

«Модульная» концепция позволит сэкономить до 40% при строительстве метро

Михаил БОБРЫШЕВ

Как новый взгляд Санкт-Петербургского института «Ленметрогипротранс» на программу развития столичного метрополитена помогает ее развитию.

На пяти будущих станциях Калининско-Солнцевской линии в Москве, которые проектировал научно-исследовательский, проектно-исследовательский институт «Ленметрогипротранс» (ЛМГТ), развернулось строительство. В сентябре, как и предусмотрено графиком, институт полностью закончит выдачу рабочей документации по всем объектам: это станции «Терешково», «Солнцево», «Боровское шоссе», «Новопеределкино», «Рассказовка» и соединяющие их тоннели. Кроме того, институт полностью проектирует станцию «Электрозаводская», а также на субподряде инженерные системы «Лефортово» и «Авиамоторной» в составе третьего пересадочного контура.

ПЯТЬ СТАНЦИЙ К 2018 ГОДУ

- По нашим объектам на Калининско-Солнцевской линии процесс идет достаточно позитивно, - говорит генеральный директор «Ленметрогипротранса» Владимир Маслак. - Строители с хорошим темпом развернули работы. По станции «Солнцево», к сожалению, есть вопросы из-за отставания подрядчика от графика, и, видимо, заказчик будет его менять. Остальные компании - «Минскметрострой», «Волгатрансстрой», «Интертоннель», казанский «Метрострой», азербайджанский «Евротрансстрой», с которыми мы работаем на этих объектах, - опытные, уважаемые организации с грамотными специалистами, и у нас нет сомнений в их способности справиться с задачами, поставленными правительством Москвы. А мы должны ввести все пять станций в конце 2017-го - начале 2018 года, и запустить движение по этой линии. Одной из особенностей работы ЛМГТ в столице стало то, что на каж-

дой станции свой строительный подрядчик, со своими взглядами, возможностями, техническим оснащением. Приходится настраивать свою работу под каждого.

- Это и сложнее, и в то же время интереснее для нас в плане приобретения опыта, - замечает Владимир Маслак. - С другой стороны, подрядчикам тоже приходится осваивать новые для них технологии, которые мы используем в наших проектах, такие как стена в грунте. И они довольно успешно учатся, получая опыт, который им наверняка пригодится. Словом, идет нормальный, полезный для всех нас процесс.

КСТАТИ
Недавно в Санкт-Петербурге «Ленметрогипротранс» отстранили от участия в конкурсе, назвав разработчиков проекта «некомпетентными».
- За 70-летнюю историю наш институт ни когда такой характеристики не получал, - смеется Владимир Маслак. - А наша «некомпетентность» состояла в том, что мы выставили цену на 125 миллионов меньше ближайших конкурентов и на 200 миллионов меньше стартовой. К сожалению, это одно из проявлений сегодняшней политики, в которой доминируют финансисты, а не производственники.

ЭКОНОМИЯ - МИЛЛИАРДЫ

На московские объекты ЛМГТ пришел в конце 2013 года не с пустыми руками. Предложенные проектные решения, основанные на разработанных институтом конструктивных новациях, уже позволили сэкономить только на материалах и объемах строительства до полутора миллиардов рублей по каждой из пяти станций - это 10-20% от «обычной» сметной стоимости. Мало того, петербургские проектировщики предложили и сделали новую концепцию развития системы станций мелкого заложения.

- Концепцию нас просили разработать как можно быстрее, что мы и сделали, - объясняет гендиректор ЛМГТ. - Но согласовывалась она не так опе-



Профессиональные инженерные решения в проектировании и строительстве, современные технологии дают существенную экономию, - говорит Владимир Маслак.

Предоставлено ОАО «ЛМГТ»

