



СМУА
МЕТРОСТРОЯ

Станция "Трубная"

СОДЕРЖАНИЕ:

Обращение генерального директора	стр. 2
История Трубная площадь в истории Москвы	стр. 4
Технико-экономические показатели	стр. 6
История строительства станции метро "Трубная"	
Кормушин А.Н. Заместитель главного инженера СМУ-8	стр. 8
Бойков И.В. Начальник участка №1	стр. 12
Мерзликин С.В. Начальник участка №2	стр. 14
Файзрахманов Н.Г. Начальник участка №3	стр. 16
Малмыга М.В. Главный маркшейдер	стр. 18
Медведев А.А. Главный инженер СМУ-8	стр. 20
Максимов В.В. Технический директор ООО "СМУ-8 Метроstroy"	стр. 22



“СМУ-8 Метростроя” - одна из старейших строительных организаций России, ведущая свою историю с 1931 года. В то время в рекордно короткие сроки в Москве был создан один из красивейших в мире метрополитенов.

Сегодня “СМУ-8 Метростроя” - многопрофильная строительная компания, осуществляющая на контрактной основе возведение объектов метрополитена, подземных транспортных, гражданских и других сооружений. Мы используем российский и мировой опыт строительства и выполняем сложнейшие работы с применением передовой техники, а также типовые проекты поточным методом, добиваясь снижения затрат за счет наиболее эффективной организации процесса. Мы обладаем большим опытом организации взаимодействия с подрядчиками и смежниками при реализации совместных проектов.

Наша организация прошла сертификацию производства по стандарту ISO 9000, что позволило нам выйти на новый уровень осуществления выполняемых нами проектов и активно включиться в международное строительное сотрудничество.

Строительство станции метро “Трубная”, велось в достаточно сложных инженерно-геологических условиях, а расположение станции в историческом центре накладывало дополнительную ответственность на наших специалистов. История этого строительства насчитывает ни один год. Напомню: строительство новой Люблинско-Дмитровской линии планировалось начать еще в 80-е годы. Она должна была протянуться через весь город - из Дегунино через Марьино Рошу и центр Москвы в районы Люблино и Яблонино, где пересеклась бы с Замоскворецкой линией. Сооружение ветки должно было завершиться к 2000 году. Но пришла перестройка. С ней экономический кризис 90-х годов... В итоге лишь в 1995 году открылся участок от станции “Чкаловской” до станции “Волжской”, через год линию довели до “Марьино”. И все, стройку заморозили. Лишь в 2005 году удалось возобновить работы.

За прошедшие два года “СМУ-8 Метростроя” удалось, мобилизовав все силы и ресурсы, продолжить работы по строительству станции и сдать “Трубную” в срок.



