

# Этапы творческого пути Харьковметропроекта

Л.И. ТАРАСОВА,

руководитель пресс-службы Харьковского метрополитена

*Преимственность и обмен опытом достижений – один из секретов тех успехов, которые по праву составляют гордость транспортных строителей. На этой основе сформировались многие коллективы. Этот путь прошел и коллектив Харьковметропроекта.*

**З**а свою более чем 35-летнюю историю Харьковметропроект был филиалом московского Метрогипротранса, самостоятельным институтом, арендным предприятием. Последние 5 лет он является Открытым акционерным обществом. Его руководителями были Виктор Федорович Пискарев (1968 – 1980 гг.), Игорь Александрович Бевз (1980 – 1988 гг.), Юрий Григорьевич Неровия (1988 – 1993 гг.), Владимир Дмитриевич Коровниченко (с 1993 г. по настоящее время). Но как бы ни менялись названия, неизменными оставались профессионализм коллектива, его новаторский дух, высокий авторитет не только на Украине, но и в странах зарубежья. Он завоевывался при проектировании трех линий Харьковского метрополитена, Свердловского и Днепропетровского метро, отдельных объектов Московского, Киевского, Ташкентского, Тбилисского метрополитенов, подземных участков скоростных трамваев в Волгограде и Кривом Роге, подземного трамвая во Львове и Таллине, Северо-Муйского тоннеля БАМа и Донского магистрального канала. По проектам института построены элек-тродепо «Варшавское» в Москве, автотранспортный тоннель в Крыму, гидротехнические тоннели канала Днепр – Донбасс и многие другие объекты. Разработки харьковчан использовались при сооружении подземных транспортных магистралей в Польше и Болгарии. Творческие группы Харьковметропроекта удостоены трех премий Совета Министров СССР.

В июне 1968 г., в разгар формирования коллектива, для проектирования 6-го в СССР и 2-го на Украине метрополитена, в Харьков прибыла первая группа проектировщиков – М.П. Воробьев, В.Д. Штучкин и П.А. Бочикашвили из проектного бюро секретного подземного горно-химического ком-





Кривой Рог.  
Скоростной трамвай.  
Станция  
«Площадь Артема».  
Вестибюль.  
1986 г.

в метростроении, — вспоминал первый начальник Харьковметропроекта В.Ф. Пискарев. — С помощью школы московского Метрогипротранса можно было не только осваивать технологию проектирования и строительства метрополитенов, но и принимать с ее учетом собственные нестандартные решения. К рабочему проектированию Харьковского метро приступили одновременно с началом стройки. Коллективу предстояло в сжатые сроки обеспечить проходчиков проектной документацией, причем на высоком техническом уровне и с использованием возможностей местных предприятий. Мы стремились каждую станцию «вписать» в облик города, придать ей свое лицо. Метро бывшей украинской столицы должно было отличаться от своих предшественников в других городах. Его своеобразие — отсутствие наземных вестибюлей — только подземные. Вход на станции совмещался с подземными переходами. Большинство станций — мелкого заложения. В тоннельных и станционных конструкциях применялся сборный и монолитный железобетон, и лишь в особо сложных инженерно-геологических условиях в качестве несущих конструкций использовались чугунные тубинги».

На первых порах метростроевцы испытывали острый недостаток в сборном железобетоне. Конструктивные элементы приходилось доставлять из Москвы, что очень сдерживало темпы работ. Тогда-то и приняли решение о более широком применении монолитного железобетона. Был подготовлен проект сооружения односводчатой станции с помощью передвижной металлической опалубки с гидравлическим приводом подъема и опускания. Свод представлял собой криволинейную поверхность с двухветвевой опорой, при этом путевая стена являлась составляющей конструкцией опорной части свода. В дальнейшем монолитная пята свода была заменена сборными элементами. Эти решения, впервые примененные в практике отечественного метростроения, позволили сократить общую длину станционного ком-

бината (Красноярск-26), Ю.Е. Крук и А.С. Терехов — из Бакметропроекта (Баку), В.М. Дарчия — из Киева. В августе для работы в открывавшемся филиале московского Метрогипротранса были приглашены лучшие специалисты из ведущих проектных организаций города. Его руководителем стал В.Ф. Пискарев, работавший до этого начальником отдела промузлов и технико-экономического обоснования ПромстройНИИпроекта.

«Все мы были молоды и полны честолюбивых замыслов сказать свое слово

плекса на 36 м. В Харькове сооружено семь таких станций. Это решение позже применялось при строительстве других метрополитенов, в частности, в Ташкенте, подземных участков скоростного трамвая в Волгограде и в Кривом Роге. Разработка односводчатых станций Харьковского метрополитена была представлена на ВДНХ СССР, а ее авторы — П.Д. Пашков, Т.Е. Бишоф, В.Д. Штучкин, Г.Е. Клименко, Е.В. Колесников — удостоены медалей.

