

СХЕМА РАЗВИТИЯ СЕТИ МЕТРОПОЛИТЕНА НА ПЕРСПЕКТИВУ В АДМИНИСТРАТИВНЫХ ГРАНИЦАХ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



РЕАЛИЗОВАТЬ НОВУЮ СХЕМУ РЕАЛЬНО! ПРИ НАЛИЧИИ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВОЛИ

28 июня 2011 года на заседании городского правительства была принята новая программа развития петербургского метрополитена до 2025 года. Мы попросили генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Костерева прокомментировать это событие.

Генеральный директор ОАО «Метрострой» ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ КОСТЕРОВ:

и другие объекты недвижимости. И, что крайне важно, это было озвучено на правительственном совещании, где обсуждался вопрос принятия новой программы, открытие новой станции метро создаст благоприятную инвестиционную среду. Микроавтобусы станций метро за счет легкой транспортной доступности приносят в городскую казну гораздо больше средств, нежели район, в который можно добраться только наземным транспортом.

У нас была программа, принятая в 2008 году, по в том, что сегодня она корректируется, нет ничего странного. Технологии строительства развиваются, позволяя строить быстрее, дешевле и в то время как предыдущий вариант развития предусматривал еще и федеральное участие.

Сегодня Метрострой совместно с комитетом по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, НП «Объединение подземных

Строительств» и другими организациями, которые могут решать проекты подобного уровня. Конечно, можно пригласить и другие фирмы, многие зарубежные компании уже «применяются» к нашему метрополитену. Но уверен, что петербургское метро должно строиться на петербургских ресурсах, и решать поставленные задачи без петербургского метрополитена не получится.

Я уже рассказывал журналистам историю, которую официально не озвучивали, но, будучи сам до недавнего времени кадровым метрополитеном, я ее знаю. В свое время для ликвидации зоны строительства восточной части станции станция «Лесная» и «Площадь Мужества» был закуплен итальянский метрополитенский поезд. Обслуживали его тоже итальянцы, которые наших специалистов даже не допускали к поезду.

Депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга АНАТОЛИЙ ЕВГЕНЬЕВИЧ КОСТЕРОВ:



«Принятие постановления «Об отраслевой схеме развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы с перспективой до 2025 года» — это, безусловно, очень значимое и позитивное для города явление. Ведь если не ставить задачи, их и не решить. С принятием этого плана мы уже понимаем, куда надо стремиться. И депутатский корпус, принимая бюджет, будет понимать, что требуется. На сегодняшний день в программу заложены средства только на городское бюджетное финансирование, что является залогом успеха в развитии метрополитена. Я уверен, что у Метростроя есть потенциал, который позволит реализовать

и другие объекты недвижимости. И, что крайне важно, это было озвучено на правительственном совещании, где обсуждался вопрос принятия новой программы, открытие новой станции метро создаст благоприятную инвестиционную среду. Микроавтобусы станций метро за счет легкой транспортной доступности приносят в городскую казну гораздо больше средств, нежели район, в который можно добраться только наземным транспортом.

У нас была программа, принятая в 2008 году, по в том, что сегодня она корректируется, нет ничего странного. Технологии строительства развиваются, позволяя строить быстрее, дешевле и в то время как предыдущий вариант развития предусматривал еще и федеральное участие.

Сегодня Метрострой совместно с комитетом по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, НП «Объединение подземных

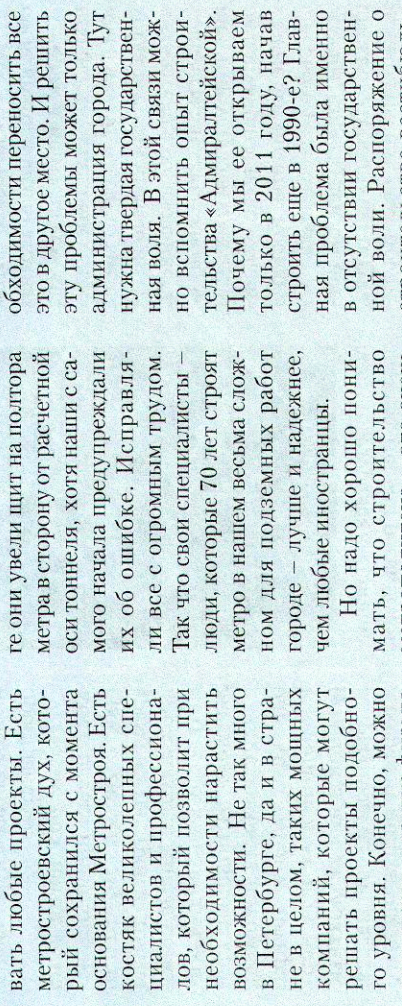
строительств», Тоннельной ассоциацией России вышел еще более масштабной программой по комплексному освоению подземного пространства города. Она позволит вести плановую работу по строительству не только метрополитена, но и других подземных объектов: пешеходных переходов, паркингов, торговых центров, автодорожных тоннелей. Во многих странах мира такие программы по развитию подземного пространства существуют и активно используются.

