

# Когда метро становится

Специалисты «Ленметрогипротранса» - о новшествах «Новокрестовской» и настоящих перспективах кольцевой линии.

**Н**е так давно две новых станции метрополитена Санкт-Петербурга - «Новокрестовская» и «Беговая», приняли первых пассажиров. Прокомментировать событие, а также рассказать, что ожидает наше метро дальше, мы попросили людей, которые знают об этом практически все - руководителей и специалистов научно-исследовательского, проектно-изыскательского института «Ленметрогипротранс» (ЛМГТ).

## 30 ТЫСЯЧ ПАССАЖИРОВ В ЧАС

- Открытие новых станций метрополитена для нас, проектировщиков, для строителей, естественно, очень приятно, - говорит генеральный директор ЛМГТ Владимир Маслак. - Тем более что оно венчает очень сложную, во многом уникальную для российского метростроения работу, которую смогут оценить жители и гости Петербурга. А мы также надемся, что ввод новых станций придаст позитива и всей программе развития метрополитена, в частности, даст возможность в полной мере заняться завершением работы на станциях Фрунзенского радиуса - «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары», открытие которых также намечено на этот год. Строительство «Новокрестовской» финансировалось с участием государства, а мы в своей работе исходили из того, что красивому большому стадиону нужна красивая большая станция. Вот она и будет служить городу, и не только к Чемпионату мира, но и для обеспечения удобства людям в дальнейшем.

«Новокрестовская» уникальна по целому комплексу показателей. По пассажиропотоку - 30 тысяч человек в час, это самая крупная в России станция метро. В часы пик здесь одновременно могут работать двенадцать эскалаторов. Станция впервые в отечественной истории построена и запущена на намытой территории. Указанный участок от станции «Беговая» до станции «Приморская» соединен первым в стране двухпутным тоннелем. Все это уже на стадии проектирования потребовало нового конструктива станций, новых технологических решений, и как следствие - внедре-



*Генерального директора НИПИИ «Ленметрогипротранс» Владимира Маслака радует, что коллектив института очень достойно справляется со всеми сложностями и проблемами, с очень жесткими сроками. Запуск в 2018 году десяти станций с тоннелями по проектам ЛМГТ, да еще в обеих столицах - таких результатов было за всю его историю!*

ния новшеств в эксплуатации метрополитена. Институт в ходе работ запатентовал новую оригинальную и эффективную систему дымоудаления и вентиляции, воздух в путевую часть двухпутного тоннеля подается по вентиляционному каналу, расположенному в своде обделки. Состав для тушения уже не обязательно тянуть на станцию, как это принято сейчас: можно действовать сразу на месте. За счет новых разработок смогли обойтись без проходки промежуточных вентиляционных стволов, которые на подводных участках тоннеля и невозможно было сделать. Да практически по всем разделам проекта участка и станций специалисты ЛМГТ придумали, проработали и внедрили новые решения.

## ДВА ПУТИ В ОДИН ТОННель



**Заместитель гендиректора «Ленметрогипротранса» по проектированию метрополитенов Владимир Марков**

напомнил, что еще несколько лет назад никаких норм на двухпутные тоннели в России не было, и они также разрабатывались специалистами института. Достаточно известная за рубежом технология представляет собой строительство одного тоннеля диаметром 9-10 метров,

в котором прокладываются сразу два железнодорожных пути - вместо двух традиционных шестиметровых тоннелей на каждый путь и массы путных сооружений для них. Но это потребовало новых технических решений: как компактно и эффективно разместить и смонтировать в соответствии с жесткими отечественными нормами и правилами инженерные сети, уникальные системы вентиляции, водоудаления и так далее.

- Не скажу, что это было что-то сверхъестественное для нашего института, - комментирует Владимир Марков. - У нас очень мощный коллектив профессионалов,

который отличает стремление и умение создавать новое, решать любые уникальные задачи. И мы их решили.

Начало строительства участка долго откладывалось по финансовым причинам, и метростроителям пришлось наверстывать упущенное время. Но в результате за три с половиной года они справились, хотя гендиректор ЛМГТ признается: «За 30 лет работы в метростроении я много чего пускал, но такого тяжелого не было». Можно ли было обойтись без трудовых подвигов, вопрос другой, но в сложившихся обстоятельствах проектировщики ЛМГТ старались максимально помочь «Метрострою» в решении довольно сложных организационных вопросов по технологии строительства, и при этом - обеспечивая необходимое качество. Например, за счет создания в торце «Новокрестовской» промежуточной камеры, через ко-

торую обеспечивалась проходка тоннеля одновременно с возведением самой станции.

