус. Мы более года занимались его проектированием, но потом заказчик в лице КРТИ решил, что мы не нужны.

Работы там на сегодняшний день ведутся незаконно, по нашей старой документации, в ожидании, пока «Метрогипротранс» перерисует наши проекты. Нам работа не оплачивается, авторский надзор за строительством не ведется. К чему все это может привести, даже подумать страшно.

«Метрогипротранс», который получил наш проект, не знает, что с ним делать. В Москве ведь практически все проекты проходят экспертизу после завершения строительства или непосредственно перед этим. А у нас проект – это именно проект, в прямом смысле слова, и «Метрогипротранс» попал не «на все готовенькое», а в ситуацию, когда работы непочтатый край,

типовой проект применить нельзя, а конкурс уже выигран.

У нас же, в отличие от столицы, нет типового проектирования: каждая станция, каждая линия – уникальны и эксклюзивны. Они всегда привязаны к современным градостроительным нормам, согласованы со всеми изменениями законов и нормативных требований, а также с возможностями подрядчиков. Сейчас же в Петербург привлекают подрядчиков, у которых даже оборудования нет. Что они будут здесь делать? Так ведь и до техногенных неприятностей недалеко...

Если вернуться к проекту Фрунзенского радиуса: дело ведь не в том, что мы потеряли порядка 150 млн рублей уже выполненных работ и 1,5 года проектирования, хотя и это тоже неприятно. Для нас проект Ф2 – это полигон. Здесь мы впервые применили двухпутный тоннель, предложили новые типы станций, которые должны быть построены методом top-down, когда даже улица наверху не перекрывается для строительства метро. Это должна была быть абсолютно новая линия с цифровым управлением.

Скоро ведь предстоит строить две линии под Финским заливом, где невозможно возвести никакие притоннельные сооружения. Именно поэтому нам так важно было обкатать проектные решения на линии, где мы ничем не рискуем. Но, к сожалению, нас лишили этого полигона.

– Как вы справляетесь с подобными обстоятельствами?

– Незаинтересованность родного города в твоей работе неизбежно приводит к поиску других рынков. Я об этом еще два с половиной года назад говорил на совещании у губернатора: если город не будет давать возможностей работать здесь, не будет развиваться проектирование и, как следствие, строительство метро, нам придется уйти в Москву.

Нас давно звали в столицу, мы долго сопротивлялись, желая работать здесь и никому не перебежать дорогу там. Мощности института хватает, чтобы



Открытие станции метро «Волковская»

обеспечить всю работу по подземному проектированию в Санкт-Петербурге и не только. Но приходится работать в Москве, сейчас именно там все крупные стройки. На сегодня объемы работы «Ленметроги-протранса» в Москве в 10 раз больше, чем в Петербурге.

А в Питер пришел «Метрогипротранс», у которого сложились непростые отношения с московским правительством. А потом он нас же будет привлекать к работе на сумму на 30–40% меньшую, чем если бы этот проект сразу попал к нам. Но нам это неинтересно.

Мы профессионалы, готовые отвечать за свои слова, за те деньги, которые должны получить за работу. Деньги, кстати, далеко не бешеные. Для сравнения: весь Запад проектирует за 10% от конечной стоимости объекта, у нас же было 5–6%, а сейчас стоимость проектирования упала до 3–3,5%, а порой и до 2%. А на проектировании экономить нельзя, это опасно. И дело даже не в том, что потом годами экспертизу пройти нельзя. Проектирование – это же основа всего строительства, основа для решения имущественно-правовых вопросов заказчика в городе, вопросов инженерного обеспечения и массы других.

