

Мосгипротранс: наша география – вся страна

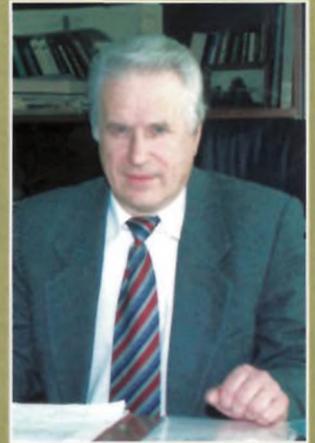
В.Б. СКОРНЯКОВ, В.М. БАТЫРЕВ

Официальной датой рождения Мосгипротранса является март 1931 г., когда разрозненные московские экспедиции и отдел изысканий Мосжелдорстроя объединились в одно предприятие Мэтизжелдор. В 1935 г. на базе последнего и проектной конторы «Моспроекттранс» создана Московская проектно-изыскательская контора «Мостранспроект», которая в 1951 г. преобразована в Московский государственный проектно-изыскательский институт «Мосгипротранс».

Практически с первых дней институт работал по всей стране. О географии его объектов можно судить по названиям основных титулов за 1931 – 1941 гг.: Александров – Чаплино, Гришино – Павлоград, Умань – Долинская, Москва – Донбасс, Тула – Сухиничи, Симферополь – Ялта, Кавказская перевальная железная дорога, Уфа – Магнитогорск, Магнитогорск – Халимово, Уфа – Ишимбаево, Северная Сосьва – Надеждинск, Усть-Ниман – Лондоко. По разработанным в тот период проектам были построены новые железные дороги: Улан-Удэ – Наушки, Беломорск – Обозерская, Иркутск – Слюдянка; вторые пути на участках железнодорожных линий Москва – Брянск, Хабаровск – Уссурийск, Канаш – Янаул, Москва – Негорелое; мосты через крупные водотоки; общественные, административные, лечебные комплексы и жилые здания в Москве, Хабаровске, Кишиневе, Вологде, Днепропетровске и других городах страны.

На защите отечества и годы восстановления

В первые дни войны многие сотрудники института были призваны в Красную Армию, часть добровольно ушла в народное ополчение. Оставшиеся выполняли проектно-изыскательские работы по объектам, имевшим важное оборонное значение. Построенные в ходе боевых действий Волжские железнодорожные рокады и новая железная дорога Старый Оскол – Ржава (Сараевка) сыграли важную роль в обеспечении исторической победы под Сталинградом и на Курской дуге. За образцовое выполнение заданий на фронте и в тылу 528 работников были награждены орденами и медалями. Штурманы-аэрофотосъемщики А.И. Данчук (посмертно) и В.И. Борисов, заместитель начальника экспедиции И.Л. Григорьев, ставший в годы



**ВЛАДИМИР
БОРИСОВИЧ
СКОРНЯКОВ**

Родился в 1945 г. в поселке Быково Московской области. В 1968 г. окончил МИИТ, Инженер, главный инженер проектов, зам. гл. инженера, гл. инженер
С 1991 г. – директор института Мосгипротранса. Академик Российской академии транспорта. Награжден орденом и медалями СССР. Почетный транспортный строитель.

войны снайпером, изыскатель М.М. Кириллов — участник партизанского движения в Югославии, удостоились звания Героя Советского Союза.

В послевоенный период значительно возрос объем проектно-изыскательских работ, связанных с восстановлением железнодорожного транспорта. Институт соответственно расширялся, и не только численно. По проектам института капитально были восстановлены около 4 тыс. км магистралей, 12 железнодорожных узлов, 232 станции, 38 локомотивных и вагонных депо, 120 больших мостов, 150 пунктов водоснабжения на станциях, 30 крупных вокзалов. Одновременно выполнялось проектирование новой железной дороги Магнитогорск — Стерлитамак, вторых путей на участках Иркутск — Слюдянка, Инза — Сызрань, Наваля — Конотоп, Ветлужская — Котельнич, реконструкции линий Кропачево — Челябинск, Зеленый дол — Юдино — Казань.

Участие в решении целевых государственных проблем

В дальнейшем институт был связан с выполнением заданий по развитию Московского железнодорожного узла, строительству двухпутного электрифицированного Большого кольца Московской железной дороги, освоению целинных земель, новых нефтяных и газовых месторождений в Татарии, Башкирии, Казахстане. По проекту института была построена железная дорога Смышляевка — ГЭС им. В.И. Ленина — Сызрань протяженностью 200 км.

Построенная в начале 60-х годов по проекту института железная дорога Кермине (ныне Навои) — Учкудук длиной 300 км обеспечила возможность в короткие сроки освоить месторождения полезных ископаемых в пустынных районах Средней Азии и способствовала возникновению и развитию нового узбекского города Навои.