20 августа 1975 г. Государственная комиссия подписала акт о приемке в эксплуатацию I-ой очереди первой линии метрополитена длиной 10,4 км с 8 станциями: «Холодная гора», «Южный вокзал», «Центральный рынок», «Советская», «Проспект Гагарина», «Спортивная», «Завод им. Малышева», «Московский проспект», оборотными тупиками и вагонным депо. 11 августа 1978 г. была полностью введена в эксплуатацию первая линия метрополитена — Холодногорско-Заводская протяженностью 18 км со станциями «Комсомольская», «им. Советской Армии», «Индустриальная», «Тракторный завод», «Пролетарская». Труд института был оценен по достоинству — 8 сотрудников наградили премией Совета Министров СССР.

Ко многим разработкам харьковских проектировщиков и метростроителей относится определение «первый». Так, здесь впервые предложили проект сооружения перегонных тоннелей в открытом котловане с монтажом целых секций, что нашло впоследствии широкое применение в метростроении. Работа была выполнена в содружестве с Центральным НИИ Минтрансстроя.

«При проектировании станций открытого способа работ из сборного железобетона долго искали возможности унифицировать несущие конструкции, — рассказывает главный инженер института В.А. Бочкарев. — Это позволило бы уменьшить количество изделий, увеличить процент сборного железобетона и сборных элементов. Наши изобретатели, а на их счету около десятка авторских свидетельств, создали такие унифицированные конструкции в виде плоских блоков для лотка и стен типа «Т» и «2Т» для перекрытий. Они получили название «Харьковские» и легли в основу типовых проектов. Их разработали инженеры П.Д. Пашков, П.А. Бочкашвили, Л.Н. Желвакова, В.Д. Штучкин и другие». Простота форм и уменьшение ти-



Харьков.  
Станция метро  
«Архитектора Бекетова».  
1978 г.

Харьков.  
Станция метро «Завод  
им. Малышева».  
1975 г.





Волгоград.  
Скоростной трамвай.  
Станция  
«Площадь Ленина».  
1984 г.

Днепропетровск.  
Станция метро  
«Вокзальная».  
1995 г.

ния, связанные с унифицированными звеньями конструкций. Прежде всего это касалось единства шагов и пролетов несущих элементов. Впервые в практике сооружения электродепо была предусмотрена организация ремонта вагонов агрегатно-поточным способом. Впервые в практике строительства отечественных метрополитенов Харьковметрострой разработал конструкцию закрытой двухпутной галереи в пределах мостового перехода. Метромост между станциями «Киевская» и «Барабашова» создал условия, максимально приближенные к тоннельным. Авторы проекта — П.Д. Пашков, Л. Коба предложили жесткое основание из несущих железобетонных плит, которые одновременно служили лотком галереи. Первыми в Харьковском метро стали применяться металлоэмалевые элементы для облицовки путевых стен. Станции первой очереди «Завод им. Малышева», «Комсомольская» (ныне — «Маршала Жукова») поразили харьковчан и гостей города своей отделкой. Необычный цвет, различная объемно-фактурная поверхность, высокие экс-

поразмеров позволили сократить металлоемкость оснастки на 32 %, укомплектовать за один год заводы ЖБК высококачественной оснасткой. В результате, степень механизации арматурных работ достигла 90 %.

Односводчатые станции, цельные секции станционных тоннелей, унификация несущих конструкций, сооружение двухпутной закрытой галереи (метромоста) — во всех этих работах принимал активное участие выпускник ХИИТа, начальник отдела Харьковметростроя, лауреат премии Совета Министров СССР Петр Денисович Пашков.

В Харькове рождались новые объемно-планировочные и конструктивные реше-

ния. Необычный цвет, различная объемно-фактурная поверхность, высокие эксплуатационные качества поставили металло-эмаль в ряд самых перспективных материалов для облицовки станций. Время лишь подтвердило правильный выбор. Строящиеся станции третьей линии «Ботанический сад» и «23 августа» также намечено «нарядить» в эту одежду.

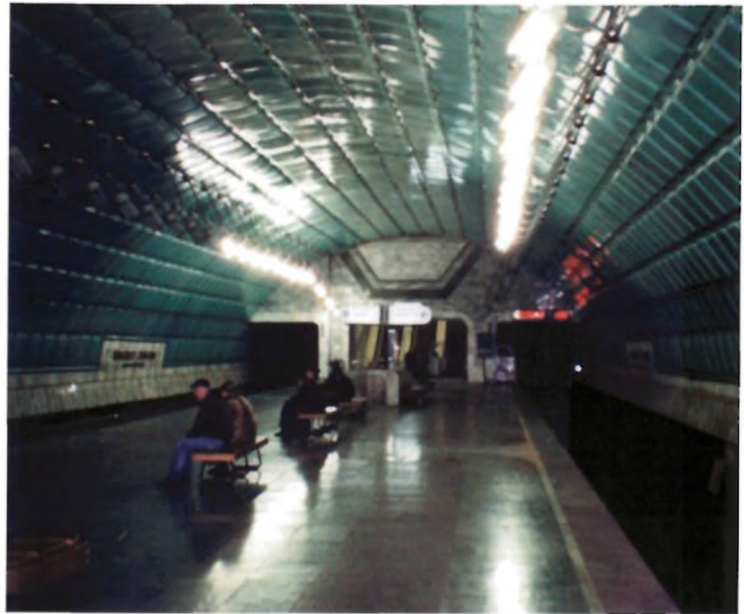
Впрочем, архитектура станций Харьковского метрополитена — разговор отдельный. Каждая из них рассказывает о Харькове, его истории и сегодняшнем дне.