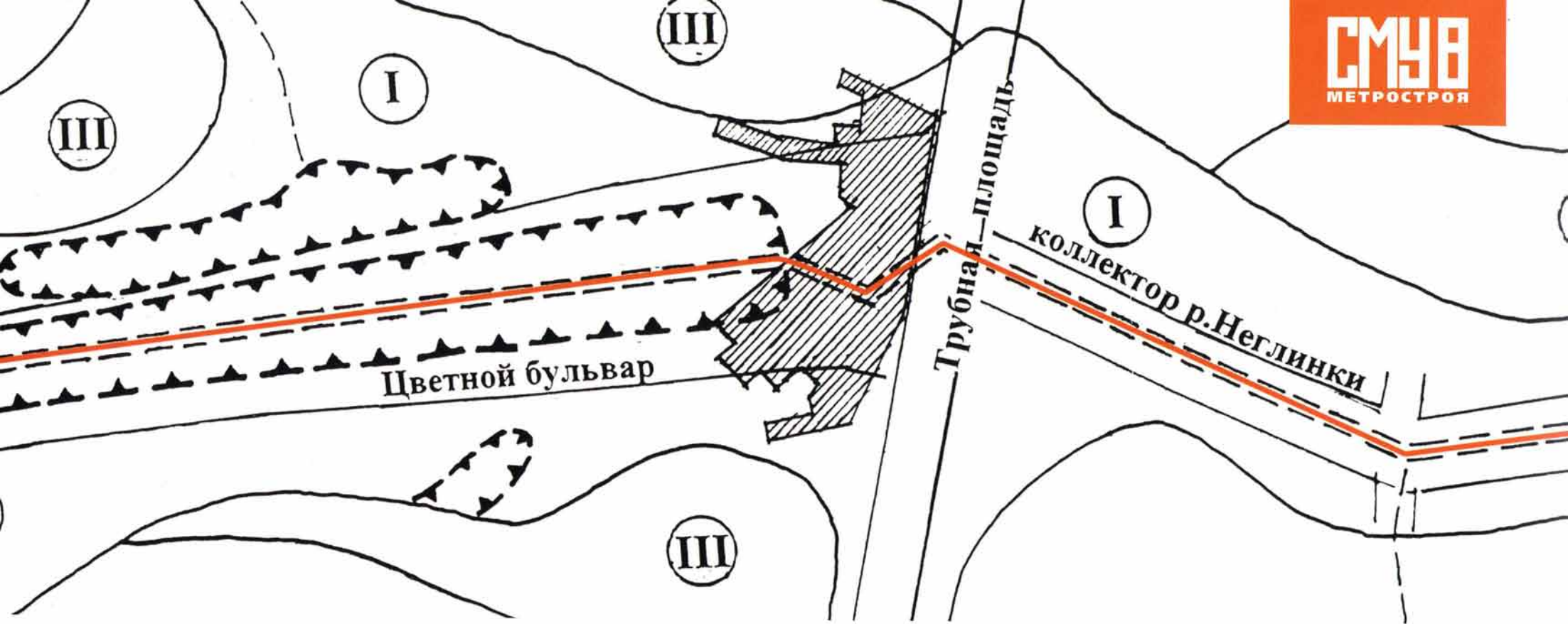


С незапамятных времен район Трубной площади играл важнейшее значение в жизни города. Район интересен насыщенностью фортификационными и гидротехническими сооружениями, инженерными коммуникациями прошлого, а также как один из центров деловой активности старой Москвы.

Перенесемся в 17 век. По топкой низине течет река Неглинная, или попросту Неглинка, - приток Москвы-реки. Ее перекрывает глухая башня Белого города. Для Неглинки в башне проделано длинное отверстие, которое народ называет трубой. Отверстие закрыто решеткой, никто за стену сквозь трубу

пролезть не может. Место это очень оживленное. Здесь раскинулся Лубяной торг. Торговали бревнами, досками, срубами и даже целыми домами. Для перевозки они легко разбирались на части. Лубяной торг был истинным спасением деревянной, часто горевшей Москвы.

Это поразило голштинского посла Адама Олеария, который в своих записках о путешествии в Московию отмечал, что на Лубяном торге "можно купить дом и в два дня выстроить совершенно готовый на другом месте, потому что продающиеся бревна все заготовлены, пригнаны друг к другу".



Теперь посмотрим на то же место - Трубную площадь - глазами москвича, живущего в конце 19в. Три из четырех угловых домов нам знакомы, они стоят и по сей день. Зато Неглинка и след простыл - в 1817г. она заключена в подземную трубу. Уже раньше, в 1770-х годах, исчезла стена Белого города. Как и сегодня, к площади - единственный случай в Москве! - четыремя зелеными полосами сходятся бульвары: Петровский, Рождественский и Цветной. Сама площадь замощена булыжником. Около входа на Рождественский бульвар толчея, шум, зычные крики. Здесь торгуют певчими птицами, собаками,

рыбами, рыболовными принадлежностями, цветами. В день благовещения был у москвичей обычай: идти на "Трубу", купить птицу в клетке и тут же выпустить пернатую пленницу на волю.

Навеки останется название площади - Трубная, напоминающее как о трубе, через которую некогда текла Неглинка, так и о той подземной трубе, по которой ныне течет эта река-невидимка.

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ:

■ Длина платформы	162 метров
■ Ширина платформы	6.5 метров
■ Высота среднего зала станции	6.0 метров
■ Высота боковых залов	4.9 метра
■ Площадь кассового зала вестибюля	420 кв. м
■ Высота кассового зала вестибюля	3.0 м
■ Эскалаторов на выход	4 шт.
■ Эскалаторов на пересадке	4 шт.
■ Максимальные пассажиропотоки	на вход - 1.5 тыс. чел. / час на выход - 3.5 тыс. чел. / час на ст. Цветной бульвар - 9.0 тыс. чел. / час со ст. Цветной бульвар - 8.0 тыс. чел. / час