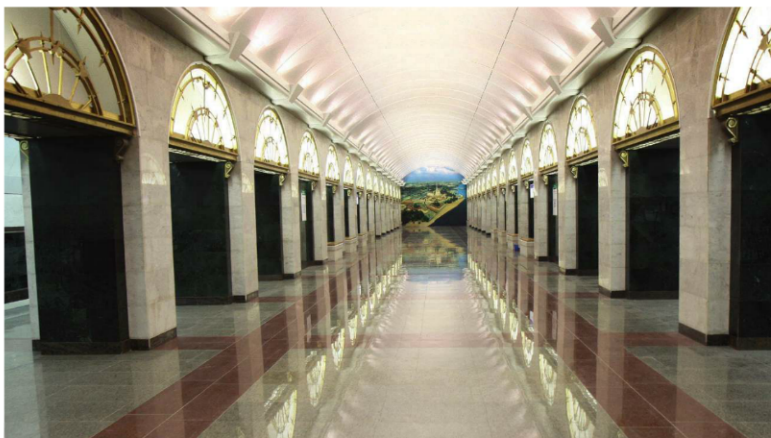
– Как у вас складываются отношения с экспертизой?

– Мы с глубоким уважением относимся к экспертизе, десятки лет с ней работаем. Люди там замечательные, настоящие профессионалы, но они просто тонут в потоке противоречащих друг другу законов, норм и СНиПов. Нет в регионе единой технической политики. Мы неоднократно выступали с предложениями на эту тему, но нас, увы, никто слушать не хочет.

Мы работаем с государственным и техническим заказчиками. Вместо Метрополитена заказчиком теперь стала дирекция транспортного строительства, но там нет ни одного специалиста, который когда-нибудь работал бы заказчиком в нашей сфере. А ведь нельзя, чтобы столь важное для дела звено было слабым.

Живой пример – станция «Спортивная». При положительных заключениях по всем разделам было получено общее отрицательное заключение из-за отсутствия одной справки, которой и в природе-то не существует. Такая у экспертизы работа «своеобразная»: каждое отрицательное заключение – это повторная экспертиза и повторная оплата.

В советские времена отрицательного заключения просто быть не могло. Естественно, экспертиза прописывала замечания, но они не были поводом для отрицательного заключения, нужно было лишь устранить их в рабочей документации. Теперь же, пока все замечания не будут устранены, заключение остается отрица-



Станция метро «Звенигородская»

тельным даже при всех положительных заключениях экспертов по разделам. А ведь это время можно было бы потратить на следующие стадии метростроения.

– Как вы думаете, с чем может быть связан подобный формализм?

– Думаю, с тем, что все боятся, как бы чего не вышло. Просто специалистов нет или их мало, и они всех вопросов снять не могут. Специалисты по нашей части в экспертизе, к сожалению, не могут отвечать за других экспертов, которым не хватает какой-нибудь справки.

В формализме вязнут и предложения по новым технологиям. Мы, например, предлагаем в Москве новую компоновку станций, которая по строительному объему почти на 25% меньше традиционной. Делаем это для того, чтобы выйти на цену в 4,5 млрд рублей за 1 км по станциям мелкого заложения. То же самое предлагаем и здесь, но... Строительство не ведется, и деньги возвращаются в бюджет. Раньше вопрос был только в финансировании, теперь деньги есть, но появилась масса других вопросов.

– То есть деньги сейчас ничего в метростроении не решают?

– Можно и так сказать... Мы приняли схему развития метрополитена до 2025 года, только реализовывать ее никто не хочет. Всеми нашими коллективами мы в состоянии за 30 лет построить за те же деньги в два раза больше метро. Но ведь не построим, потому что возникает масса субъективных факторов, по большому счету к метростроению никакого отношения не имеющих. Сплошь политические игры. А ведь только на проект нужно минимум два года, еще минимум год на экспертизу, три месяца на проведение конкурсных процедур...

В будущем город планирует объем финансирования метростроения в 30 млрд рублей. А подо что? Ни одного перспектив-

ного проекта не разрабатывается. И даже те, что уже разработаны, лежат на полке, поскольку не решены имущественно-правовые вопросы. По Красносельско-Калининской линии более трех лет пылится проект, уже изыскания все устарели, их придется заново делать.

