

Метрогипротранс – отечественная школа проектирования метрополитенов

В.М. АБРАМСОН



**ВАЛЕРИЙ
МИХАЙЛОВИЧ
АБРАМСОН**

Родился в 1961 в Москве.
В 1982 г. окончил Московский институт нефтехимической и газовой промышленности по специальности «Информационно-измерительная техника», в 1984 г. – Московский физико-технический институт по специальности «Автоматизация проектирования». С 1995 г. – зам. генерального директора, в 2000-2001 гг. – и. о., затем генеральный директор ОАО «Метрогипротранс». С августа 2001 г. – президент ОАО «Метрогипротранс».

Институт «Метрогипротранс» начинается с центральной проектной конторы «Метропроект», сформированной на базе технического отдела Управления Государственного ударного строительства Московского метрополитена. Приказом № 1 от 1 июня 1933 г. по Метрострою начальником Метропроекта был назначен профессор В.Л. Николаи, его заместителями – начальник сектора строительного проектирования И.С. Шелюбский и начальник сектора электротяги подвижного состава и эксплуатационного оборудования К.С. Мышенков.

В год своего образования Метропроект впервые разработал «Временные технические условия на проектирование и строительство линий I и II очереди Московского метрополитена», в которые были включены такие кардинальные требования, как организация автономного движения поездов на каждой линии, принципы пересечения трасс между собой, а также с линиями других видов транспорта в разных уровнях, правопутное движение, соединение линий служебными ветками, необходимость строительства депо, уклоны не более 40 %, расстояние между станциями 1000-2000 м, максимальная частота движения – 34 пары поездов в час, применение в основном островных платформ, напряжение в контактной сети 825 В.

Созданные в Метропроекте радиально-кольцевая система столичного метрополитена и схема его перспективного развития с учетом всестороннего анализа социально-экономических, строительных, градообразующих и других факторов во многом предопределили технико-экономические показатели и степень совершенства транспортной сети.

В хронологической ретроспективе чередовались разные организационные и творческие этапы коллектива. В 1935 г. Метропроект вместе с Метростроем перешел из ведения президиума Моссовета в Народный комиссари-

ат тяжелой промышленности, а в 1939 г. — в Народный комиссариат путей сообщения. В 1951 г. он был преобразован в Государственный проектно-изыскательский институт «Метрогипротранс» Главтоннельметростроя МПС, а в 1954 г. вошел во вновь созданное Министерство транспортного строительства СССР с непосредственным подчинением Главному управлению проектно-изыскательских работ — «Главтранспроекту».

Для проектного обеспечения строительства метрополитенов в СССР были созданы филиалы института: Ленметропроект (позднее преобразованный в самостоятельную организацию Ленметрогипротранс), Киевметропроект, Тбиметропроект (впоследствии вошел в Кавгипротранс), Бакметропроект, Харьковметропроект, Ташметропроект, Минскметропроект, Горьковметропроект, Куйбышевметропроект.

Важным направлением деятельности Метрогипротранса стала разработка «Схемы развития и размещения метрополитенов СССР на период до 2000 года». Документ определил перспективу в области изысканий и проектирования метрополитенов в 24 крупнейших городах и обосновал программу их развития и нового строительства. В качестве головного в отрасли институт обеспечивал проведение единой технической политики в проектировании метро, разрабатывал, совершенствовал и обновлял нормативную базу метростроения.

ТЭО, проекты, рабочие проекты на строительство метро, выполненные филиалами института и специализированными отделами других организаций, проходили рассмотрение в Метрогипротрансе. Заключение последнего принималось, как правило, за основу решения НТС Минтрансстроя и Госэкспертизы Госстроя СССР. Специалисты института участвовали в работе Государственной экспертной комиссии при Госплане СССР по комплексным транспортным схемам городов Советского Союза, привлекались к подготовке постановлений Совета Министров СССР о строительстве метрополитенов.

По проектам «Метрогипротранса» построены все линии Московского метро — крупнейшей транспортной системы мира протяженностью 270 км со 165 станциями.

Институтом составлены многие проекты тоннелей различного назначения. Среди них — железнодорожные тоннели линии Абакан — Тайшет, гидротехнические тоннели в Средней Азии (Вахш-Яванский, Оби-Киикский, Ангренские), высокогорный автодорожный тоннель в Киргизии, тоннели большого кольца ускорительно-накопительного комплекса Института физики высоких энергий АН СССР, первые пешеходные переходы и транспортные тоннели в Москве.