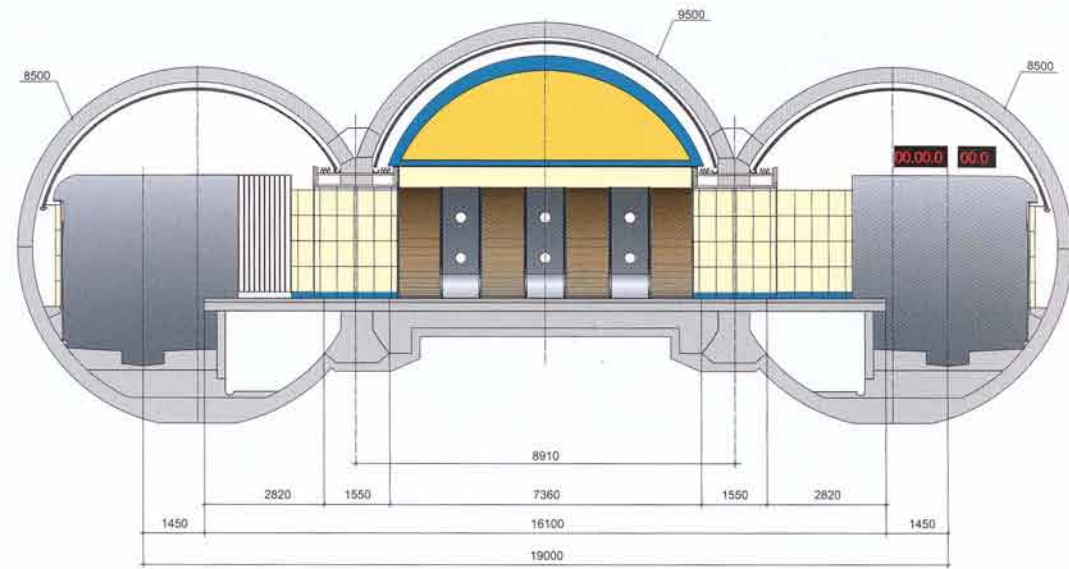
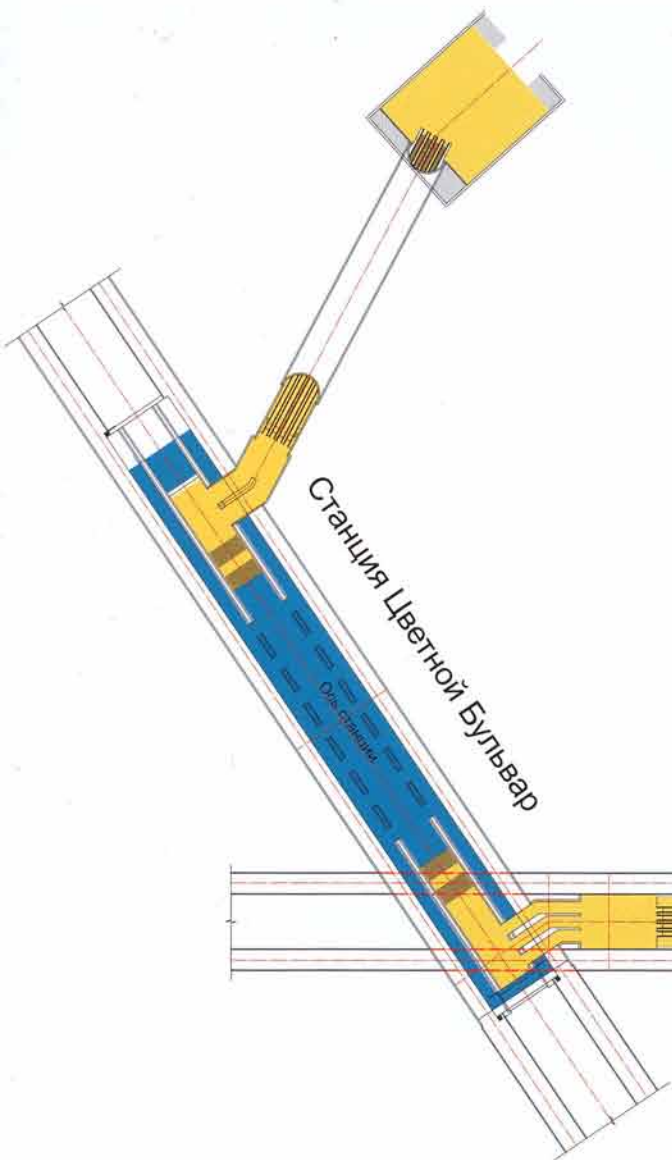
Станция Трубная Люблинско-Дмитровской линии располагается в центре Москвы в районе Трубной площади.

Станция глубокого заложения колонного типа, с подземным вестибюлем, расположенным под Трубной площадью в начале Цветного бульвара, связана эскалаторным тоннелем с четырьмя лентами эскалаторов. Выходы из вестибюля на поверхность запроектированы по обеим сторонам Цветного бульвара и непосредственно на бульвар.

В торце среднего зала станции, противоположном выходу в город, предусмотрена пересадка на станцию Цветной Бульвар Серпуховско-Тимирязевской линии.

Перронный зал станции представляет из себя трёхнефное сооружение со средним залом с диаметром 9.5 метра и двумя боковыми с посадочными платформами диаметром 8.5 метра. Между боковыми и средним залом станции предусмотрены проходы шириной 4 метра, сгруппированные по четыре проёма, которые чередуются с глухими участками, в нишах которых устанавливаются скамьи и художественные композиции на тему «Старая Москва».