К слову, и технологии производства работ, и разработка типовых конструкций станций, за счет которых получается большая экономия при строительстве - тоже имеют авторство ЛМГТ. При этом термин «типовые» вовсе не означает, однотипности: архитекторы получают достаточно простора для творчества, чтобы сохранять традицию российского метро, и каждую станцию создавать уникальной.

## ГОВОРИТЬ О ПЕРСПЕКТИВАХ КОЛЬЦЕВОЙ ПРЕЖДЕВРЕМЕННО

В последние недели в прессе появилось много прогнозов касательно планов развития метрополитена Санкт-Петербурга, в том числе о перспективах появления кольцевой линии к 2025 году.



# реальностью



**Уже в ходе работ на новом участке станцию «Савушкина» переименовали в «Беговую», и проектировщики не скрывают своего недоумения и сожаления по этому поводу. Ведь и создавали проект в память о герое-летчике, защищавшем небо Ленинграда, и архитектурные решения станции отражают именно авиационную тематику.**

Что об этом знают и думают в «Ленметрогипротрансе»?

- Мы только «за», - отвечает на этот вопрос заместитель генерального директора-главный инженер института Георгий Захаров.



- Но мы проектировщики, и любим точность. А на сегодня ни одной новой станции и тоннеля в стадии проектирования нет, ни одного конкурса на разработку новых проектов не объявлялось. Поэтому говорить о каких-то объектах и, тем более, датах их появления преждевременно. Давайтеждемся официальных решений. Для лучшего понимания могу сказать, что сейчас строятся станции, которые первоначально, согласно официальным планам, должны были быть пущены в 2001 году. Финансовые и организационные возможности города сыграли свою роль, и сейчас по мере возможностей отдельными кусками строится то, что должно было давно стать действующими линиями и станциями.

Тем не менее, Георгий Захаров считает, что реально было

бы продолжать Невско-Василеостровскую и Лахтинско-Правобережную линии. Самый близкий к реализации проект - Красносельско-Калининской, который готов на всю линию. Но не все так просто: чтобы отправить его в госэкспертизу, заказчик еще должен решить имущественно-правовые вопросы с отводами земельных участков и стройплощадками. А сейчас по действующему законодательству спустя три года весь проект становится устаревшим, и с нуля, с изысканий нужно заново проводить всю работу. Такая актуализация проектов требует зачастую больших и денег, и времени. Гарантии, что за это время на будущем отводе «вдруг» не появится какое-нибудь частное строение, которое застопорит строительство еще на три года, никакой.

Для сравнения. К работе над первыми пятью проектами станций и перегонов для метрополитена Москвы ЛМГТ приступил в самом конце 2013 года. В 2018-м из семи запланированных к вводу в столице станций - те

самые пять первых «петербургских»! Всего пять лет на все именно за счет скорости решения, в том числе, тех самых имущественно-правовых вопросов заказчиком в зонах застройки.

- Но самое главное, что требуется для начала любого проекта и стройки, - подчеркивает наш собеседник, - это объявление о конкурсе и его проведение. Даже если сейчас о нем объявить, он чисто технически до конца года пройти не может. Полгода на все процедуры - это в лучшем случае, на практике они длятся и до года.

## ИЗ 750 МИЛЛИОНОВ ПОКА ТОЛЬКО СЕМЬ

Подведем итог. На сегодняшний день в объеме финансирования этого года проектирование и изыскания по анонсированной в прессе кольцевой линии метро не

предусмотрены. И раньше следующего года, в соответствии с бюджетным законодательством, ни о каком дополнительном финансировании или его пересмотре речи быть не может. Также на сегодня пока не объявлены конкурсы по программе проектирования метрополитена в 750

АДРЕС  
В ИНТЕРНЕТЕ  
[www.lenmgt.ru](http://www.lenmgt.ru)

рублей, предусмотренных бюджетом города на 2018 год. Был только один - на 7 млн. для оставшихся работ по Фрунзенскому радиусу, необходимых для запуска до конца года трех новых станций в увязке с действующим участком до станции «Международная».

- Из всех предполагаемых объектов кольцевой линии все-таки есть одна действующая и готовая к развитию этой линии станция - «Спортивная», - информирует Владимир Маслак. - От нее надо идти к «Лесной» на северо-восток, и на за-

## ■ ПРЯМАЯ РЕЧЬ

**Владимир МАСЛАК:**

«Метро, в отличие от многих других объектов, строится на столетия, и если ты сегодня что-то сделаешь плохо, оно потянет неприятности, типа размыва, через десятки лет и на десятилетия. Мы обязаны предусматривать и решать сразу все проблемы при разработке документации, при строительстве. В этом вопросе не должно быть никаких компромиссов ни у нас, ни у строителей, ни у заказчика».

