

# МЕТРО

## СТРОЕВЕЦ

№ 12

(13422)

2010 ГОД

2 АПРЕЛЯ

Издается с 6 августа 1932 г.

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

### НОВОСТИ

На «Достоевской» демонтирован козловой кран



Фото Г. Жадаева  
В течение многих лет одной из примет стройплощадки по сооружению станции метро «Достоевская» был, наряду с горным комплексом 942-й шахты, козловой кран, обслуживавший строительство вестибюля. Так как работы подходят к концу, было принято решение убрать кран с площадки. Демонтаж осуществила бригада Виктора Хохлова с участка Алексея Балашова из УММ. На всю операцию, включая и вывоз составных частей крана, потребовалось шесть дней – с 22-го по 27 марта включительно.

#### УКЛАДЫВАЮТ ПУТЕВОЙ БЕТОН

За предыдущую неделю, с 21 по 28 марта, в тоннелях пускового участка Люблинско-Дмитровской линии путевой бетон уложен в общей сложности на 566 погонных метрах. Наиболее продвижение достигнуто на тупиках за станцией «Марьина Роща». Там СМУ-8 и его субподрядчики, работая в левом и правом тоннелях, уложили путевой бетон на 253 метрах. На 942-й шахте участок Николая Панова из СМУ-6 в правом тоннеле продвинулся на 215 метров. Недельный результат участка Эдуарда Курмышова из СМУ-1 по левому стационарному тоннелю «Марьиной Рощи» – 98 метров. Осталось заштукатурить 2400 метров.

#### РАБОТЫ ПОД ТУРГЕНЕВСКОЙ ПЛОЩАДЬЮ

Участок Олега Лещенко из СМУ-5 продолжает строительство выхода со станции «Сретенский бульвар» на Тургеневскую площадь. К концу марта завершена гидроизоляция натяжной камеры наклонного хода, в подходном коридоре осталось выполнить нагнетание на 19 кольцах обделки из 84. Наклонный ход заченен на 30 процентов. В котловане, где будет сооружен вестибюль, механизаторы СМУ-9 берут грунт из третьего яруса.

#### «Метростроевец» на второе полугодие

С 1 апреля во всех почтовых отделениях стартовала подписная кампания на второе полугодие 2010 года.

Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний – 24264 в Каталоге российской прессы «Почта России».

Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации 205 руб. 86 коп., до востребования – 201 руб. 06 коп., до квартплаты – 214 руб. 38 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев 220 руб. 92 коп.



Фото А. Попова



Генеральный директор СМУ-2  
Д.М. Хулордава.  
Понизительная подстанция  
устремляется вверх.

Заместитель главного инженера  
СМУ-2 Т. Ломия и начальник  
участка П.Д. Джанашия.



#### ВЕСТИ СО СТРОЕК

## Арматурные ростки – примета весны

Понизительная подстанция для пускового участка Люблинско-Дмитровской линии сооружается участком Палико Дмитриевича Джанашии из СМУ-2 на стройплощадке 946-й шахты, неподалеку от горного комплекса тупиков «Марьиной Рощи» и в непосредственной близости от вентстволова № 946-а.

Вырыт глубокий котлован, и основные конструкции подстанции, которая полностью в него должна вписаться, выполняются строителями из монолитного железобетона. Участку Джанашии поручено также возведение примыкающего к подстанции вентиляционного узла. 20 марта, когда заливалось бетонное перекрытие нижнего уровня подстанции, бетон шел также и на лоток вентузла.

Фотографии для этого репортажа делались спустя четыре дня. К тому моменту опалубка из-под перекрытия еще не была убрана, а на нем уже развернулись арматурные

работы по наращиванию стен и колонн второго уровня. Одновременно начался монтаж нескольких опор под опалубку верхнего перекрытия.