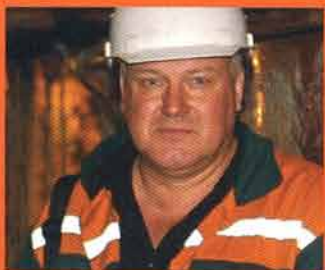
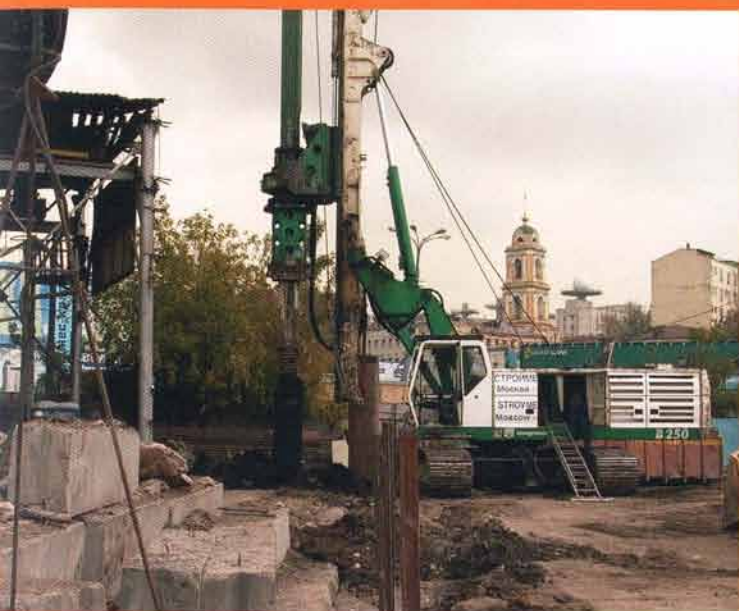
Два ряда повторяющихся порталов с тематическим наполнением между ними, объединяющимися в единый архитектурный ансамбль, определяют образное решение станции. В боковых залах ритм порталов и наполнений между ними повторяет решение среднего зала.



План станции Трубная

Вестибюль

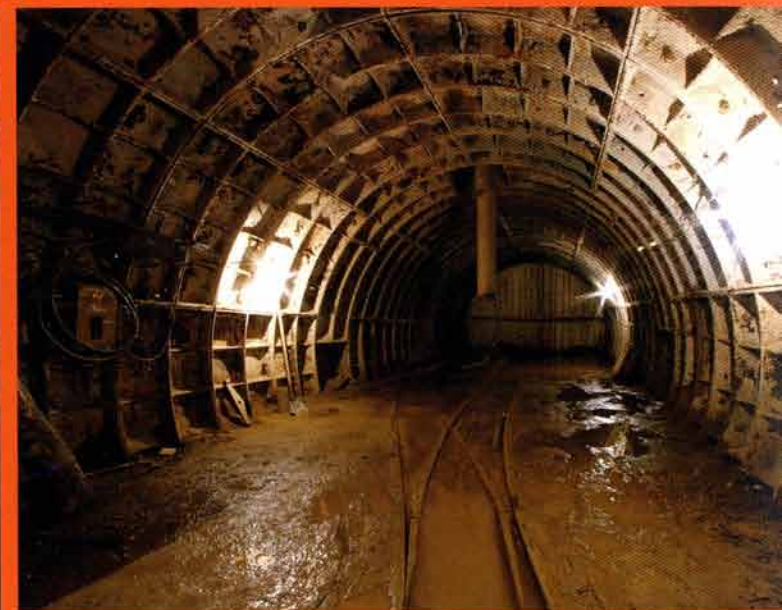




Кормушин А.Н.

Заместитель главного
инженера СМУ-8

Строительство станции «Трубная» Люблинско-Дмитровской линии московского метрополитена началось в 1990 году с сооружения ствола 941 шахты и сооружения надшахтного комплекса: бункерной и тельферной эстакады, главной вентиляционной установки, компрессорной, подъемной машины, установка башенного крана для складирования и подачи материалов лебедки лесопуска, сооружение материальной скважины и других помещений, необходимых для нормальной жизнедеятельности шахты №941.

