

# Минтрансстрой и Московский метрополитен

В.В. КОТОВ



**ВЛАДИМИР  
ВАСИЛЬЕВИЧ  
КОТОВ**

Родился в 1932 г. в Москве.  
В 1956 г. окончил МИИТ.  
Тогда же начал работать  
в институте

«Метрогипротранс».

С 1985 г. – главный  
инженер-заместитель  
директора института.  
Оказывал техническое  
содействие

в проектировании  
метрополитенов в Болгарии,  
Венгрии, Чехословакии,  
Польше.

Автор 18 изобретений.  
Награжден орденом и  
медалью СССР, медалью РФ.  
Лауреат премии Совета  
Министров СССР.  
(1977 г.)

*С момента вхождения Метрогипротранса и Метростроя в Минтрансстрой большое внимание уделялось метро- и тоннелестроению. Особо заметен вклад подведомственных ему проектных, промышленных и строительных организаций в развитие скоростного внеуличного транспорта на примере Москвы.*

**С** 1954 по 1990 г. здесь построено и принято в эксплуатацию около 175 км тоннелей в двухпутном исчислении, 80 станций глубокого и мелкого заложения различных конструктивных схем: пилоновых, колонных, односводчатых, 13 электродепо для обслуживания подвижного состава, а также большое количество пристанционных и притоннельных сооружений для размещения технологического оборудования и эксплуатационного персонала. Проложены очень важные для города линии, обеспечивающие удобную связь с центром города периферийных районов: Черемушек, Выхино, Тушино, Чертаново, Ясенево, Царицыно, Новогиреево. Из них значительной протяженности: Выхино – 13 км с 7-ю станциями; Новогиреево – 11,4 км с 6-ю станциями, что по сравнению с нынешними объемами строительства метрополитена выглядит весьма внушительно.

Период 1954-1990 гг. можно считать весьма продуктивным в метростроении. Выросли механизация и энерговооруженность строительных работ, резко сократились объемы ручного труда и мокрых процессов, увеличилась производительность труда и выработка на одного рабочего. Так, на I-ой Сокольнической линии было занято более 70 тыс. рабочих и служащих, поскольку ее строительство шло, в основном, вручную. В 60-ые и 70-ые годы оно велось сразу на нескольких линиях, а численность метростроителей была в 3 раза меньше. Этому содействовало научное и проектное сопровождение сооружения объектов, базировавшееся на последних достижениях в стране и за рубежом.

Важным обстоятельством следует считать постоянное и планомерное развитие нормативной базы. основополагающий документ федерального уров-

ня на проектирование метрополитенов «Строительные нормы и правила» пересматривался за рассматриваемые годы 4 раза: СНиП II-Д.3-62; СНиП II-Д.3-68; СНиП II.40-80 и СНиП 2.05.04-92 (проект) и, наконец, СНиП «Метрополитены» и «Свод правил по проектированию и строительству метрополитенов» (2003 г.). Введение в действие каждого из СНиПов знаменовало собой новый более высокий качественный уровень проектируемых по ним метрополитенов, при этом учитывались планы Минтрансстроя по новой технике, которые предусматривали



разработку новых технических решений и внедрение в производство. Многие планировочные, технологические и конструктивные решения внедрялись в строительство именно благодаря этим планам и той огромной эффективной работе, которую проводило по их формированию и исполнению Главное научно-техническое управление (ГНТУ) министерства.

Особо заметным в этом отношении стал период с середины 70-х и до начала 90-х годов. У всех на слуху были такие ключевые документы как знаменитый 319-й приказ 1976 года о внедрении новой техники, комплексные целевые научно-технические программы, вершиной которых стала программа «Мировой уровень». В этот же период состоялись две специализированные международные выставки «Трансстроймаш» в 1983 г. и в 1989 г. На последней из них был весьма внушительный раздел новой техники Минтрансстроя. Инициаторами и активными проводниками этой работы были руководители министерства и ГНТУ И.Д. Соснов, Н.И. Литвиц, В.А. Брежнев, О.Н. Макаров, Д.М. Екимчев, Ю.М. Митрофанов, Н.А. Полищук, И.С. Адашев, Г.С. Переселенков, Ю.К. Захаров, В.И. Казакин и другие, которые опирались на активно работавшую в тот период систему технических служб во главе с главными инженерами производственных главков, трестов, предприятий, институтов.