Освоение целинных и залежных земель Казахстана и Сибири потребовало срочного строительства железных дорог в этих районах. В 1953-1954 гг. по проектам института в сжатые сроки были построены новые железные дороги: Кокчетав — Кызыл-Ту и Булаево — Молодогвардейская общей протяженностью 300 км.

В районах Средней Азии и Казахстана в 60-70-е годы работали экспедиции института на новых железнодорожных линиях Макат — Бейнеу — Актау — Жетыбай — Узень и Кунград — Бейнеу, реконструкции железнодорожных линий Кунград — Чарджоу и уже построенной Бейнеу — Макат. Новая железнодорожная линия Кунград — Бейнеу длиной 410 км позволила сократить на 500 км пробег поездов из Средней Азии в центр страны, а железнодорожная линия Макат — Актау — Жетыбай — Узень общей протяженностью 833 км дала выход к нефтегазовым месторождениям и урановым рудникам.

В проекте железной дороги Макат — Актау впервые была предложена и обоснована целесообразность сосредоточения эксплуатационного штата только на станциях, что позволило создать благоустроенные поселки городского типа для расселения линейных работников и обеспечить благоприятные культурно-бытовые условия. Такой принцип расселения получил дальнейшее распространение, особенно в районах с тяжелыми климатическими условиями.



**ВАДИМ
МИХАЙЛОВИЧ
БАТЫРЕВ**

Родился в 1932 г. в Москве.
В 1962 г. окончил МАИ.
С 1962 г. работает
в Мосгипротрансе.
Гл. архитектор института.
Лауреат премии Совета
Министров СССР.
Заслуженный архитектор
России.
Награжден орденами
и медалями СССР.
Почетный транспортный
строитель.

В тот же период по проектам института были построены железнодорожные линии Дема – Мурапталово, а позднее, в 70-80-е годы, Мурапталово – Оренбург, давшие новый выход из Башкирии в районы Казахстана и Средней Азии; Кинель – Безенчук, обеспечившая пропуск транзитного потока в обход Куйбышевского узла; Дивное – Элиста, соединившая столицу Калмыкии с железнодорожной сетью страны. Железнодорожная линия Михайловский рудник – Орел обеспечила ускоренное освоение Курской магнитной аномалии и вывоз руды по кратчайшему пути на Липецкий металлургический комбинат.

Институт вел большие работы по усилению и переустройству железнодорожных узлов, в том числе Минского, Куйбышевского, Магнитогорского, Горьковского, Витебского, Оршанского. Всего – более 130. Особое место в этом ряду занимал крупнейший в Европе Московский железнодорожный узел.

Внедрение современных схем с централизацией управления технологическими процессами и максимальной механизацией труда позволило на крупных сетевых сортировочных станциях Орехово, Бекасово, Горький-сортировочный, Агрыз превзойти эксплуатационно-технические показатели лучших зарубежных станций. Значительный объем работ был выполнен на железных дорогах по автоматике, телемеханике и связи.

По проектам института построено несколько сотен производственных, коммунальных и общественных зданий, обеспечен перевод более 9 тыс. км железных дорог на электрическую и тепловозную тягу.

Запроектированы с решением градостроительных вопросов такие общественные здания, как высотные комплексы Корпорации «Трансстрой», Мосгипротранса, здание «Детского мира», административно – лабораторные корпуса ЦНИИСа в Москве, Управление Горьковской железной дороги в Нижнем Новгороде, реконструкция Курского, Ярославского и Белорусского вокзалов в столице.

Строительство вокзалов по проектам института придало новый архитектурный облик привокзальным площадям в Сочи, Симферополе, Ростове-на-Дону, Харькове, Днепрпетровске, Краснодаре, Севастополе, Орле, Смоленске, Ярославле, Нижнем Новгороде, Рязани, Ульяновске, Алма-Ате, Самарканде, Казани, Владимире, Кустанае, Тюмени, Ачинске, Гродно, Уфе, Тольятти, Элисте, Гурьеве, Навои в других городах.



Карта-схема железных дорог, станций и узлов, крупных вокзалов, построенных по проектам института

Изыскатели выходят на трассу.
1983 г.





Изыскания на трассе
Улак–Эльга.
1987 г.

Инженерно-
геологические работы
на Амуро-Якутской
магистральной.
1988 г.



С авторским участием зодчих института построены станции «Новослободская», «Автозаводская», «Университет», «Китай-город».

БАМ и АЯМ

Наиболее сложной и важной задачей за весь период деятельности института стала разработка проекта БАМа. Впервые к изысканиям трассы приступили в 1932 г., но в 1954 г. все работы на БАМе, в том числе и строительные, были прекращены. Новый этап в истории БАМа начался в 1967 г., когда начались изыскания на участке от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре общей протяженностью 3100 км. В разработке проекта участвовали более 150 изыскательских, проектных, научно-исследовательских и других организаций ряда министерств и ведомств.

