

## **Деятельность и достижения Управления реконструкции непроизводственных объектов Мосгосэкспертизы**

29.08.2013

Задачей Управления реконструкции непроизводственных объектов является рассмотрение проектной документации для капитального строительства, ремонта, и реконструкции зданий и сооружений объектов социальной сферы (здравоохранения, культуры), для подготовки территорий строительства и благоустройства строительных площадок Московского метрополитена, финансируемых из бюджета города Москвы.

За первую половину 2013 г. Управлением рассмотрен 41 комплект проектной документации.

Строительство и реконструкция объектов Московского метрополитена является одним из приоритетных направлений развития Москвы, и Мосгосэкспертиза играет существенную роль в реализации этой программы. Значительный объем документации, сложность условий, в которых ведется строительство – справиться с этим и предложить наиболее оптимальные проектные решения позволяет высокая квалификация и большой опыт работы коллектива Управления.

В декабре 2010 г. Мосгосэкспертиза получила полномочия на рассмотрение проектной документации подготовительного периода строительства метрополитена (перенос инженерных сетей, демонтаж и разборка зданий и сооружений, освобождение территорий от зеленых насаждений), а в 2012 г. была проведена первая государственная экспертиза проектной документации основного периода строительства.

Некоторые объекты, получившие положительные заключения Мосгосэкспертизы, уже построены и введены в эксплуатацию. Так, например, 30 августа 2012 г. была торжественно открыта станция «Новокосино» Калининской линии. Благодаря усилиям экспертов экономия бюджетных средств, выделенных на строительство, составила свыше 6 млрд. руб.

Новый курс в развитии города заключается в создании гармоничной среды, сбалансированном соотношении существующего жилого фонда и транспортной инфраструктуры. Развитию метро в этой связи уделяется большое значение. Так, в рамках 9-тилетней программы по развитию метрополитена планируется увеличить общую протяженность сетей на 150 км, ввести порядка 70 новых станций. Помимо линий и станций, будут реконструированы восемь существующих электродепо, построены семь новых, созданы современные транспортно-пересадочные узлы (ТПУ) на Комсомольской, Рижской площадях, Киевском и Курском вокзалах. ТПУ объединят линии скоростного, легкого мини-метро, железную дорогу, то есть и новые виды рельсового транспорта, и уже существующий.

Планируется расширить метро за счет строительства новых диаметральных линий

– Люблинско-Дмитровской, Арбатско-Покровской, Митинско-Калининской, продления существующих Замоскворецкой, Сокольнической, Таганско-Краснопресненской и Калининской, за счет создания нового пересадочного контура. Ведутся работы по подготовке к открытию станции «Спартак» Таганско-Краснопресненской линии, которая расположится на Тушинском аэрополе рядом со строящимся одноименным стадионом.

В активной фазе строительства – первый участок Третьего пересадочного контура (ТПК) от станции «Нижняя Масловка» до станции «Деловой центр» протяженностью почти 12 км. Полностью строительство линии планируется завершить к 2020 г.

На текущий год определены масштабные планы – запуск перегона Калининско-Солнцевской линии «Парк Победы» до станции «Деловой центр», открытие станций «Битцевский парк» и «Лесопарковая» Бутовской линии. И конечно, открытия трех станций Таганско-Краснопресненской линии – «Лермонтовский проспект», «Жулебино» и «Котельники», чего ждут многие годы жители Жулебино, Котельников, Некрасовки и Люберец.

Не менее значительный объем работы планируется и в последующие годы. Строительство большого участка Люблинско-Дмитровской линии: «Бутырская», «Фонвизинская», «Петровско-Разумовская», «Окружная», «Верхние Лихоборы» и «Селигерская», формирующее диаметральную линию с организацией пересадочного узла на существующей станции «Петровско-Разумовская». Это позволит обеспечить транспортное обслуживание жителей районов Бутырский, Тимирязевский, Бескудниковский, Западное и Восточное Дегунино. Новая Москва также не останется без метро – планируется продлить Сокольническую линию до деревни Саларьево.