«Занимаясь проектами, мы стремились к монументальности, простоте и выразительности, четкости линий и гармонии формы, — подчеркивает Заслуженный архитектор Украинской ССР Владимир Алек-



сандрович Спивачук, более двадцати лет проработавший главным архитектором института. — Трудно перечислить всех, кто принимал участие в разработке архитектурно-строительной части проекта метрополитена. Упомянем лишь архитекторов П.Г. Чечельницкого, Ю.А. Плаксиева, Ю.А. Никулина, Н.П. Краснолобова. Помогали проектировщики Киева, Ленинграда, Москвы, Баку. Для более полного представления задуманной тематики и выразительности в интерьере включались монументально-художественные композиции. Индивидуальные черты станций закладывались уже с конструктивных схем. Односводчатые конструкции станций первой линии позволили максимально раскрыть объем залов за счет органического объединения пространства платформы и вестибюля. В 1987 г. была введена в эксплуатацию вторая линия метрополитена — Салтовская с 8 станциями: «Исторический музей», «Университет», «Пушкинская», «Киевская», «Барабашова», «Академика Павлова», «Студенческая», «Героев Труда» и электродепо. Эти станции стали визитной карточкой города.

«Значительное место в деятельности института занимало проектирование подземных участков скоростных трамваев, — отмечает генеральный директор Харьковметропроекта Владимир Дмитриевич Коровниченко. — Разработаны соответствующие ТЭО в Волгограде, Кривом Роге, Львове, Вильнюсе, Таллине. В Волгограде и Кривом Роге этот вид транспорта уже введен в эксплуатацию и стал популярным среди населения. В 1984 г. в Волгограде пущена I-я очередь скоростного трамвая протяжением 3,4 км со станциями: «Пионерская», «Комсомольская», «Площадь Ленина». Две станции в центре — подземные, а одна — на виадуке через долину пересекающей город реки Царица. В 1985 г. в Кривом Роге введен в эксплуатацию подземный участок линии скоростного трамвая протяжением 2,9 км со станциями: «Дом Советов», «Площадь Артема», «Проспект металлургов». Трое из харьковских участников проектирования скоростного трамвая в Волгограде — И.А. Бевз, Л.П. Грипина и П.Г. Чечельницкий стали после его пуска лауреатами премии Совета Министров СССР. Еще в рамках филиала московского Метрогипротранса харьковчане разработали проект I-й очереди метрополитена в Днепропетровске. В дальнейшем бывшее днепропетров-



Днепропетровск.  
Станция метро  
«Проспект Свободы».  
1995 г.

Кривой Рог.  
Скоростной трамвай.  
Станция «Дом Советов».  
1987 г.





Харьков.  
Станция метро  
«Академика Павлова».  
1987 г.

впервые в СНГ была построена многоярусная станция «Метростроителей» с размещением служб над посадочной платформой, что позволило сократить станционный комплекс на 100 м.

В последние дни декабря 1995 г. была введена в действие I-я очередь первой линии Днепропетровского метрополитена с 5 станциями: «Вокзальная», «Заводская», «Коммунарковская», «Металлургов», «Проспект Победы». Это третий метрополитен на Украине и четырнадцатый в СНГ.

Кажется, минули уже тяжелые времена вхождения в рынок и приватизации, когда институт находился на грани исчезновения. И тогда, как и в начале строительства Харьковского метро, руку помощи снова протянул Метрогипротранс, став акционером нашего ОАО. Сейчас коллектив выполняет важные проекты по прокладке мини-метро и 3-го транспортного кольца в Москве, реконструкции депо «Варшавское», участвует в проектировании Красноярского метрополитена, продолжает проектирование трасс Волгоградского скоростного трамвая. Но наибольшие объемы работ ведутся все же в Харькове. Скоро предстоит ввод в эксплуатацию участка протяжением 2,6 км с двумя новыми станциями и электродепо. А на кульманах и экранах компьютеров рождаются новые подземные трассы, продолжающие путь метро в жилые массивы города. Сегодня протяженность его линий — 33 км. 26 станций работают все дни в году без единого выходного. За минувший год самый быстрый и удобный вид городского транспорта — метрополитен перевез 247 млн пассажиров.

ское подразделение стало самостоятельным институтом.

После распада Советского Союза и выделения Украины в самостоятельное государство строительство метро продолжалось.

Летом 1995 г. пущена I-я очередь третьей линии Харьковского метрополитена — Алексеевско-Гагаринская, протяженностью 6,1 км с 5 станциями: «Метростроителей», «Площадь Восстания», «Архитектора Бекетова», «Госпром», «Научная». Созданы 3 пересадочные группы станций, связавшие мини-кольцом все три линии. Здесь