Москва. Станция метро «Маяковская».

Автор А. Душкин.
1938 г.



Анатолий Степанович
Луговцов.
Директор института
«Метрогипротранс»
в 1970-1985 гг.

В работе Метрогипротранса значительное место занимало оказание технического содействия в проектировании метрополитенов за рубежом. Около 30 городов мира воспользовались опытом метростроения в СССР. Отдельным странам, в основном из бывшего социалистического содружества, помощь предоставлялась на долговременной основе в разнообразной форме и больших объемах — КНР, Чехословакии, Венгрии, Польши, Болгарии. Эта работа рассматривалась как одна из форм пропаганды отечественного метростроения.

Практически все вновь вводимые линии метрополитена последних трех десятилетий удостоены Премии Совмина СССР «За лучшие проекты и строительство», а отдельные технические решения удостоены Государственных премий. Метрогипротранс награжден орденом Трудового Красного Знамени (1961 г.) и орденом Октябрьской Революции (1984 г.), а за техническое содействие сооружению метро в Праге — орденом ЧССР «За заслуги в строительстве».

Среди руководителей института особо следует отметить Н.А. Кабанова и А.С. Луговцова, начинавших свой трудовой путь рядовыми инженерами.

Николай Андреевич Кабанов (1906-1975 гг.) внес значительный вклад в разработку проекта I-ой очереди Московского метрополитена. В годы войны активно участвовал в восстановлении тоннелей и строительстве оборонных объектов. Автор конструкций станций «Комсомольская», «Кропоткинская», «Измайловский парк». При его участии создан комплексный проект конструкций сооружений и организации строительства на участке Замоскворецкой линии от станции «Аэропорт» до станции «Сокол».

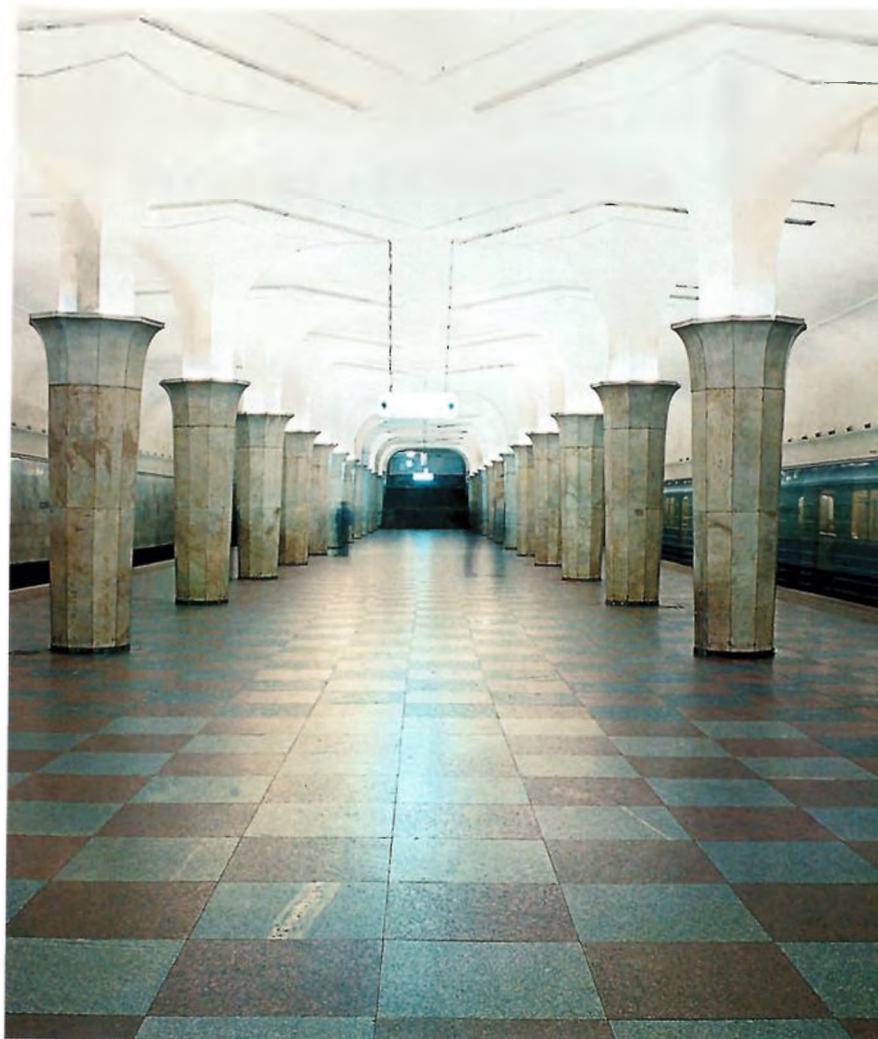
Под руководством Анатолия Степановича Луговцова (1921-1985 гг.) отечественная школа метростроения обрела техническую зрелость и вышла на передовые рубежи научно-технического прогресса. В период работы его в качестве директора запроектированы Таганско-Краснопресненская, Замоскворецкая, Калининская, Калужско-Рижская, Серпуховско-Тимирязевская линии Московского метрополитена. Именно с его направляющим участием для территории СССР была разработана «Схема развития и размещения метрополитенов на период до 2000 года».