Так что схема схемой, но чтобы ее воплощать, необходимо подходить к вопросу комплексно: иметь программу по метростроению, которая включала бы и проектные изыскания, и собственно проектирование, и решение имущественно-правовых вопросов. Сейчас построить само метро оказывается проще, чем приступить к этому строительству.

Тем не менее я считаю, что возможностей в Санкт-Петербурге много. Мы надеемся, что надлежащие реформы произойдут и наша деятельность в родном городе будет востребована, очень хотелось бы вернуться в Петербург.

– Что сейчас у вас в работе?

– Мы по своей части помогаем заказчику с прохождением экспертизы Правобережно-Ладжинской линии (станции «Театральная», «Большой проспект»). Есть переходящие работы на 224 млн рублей, и на 900 млн «висит» нереализованная инвестиционная программа по метростроению.

В работе вторые выходы на станциях «Василеостровская» и «Балтийская», небольшой объем рабочей документации по «Спортивной», проект реконструкции станции «Технологический институт». По Красносельско-Калининской линии в экспертизе две станции – «Путиловская» и «Казаковская».

Невско-Василеостровская линия тянется к объектам чемпионата мира по футболу. В апреле мы выдали заказчику для передачи в экспертизу часть проекта на сравнительно небольшой объем строймонтажа – всего на 4,5 млрд рублей. Проект до сих пор не сдан в экспертизу.



Проект станции метро «Театральная»

А ведь мы специально малыми порциями сдаем, потому что этот проект в числе приоритетных и экспертизу должен пройти с первого раза. Обидно: работаем – и все идет на полку. Сегодня на полках – четыре полноценных проекта линий метро: четыре разные линии, а не просто отдельные станции.

По изысканиям в рамках адресно-инвестиционной программы мы дали свои предложения на восемь линий. Здесь предполагается вариантное проектирование, поэтому стадию инженерных изысканий можно сдавать в экспертизу, а вариант площадок и изысканий под проект – выбирать уже после положительного заключения экспертов. Такой подход очень экономит средства и сокращает срок проектирования. Кроме того, у заказчика появляется возможность параллельно решать имущественно-правовые вопросы. Однако эти восемь линий заморожены уже второй год!

– Каким вам видится выход из ситуации?

– Прежде всего, надо исключить политику из строительной отрасли. Привлечь специалистов в прямом смысле этого слова, а не тех, кто пользуется административным ресурсом в собственных интересах. Во всем мире такие проекты реализуют консорциумы. В Дании, например, метро прокладывают 40 предприятий, каждое из которых является узким специалистом в своем деле.

Нигде в мире нет открытых конкурсов на подобные стройки – там выбирают по квалификации, по гарантиям. У нас же на рынок то и дело приходят подрядчики, которые «могут все» – инжиниринговые компании без производственной базы, без опыта, да и просто без штата специалистов. И согласно закону, они имеют право предложить свою цену и выиграть.

– А вы-то сдюжите весь объем проектирования?

– Безусловно. Есть силы, есть специалисты. Мы перешли на новый виток работы в автокаде, ведем проектирование в 3D, чего кроме нас в России никто пока не делает. Мы разрабатываем новые технологии по организации строительства, новые конструкции станций.

И в любом случае мы смотрим вперед. Для нас и Фрунзенский радиус – уже пройденный этап. Новая Невско-Василеостровская линия будет радикально отличаться от Ф2: еще более компактные станции, система вентиляции, обслуживание притоннельных сооружений – все загнано в тоннель. Но и это для нас скоро устареет.

Мы полны новых идей и по-прежнему влюблены в свою работу.

ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс»
191002, Санкт-Петербург,
Большая Московская ул., д. 2
Тел. (812) 316-2022,
факс (812) 712-5252
E-mail: lmgmt@lenmetro.ru