Управлением проведен анализ наиболее часто встречающихся недостатков в проектно-сметной документации объектов реконструкции и капитального ремонта. К их числу относятся:

- неполное и некачественное выполнение технического обследования состояния конструкций и инженерных систем

зданий;

- несоответствие проектных решений заданию на проектирование;
- отсутствие полного перечня исходных данных, необходимых для полной и всесторонней оценки возможности и правильности намечаемых проектных решений;
- нерациональность принятых конструктивных и архитектурно–планировочных решений;
- несоответствие проектной документации объемам работ, включенных в смету;
- завышение объемов материальных ресурсов, не учтенных единичными расценками и дополнительно принимаемых в локальных сметах;
- превышение среднерыночной стоимости материальных ресурсов и оборудования в прайс-листах, представленных в качестве обоснования текущей стоимости;
- неправильное применение единичных расценок и индексов пересчета в текущие (базисные) цены материальных ресурсов, оборудования, проектных работ, затрат на проведение экспертизы;
- арифметические ошибки в сводных, объектных и локальных сметных расчетах.

В связи с этим приходится констатировать: вследствие непрофессионализма заказчиков и проектных организаций улучшения качества разработки проектной документации не происходит.

Управлением постоянно ведется работа по выявлению недостатков и их устранению.

Анализ представленной проектной документации по объектам Московского метрополитена показал нерациональность отдельных принятых технических решений. С целью сокращения объемов, сроков и стоимости строительства предлагается следующее.

#### **Станционные комплексы мелкого заложения**

Проектной документацией предусматривается устройство станционных котлованов длиной от 250 м до 450 м (при устройстве оборотных тупиков), шириной около 24 м и глубиной до 25 м с ограждением методом «стена в грунте», с многоярусной распорной системой из труб Ø720-820 мм и обвязочных поясов для последующего строительства несущих конструкций станций метрополитена с отступом от ограждения котлована на 1,2 м к центру (с последующим заполнением пазух тощим бетоном).

Было бы целесообразно:

- уменьшить габариты котлованов, увязав их с размерами станционного комплекса метрополитена;
- включить ограждения «стена в грунте» в состав конструкций постоянного сооружения в качестве несущего элемента;
- исключить устройство сложной распорной системы и дополнительных конструкций по устройству «тепляков», необходимых для ведения бетонирования в зимнее время.

#### **Шахтные стволы**

Проектной документацией предусматривается устройство рабочих стволов горным способом (практически вручную) с ограждением из буресекущихся свай Ø1030 мм длиной около 30 м или с закреплением грунтового массива специальными методами (замораживание или цементация) с конструкциями обделок из чугунных тубингов и монолитного железобетона.

Предлагается:

- применять для проходки стволов современные вертикальные механизированные проходческие комплексы, позволяющие исключить устройство дополнительного ограждения и использование ручного труда, а также заменить чугунную обделку на сборную железобетонную;
- сократить общее количество стволов, используя рабочие (необходимые для проходки перегонных тоннелей) для вентиляции постоянных сооружений метрополитена.

Основным проблемным вопросом проектирования объектов капитального строительства, реконструкции и капитального ремонта зданий, мероприятий по подготовке территорий строительства и благоустройству

строительных площадок Московского метрополитена остается отсутствие:

- полноценной нормативно-технической базы для разработки проектной документации, а также противоречие положений Федеральному закону от 25.06.2002 № 73 «Об охране объектов культурного наследия», Федеральному закону от 22.07.2008 № 123 «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности», что приводит к разработке Специальных технических условий (СТУ) практически по всем объектам;

- нормативной базы по проектированию объектов транспортной инфраструктуры (тоннелей, дорог, пешеходных переходов, мостовых сооружений) в черте городских застроек в части обеспечения безопасной эвакуации людей в случае пожара, что так же приводит к разработке СТУ для каждого объекта индивидуально;

- актуализированной редакции СНиП 32-02-2003 «Метрополитены», (СП 120.13330.2012) в перечне национальных стандартов и сводов правил.

Материал подготовлен коллективом Управления реконструкции непроизводственных объектов Мосгосэкспертизы.

---

Адрес страницы: <http://exp.mos.ru/presscenter/news/detail/857581.html>

---

[Московская Государственная Экспертиза](#)