Генеральным проектировщиком всей магистрали стал Мосгипротранс, который собственными силами вел проектно-изыскательские работы на центральном 1000-километровом участке Тынды – Ургал с крупнейшим на БАМе железнодорожным узлом Тынды. Решены «основные» для магистрали вопросы: организации движения и тягового обслуживания, схемы связи и электроснабжения, размещения поселков железнодорожников, принципиальные подходы к организации строительства.

Параллельно институт начал проектно-изыскательские работы на Амуро-Якутской магистрали (АЯМ). Сначала на участке Тынды – Беркамит, строительство которого открывало путь к Нерюнгринскому месторождению угля, а затем на участках Беркамит – Томмот и Томмот – Якутск. Технично-экономическое обоснование 800-километрового участка магистрали Беркамит – Томмот – Якутск разрабатывалось в предельно сжатые сроки. Это стало возможным за счет существенного сокращения объема наземных геологических работ и широкого внедрения дистанционных методов, основанных на дешифрировании аэро- и космических снимков. При этом использовался опыт проектирования БАМа на вечной мерзлоте.

Практически с первых лет институт выполнял работы не только в различных регионах Советского Союза, но и далеко за его пределами. Проектно-изыскательские работы для железнодорожного строительства выполнялись в Монголии, Албании, Сирии, Республике Куба, Мали, Гвинее, Чехословакии, Иране, Китае, Алжире, Афганистане, Вьетнаме, Египте, Корее, Гане, Гвинее-Биссау, Ливии.

За годы деятельности институтом и его специалистами получены правительственные награды, почетные грамоты и медали различных достоинств ВДНХ СССР, десятки

авторских свидетельств. Нескольким сотрудникам присвоено звание лауреатов премий Совета Министров СССР.

Проекты последних лет

В 1993 г. по заданию Дирекции строительства БАМа с целью поиска вариантов дополнительной загрузки БАМа и АЯМа Мосгипротранс разработал «Проектные соображения» по строительству трансконтинентальной магистрали, соединяющей Европу и Америку тоннельным переходом под Беринговым проливом. В которых определены основные варианты трассы от Якутска на Чукотку к створу тоннельного перехода на Аляску.

В эти же годы институт разработал технико-экономический доклад строительства новой железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Ноглики, соединяющей материк с островом Сахалин тоннелем под Татарским проливом, как первого участка трансконтинентальной магистрали, связывающей Европу с японскими островами тоннелем или мостом через пролив Лаперуза. Идея соединения материка с островом Сахалин не нова. К ее осуществлению приступали еще в 1950 г. Для проектно-изыскательских работ была даже создана комплексная экспедиция Мосгипротранса с участием Дальгипротранса и Харгипротранса, которая на месте обеспечивала чертежами строительство, начавшееся практически одновременно с изысканиями. В 1953 г. эти работы были прекращены. В настоящее время имеются все основания для их продолжения.

На протяжении ряда лет институт совместно с ЦНИИ МПС занимался проблемой высокоскоростного (более 250 км/ч) движения пассажирских поездов в стране. Его специалистами были обоснованы основные параметры пассажирских высокоскоростных магистралей (ВСМ) в увязке с осуществленными на Западе, предложены основные принципы их эксплуатации параллельно с имевшимися железнодорожными линиями для смешанного движения поездов с обычными скоростями. Составлены предварительные соображения по их строительству. Мосгипротранс активно участвовал в разработках организации скоростного движения пассажирских поездов на железнодорожных линиях Санкт-Петербург – Москва, Москва – Красное, Москва – Новгород.

В новых экономических условиях география работ института, связанных со строительством новых зданий, реконструкцией и перепланировкой существовавших, значительно сузилась. В основном – это Москва. По его проектам сооружены гаражи-стоянки «Тайнинский» и «Апрель», Фордовский центр в Лианозове, культурно-торговый центр на Свободном проспекте в Москве, детский дом в Кондрово Калужской области, реконструированы гостиница «Сретенка» в Москве и база отдыха около г. Гагарина Смоленской области, осуществлен капитальный ремонт корпусов МИИТа, перестроен ряд зданий под офисы. Особо следует отметить крупно-масштабный проект расширения и реконструкции Казанского вокзала в Москве – выдающегося памятника российской архитектуры.



Разработка выемки взрывом на участке железнодорожной линии Беркамит–Томмот. 1982 г.

БАМ. Уголь идет из Беркамита. 1985 г.





Железнодорожный вокзал в Тюмени.
1976 г.

