

Метро в Казани строил, естественно, Казметрострой. И вот всплыли подробности об их деятельности

http://www.kpbrrt.ru/chronics/metro_kaza/

Наши оппоненты (через своих марионеток) повторно обратились в прокуратуру с жалобой на деятельность объединения общественных организаций – Народного Совета РТ. Нарушены принципы морали, правила приличия и неформальные джентльменские соглашения. Поэтому мы считаем возможным рассказать о тех аспектах деятельности Народного Совета РТ в 2005 году, которые ранее широко не афишировались.

В начале 2005 года в Народный Совет РТ поступили документы о несостоятельности проекта первой очереди казанского метро. Детальное изучение проблемы оправдало наши самые худшие опасения. Казанское метро представляет угрозу для безопасности пассажиров! В проекте не учтены технико-экономические обоснования (загрузка метрополитена будет в 10 раз меньше расчетной). Результаты экспертизы мы разослали по всем татарстанским адресам; в ответ — молчание.

12 апреля 2005 года Совет направил письмо В.В. Путину следующего содержания:

Уважаемый Владимир Владимирович!

I В адрес Совета поступила жалоба на грубейшие нарушения технологии в процессе

строительства казанского метрополитена. Проведено три пленарных заседания Совета по обсуждению данной проблемы. Выявились вопиющие факты: не проработанность проекта, недостаточный уровень геологических исследований, отсутствие точных данных о залегании подземных вод и их движении.

На участке от станции Кремлёвской до станции Суконная Слобода состояние пород значительно хуже, чем г.Санкт – Петербурге.

Заключение по результатам проведения инженерно – геологического обследования ... и карту провалов и разлома земной коры прилагаю.

Без учета потенциального образования огромных полостей (карст) в зоне прохождения трассы метрополитена, не переложены новые коммуникации теплоснабжения, водопровода и канализации в радиусе 300 – 350 метров от построенного перегона. (Возможен размыв породы и затопление или обрушение тоннеля).

Бездумную гонку по пуску 5 станций метрополитена к конкретной дате (30 августа 2005г.) необходимо остановить, провести комплексные геологические исследования, жестко контролировать соблюдение технологии строительства, а также обоснованность расходов, возмещаемых из федерального бюджета.

II Пуск линии метрополитена в усеченном виде (5 станций, 8 километров) нецелесообразен с экономической точки зрения (администрация не проводила расчета пассажиропотока и рентабельности перевозок). По расчетам Народного Совета РТ максимальный пассажиропоток в рамках этих 5 станций будет 8 000 пассажиров/час, что в 2,5 раза меньше, чем в Минском метрополитене в первые два года действия (1986 – 1987гг.).

В зоне действия 5 станций нет крупных жилых массивов. Только выход на 2 узловые станции (I Энергоуниверситет в Московском р-не (подвоз до 100 тысяч пассажиров в день) и II Проспект Победы в Приволжском р-не (подвоз до 80 тысяч пассажиров) обеспечит нормальный пассажиропоток. Для этого необходимо достроить еще 3,6 километров перегонов (в двухпутном исчислении).

Пуск двух дополнительных станций даст пассажиропоток на уровне г.Минска (20 000 пассажиров/час), что позволит снизить себестоимость перевозки 1 пассажира до 10 рублей или в 2,5 раза (вместо 25 рублей). Проект (из 5 станций вместо 7) принесёт г.Казани убытки из расчета 1 500 миллионов рублей в год.

Таков «подарок» местной администрации к 1000-летию города. Эти убытки закрывают перспективы быстрого роста казанского метрополитена.

Исходя из вышеизложенного:

1. Соображения безопасности, соблюдения технологии строительства;
2. Экономической нецелесообразности пуска линии из 5 станций;
3. Разворовывания федеральных финансов в ходе «лихорадочного» пуска, просим планы открытия казанского метрополитена к 30 августа 2005 года отменить и потребовать от местных властей достроить объект в нормальном режиме.

Убедительно просим взять объект под федеральный контроль (от проекта до проверки целесообразности финансовых расходов).

С уважением!

Сопредседатель Народного Совета РТ: Зарифуллин Р.М.

В конце апреля, по этой жалобе в Казань приехал помощник Президента РФ, который объехал все 5 станций строящегося казанского метро. Как рассказывали очевидцы, татарстанские представители стояли перед ним чуть ли не на коленях, убеждая в необходимости пуска первой линии к 30 августа 2005 г. На нас они затаили злобу, хотя с позиции элементарной логики, в случае согласия с нашей позицией, можно было ещё 2 года выкачивать деньги из федерального бюджета на «достройку пускового комплекса 1000-летия Казани» (включая станции «Проспект Победы» и «Энергоуниверситет»). Победили амбиции, стремление местных властей показать к 30 августу 2005 года очередную «потёмкинскую деревню». В итоге Казань получила очередной чемодан без ручки – и выбрасывать жалко и нести тяжело (убытки более 1 млрд. рублей в расчете на 1 год).

