

ВЛАДИМИР МАСЛАК О ДВУХ СТОЛИЦАХ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМ ПРОРЫВЕ

Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт «Ленметрогипротранс» знаменит, прежде всего, тем, что запроектировал всю петербургскую подземку. На сегодняшний день проектировщики Северной столицы активно работают и на московском рынке метростроения, и уходящий год можно назвать прорывным для института. Вместе с тем прорабатываются проекты и по другим направлениям подземного строительства. В интервью для нашего журнала генеральный директор ОАО «Ленметрогипротранс» Владимир Маслак подвел итоги уходящего года и поделился планами на будущее.



Беседовала
Наталья АЛХИМОВА

— Владимир Александрович, каких результатов удалось достичь Ленметрогипротрансу в уходящем году?

— Год для нас был очень насыщенным. Установлен своего рода рекорд. Впервые в истории института за один год по нашим проектам сдано семь станций метро — пять в Москве и две — в Санкт-Петербурге.

Московский метрополитен осенью 2018 года открыл для пассажиров участок Калининско-Солнцевской линии протяженностью около 11,3 км. Нашим институтом выполнены инженерные изыскания, а также разработка проектной и рабочей документации станционных комплексов «Терешково», «Солнцево», «Боровское шоссе», «Новопеределкино», «Расказовка». Таким образом, у нас появился первый опыт масштабного сотрудничества со столицей. Государственным заказчиком являлся Департамент строительства города Москвы, заказчиком и генеральным проектировщиком — АО «Мосинжпроект».

Все пять станций — мелкого заложения, колонного типа с островной платформой с междупутьем 14,5 м, построены из монолитного железобетона. Платформенная часть, тягово-понижительная подстанция, вентиляторная камера, вестибюли и служебные помещения сооружались в одном подземном объеме шириной 20,3 м. По концам станционных комплексов котлованы имели ширину 23,4 м для возможности организации монтажных и демонтажных камер, необходимых для сооруже-

ния перегонных тоннелей из сборных железобетонных блоков. Проходка между станциями осуществлялась закрытым способом, с активным пригрузом забоя, посредством ТПМК в однопутном исполнении.

В Санкт-Петербурге по нашим проектам к Чемпионату мира по футболу открылись «Беговая» и «Новокрестовская» на продолжении Невско-Василеостровской линии.

«Беговая» — трехпролетная станция мелкого заложения с двумя боковыми платформами. Она достаточно типовая, подобное решение можно использовать и развивать дальше.

Станция «Новокрестовская», открытая в тестовом режиме в мае 2018 года, стала работать в штатном режиме одновременно с «Беговой». Это мощный станционный комплекс, построенный, чтобы обеспечить пассажиропоток большого стадиона — до 40 тыс. человек в час. Там несколько групп эскалаторов, они разделены. По конструкции это эскалаторы-поэтажники, которые в эксплуатации достаточно надежны. Они эксплуатируются впервые, но особых проблем за время с момента пуска я не заметил.

Хочется также сказать о том, что открытия новых станций метро петербуржцам пришлось ждать пять лет и пять месяцев — предыдущие «Бухарестская» и «Международная» были открыты в декабре 2012 года. К сожалению, три станции на этом же Фрунзенском радиусе, которые планировалось ввести в эксплуатацию еще год назад, так пока и не запустили.