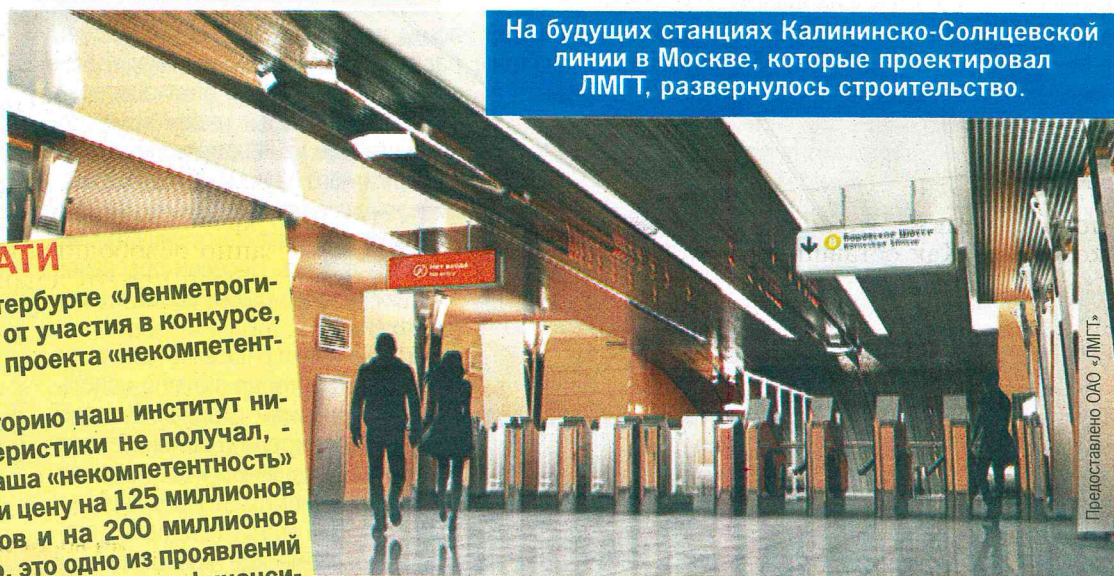
Предоставлено ОАО «ЛМГТ»

ЕСТЬ ПРОБЛЕМА

Интересы пассажиров и есть государственные

- Профессиональные инженерные решения в проектировании и строительстве, современные технологии дают существенную экономию, - обращает внимание Владимир Маслак. - И совершенствованию в этих направлениях предела нет. Но нас не может не беспокоить сегодняшняя ситуация, когда экономить пытаются механическим сокращением статей расходов, что неприемлемо на строительстве таких особо опасных и сложных объектов, как метро. Начнем с того, что на сегодня средняя зарплата метростроителей уже ниже средней по строительному комплексу Москвы. Любой мало-мальски грамотный бизнесмен поймет, к чему приводит отток квалифицированных кадров. Мы также можем, как предлагаем в МГЭ, сократить расходы на техническое оснащение подрядных организаций на 50%, да хоть до нуля. Но современная техника - это рост качества и темпов строительства. Как их тогда обеспечивать? Можем и на материалах, и на оборудовании сэкономить. Но давайте тогда посчитаем, сколько бюджет потеряет в ходе эксплуатации таких объектов. Очень показательный пример был на космодроме Восточный с кабелем. Купили подешевле, наверняка также для «экономии» - и вот вам результат. А у нас-то тут миллионы людей каждый день ездить будут - и мы, проектировщики, в первую очередь несем ответственность за надежность метрополитена и безопасность пассажиров. Поэтому давайте не выходить за рамки обоснованной и, как видите, существенной экономии от профессиональных инженерных решений. За счет них задача, поставленная правительством Москвы - строить метро быстро и дешево, - вполне выполнима, а сиюминутная экономия ради не привязанных к реальности финансовых показателей ведет к снижению качества строительства. Полагаю, что тут необходимо большее взаимодействие и взаимопонимание всех сторон, задействованных в программе развития метрополитена: финансовые интересы должны следовать за инженерными, а не наоборот. Только так мы обеспечим главный государственный интерес - безопасность перевозки пассажиров метро.

На будущих станциях Калининско-Солнцевской линии в Москве, которые проектировал ЛМГТ, развернулось строительство.



Предоставлено ОАО «ЛМГТ»

ЗНАЙ!

За семь десятилетий работы НИПИИ «Ленметрогипротранс» запроектировано около 800 км метрополитеновских, автомобильных и железнодорожных тоннелей, в том числе самый протяженный в СССР Северомуйский на БАМе длиной более 15,3 км.

По проектам института внедрены передовые технологии и методы строительства, новые конструкции. Впервые в мире проходческий механизированный щит с активным пригрузом использован для проходки наклонного эскалаторного тоннеля. Среди других осуществленных проектов - впервые в России построен двухъярусный пересадочный узел односводчатой конструкции на две линии; использован метод проходки эскалаторного тоннеля, комбинирующий замораживание грунта с технологией jet grouting; внедрена автоматизированная система управления технологическими процессами в железнодорожных тоннелях олимпийского Сочи.

АДРЕС В ИНТЕРНЕТЕ: lenmgt.ru