С большим напряжением работал Мосгипротранс в 1996-1997 гг., на строительстве новой железнодорожной линии Кизляр — Карлан-Юрт для обеспечения прямой транспортной связи России с Дагестаном и Азербайджаном без захода в Чечню. Специалисты института справились с поставленной задачей, обеспечив строительку рабочей документацией в кратчайшие сроки. Первый поезд прошел по 80-километровому участку через год после начала изысканий.

В 2000 г. были начаты изыскания, разработка проекта, рабочих чертежей и строительство новой железнодорожной линии протяженностью 320 км от станции Улак БАМа на север, через Становой хребет к Эльгинскому месторождению угля в Якутии. На этой линии к техническим трудностям, связанным с чрезвычайно сложным рельефом, наличием вечномёрзлых грунтов на достаточно большом протяжении, добавились технологические — выполнять изыскания, составлять проект и выдавать рабочую документацию одновременно. Нет сомнений, что институт справится с поставленными задачами и там.

По заказу МПС Мосгипротранс, совместно с ВНИИАС МПС, впервые в России разработал уникальный проект первой очереди комплексной системы автоматизации управления сортировочным процессом (КСАУ СП) на сортировочной горке станции Бекасово, причем многие научные решения доводились до уровня технических в ходе проектирования. Запланировано строительство второй очереди КСАУ, которая существенно расширит возможности управляющего вычислительного комплекса.

Изыскатели института оснащены самыми современными средствами связи, выполняют аэрофотосъемочные и трассировочные работы с применением спутниковых систем навигации. В 2003 г. впервые была успешно применена аэросъемка местности сканером, что позволило не только получить математическую модель местности практически уже в полете, но и существенно увеличить период съемки, ограниченный погодными условиями.

Вокзал в Сочи.
1952 г.



Мосгипротранс, совместно с проектными институтами МПС, активно участвует в осуществлении программ по внедрению современных систем связи, средств железнодорожной автоматики и телемеханики, обновления систем энергосбережения и электрификации, выполняя более трети общего объема работ. По его проектам построены магистральные волоконно-оптические системы связи общей протяженностью 11 тыс. км на Московской, Юго-Восточной, Дальневосточной и Сахалинской железных дорогах. В ближайшее время предстоит запроектировать еще 2600 км, в том числе, 1440 км в Республике Беларусь. Разрабатываются проекты модернизации оперативно-технологической связи для 710 железнодорожных станций в центральных регионах России, на Дальнем Востоке и Сахалине.

В настоящее время происходит качественный скачок в развитии технических средств СЦБ, за-

ключающийся в переходе от релейной аппаратуры к микропроцессорным системам. Эти средства активно разрабатываются институтом в проектах. Подготовлены проекты оборудования двух диспетчерских кругов Кемеровской железной дороги микропроцессорной диспетчерской централизацией системы «Диалог». Ведется проектирование таких устройств на ряде участков Московской железной дороги.

В Мосгипротрансе разработаны программные комплексы, позволяющие в значительной степени автоматизировать составление проектной документации, а также организацию структурированной кабельной сети высотного здания института, в том числе, для доступа в Интернет.

Институт в различные годы возглавляли: Андрей Федорович Щербаков (с 1939 по 1947 г.), Александр Петрович Володин (с 1947 по 1948 г.), Всеволод Иванович Петров (с 1948 по 1952 г.), Сергей Михайлович Сидельников (с 1952 по 1964 г.), Игорь Николаевич Мурашкин (с 1965 по 1969 г.), Юрий Владимирович Рейнгард-Шварев (с 1970 по 1974 г.), Петр Васильевич Соболев (с 1974 по 1985 г.), Вячеслав Васильевич Шолин (с 1985 по 1990 г.), Владимир Борисович Скорняков (с 1991 по настоящее время).

ОАО «Мосгипротранс» — крупнейший на сегодняшний день специализированный институт России по изысканиям и проектированию транспортных объектов. В его структурах работают инженеры свыше 40 различных специальностей: изыскательских (аэрофотосъемка, топография, геология, гидрогеология, гидрология) и проектных (земляное полотно, станции, архитектура, мосты, энергоснабжение, электрификация, теплоснабжение, газоснабжение). Среди сотрудников — 2 кандидата технических наук, доктор геолого-минералогических наук, 3 Почетных строителя России, Заслуженный строитель РСФСР, Заслуженный архитектор РСФСР, 3 Почетных строителя Москвы, Заслуженный строитель Якутии, Заслуженный строитель Дагестана, 13 Почетных транспортных строителей, 7 Почетных железнодорожников.

Коллектив Мосгипротранса способен решать любые технические задачи в области проектирования транспортного строительства.



Здание универмага
«Детский мир» в Москве.
1963 г.



Вокзал в Луганске.
1984 г.