



ВЛАДИМИР МАРКОВ

О ПЕТЕРБУРГСКИХ ТЕХНОЛОГИЯХ, ВОСТРЕБОВАННЫХ В МОСКВЕ

Беседовала Лариса ДУБРОВСКАЯ
(портал «Подземный эксперт»)

РАССКАЗАТЬ О ПЛАНАХ СОТРУДНИЧЕСТВА С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ МОСКВЫ И ПОДЕЛИТЬСЯ ОПЫТОМ ПРОЕКТИРОВАНИЯ НОВЫХ ЛИНИЙ И СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА МЫ ПОПРОСИЛИ ЗАМЕСТИТЕЛЯ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО МЕТРОСТРОЕНИЮ ПЕТЕРБУРГСКОГО ОАО «НИПИИ «ЛЕНМЕТРОГИПРОТРАНС» ВЛАДИМИРА МАРКОВА.

— Владимир Андреевич, что проектирует Ленметроги-протранс в российской столице?

— Первым опытом стала разработка проектной документации на участок двухпутного тоннеля метрополитена в составе четырех станций на Кожуховской (Некрасовской) линии. Технология строительства была отработана ранее на сооружении объектов продолжения Невско-Василеостровской и Фрунзенско-Приморской линий Петербургского метрополитена.

Также институт выполнил проекта участка Калининско-Солнцевской линии. В настоящий момент продолжают работы по проектированию двух участков Большой кольцевой линии (БКЛ), а также есть все шансы получить подряд на проектирование еще одной линии в составе девяти станций.

ПРАВИТЕЛЬСТВОМ МОСКВЫ ПОСТАВЛЕНА ЗАДАЧА ПО СНИЖЕНИЮ СТОИМОСТИ И СРОКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА. ПОЭТОМУ НА СООРУЖЕНИИ СТАНЦИЙ ПРИМЕНЯЕТСЯ В ОСНОВНОМ ОТКРЫТЫЙ СПОСОБ РАБОТ, СТРОЯТСЯ ДВУХПУТНЫЕ ТОННЕЛИ МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ. ЭТО ПОЗВОЛЯЕТ СУЩЕСТВЕННО СНИЗИТЬ ТРУДОЗАТРАТЫ И ПОВЫСИТЬ ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРОПОЛИТЕНА ПРИМЕРНО В ПОЛТОРА РАЗА.



Двухпутный тоннель метро (Санкт-Петербург)

— Какое проектное решение вы считаете наиболее интересным?

— Проект станции «Нижегородская» Кожуховской линии, располагающейся внутри Московского центрального кольца (МЦК). Она является классической станцией открытого способа работ, но только гигантской. В одном объеме располагаются две линии метрополитена — двухпутный и два однопутных тоннеля. Люди могут пересаживаться из одного поезда в другой на одной платформе.

В том же объеме станции, только выше, находится транспортно-пересадочный узел и железнодорожная станция МЦК. Похожая идея была реализована ранее в Санкт-Петербурге на станции «Спортивная» с единственной разницей в том, что пути там располагаются



Запуск щита на БКЛ в Москве
(источник: stroi.mos.ru)

не в одной плоскости, а друг над другом. Станция «Технологический институт» также объединяет две линии метро, но они сооружены в двух объемах.

— Расскажите, пожалуйста, о технологиях, применяемых на строительстве столичной подземки.

— Правительством Москвы поставлена задача по снижению стоимости и сроков строительства. Поэтому на сооружении станций применяется в основном открытый способ работ, строятся двухпутные тоннели мелкого заложения. Это позволяет существенно снизить трудозатраты и повысить темпы строительства метрополитена примерно в полтора раза. Участок двухпутного тоннеля в составе четырех станций может быть построен даже за три года, а на сооружение однопутных тоннелей такой же протяженности потребуется не менее пяти лет.

Также при строительстве двухпутных тоннелей не требуется организации строительных площадок на перегонах между станциями, что особенно важно при работе в охранных зонах. Технология настолько актуальна, что за реализацию проекта участка двухпутного тоннеля Кожуховской линии АО «Мосинжпроект» получило Государственную премию.

— Насколько сложно было приспособиться к новым условиям работы?

— Сначала было очень тяжело, потому что в Москве действуют совершенно другие требования к проектной документации. Основная проблема в том, что на строительстве Московского метрополитена работает очень мало опытных специалистов. Зачастую там работают люди, которые никогда и метро-то не строили.

Поэтому то, что выражено в одном чертеже и понятно петербургским строителям, многим подрядчикам



Открытие станции «Рассказовка» Калининско-Солнцевской линии метро. (источник: stroi.mos.ru)

В МОСКВЕ МЕТРО РАЗВИВАЕТСЯ ГИГАНТСКИМИ ТЕМПАМИ БЛАГОДАРЯ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ВОЛЕ РУКОВОДСТВА ГОРОДА. ТАМ ДЕЙСТВУЮТ СОБСТВЕННЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ. УСЛОВНО ГОВОРЯ, ЕСЛИ СЕГОДНЯ ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ О СООРУЖЕНИИ НОВОЙ ЛИНИИ, ТО СТРОЙПЛОЩАДКА БУДЕТ ОРГАНИЗОВАНА УЖЕ ЗАВТРА.

приходится разъяснять буквально на пальцах. Во всем остальном работать в Москве комфортно, тем более что финансирование ведется в плановом режиме. Контраст с Петербургом, где даже за выполненную работу стараются не платить, конечно, очевиден.

— В чем же, на ваш взгляд, залог небывалого роста объемов метростроения в Москве? В финансировании?

— Метро развивается гигантскими темпами благодаря политической воле руководства города. В Москве действуют собственные строительные нормы. Условно говоря, если сегодня принято решение о сооружении новой линии, то стройплощадка будет организована уже завтра, в кратчайшие сроки будут отведены земельные участки.

Параллельно будет разрабатываться проект и рабочая документация. Во всех прочих российских городах метростроителям годами приходится ждать, пока государственный заказчик урегулирует комплекс юридических и организационных проблемы, и темпы метростроения там соответствующие. ■

Благодарим портал
«Подземный эксперт» за сотрудничество