Успехи в метростроении в Москве не были бы такими значительными, если бы в основе не лежала высокая требовательность к организации работ со стороны Минтрансстроя, который до 1975 г. выступал их заказчиком (при этом в его составе находились также генеральная проектная организация Метрогипротранс и генеральный подрядчик Мосметрострой). Предложения по развитию Московского метро готовились в подразделениях Минтрансстроя, согласовывались с заинтересованными городскими структурами и за подписями Первого секретаря МГК КПСС, Председа-

Москва. Станция метро  
«Курская-кольцевая».

Подземный пересадочный  
вестибюль.

Авторы Г. Захаров,  
З. Чернышева.



Москва.

Станция метро

«Электrozаводская».

Авторы: В. Гольфрейх,

И. Рожин.

Москва.

Станция метро

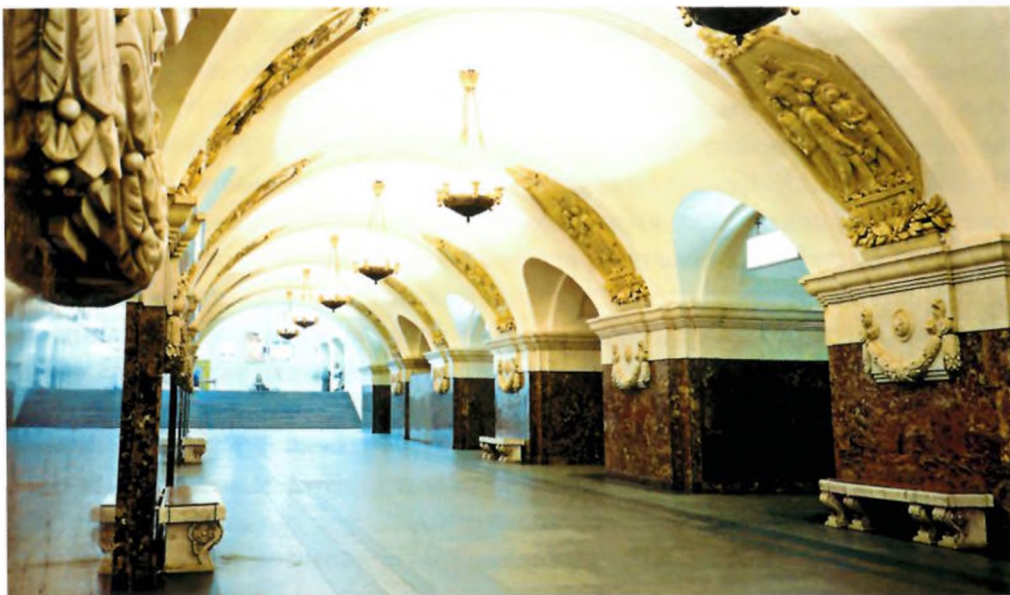
«Краснопресненская».

Авторы В. Егерев,

Ф. Новиков,

М. Константинов. 1954 г.

В.А. Брежнева, Н.И. Литвина, О.Н. Макарова. Главтранспроект и Главтоннельметрострой оказывали большую помощь подведомственным генподрядным организациям Метрогипротрансу и Мосметрострою. Неоценимый вклад в строительство Московского метро внесли руководители этих организаций – видные и хорошо известные специалисты М.А. Самодуров, К.А. Кузнецов, Ю.Е. Власов, Ю.А. Кошелев, Ю.П. Рахманинов, Н.А. Губанков, В.Ф. Полежаев, П.А. Васюков, Н.А. Простов, Н.А. Кабанов, С.Н. Власов, И.Н. Мурашкин, А.С. Никифоров, А.В. Чернышев, А.С. Луговцов, В.А. Алихашкин.



ля Мосгорисполкома и Министра транспортного строительства направлялись в Совет Министров СССР. После подписания представленных предложений Председателем Совета Министров СССР они становились планом строительства Московского метрополитена на предстоящую пятилетку. Построенные и принятые в эксплуатацию объекты метрополитена передавались в ведение города.

Москве требовалось все больше километров новых линий, в связи с чем темпы и объемы строительства постоянно росли. Последней пятилетней программой 1985-1991 гг. было предусмотрено довести количество сдаваемых в эксплуатацию линий до 50 км. Но по известным обстоятельствам выполнить эту программу не довелось.

Работы по проектированию и строительству Московского метро были особой заботой руководства министерства, прежде всего, Е.Ф. Кожевникова, И.Д. Соснова,