Вдоль той стороны подстанции, где будет распределитель, стальные стержни стеновых каркасов успели дотянуться до максимальной отметки, близкой к поверхности земли, где они отгибаются внутрь. Арматура колонн тоже активно, подобно росткам где-нибудь на тепличной грядке, тянется вверх. Правда, в тот мартовский день на стройке мало что напоминало о весне. Солнце спряталось за облачной пеленой, и в котлован падали хоть и редкие, но вполне реальные снежинки.

– Мы до сих пор ведем здесь бетонирование только под защитой тепляков, – говорит генеральный директор СМУ-2 Демури Михайлович Хулордава. – Погода все-таки очень неустойчива. Днем бывают плюсовые температуры, а по ночам-то держится минус. Так что и теплогенераторы пока нужны.

– А что скажете о сроках?

– График очень жесткий, и в основном он выдерживается. Бывает, правда, что чертежи, поступают из Метрогипротранса с опозданием. Приходится потом по возможности наверстывать упущенное время. Так, бетонировать перекрытие над подвалной частью подстанции мы должны были еще 14 марта. А смогли сделать это лишь через несколько дней. Соответственно сдвигаются и следующие сроки. Теперь в нашем распоряжении весь комплект документации по подстанции, но нет еще чертежей, относящихся к стенам вентузла и его перекрытию. Ближайшая задача – в соответствии с графиком 5 апреля завершить основные строительные работы по распределителю, чтобы можно было его сдать под монтаж оборудования. С учетом имеющегося, к сожалению, отставания произойдет это ориентировочно числа 8-го. Мы и стены отшлифуем, но полной отдельки к тому моменту еще не будет.

Признаться, находясь после этой беседы непосредственно в котловане, в окружении голой арматуры, не так-то просто было представить, что примерно через две недели этот обозначенный пока лишь стальными стержнями объем пространства будет превращен в надежное помещение, способное принять сложную электромеханическую аппаратуру. Но арматурщики и опалубщики действовали очень слаженно. Подаваемые подъемным краном связки арматуры быстро пускаются в дело, и все реальное вырисовываются контуры будущих конструкций.

Помню, что именно этот участок более пяти лет назад на строительстве рамповой части Серебряно-Борских тоннелей (точка С) первым

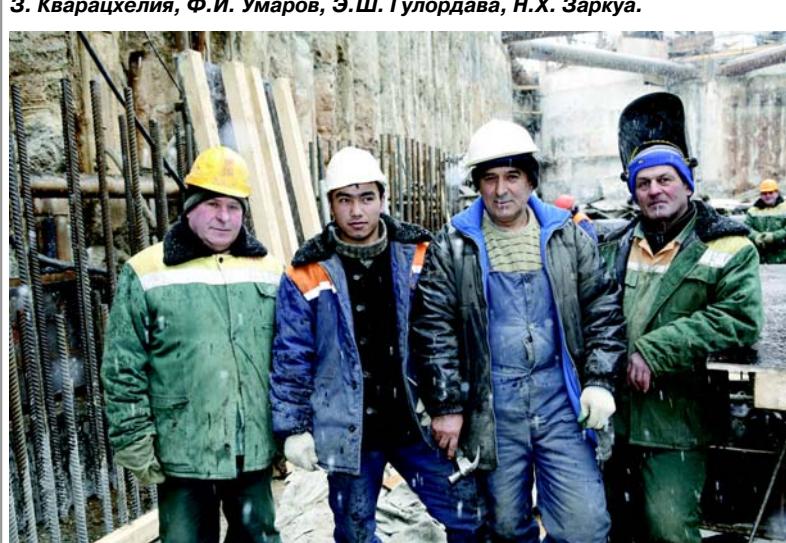
на своем 50-метровом отрезке забетонировал перекрытие, замкнув прямоугольный контур конструкции.

Основу бригад составляли тогда участники давнего строительства гидроэлектростанции на грузинской реке Ингуре. На Мосметрострое еще с первой половины 90-х годов, когда сооружалась станция «Чкаловская», их так и называли – тоннельщики с ИнгуроГЭС.