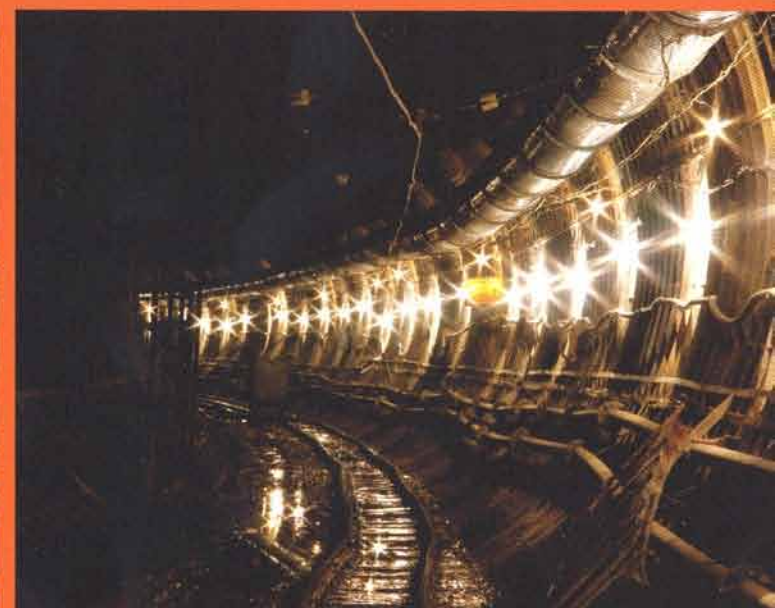
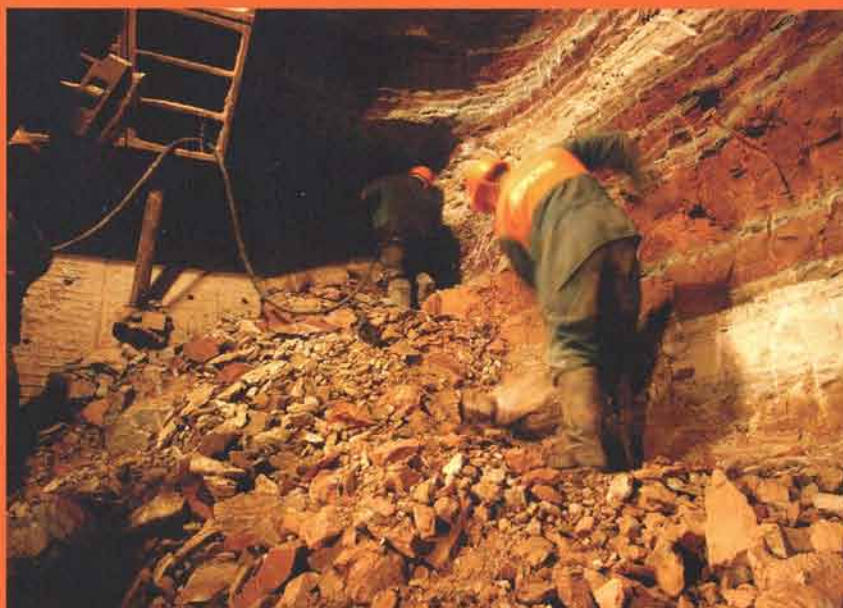


Ствол проходили новым для метростроения способом. Сначала соорудили железобетонную рубашку, с помощью которой было произведено заполнение пустот, создавая целостность стен по всему периметру обнаженной поверхности, после этого возводился сам ствол под защитой этой конструкции. В результате ствол был сделан идеально хорошо. За весь период эксплуатации ствол был сухой и это создавало определенный комфорт при его эксплуатации. В конце 1991 года участок №1, возглавляемый Кормушиным А.Н. начал сооружение подходных выработок в обе стороны с выходом на трассу и на сооружение КВК.

В июне 1992 года сделали рассечку и начали проходку ППТ бригадами Сидорова И.С., Егорова Н.С., Денисова Н.М., Семенова Н.Д. Это были самые опасные участки проходки, которые требовали высокой квалификации всех специалистов этого участка и всего СМУ.

В августе 1993 года мы соорудили первые прорезные кольца правого станционного тоннеля, а уже в мае 1994 года мы его закончили. А также до остановки всех забоев и прекращения финансирования были пройдены БТП на 100%.



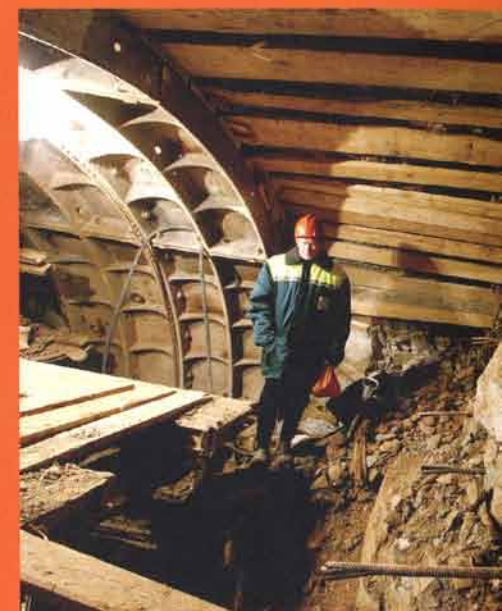


Одновременно с освоением стройплощадки шахты 941 началось освоение стройкомплекса вестибюля Трубной, и опять это было поручено участку №1. Проходку наклонного тоннеля было поручено участку №3 начальник Коновалов А.Е., механик Алимов Ю.З.