Отмечая 50-летие образования Минтрансстрой, нельзя не вспомнить и о работавшем в институте «Метрогипротранс» выдающемся советском архитекторе Алексее Николаевиче Душкине (1904 - 1977 гг.), 100-летие со дня рождения которого отмечается в этом году. Начиная со строительства I-ой очереди метрополитена, он разработал и осуществил архитектурное оформление 6 станций и 5 наземных вестибюлей. Большой успех имела станция «Маяковская», макет которой с успехом демонстрировался на Международной выставке в Нью-Йорке. А.Н. Душкин — лауреат трех Государственных премий, напрямую связанных с транспортным строительством, в том числе за архитектуру станции метрополитена «Дворец Советов» в 1941 г. (ныне — «Кропоткинская») и станции «Завод им. Сталина» в 1946 г. (ныне — «Автозаводская»). Он автор проекта высотного здания у Красных Ворот, в котором размещался Минтрансстрой, а ныне Корпорация «Трансстрой».

Среди последних заказов института — проектирование ряда городских объектов: уникального автодорожного тоннеля в Лефортове, путепровода тоннельного типа в составе транспортной развязки третьего транспортного кольца с Кутузовским проспектом; автодорожных тоннелей на третьем транспортном кольце, под путями Рижского направления Московской железной дороги. Относительно недавним пусковым объектом института стала станция «Парк Победы» — одна из самых глубоких и красивейших станций московского метрополитена. Метрогипротранс разработал или продолжает разрабатывать проектную документацию объектов: на новых участках Арбатско-Покровской, Строгинской, Люблинско-Дмитровской, Бутовской, Солнцевской линий метрополитена, а также так называемого лёгкого и мини-метро; тоннельного перехода на остров Сахалин (около 11 км); на участке Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена от станции «Улица Академика Янгеля» до станции «Бульвар Дмитрия Донского»; для многоуровневой транспортной развязки третьего транспортного кольца и Кутузовского проспекта, трамвайного депо в Строгино; по реконструкции транспортного тоннеля Саланг в Афганистане. Его специалисты участвуют в предпроектных проработках строительства метрополитена в Бангладеш, тоннельной части (21 км) железнодорожной линии Тель-Авив — Иерусалим в Израиле.

Институт не терял связи со своими бывшими филиалами, а после проведенной в Москве встречи в состав института вернулись бывшие филиалы Харьковметропроект и Ташметропроект, а также Харгипротранс. Состоялись переговоры о вхождении в наше объединение Минскметропроект.

ОАО «Метрогипротранс» вместе с филиалами насчитывает сегодня свыше 1000 работников, из них московский инженерно-технический персонал составляет около 700 человек. Институт расширился, «хозяйство» разрослось, идет процесс образования холдинга. В его структуре возникают департаменты по направлениям, исчезают комплексные отделы и возникают специализированные, формируется объединенный (вместе с филиалами) технический совет, создаются производственные отделы в соответствии с новыми видами работ. Сегодня многие из ветеранов продолжают работать в «Метрогипротрансе», а для того, чтобы их опыт не был утрачен, при каждом из них существует группа перспективных, энергичных и грамотных специалистов, которые работают с ними в тесном контакте.



Москва. Станция метро «Кропоткинская».

Авторы: А. Душкин,
Я. Лихтенберг.

1935 г.