



Дополнительную и оперативную информацию смотрите на интернет-портале «СГ» (stroygaz.ru) и на страницах издания в социальных сетях

НОВОСТИ

Подземный трамвай

В Красноярске строится самый восточный метрополитен России

Оксана САМБОРСКАЯ

Давно нужный горожанам метрополитен, а точнее — метротрамвай вскоре заработает в Красноярске. Необходимость строительства метро здесь назрела давно: первые разговоры о подземке начались еще в 1960-х годах, когда стремительный рост города потребовал поиска новых решений для транспортной системы. Тогдашние планы были довольно общими, представляя собой скорее эскизные наброски, чем детальные проекты. Ситуация изменилась в начале 1970-х, когда генеральный план развития Красноярска уже включал в себя линию метрополитена, хотя и без конкретной проработки технических аспектов.

Строительство было начато в конце 1995 года, однако вскоре стало долгостроем. В 2009 году было принято решение о прекращении финансирования строительства метро из федерального бюджета (ранее стро-

ительство метро в России финансировалось на 80% из федерального бюджета и на 20% — из региональных), и в 2010-м строительство красноярского метрополитена остановилось, так как ресурсов на это у региона не было.

Вернулись к проекту только после появления механизма инфраструктурных бюджетных кредитов (ИБК): в 2021 году регион получил средства на строительство первой линии метротрамвая — и в 2022-м стройка ожила. В 2023 году произошло важное событие — в Красноярск из Москвы был доставлен тоннелепроходческий механизированный комплекс.

«Работы идут интенсивно. Метротрамвай в Красноярске станет эффективной альтернативой наземному транспорту благодаря скорости движения и коротким перегонам, что положительно повлияет на удобство передвижения местных жителей», — подчеркивает генеральный директор Фонда развития территорий Ильшат Шагиахметов. Сегодня, по его словам, на строительных площадках занято около 400 человек и 55 единиц строительной техники. «Активно выполняются работы по переносу инженерных коммуникаций, проводятся мероприятия по обеспечению сохранности объектов культурного наследия, сооружаются монтажные котлованы на месте буду-

щих станций, в то время как первые тоннелепроходческие комплексы «Екатерина» и «Соломея» уже прошли 900 и 600 метров тоннелей от станции «Улица Шахтеров», — рассказал о ходе работ генеральный директор ФБУ «РосСтройКонтроль» Владимир Щербинин.

Современный этап работ начался в 2022 году не без помощи москвичей — генподрядчик строительства метро в Красноярске — «Моспроект-3». Красноярский метротрамвай станет вторым в Сибири и восьмым в стране. Маршрут сделает передвижение по городу комфортнее и быстрее, а также сократит время поездки для жителей в среднем на 17%, разгрузив транспортную сеть», — рассказывает о важности проекта первый замминистра строительства и ЖКХ РФ Александр Ломакин.

Участок первой очереди строительства длиной 10,8 км пройдет от улицы Высотной до улицы Шахтеров, при этом общая протяженность перегонных тоннелей составит 19,3 км. На линии планируется шесть остановочных пунктов, из них один наземный — «Улица Шахтеров» и пять подземных: «Высотная», «Улица Копылова», «Вокзальная», «Площадь Революции», «Улица Карла Маркса».

На конечной станции «Высотная» запроектировано электродепо, а соседняя «Улица



Сергей ШКАРИН, директор Управления механизации «Мосметрострой»:
«Метро в Красноярске строят московские щиты, переданные местным строителям в аренду, — два шестиметровых тоннелепроходческих механизированных комплекса Херренкнехт S770 и S772. Эти щиты работают на строительстве московского метро с 2012 года, каждый сделал по восемь проходок, они соорудили перегонные тоннели на Большой кольцевой, Люблинско-Дмитровской, Сокольнической и Солнцевской линиях»

Копылова» — единственная из всех станция глубокого заложения — строится «закрытым» горным способом, ее глубина составит 43 метра. На «Вокзальной» предусмотрен переход на железнодорожный вокзал.

Власти заявляют, что метро в Красноярске появится в 2026 году.

Оператором программы по предоставлению инфраструктурных бюджетных кредитов является Минстрой России.