Проходка наклонного тоннеля осуществлялась в сложных горногеологических условиях с перекладкой реки Неглинка, т.к. она попадала в конструкции будущего метрополитена.

При сооружении большого станционного комплекса большое внимание было уделено со стороны ДСМ ГУП «Московский метрополитен» в лице Денъгина Г.М.

С 1995 года по 2000 г. мы работали эпизодически, а период с 2000 года по 2005 год объект был законсервирован. И только 3 сентября 2005 года, когда полностью решили вопрос продолжения строительства были мобилизованы все силы для того, чтобы возобновить строительство радиуса со станцией «Трубная».



Бойков И.В.

Начальник участка №1

Нашему участку были поручены наиболее сложные и материалоемкие виды работ на сооружении станции «Трубная» - все горнопроходческие работы. Коллектив с задачей успешно справился. Задавали тон ветераны участка: Старчиков С.И., Леонов Е.Е. Не подвела и молодежь: Матросов С.Е., Устрижицкий Р.А., Иванов М.В. Высокое мастерство показали проходческие бригады: Егорова Н.С., Акимочкина В.А., Соболева С.Е., Круковского А.Н., бригада чеканщиков Коваленко А.Г. Большую работу выполнила бригада слесарей Соколова А.Н.. Значительную роль в обеспечении жизнедеятельности всего подземного строительства сыграла бригада откатчиков Гришина В.В. Коллектив участка готов к выполнению новых поставленных задач по метростроению





Мерзликин С.В.

Начальник участка №2

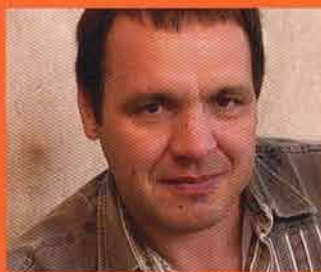
Станция «Трубная» запомнится решением сложных технических задач решенных в очень короткие сроки.

Проходя по построенному подземному станционному комплексу, понимаешь, что «Трубная» создала творческий, производственный и просто человеческий коллектив участка, который за эти два года научился, окреп, возмужал и доказал, что этот коллектив может решать любые задачи.



За время строительства станции «Трубная» собрался интересный, молодой, со своими метростроевскими амбициями коллектив инженеров, который уже сейчас может по праву гордиться своим вкладом в строительство этого подземного сооружения. Хочется сказать: «большое спасибо!» заместителю начальника участка Кривчику В.Н., плечо поддержки которого я ощущал на протяжении всего срока строительства.

Спасибо механику Стародумову А.И., горным мастерам Матвееву А.С., Леонову А.С., Цыганкову А.В., Панкову М.М., Хейло Г.А. без которых ощущение радости, гордости за выполненную работу было бы просто невозможным. Отдельные слова благодарности хочется сказать бригаде проходчиков Брызгина И.В.: «Спасибо, ребята, за ваш добросовестный, профессиональный труд».

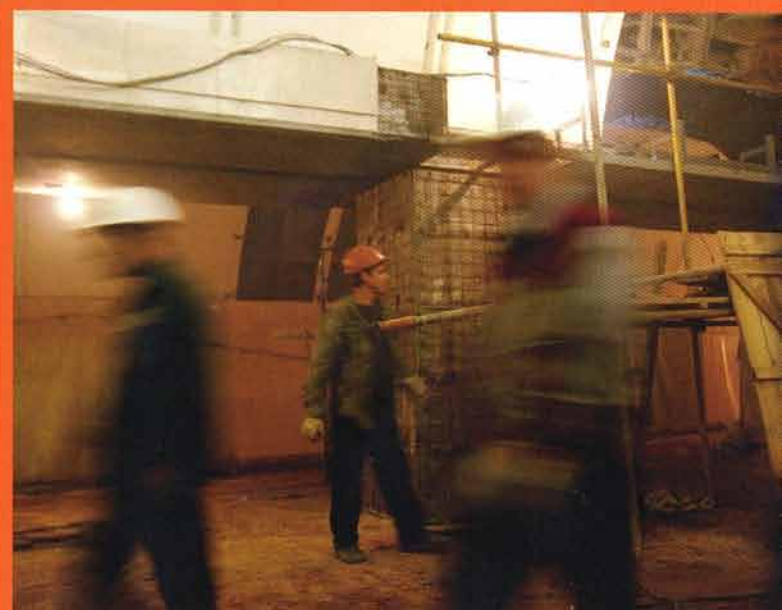
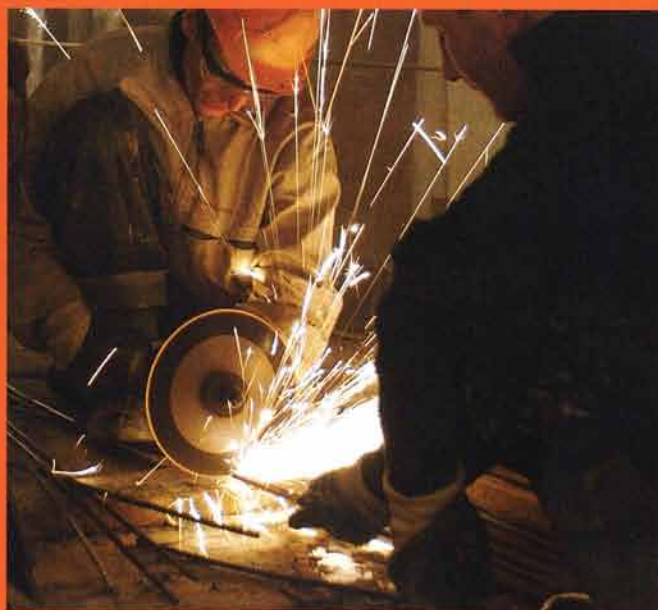