На точке «С» участком руководил Тенгиз Ломия. С ним же эти специалисты по монолитному железобетону приступили к платформе, к пylonам а потом – с осени 2008 года – и к фигурному своду станции «Волоколамской». Еще до пуска новой линии Ломию пригласили в управление СМУ-2. Теперь он в качестве заместителя главного инженера курирует строительство подстанции в Марьиной Роще.

Постоянно здесь бывает и сам главный инженер, но в тот день Валерий Викторович Харин поехал в Метрогипротранс, чтобы ускорить получение чертежей по вентузлу. А его заместитель Тенгиз Ломия, конечно, был на объекте. И я попросил его сказать несколько слов о своем преемнике, о нынешнем начальнике участка. Куратор охотно выдал положительную характеристику:

– Палико Джанашия, которого я знаю много лет, всегда был очень ответственным человеком. Поэтому на «Волоколамской» не возникло колебаний, кого назначить на освободившееся место начальника участка. Собственно говоря, он с первых заходов по своду постоянно контролировал ход его бетонирования с помощью передвижной опалубки, а примерно с середины



Окончание на стр. 3



## Метро протянут до Зеленограда

22 марта мэр Москвы Юрий Лужков своим распоряжением утвердил перечень станций и линий Московского метрополитена, проектирование которых будет проводиться в основном в 2010–2012 годах, а строительство начнется после 2012 года.

Согласно распоряжению три новые станции появятся на действующих линиях: на Кольцевой — «Суровская», на Таганско-Краснопресненской — «Спартак», на Замоскворецкой — «Технопарк» (см. схему).

На Кольцевой линии «Суровскую» разместят между станциями «Новослободская» и «Проспект Мира». С нее — пересадка на станцию «Достоевская» Люблинско-Дмитровской линии. Станция «Спартак» (бывшая «Волоколамская») находится между «Тушинской» и «Щукинской». Но она будет сдана в эксплуатацию не раньше 2015–2017 годов, после постройки на Тушинском аэродроме стадиона «Спартак». Еще одна новая станция, «Технопарк», давно спроектирована на Замоскворецкой линии между «Автозаводской» и «Коломенской».

Ее собирались строить в Нагатинской пойме для сотрудников и посетителей возводимого здесь квартала с бизнес-центром, торговым комплексом и гостиницей. Будет проложен 5-километровый участок от станции «Марьина Роща», которая откроется в этом году, до «Петровско-Разумовской» с тремя станциями и одной пересадкой. В документе также говорится о строительстве шести станций, в том числе двух с пересадками, на 7-километровом участке «Деловой центр»–«Ходынское

поле», а также двух станций с двумя пересадками между станциями «Ходынское поле» и «Нижняя Масловка» (второе название станции «Савеловская»).

В перспективе намечено строительство участков: «Третьяковская»–«Волхонка» («Остоженка»), «Волхонка»–«Деловой центр», «Деловой центр»–«Парк Победы»–«Раменки», «Раменки»–«Боровское шоссе»–«Ново-Переделкино».

После 2012 года столичные власти намерены приступить к строительству станции «Жулебино», решение о котором было принято еще в 1996 году. Её соединит со станцией «Выхино» перегон длиной почти 3,4 км. Также будет построен участок между станциями «Новокосино» и «Кожухово» с тремя станциями, его длина — 7,6 км.

Помимо этого, ветку легкого метро длиной 25 километров планируется протянуть в Зеленоград от станции «Пятницкая» Арбатско-Покровской линии. Открытие «Пятницкой» столичные власти наметили в середине 2012 года. Она будет находиться на пересечении Митинской улицы и Пятницкого шоссе.

На четырех станциях столичной подземки — «Комсомольская», «Парк Победы», «Бауманская» и «Парк культуры» Кольцевой линии — предполагается построить вторые выходы с вестибюлями и наклонными ходами.

Вдобавок по утвержденному мэром плану в подземке будет построено пять новых депо («Лихоборы», «Хорошево», «Кожухово», «Солнцево», «Братеево») и пройдет реконструкция уже действующего депо «Выхино».