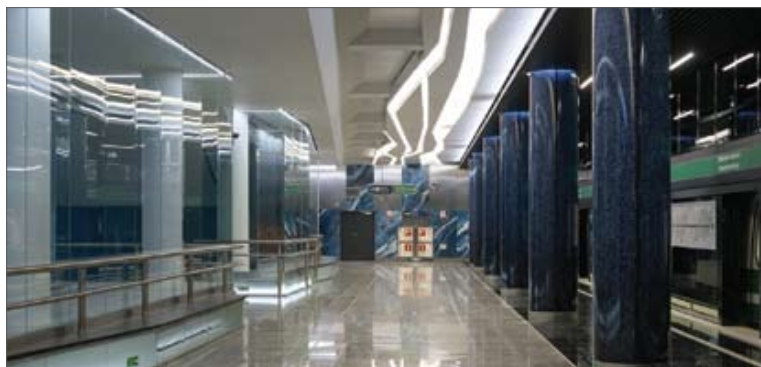
В нашем городе в уходящем году на строительство метрополитена было выделено только 25 млрд рублей, из которых лишь 4 млрд — средства федерального бюджета. Сравните: в то же время сумма, направленная на метростроение в Москве, составила 546 млрд рублей.

Тем не менее, интересная и сложная работа была проделана коллективом института и в Санкт-Петербурге. Нам было непросто. Но станции запущены, и это качественно построенные объекты.

— Какие инновационные технологии были заложены в проекты, реализованные в 2018 году?

— Станции, построенные в Петербурге, — это вообще новое слово в отечественном метростроении. Впервые в стране начали эксплуатироваться двухпутные тоннели. Причем станции сделаны оригинально, с разделением рабочей и пассажирской зон. Это позволило повысить безопасность эксплуатации, обеспечить комфорт для пассажиров. На станциях устроена отдельная вентиляция, а также намного более эффективное, чем при традиционных решениях, кондиционирование. Хочу отметить, что все эти методики разработаны и запатентованы нами. У зарубежных коллег заимствован только принцип дымоудаления, который в нашем метро применен также впервые. По всей длине тоннеля устроен подшивной потолок, где имеется зона воздухообмена, через каждые 100 м установлены клапаны. В любой его точке можно обеспечить дымоудаление, а также безопасный вывод людей с проблемного участка.

По моему убеждению, двухпутные тоннели — бесспорно, прогрессивное слово в области, как строительства, так и эксплуатации метрополитена. С 2006 года



я доказывал на всех уровнях, что это хорошая идея. В конце концов, удалось, и теперь мы можем убедиться, что в эксплуатации станции, построенные по такой технологии, надежнее и безопаснее.

Кроме того, получилось значительно — на 20–25% — сократить сроки работ. Двухпутные тоннели технологичнее в процессе строительства, позволяют существенно уменьшить количество ручного труда, а на перегонах можно обойтись без промежуточных стволов. Это важное преимущество, так как притоннельные выработки, которые разрабатываются с применением ручных инструментов, как раз и требуют львиной доли времени. Сокращая сроки строительства, мы получаем и экономию общих затрат.

Если же говорить о московских станциях, то там для нас все было достаточно тривиально.

— Генеральным подрядчиком строительства станций «Беговая» и «Новокрестовская» был петербургский Метрострой. Как вы оценили бы его работу, а также сегодняшнюю сложную ситуацию с этой организацией?

— Метрострой вложил в двухпутную проходку много труда и терпения. Были, конечно, проблемы, но это нормально при освоении новой технологии.

Необходимо отдать должное Метрострою. Это организация настолько мощная, что она смогла даже при критическом недофинансировании силами своих подразделений и в частности СМУ-9 выполнить работы и вовремя сдать объекты в эксплуатацию. Последствия, однако, оказались удивительными. Город «отблагодарил» метростроевцев за пуск двух станций к чемпионату... угрозой банкротства. За свою 30-летнюю практику я такое наблюдаю впервые. А ведь вопрос, я полагаю, вполне разрешим при условии доброй воли и комплексном подходе со стороны власти. И поучителен, с точки зрения изучения негативного опыта и исключения повторения таких ошибок. Тем более что город настроен на активное метростроение.

Мы не можем себе позволить потерять основного подрядчика — Метрострой, который специализируется на строительстве объектов глубокого заложения, с его опытом производства и организации работ. Мы не сможем тогда развивать метрополитен вообще! Ведь если в Москве 80% строящихся станций — мелкого заложения, то у нас статистика обратная. Это объективные условия.