Файзрахманов Н.Г

Начальник участка №3

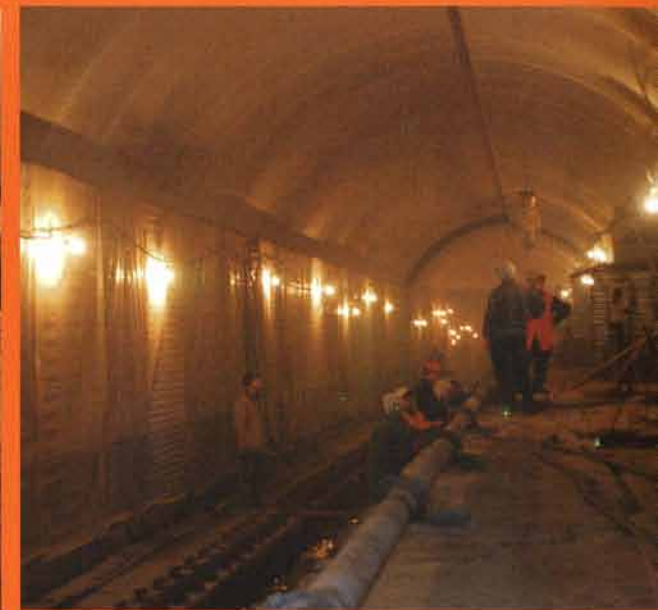
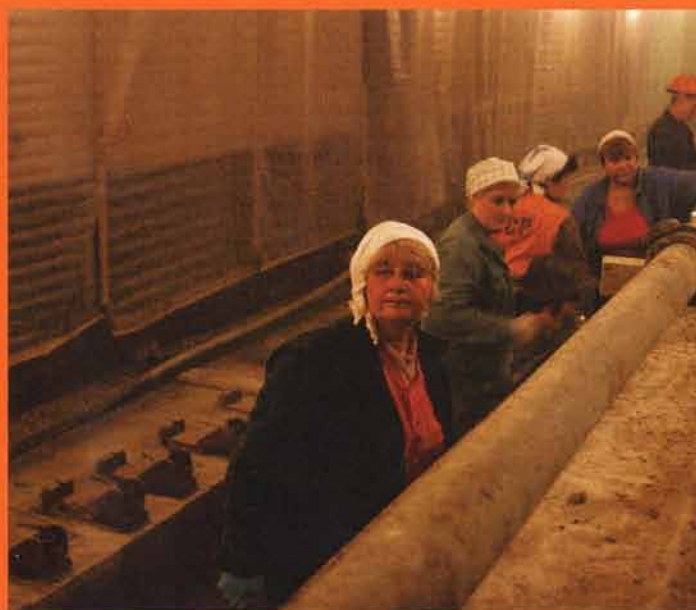
Участок №3, закончив работы по строительству второго выхода на станции «Маяковская», приступил к сооружению вестибюля станции «Трубная» в июле 2006 г.

Поначалу работа была знакомая и привычная, ведь, только закончили сооружение вестибюля станции «Маяковская» и коллектив, и бригады были уже обкатаны: работы были аналогичные – это подготовка наклонного хода к монтажу и сооружение вестибюля, и сроки были вполне реальные.



Соорудив первый вестибюль в привычном ритме, мы приступили к сооружению второго вестибюля с приличной задержкой, из-за сложности перекладки кабеля, да и сам вестибюль оказался «крепким орешком», хоть и был размером вдвое меньше первого. Добавились трудности по подводке внешних коммуникаций. Пришлось нелегко, нужно было наверстывать упущенное время, да и сроки сократили на три месяца, плюс два месяца задержка из-за кабеля.

Сплоченность коллектива помогла справиться со всеми трудностями, особенно хочется отметить бригады арматурщиков Мягкова А.С. и плотников Ракитского С.А. и бригаду изолировщиков Максяковой Р.В., а также инженеров - зам. начальника участка Маматказина К.И, механика участка Иванова К.В, горного мастера Пронькина М.Б. В итоге с поставленной задачей наш участок справился.