### Список намеченных к строительству после 2012 года линий и станций метро

	Что построят	Когда будут проектировать
Митинско-Строгинская линия Линия легкого метрополитена в Зеленоград Люблино-Дмитровская линия	ст. «Пятницкая» (участок ст. «Митино» – ст. «Пятницкая») участок от ст. «Пятницкая» до Зеленограда (длина ветки 25 км)	2010
Третий пересадочный контур	ст. «Марьина Роща»–ст. «Петровско-Разумовская» (весь участок — 5,09 км, 3 станции, 1 пересадка) ст. «Петровско-Разумовская»–«Верхние Лихоборы»–«Селигерская» (весь участок — 3,84 км, 3 станции, ветка в депо «Лихоборы»)	2010–2011
Таганско-Краснопресненская линия Калининская и Солнцевская линии	ст. «Деловой центр»–ст. «Ходынское поле» (весь участок — 6,82 км, 6 станций, 2 пересадки, ветка в депо «Хорошево») ст. «Ходынское поле»–ст. «Нижняя Масловка» (ст. «Савеловская»)	2010–2011
	(весь участок — 4,15 км, 2 станции, 2 пересадки и соединительная ветка 0,97 км)	2011–2012
ст. «Выхино»–ст. «Жулебино» (весь участок — 3,38 км, 1 станция + реконструкция депо «Выхино»)	2010–2011	
ст. «Новокосино»–ст. «Кожухово» (весь участок — 7,63 км, 3 станции, ветка в депо 0,44 км + депо «Кожухово»)	2010–2012	
ст. «Третьяковская»–ст. «Волхонка» (весь участок — 0,78 км, 2 станции)	2011–2012	
ст. «Волхонка» («Остоженка»)–ст. «Деловой центр» (весь участок — 6,76 км, 4 станции, 1 пересадка)	2011–2012	
ст. «Деловой центр»–ст. «Парк Победы»–ст. «Раменки» (весь участок — 7,60 км, 2 станции, 1 пересадка)	2011–2012	
ст. «Раменки»–ст. «Боровское шоссе»–ст. «Ново-Переделкино» (весь участок — 11,42 км, 7 станций, ветка в депо «Солнцево»)	2012–2013	
ст. «Красногвардейская»–ст. «Братеево» (весь участок — 2,9 км, 1 станция, 1 пересадка, а также ветка в депо 0,4 км, соединительная ветка 0,2 км + депо «Братеево»)	2010	
ст. «Улица Старокачаловская»–ст. «Битцевский парк» (весь участок — 4,46 км, 2 станции и тупики 1,5 км)	проект на Гос-экспертизе	
ст. «Бауманская» (1 вестибюль, 1 наклонный ход с эскалаторами)	2011–2012	
ст. «Комсомольская» (2 вестибюля, 2 наклонных хода с эскалаторами)	2010–2012	
ст. «Парк Культуры» Кольцевой линии (1 вестибюль, 1 наклонный ход с эскалаторами)	2010–2013	
ст. «Парк Победы» (1 вестибюль, 1 наклонный ход с эскалаторами)	2010–2012	
ст. «Спартак» (Таганско-Краснопресненская линия) (1 станция, 2 вестибюля)	2011–2013	
ст. «Суровская» (Кольцевая линия) (1 станция, 1 вестибюль, 1 пересадка)	2012	
ст. «Технопарк» (Замоскворецкая линия) (1 станция, 2 вестибюля)	проект на Гос-экспертизе	

### Теперь не перепутаешь

В Москве больше не будут возводить одинаковые дома. Строительные компании Москвы, которые занимаются индустриальным домостроением, планируют прекратить возводить похожие друг на друга здания, сообщили первый заместитель мэра Москвы, глава строительного комплекса города Владимира Ресин.

Он рассказал, что в ближайшее время индустриальное домостроение ждет полная перестройка, появятся «принципиально новые технологии». Изменение облика столичных домов начнется с «ДСК-7», «однако за них, думаю, подтянутся и другие домостроительные комбинаты».

Кроме того, он уточнил, что новые дома будут отличаться не только внешне, но и иметь отделку разного класса — дешевую, среднюю и дорогую.

