



ВЛАДИМИР МАРКОВ О ПРИЧИНАХ СТАГНАЦИИ В МЕТРОСТРОЕНИИ ПЕТЕРБУРГА

Не секрет, что строительство метрополитена в Санкт-Петербурге практически замерло. Вместе с тем в городе работает крупный специализированный проектировщик — ОАО «НИПИИ «Ленметрогипротранс», поэтому отсутствие проектов метростроения вряд ли может служить причиной сложившейся ситуации. Или все-таки может? Этот и другие вопросы мы решили задать заместителю генерального директора по проектированию метрополитенов ОАО «НИПИИ «Ленметрогипротранс» Владимиру Маркову.

— Владимир Андреевич, какие проекты метро сегодня находятся в работе Ленметрогипротранса?

— Это в основном проекты станций московского метрополитена. В Москве идет настоящая живая работа, в которой мечтает принять участие любой строитель.

Занимаемся проектированием железнодорожного тоннеля в г. Сочи. Также планируем участвовать в проектировании сочинских объектов, обхода Туапсе, второго Северомуйского тоннеля на БАМе. Но сегодня все эти будущие проекты находятся на начальном этапе даже не работы, а всего лишь обсуждения.

Санкт-Петербург, к сожалению, в последнее время никаких проектов не заказывает. Сейчас в городе идет сооружение двух линий метро — Красносельско-Калининской и Лахтинско-Правобережной. На них строятся по две станции. По плану работы должны быть завершены до 2022 года, но, может быть, сроки продлят, потому что, например, депо на Красносельско-Калининской линии еще даже не проектировали. К сожалению, больше в ближайшие годы едва ли начнут что-либо строить, потому что нет заделов, нет проектов.

— То есть Петербург о полноценном развитии метро может только мечтать?

— В принципе, да, поскольку мнение иных чиновников о том, что достаточно выделить деньги — и все пойдет само собой, не оправдывается. Сегодня, чтобы сделать крупный

проект, может потребоваться три-четыре года. Причем в ходе его согласования каждый чиновник, как говорится, «тянет одеяло на себя». Проект может быть фактически уничтожен. Командной работы нет, отсюда и отрицательный результат.

На словах все «за», а как доходит до дела, каждая отдельно взятая структура может тормозить процесс своими узковедомственными вопросами. Так, например, строительству метро в центре Санкт-Петербурга препятствует Комитет по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры, КГИОП. У него свои задачи, и ему все равно, что мы должны решать транспортные проблемы петербуржцев. И другие чиновники могут найти различные причины, якобы препятствующие строительству. А вот когда, как в Москве, есть общие для всех структур задачи, когда координируются совместные действия по их решению и за каждый шаг приходится отвечать зарплатой, а то и местом, — тогда все возможно сделать. В Петербурге такого, к сожалению, нет.

Вот, скажем, для исторического центра приняты нормы по деформации дневной поверхности, по которым на практике нам строить вообще нельзя. Значит, нужны допуски. Для зданий, охраняемых КГИОПом, по нормам это 5 мм — по сути, уровень сезонных колебаний, я даже не говорю о влиянии строительства. Поэтому, когда мы начинаем проектировать что-то в центре города и закладывать в проект реальные

Беседовала
Регина ФОМИНА

цифры, то сразу нарушаем нормы. А дальше начинается... Сделай проект сохранения памятника федерального значения, обратись с ним в экспертизу в Министерство культуры — причем никто не знает, как ее пройти, потому что в КГИОПе нет экспертов, которые могут оценить эффективность заложенных в проект охранных мероприятий. И движение замирает. Именно так происходит сейчас со станцией «Театральная», которая под землей строится, а выхода на поверхность нет. Все упирается в КГИОП. И без приказа свыше, похоже, с мертвой точки вообще никогда не сдвинуться.

— Решают же как-то эти вопросы в Риме, в других древних городах с богатым наследием. Там ведь чуть копни — уже история...

— Там городские администрации и государство в целом решают вопросы в комплексе. У нас же каждый чиновник отвечает только за свой «участок». Сегодня у заказчика по петербургским объектам лежат несколько наших проектов, под которые земля еще не отведена из-за проблем с согласованиями. И когда решится вопрос, никто не знает...

