

ВПЕРЁД, К «ВОКЗАЛЬНОЙ»

Второй щит для прокладки тоннелей метро запустили с площади Революции

Елена ГРИНЕВА

Под главной площадью Красноярска снова гудит земля. Это запустили в работу пятый по счёту тоннелепроходческий комплекс – теперь «Ирина» наравне с «Анастасией» будет прокладывать здесь подземку. Новый щит должен прорыть второй перегонный тоннель между станциями «Площадь Революции» и «Вокзальная».

На запуске комплекса присутствовали губернатор Михаил Котюков, первый замминистра строительства и ЖКХ России Александр Ломакин и даже режиссёр Фёдор Бондарчук. Какой путь предстоит пройти «Ирине» и почему этот перегон один из самых сложных?

СИМВОЛИЗМ ИСТОРИИ И СОВРЕМЕННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Губернатор Михаил Котюков во время запуска тоннелепроходческого комплекса отметил, что первый ковш земли в честь начала строительства метро в Красноярске вырыли почти 30 лет назад, в октябре 1995 года. «Это произошло не на площади Революции, а чуть дальше, на улице Ладо Кецовели. Позже работы начались и здесь. И сегодня на площади Революции начал работу пятый тоннелепроходческий комплекс, завершается монтаж шестой машины», – подчеркнул символичность момента Михаил Котюков.

Эти слова – не просто экскурс в историю. Это дань уважения тем, кто начинал этот путь, и констатация факта: сегодня у проекта есть всё, чтобы довести его до конца, – политическая воля, федеральная поддержка и самые современные технологии. Важность стройки для всей страны отметил и первый заместитель министра строительства и ЖКХ России Александр Ломакин,

присутствовавший на церемонии. «За счёт кредитных средств из федерального бюджета в регионах реализуется достаточно большое количество объектов, связанных с развитием инфраструктуры, в том числе и транспортной. Один из таких объектов – метротрамвай – строится в столице Красноярского края.

ЗДЕСЬ ВОЗВОДЯТ КРУГЛУЮ ДЕМОНТАЖНО-ЩИТОВУЮ КАМЕРУ ДИАМЕТРОМ 32 М – УНИКАЛЬНУЮ ДЛЯ СТРАНЫ.

Работы здесь ведутся с применением российских технологий, материалов, оборудования и новых современных инженерных решений. Кроме того, вагоны метротрама также отечественного производства. Внутреннее оформление станций будет иметь свои архитектурные особенности, связанные с историей и культурой края», – заявил он.

ГЕРОИ ПОД ЗЕМЛЁЙ И НА ЭКРАНЕ

Каждый тоннелепроходческий щит – это, по сути, мобильный завод, медленно ползущий под землёй. По красивой традиции метростроителей этим стальным гигантам дают женские имена. Тоннелепроходческий комплекс «Ирина» назван в честь Ирины Гусенцовой. Эта женщина была шахтёром Артёмовского рудника, расположенного в Курагинском районе Красноярского края. Всю войну и после неё она работала в забое на буровом станке, а в 1960 году получила звание Героя Социалистического Труда. Теперь «Ирине» предстоит преодолеть 1255 м на глубине до 16 м. Ожидается, что комплекс пройдёт путь за полгода.

Средняя скорость щита составит 250 м в месяц.

Неожиданным гостем стройплощадки стал известный российский режиссёр Фёдор Бондарчук. Он не только своими глазами увидел запуск «Ирины», но и, возможно, нашёл здесь вдохновение для нового фильма. «Самое главное – мне удалось пообщаться с людьми, с метростроителями, послушать их истории и истории их семей. У многих родители строили тоннели Байкало-Амурской магистрали. Каждая из этих историй достойна экранизации. Я понимаю, что это большое событие не только для города, но и для всей страны», – поделился впечатлениями режиссёр.



Так сейчас выглядит стройплощадка на площади Революции.