### Еще два года

Продлена на два года программа бесплатной установки счетчиков на воду.

В настоящее время приборы для учета воды уже установлены в 750 тысячах московских квартир, бесплатная установка продолжится в течение ближайших двух лет.

Напомним, что изначально проект был рассчитан на период с 2007 по 2009 год. Он касается муниципальных и приватизированных квартир при условии, что собственник получает субсидию на оплату ЖКУ.

Несмотря на продление программы, ее темпы замедлил пресловутый кризис. Однако, по данным РИА «Новости», к концу текущего года всем ветеранам и приравненным к ним лицам установят индивидуальные приборы учета воды.

По словам руководителя столично-го Департамента жилищно-коммунального хозяйства Андрея Цыбина, экономия при установке водосчетчиков в среднем составляет 25–30 процентов, в некоторых же случаях она может достигнуть 90 процентов — в основном в квартирах пожилых людей.

### На пяти станциях — билетные автоматы

В пятницу, 19 марта, на пяти станциях московского метро («ВДНХ», «Тимирязевская», «Павелецкая»—радиальная, «Савеловская», «Улица 1905 года») начали работать 14 автоматов по продаже билетов. Несмотря на выходные, пассажиры приобретали по 800–1000 проездных в каждом автомате. «Автоматы — это неплохое подспорье для «обиличивания», — сказал Дмитрий Гаев. — Мы будем продолжать их тиражировать. Это не значит, что на других станциях будут именно такие автоматы. Современной техники много, и она достигла достаточно надежного уровня. Поэтому объявим конкурс: кто победит, у того и будем покупать билетные автоматы».

Кроме того, он уточнил, что новые дома будут отличаться не только внешне, но и иметь отделку разного класса — дешевую, среднюю и дорогую.

### Звоните, жалуйтесь

Объединение административно-технических инспекций напоминает телефон для жалоб.

Если вам не нравится окружающая коммунальная действительность, тротуар в дырах, крыша течет, а целой скамейки нельзя найти в радиусе 5 километров, москвичей призывают звонить по телефонам: 8(499)264-96-81 (в рабочие дни с 9.00 до 18.00) и (495)912-16-28 (в рабочие дни с 18.00 до 9.00).

## Арматурные ростки — примета весны

Окончание, начало на стр. 1

станции отвечал за этот непростой процесс уже как первое лицо. Потом участок под руководством Палико перешел на строительство станции «Мякинино». А с конца зимы ему поручено возведение вот этой подстанции. Он вполне справляется с работой. Единственное, в



**За арматурой и лесами людей почти не видно, но всё это дело их рук.**

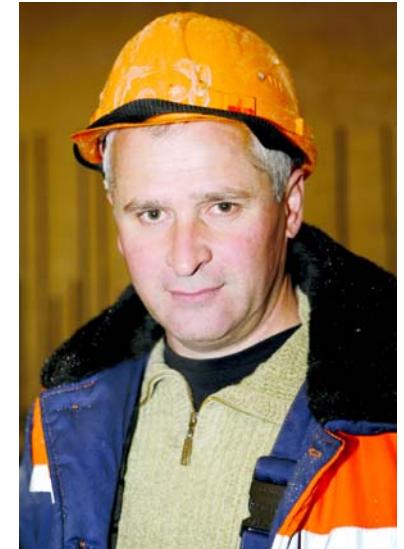
**Х.Д. Эргашов, Б.Р. Квирквия, А.А. Маннанов.**

высоте рабочую площадку для завершения каркаса стены. И это было понятно — начальник участка в первую очередь отвечает за тех-

нику безопасности. А бригадирам своим он вполне доверяет, высоко ценя их профессионализм и универсальность. Если сам Палико Дмитриевич отсчитывает 43-й год строительного стажа, то не так уж много ему уступает Эмзар Гулордага, пришедший строить ИнгурГЭС в 1973 году. Многолетний опыт накопил и Заур Кварацхелия, который теперь вместе с Гулордагой отвечает за основные конструкции подстанции. А вентузлом занимается бригада Гэлы Хубутия. Он представляет более молодое поколение, хотя за его плечами уже 15 строительных лет.