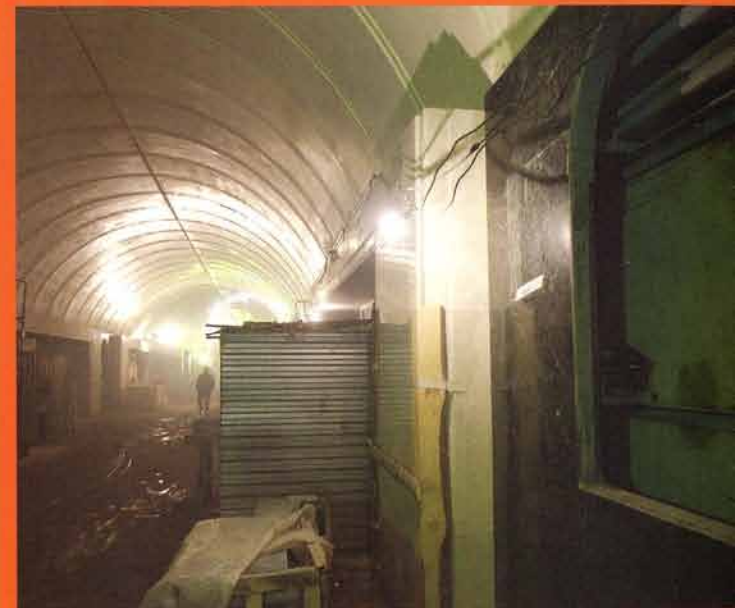
Малмыга М.В.

Главный маркшейдер

На протяжении строительства комплекса станции «Трубная» с высокой отдачей трудились участковые маркшейдера Новык С.И., Цеценко А.Т., Тимошенко А.Ф., Орлов И.Д., Андреев И.Ю. и ветеран метростроя зам главного маркшейдера Дебольский И.С., сменный маркшейдер Тихомиров С.И.. Особенно хочу отметить женщин сменных маркшейдеров Смирнову Т.Т., Журавлеву А.А., Прокудину Н.А., проработавших не один десяток лет, а также Чернозубову Е.Л., продолжая учебу она уверенно справляется с обязанностями сменного маркшейдера.

Маркшейдерами работают люди смелые и энергичные, не боящиеся сложных условий подземного строительства.





Медведев А.А.

Главный инженер СМУ-8

Инженерная подготовка объектов, грамотная расстановка кадров, рациональное использование техники, четкая трудовая и технологическая дисциплина... Вот в чем секрет успешной работы коллектива «СМУ-8 Метростроя».

В процессе строительства станции «Трубная» бойцовские качества и высокий профессионализм проявили коллективы всех трех строительных участков: участка №1 (начальник Бойков И.В.); участка №2 (начальник Мерзлякин С.В.); участка №3 (начальник Файзрахманов Н.Г.).



Не подвели коллективы механического цеха и транспортного цеха. Большой вклад в успешное строительство станции «Трубная» внесли руководители и работники таких отделов как: ПТО, плановый и сметный отделы, бухгалтерия, отдел снабжения, отдел кадров, маркшейдерская служба, отделы главного механика и главного энергетика. Слова благодарности заслуживает весь дружный коллектив СМУ-8.

Нельзя не сказать отдельное спасибо субподрядчикам, чья упорная и слаженная работа, позволила завершить работы в намеченный срок. Это — СМУ-1, СМУ-9, СМУ-10, СМУ-15, УСР Мосметростроя; ООО «Соникс»; ООО «Строй Сервис»; ООО «Тоннельдорстрой»; «Спецподземстрой»

Спасибо всем.



Максимов В.В.

Технический директор
ООО «СМУ-8 Метростроя»

Перевернута еще одна страница летописи СМУ-8. «Трубная» встречает своих пассажиров. Наши реальные дела красноречивее любых статей и мемуаров. О том, что мы умеем работать хорошо и качественно, думается, могут убедить построенные нами станции московского метро. За минувшие годы расширился круг наших деловых партнеров и заказчиков, возросли производственные объемы. Менялась структура и численность коллектива, формы управления и методы хозяйствования, одно остается неизменным: мы по-прежнему верны своей профессии, мы строили, строим и будем строить тоннели метро – важнейшие транспортные артерии нашей столицы.





Верхний ряд:

Леонов Е.Е, Мерзликин С.В, Кормушин А.Н, Бойков И.В, Тимошенко А.Ф, Джентемиров С.В, Трофимов И.В.

Нижний ряд:

Панков М.М, Стародумов А.И.



Адрес: г. Москва
Средний Международный пер. 8
тел. (495) 678 1002
факс (495) 678 1002