СЛОЖНЫЙ ГРУНТ НЕ ПОМЕХА

«Ирина» будет работать параллельно с ТПМК «Анастасия», который в августе начал проходку левого тоннеля на этом же участке. Специалисты субподрядчика признают: этот перегон – один из самых сложных. «Практически вся трасса проходит через гравийно-галечниковый грунт с песчано-глинистым заполнителем. На основе наработанного за 50-летнюю историю компании опыта сформирован комплекс мероприятий, который позволит на этом участке выполнить подземные работы качественно и безопасно», – сообщил **руководитель ОП «Красноярск-АО «Бамтоннельстрой-Мост» Константин Пономаренко.**



Ещё один щит будет прокладывать подземку в центре Красноярска.

СТРОЙКА ПО ВСЕМУ ГОРОДУ

В конце августа проект преодолел ещё один важный рубеж. Главгосэкспертиза России выдала последнее положительное заключение на работы по проходке, что означает: строители могут вести строительство на всей трассе.

Пока «Ирина» и «Анастасия» начинают свой путь от центра к вокзалу, работа кипит и на других строительных площадках. Проходческие щиты «Екатерина»

и «Соломея» уже совершили трудовой подвиг, преодолев реку Качу, и сейчас строят тоннели в сторону улицы Карла Маркса. В Октябрьском районе продолжает свой путь щит «Евгения» между станциями «Высотная» и «Улица Копылова». Этот мощный комплекс доставили в Красноярск из Китая. Гигант весом 592 т и длиной более 83 м способен эффективно работать в самых сложных геологических условиях. Для его обслуживания были специально приглашены специалисты из Поднебесной. Им предстоит уложить 1887 колец из железобетонных блоков на пути длиной 2640 м. На этой станции соорудят самый глубокий котлован на всей линии.

Тем временем на привокзальной площадке завершается монтаж шестого, последнего гиганта – ТПМК «Валентина». Вскоре он начнёт движение по своему участку – от «Вокзальной» в сторону «Улицы Копылова».

ИНЖЕНЕРНЫЙ ПРОРЫВ НА ГЛУБИНЕ 15 ЭТАЖЕЙ

Но строительство метро – это не только прокладка тоннелей. Порой самые впечатляющие инженерные решения рождаются при создании станций, особенно в условиях плотной городской застройки. Яркий тому пример – работы на будущей станции «Улица Копылова». Здесь возводят круглую демонтажно-щитовую камеру диаметром 32 м – уникальную для страны.

Это место, где завершит свой путь тоннелепроходческий комплекс. Но вместо привычного прямоугольного котлована, способного вместить 80-метровый щит, здесь возводят гигантский вертикальный «стакан» диаметром всего 32 м. Его глубина превысит 48 м. Это сравнимо с 15-этажным домом, уходящим под землю. А стены из мощных свай вгрызаются в грунт на рекордные 59 м.

«Для возведения стен котло-

вана сначала была построена круговая форшахта: потребовалось более 180 кубометров бетона и армированных каркасов массой 6,3 т. Специалисты сразу на четырёх специальных установках выбуривают по кругу грунт в земле под два типа бурящихся свай», – отметил **руководитель строительства ГК «Моспроект-3» в Красноярске Михаил Перверзев.**

Это смелое инженерное решение – не прихоть, а острая необходимость. Оно позволяет вести строительство в стеснённых условиях, не парализуя жизнь города. Но главное новшество красноярского проекта в другом. Подобный цилиндрический котлован уже применялся в Москве, но там он остался лишь вспомогательным техническим сооружением. Здесь же, после того как щит «Евгения» закончит свою миссию и будет демонтирован,

эта гигантская камера станет неотъемлемой частью станции. Она превратится в её технологическое сердце, где разместятся мощная подстанция, системы вентиляции и эвакуационный выход.

Напомним, первый этап линии метротрамвая протяжённостью 11 км будет включать шесть станций, от «Высотной» до «Улицы Шахтёров». Масштабный проект, который реализуют ГК «Моспроект-3» и «Бамтоннельстрой-Мост», десятилетиями казался несбыточной мечтой. Но сегодня благодаря слаженной работе сотен людей и пока ещё пяти стальных красавиц метро обретает реальные очертания глубоко под городскими улицами, чтобы стать основой нового транспортного каркаса и мощным символом того, что самые амбициозные сибирские проекты воплощаются в жизнь.



Вместе с губернатором и федеральным министром на площадке был режиссёр Фёдор Бондарчук.