В каком месте "рванет"?

Проект казанского метрополитена от кремлевского холма до Аметьево выполнен безобразно, без учета гидрогеологических особенностей данной местности. Как известно, старая Казань расположена на холме, который тянется от мыса, где расположен Кремль, до поселка Давликеево. В долине у подножия данного холма — три карстовых озера, имеющих значительную глубину (максимальная глубина Нижнего Кабана — 15,6 м, Среднего Кабана — 31,5 метра и Верхнего Кабана — 13,5 м). Эти озера — продукт длительного растворения и выноса пород в течение тысячелетий. Породы старо-казанского холма (известняки, гипсы, доломиты) отличаются повышенной растворимостью в воде. Благодаря этому в зонах активного движения подводных вод наблюдается развитие пещер, каналов, трещин и других крупных подземных полостей. Эти явления, развивающиеся в растворенных породах, объединяют понятием карст. Наиболее известен карстовый подземный ход от территории башни Сююмбеки к Тайницкому ключу (был расположен около одноименной современной башни). Защитники Казани в 1552 году использовали его для снабжения водой в период штурма. Поверхностные воды и осадки поглощаются карстовыми колодцами и воронками. Воды закарстованных толщ, циркулирующие через системы карстовых полостей (пещер) создают постоянную угрозу затопления тоннелей, прорыва подземных вод и плывунов в подземные объекты. На боковых склонах холма, в зоне

быстрого движения подземных вод развитие карста идет наиболее быстро — своего рода боковые трубы (трещины) диаметром от 0,5 до 2 метров. Последующее увеличение числа и размеров этих "труб" приводит к образованию сплошных галерей (пещер). Наконец, в последней стадии карстового процесса галерея превращается в овраг. В старой Казани имелось большое количество оврагов: Тезицкий — от района современной площади 1 мая до Булака, а также в районе современных улиц Чернышевского, К. Наджми, Астрономической и Университетской. Огромный овраг, со множеством боковых притоков проходил в районе современной улицы Пушкина, на дне его протекала небольшая речка. Далее — целая серия оврагов: начиная от района нынешней улицы Щепкина и закачивая оврагами, выходящими на улицы Агрономическая и Подаметьевская. Причем на этом участке овраги "живые", имеющие тенденции к дальнейшему росту и развитию.

Нельзя строить тоннель у подножия подобных насыщенных карстовых образований, как карстовый холм — это аксиома инженерной геологии и градостроительства.

Народный Совет РТ в течение 1,5 лет изучал данную проблему и мы пришли к ужасающим выводам. В Казани выбрана наихудшая трасса прохождения тоннелей метрополитена. Проект вообще не учитывал наличия карстовых образований в массиве грунта ниже перегонов и станций метро. Вода постепенно делает свою страшную работу. Невозможно предотвратить неравномерную просадку оснований объектов (прежде всего тоннелей метрополитена).

Властям и проектантам был даже знак свыше — "остановитесь и подумайте!". В 2001 году в районе станция Тукаевская (подземная река под основанием улицы Пушкина выходит на этот участок) был мощный прорыв подземных вод. Размер воронки от карстового провала на уровне поверхности земли составил 50 метров в диаметре. Но малограмотных деятелей при власти это не убедило.

В целом на строительство опасного участка от "Кремлевской" до станции "Аметьево" вложено 12 миллиардов рублей. Для спасения этого участка (предотвращения карстовых провалов и обрушения тоннелей) необходимо провести целый комплекс гидрогеологических исследований и только первичные меры по предотвращению надвигающейся беды будут стоить Республике Татарстан минимум 3 миллиарда рублей. Власть умудрилась провести линию в самых карстоопасных участках. Даже в районе поселка Аметьево, в целях экономии тоннели провели не с врезанием глубоко в город (по водоразделу), а в долине, у основания холма. Только в конце улицы Подаметьевская тоннель уходит в толщу горы. Но на этом повороте (от долины к холму), из-за наличия

двух крупных оврагов есть угроза оползня, который уничтожит несколько домов. До строительства метро там был выход родников и перекрытый тоннелем поток воды, скапливаясь, образует поверхность скольжения. Плюс вибрация от поездов. В комплексе — это может вызвать оползневое смещение участка холма. Оползень может вызвать деформацию и разрушение тоннеля метрополитена. В этом случае будет "отрублена" линия из 4 станций, 12 миллиардов рублей будут выброшены на ветер. Такой местной "власти" федеральный бюджет денег на дальнейшую достройку метрополитена не даст, это все равно, что выбросить их в топку.

Риф ЗАРИФ УЛЛИН,

Сопредседатель Народного Совета РТ.