Пока не изменится тот чиновничий аппарат, который сейчас функционирует в городе, развития метро не будет. Судите сами. Из тех планов, что были при советской власти — 22 км метрополитена за пятилетку, — фактически за последние 30 лет реализован только один крупный проект — Фрунзенско-Приморская линия в 26 км, которую, вообще-то, предполагалось открыть еще в 1995 году, и две станции Невско-Василеостровской линии.

Если же в сегодняшней ситуации развалится наш Метрострой и из города уйдут специалисты по строительству метро глубокого заложения — а это очень узкая специализация, требующая высочайшей квалификации, — метростроение в Петербурге вообще встанет. Гастарбайтеры и даже москвичи положения не спасут. Значит, придется приглашать иностранцев. А они задешево работать не будут и наших процедур согласования в борьбе с чиновниками не потерпят.

— Но в Москве же метро строится высокими темпами, хотя законы, нормы и привила в стране едины...

— Москва — исключение из правил по целому ряду причин, которые мы сейчас подробно обсуждать не будем — это тема для отдельной беседы. Но, кстати, метростроение в столице активизировалось, когда город встал в транспортных пробках. Просто фактически остановилось движение. Питер, несмотря



на свои большие проблемы, до этого еще не дошел. Но когда дойдет, строить метро у нас, боюсь, будет уже некому.

Опять же, Москва добилась для себя права не пользоваться услугами Главгосэкспертизы и развила свою экспертную службу. Несколько мне известно, в Мосгорэкспертизе для проектов метрополитена отрицательное заключение — это редкость.

Комплексно подходить к развитию подземного пространства в Северной столице также принципиально мешает несогласованность интересов разных хозяев. К примеру, захотели строить метро. Это — один заказчик. А если транспортно-пересадочный узел, то у него уже другой хозяин, и т. д. У нас в городе нет таких организаций, которые объединяли бы все интересы, думали именно о комплексном строительстве. Эту проблему мы не можем преодолеть, поэтому у нас, по большому счету, и нет транспортных комплексов в том понимании, как в других странах, в той же Финляндии.

Кстати, в Москве проблему решили, создав Мосинжпроект, в задачи которого входит как раз строительство именно транспортно-пересадочных комплексов, а не просто станций метрополитена. Сегодня ТПУ в Москве строятся практически на всех новых станциях, мы же в Петербурге несколько отстали от таких решений. У нас задумано сделать подобное на станции «Шуваловская», но когда это будет осуществлено — тоже вопрос. Нет ни серьезного административного ресурса, как в Москве, ни грамотного заказчика. Поэтому нам в Первопрестольной работать проще и комфортнее.

— А какие работы вы выполняете для Московского метрополитена?

— Один участок мы сдали в прошлом году — пять станций Калининско-Солнцевской линии. Там мы предложили станции нового типа — так называемые двухпролетные колонные. Сейчас проектируем участок

Большой кольцевой линии и Кожуховскую линию. Там применены наши новые решения по двухпутным тоннелям. Это позволяет отказаться от притоннельных сооружений, экономить время строительства. Приятно отметить, что впервые технологию строительства двухпутных тоннелей мы реализовали в Санкт-Петербурге, а уж после этого нас пригласили работать в Москву.

Сейчас Кожуховская линия готовится к техническому пуску, 25 декабря ожидается первый прогон поездов с пассажирами. После этого линия еще будет достраиваться, но поезда уже будут ходить в техническом режиме.

Еще одна интересная московская станция, в проектировании которой мы участвовали, — «Нижегородская». Здесь будут сходитьсь две линии — Некрасовская и Большая кольцевая (БКЛ) — в один объем. Станция гигантская, и она встроена в транспортно-пересадочный узел, включающий в себя автовокзал и кольцевую железную дорогу МЦК.

— Есть к вам и еще один вопрос по перспективам работы в других регионах. Сейчас, после того как Крымский мост практически введен в эксплуатацию, снова заговорили о строительстве тоннеля под Керченским проливом. Ленметрогри-протранс ранее предлагал такой проект. Сегодня он мог бы быть актуальным?

— Да. Мы изначально предлагали там строить тоннель. По нашим расчетам, это было бы дешевле, качественнее и безопаснее, включая антитеррористическую защищенность.

К сожалению, традиционно в России сложилось так, что тоннель — это уникальный объект строительства, который строят только в том случае, когда другого варианта просто нет. Но если для улучшения связи с Крымским полуостровом потребуется дополнительная транспортная артерия, мы готовы актуализировать наши разработки. ■