Потенциал достаточен

Российские заводы готовы производить до 60 тысяч лифтов в год

Алексей ЩЕГЛОВ

Недавно под эгидой Национального лифтового союза (НЛС) состоялась конференция «Лифтовый коллапс: быть или не быть». На ней представители отрасли и эксперты обсудили меры по обновлению парка подъемных устройств в многоквартирных домах (МКД) и по повышению безопасности использования лифтового оборудования. Как отметила модератор мероприятия, руководитель Комитета по информационной политике НЛС Светлана Мацаль, сложившаяся ситуация требует консолидации усилий всех, от кого зависит надежная эксплуатация подъемного транспорта. Сегодня состояние лифтов в жилом фонде вызывает беспокойство. Нет даже достоверных баз данных об их количестве в учреждениях и нежилых зданиях, поэтому при сборе и анализе такой информации зачастую остается ориентироваться только

на сведения о производстве. Правда, в связи с расширением функций Ростехнадзора у его сотрудников появилось больше полномочий — теперь они будут требовать более полного технического освидетельствования лифтов.

Однако не снижается актуальность ускорения процесса замены старых лифтов на новые. Регионам списали 2/3 ранее выданных кредитов, чтобы они использовали эти средства на цели обновления ЖКХ и на замены лифтов. Но при этом никто не понимает, есть ли эти деньги в регионах и сколько их.

«Замена лифтов в МКД — это ответственность субъектов РФ, и сейчас мяч на их стороне. Но, конечно, на местах ситуация разная. Мы в Думе следим за динамикой и к следующему бюджетному циклу будем возвращаться к принятию дополнительных решений по поддержке регионов», — заявила зампреда Комитета Госдумы по строительству и ЖКХ Светлана Разворотнева. «Но даже если деньги найдутся, заменить все отслужившие гарантийный срок лифты не получится в связи с нехваткой рабочих рук, — констатировала она. — Сейчас меняется по 16 тыс. лифтов в год, а из строя выходит по 10 тыс. единиц. Поэтому за оставшиеся пять лет поменять требуемое количество в 120-140 тыс. лифтов будет сложно, и нам в несколько раз нужно ускорить темпы».

К тому же нет единства в вопросе технологии замен, некоторые эксперты предлагают создать сеть специализированных дилерских центров, но «это пока вопрос дискуссионный». Нет общего взгляда и на то, как реализовать политику по качественному обслуживанию лифтов в МКД. Можно констатировать лишь, что реализуется проводимая Минстроем линия на формирование выверенной методики расчета платы за содержание общедомового имущества. «Эти расчеты лягут в основу калькуляции обслуживания лифтов. Надо будет подумать и о внедрении прямых договоров на обслуживание. В ближайшее время мы на площадке Комитета посвятим время обсуждению этих предложений», — заключила Светлана Разворотнева.

Выступивший следом президент НЛС Виктор Тишин обратил внимание на большую актуальность кадрового вопроса. Эти проблемы были всегда, но сейчас в связи с общей ситуацией в стране усугубились. Это ведет к увеличению нагрузки на сотрудников обслуживающих компаний. «Сервис — главное звено жизненного цикла лифта. Изделие делают на заводе за 2,5 часа, монтируют 25 дней, а эксплуатируют 25 лет. И увеличение нагрузки на монтажников ведет к отходу от системы планово-предупредительного ремонта», — выразил сожаление президент НЛС.

В связи с этим в НЛС намерены актуализировать нормативную базу, регламентирующую ремонт лифтов. Такая работа ведется союзом в сотрудничестве с Минстроем. «В результате вопросы безопасности при эксплуатации лифтов будут вновь поставлены во главу угла», — надеется Виктор Тишин.

В своем докладе гендиректор Ассоциации «Российское лифтовое объединение» Петр Харламов отметил, что российские заводы готовы удовлетворить спрос на самые разные типы подъемных устройств. Уже производятся лифты, осуществляющие подъем на высоту до 30 этажей и развивающие скорость до 4 м/с, что закрывает потребность в подъемниках в большинстве МКД. Ведется и разработка высокоскоростных лифтов (от 9 м/с), их выпуск в ближайшие годы закроет потребность в лифтах в высотных зданиях.

«В год российские заводы могут произвести до 60 тысяч лифтов. Если возникнет необходимость, нам помогут наши белорусские коллеги», — заверил Петр Харламов. Он также сообщил, что лифтовики ожидают, что будет одобрена инициатива о регламентации лифтных шахт, в том числе это простимулирует девелоперов использовать отечественные модели подъемных устройств. Сегодня загрузка отечественных лифтостроительных заводов составляет 70%.

РОССЕТИ
МОСКОВСКИЙ РЕГИОН

НАРУЖНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ

МОСКВА,
УЛ. БАВИЛОВА, 7Б
USLUGI@ROSSETIMR.RU

РЕКЛАМА

СВЕТЛАЯ ЛИНИЯ: 8 800 220 0 220 #6

С НАМИ - НАДЕЖНО!