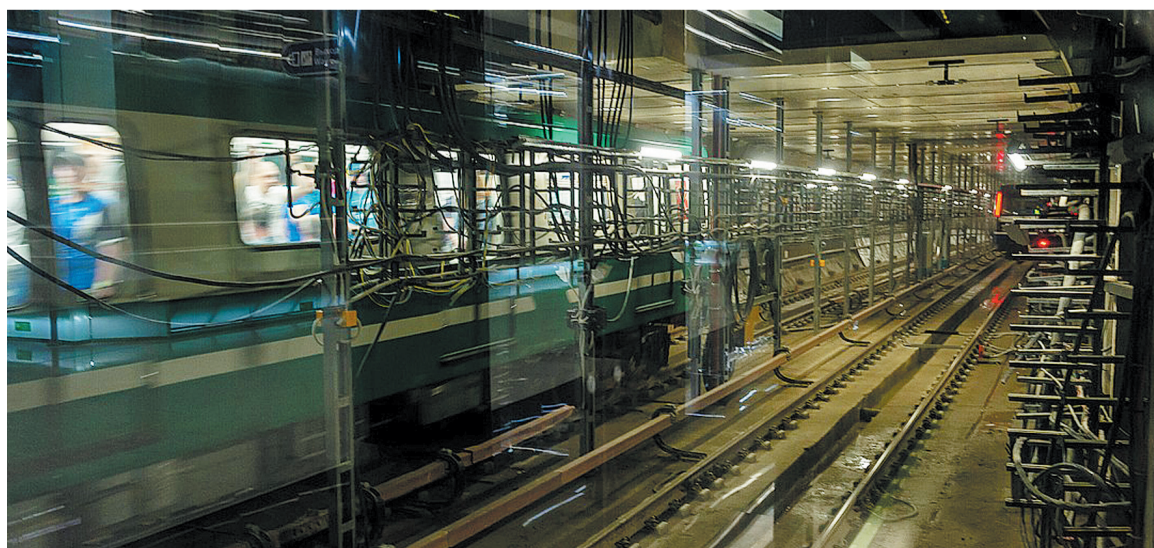
P.S.: Специалисты ЛМГТ, проводящие мониторинг размыва в районестанций «Площадь Мужества» и «Лесная», заверяют, что ничего угрожающего там нет. Избежать возможных оседаний грунта в районе затопленных тоннелей - задача выполнимая, и она решается.

Ленметрогипротранс

пад - на «Василеостровскую» и «Горный институт». Это, безусловно, было бы очень большим подспорьем для транспортной разгрузки Санкт-Петербурга. И хотя мы пока говорим об этом в сослагательном наклонении, наш институт, конечно, имеет и прорабатывает идеи такого проекта. В том числе, есть предложения по ускорению строительства проходкой всей трассы одним двухпутным тоннелем и создания станций по примеру Барселоны. Возможно, начальные затраты могут быть даже выше по сравнению с тем, как строим сегодня, но за счет скорости ввода получится дешевле. Есть варианты, но, к сожалению, пока теоретические.

ЛМГТ ведет корректировку проектов еще двух станций Невско-Василеостровской линии, на которой целесообразно использовать возможность спрямить трассу тоннеля и сделать более разумным расположение станций. Сразу предусматривается пересадка с Правобережной линии, которая идет на север за «Комендантский проспект», и Невско-Василеостровской. Там будет пересадочный узел станции «Шуваловский проспект» на станции с рабочим названием «Зоопарк». Узел очень тяжелый, отмечают проектировщики, так как на глубине в районе предполагаемого строительства много заложений коллекторов, других сетей, и они думают, как выйти одной станцией на поверхность, а другую под ней сделать методом глубокого заложения. И, конечно, надеются, что конкурсные процедуры, наконец, начнутся и продолжится запланированная на этот год работа. В том числе, по станциям «Большой Проспект» и «Театральная».

Михаил БОБРЫШЕВ.



## ЗНАЙ!

Первый в России двухпутный тоннель метрополитена был успешно пройден на продолжении Фрунзенской линии от «Международной» до будущих станций «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары». Но из-за сокращения финансирования строительство на этом участке, которое можно было завершить уже в прошлом году, было свернуто. В итоге первым действующим двухпутным тоннелем стал построенный на участке «Новокрестовская» - «Беговая».

spb.kp.ru