По самым разным причинам с годами в бригадах все меньше остается ветеранов. Их места преимущественно занимают выходцы уже не с Кавказа, а из Средней Азии. Один из них — Абдурашид Маннанов. Менее трех лет назад он был водителем у себя на родине, в Узбекистане. Теперь вот строит московское метро и это ему нравится.

— Здесь интересно, рядом много разных людей, скучи нет, — на ми-



**Бригадир Г.К. Хубутия.**

нутку отвлекается от работы Маннанов, а потом возвращается к арматурным стержням, из которых вместе с товарищами собирает каркас разделительной стены между подстанцией и вентузлом. Эту стену тоже надо очень быстро доводить до ее проектной высоты.

**Юрий ПЕТРУНИН.**

## За 15 месяцев соединены тоннелем два материка

(Из доклада на Международной научно-технической конференции, приуроченной к 20-летию Тоннельной Ассоциации России, 17 марта)

Коллектив Московского метропроекта успешно завершил проходку тоннеля диаметром 6 м и протяженностью 3145 м под проливом Босфор. Это самый сложный участок на спроектированной трассе протяженностью более 150-километрового трубопровода в рамках проекта «Мелен», строящегося для обеспечения населения Стамбула пресной водой от реки Мелен. Система должна обеспечить потребность жителей города в питьевой воде до 2040 года. Мощность установки рассчитана на 750 тыс. кубометров в день.

ОАО «Мосметрострой» в консорциуме с ЗАО «Объединение «Ингеком» и двумя турецкими строительными фирмами «Alke» и «STFA» в январе 2006 года выиграли тендер на сооружение гидротехнического тоннеля под проливом Босфор на глубине от 0 до 140 метров с уклоном 7,439 %.

Заказчиком выступает Министерство природных ресурсов Турции.

Для работы в проекте была сформирована команда из опытных специалистов ОАО «Мосметрострой» и СМУ «Ингеком».

Геологические исследования для строительства Босфорского тоннеля системы Большой Мелен начались в 1993–1995 гг. Первый тендер на проектирование тоннеля, объявленный в 1997 году, выиграл консорциум турецких и германских фирм. Однако по причине высоких геологических рисков и недостаточности исследований тендер признали недействительным.

С 1997-го по 2002 год были проведены дополнительные исследования (разведочное бурение морской части).

При производстве геологоразведочных работ по трассе тоннеля были пробурены 24 разведочные скважины различной глубины (максимум 200



статическом давлении грунтовых вод до 13,5 бар;

— наличие системы опережающего бурения разведочных и инъекционных скважин;

— мощная водоотливная установка.

Ввиду значительного уклона тоннеля для доставки блоков обделки и вспомогательных материалов использовались мультисервисные транспортные средства на колесном ходу.

Выдача разработанной породы на портал осуществлялась с помощью конвейерной откатки.

раствора и полимерных составов в лоб забоя;

— нагнетание полимерных составов за обделку для ликвидации течей;

— создание «упорного кольца» из полимерных составов для уменьшения притока воды.

Сооружение тоннеля завершилось в апреле 2009 года.

В настоящее время произведен демонтаж ТПМК через ствол диаметром 8 м и глубиной 140 м. Максимальный вес выдаваемых элементов — 96 т. Для их подъема работали одновременно два автокрана грузоподъемностью 800 и 400 т.

Для Московского метропроекта это был первый опыт таких масштабных работ за рубежом. Торжественная церемония, посвященная окончанию строительства уникального объекта, с точки зрения технологий его реализации, состоялась 2 мая 2009 года.

Московским метропроевцам удалось за 15 месяцев соединить тоннелем два материка. Успешные результаты проходки при экстремально трудных геологических условиях еще раз доказали уровень российского тоннелестроения.

**Леонид АСТРИН**  
финансовый директор ОАО  
«Мосметрострой».