Самое главное отличие в том, что новая программа предусматривает 100% финансирование петербургскими ресурсами, а также городскими финансами, в то время как предыдущий вариант развития предусматривал еще и федеральное участие.

Сегодня Метрострой совместно с комитетом по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, НП «Объединение подземных

Строительств» и другими организациями, которые могут решать проекты подобного уровня. Конечно, можно пригласить и другие фирмы, многие зарубежные компании уже «применяются» к нашему метрополитену. Но уверен, что петербургское метро должно строиться на петербургских ресурсах, и решать поставленные задачи без петербургского метрополитена не получится.

Депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга АНАТОЛИЙ ЕВГЕНЬЕВИЧ КОСТЕРОВ:



«Принятие постановления «Об отраслевой схеме развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы с перспективой до 2025 года» — это, безусловно, очень значимое и позитивное для города явление. Ведь если не ставить задачи, их и не решить. С принятием этого плана мы уже понимаем, куда надо стремиться. И депутатский корпус, принимая бюджет, будет понимать, что требуется. На сегодняшний день в программу заложены средства только на городское бюджетное финансирование, что является залогом успеха в развитии метрополитена. Я уверен, что у Метростроя есть потенциал, который позволит реализовать

и другие объекты недвижимости. И, что крайне важно, это было озвучено на правительственном совещании, где обсуждался вопрос принятия новой программы, открытие новой станции метро создаст благоприятную инвестиционную среду. Микроавтобусы станций метро за счет легкой транспортной доступности приносят в городскую казну гораздо больше средств, нежели район, в который можно добраться только наземным транспортом.

У нас была программа, принятая в 2008 году, по в том, что сегодня она корректируется, нет ничего странного. Технологии строительства развиваются, позволяя строить быстрее, дешевле и в то время как предыдущий вариант развития предусматривал еще и федеральное участие.

Сегодня Метрострой совместно с комитетом по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, НП «Объединение подземных

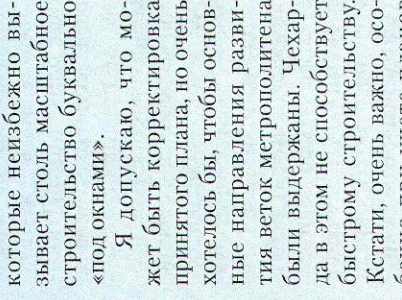
сколько месяцев, хотя для метрополитена прохода является основным видом работ.

Если говорить о технологиях, то сегодня они совершенно точно позволяют построить заданные в программе объемы строительства. За последние годы мы значительно увеличили парк проходческих машин, добывая в свой арсенал самые современные тоннельные проходческие комплексы. Сейчас по заказу Метростроя на Сукровском заводе (г. Тула) изготавливается шит для проходки переломных тоннелей, не менее 100 метров в длину. Эта машина будет использоваться для проходки тоннелей большого диаметра для проходки двухпутных тоннелей. Все это говорит о том, что мы не просто хотим, мы можем строить в таких объемах. Конечно, при условии выделения соответствующего финансирования, на что мы очень надеемся».

Сегодня Метрострой совместно с комитетом по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, НП «Объединение подземных

Строительств» и другими организациями, которые могут решать проекты подобного уровня. Конечно, можно пригласить и другие фирмы, многие зарубежные компании уже «применяются» к нашему метрополитену. Но уверен, что петербургское метро должно строиться на петербургских ресурсах, и решать поставленные задачи без петербургского метрополитена не получится.

Депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга АНАТОЛИЙ ЕВГЕНЬЕВИЧ КОСТЕРОВ:



«Принятие постановления «Об отраслевой схеме развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы с перспективой до 2025 года» — это, безусловно, очень значимое и позитивное для города явление. Ведь если не ставить задачи, их и не решить. С принятием этого плана мы уже понимаем, куда надо стремиться. И депутатский корпус, принимая бюджет, будет понимать, что требуется. На сегодняшний день в программу заложены средства только на городское бюджетное финансирование, что является залогом успеха в развитии метрополитена. Я уверен, что у Метростроя есть потенциал, который позволит реализовать

и другие объекты недвижимости. И, что крайне важно, это было озвучено на правительственном совещании, где обсуждался вопрос принятия новой программы, открытие новой станции метро создаст благоприятную инвестиционную среду. Микроавтобусы станций метро за счет легкой транспортной доступности приносят в городскую казну гораздо больше средств, нежели район, в который можно добраться только наземным транспортом.

У нас была программа, принятая в 2008 году, по в том, что сегодня она корректируется, нет ничего странного. Технологии строительства развиваются, позволяя строить быстрее, дешевле и в то время как предыдущий вариант развития предусматривал еще и федеральное участие.

Сегодня Метрострой совместно с комитетом по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, НП «Объединение подземных