

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ПУСКОМ!



Дорогие читатели!

Вы держите в руках особенный выпуск газеты «Метростроитель». Вероятнее всего он будет единственным в этом году. Основную его часть мы посвятили Фрунзенскому радиусу. Вся история этой сложной, нервной, напряженной стройки, организации, которые трудились над воплощением проекта в жизнь, люди, чьими руками было реализовано строительство станций «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары», все это мы постарались собрать на полосах данного номера.

Мы вспомним о том, как все начиналось: сколько метростроители ждали этой стройки, как ударно прошли первый в России двухпутный участок тоннеля ТПКМ «Надежда», как испытали «топ-даун» на «Дунайском», как шумно праздновали сбойку. И поговорим о том, как эта стройка завершилась, сколько Метрострой потерял специалистов, родных организаций, существовавших не одно десятилетие и не сумевших пережить кризис 2018–2019 годов.

Коснулся кризис и нашей газеты. С того момента, как газета перестала выходить, прошло уже девять месяцев. Но вы держите в руках этот номер, а значит традиция выпускать газету «Метростроитель» жива. Очень надеюсь, что трудные времена пройдут и вы снова сможете регулярно узнавать новости Метростроя со страниц нашей газеты.

С уважением,

*редакция газеты
«Метростроитель»*

**СЛОВО ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
В ГАЗЕТУ «МЕТРОСТРОИТЕЛЬ»**

Дорогие друзья!

Семь лет назад, в 2013 году началась история строительства участка Фрунзенского радиуса. И вот сегодня она завершилась. Мы сдали в эксплуатацию еще три новые станции метрополитена: «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары».

Я благодарю всех и каждого за то, что это стало возможным. За ваш самоотверженный труд. За ваше терпение. Я благодарю ваши семьи за то, что они поддерживали вас в трудную минуту, заботились о вас в насыщенный пусковой период. Я признателен всем нашим партнерам, которые, несмотря на сложную ситуацию, остались с нами до конца.

Последние пуски давались Метрострою все тяжелее и тяжелее. Чтобы это изменить, нам придется проделать большую работу, пересмотреть всю нашу деятельность, сделать выводы и научиться работать в условиях сегодняшнего времени. Но я убежден, что изменения, которые неизбежно будут происходить, будут происходить только в лучшую сторону.

С праздником вас, дорогие метростроители! С пуском Фрунзенского радиуса!

*генеральный директор ОАО «Метрострой»
Николай Вадимович Александров*



СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

**ТЫ ПОМНИШЬ КАК
ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ?**



**ТО-3: ДЕНЬ
СЕГОДНЯШНИЙ
И ЗАВТРАШНИЙ**



**ЗАРИСОВКИ
С ШАХТЫ № 572**



Ты помнишь, как все начиналось? Все было впервые и вновь

Строительство участка Фрунзенского радиуса от «Международной» до «Южной» проходило на фоне достаточно ощутимых, если не сказать глобальных изменений: как с точки зрения организации строительства, так и с технической точки зрения. Конечно, все это наложило свой отпечаток на стройку, и последствия этих изменений мы продолжаем ощущать до сих пор.

2012 год. Сдан единственный на тот момент имеющийся объект метростроения: станции «Бухарестская» и «Международная». А новых проектов, если не считать второй выход станции «Спортивная», нет. Сколько писем было написано в адрес чиновников, сколько встреч проведено, но факт оставался фактом: если не начать строительство Ф2, метростроители останутся без работы.

К тому времени в Германии уже был заказан ТПМК S-782. И имя ему дали очень отвечающее тому, что чувствовал и чем жил тогда Метрострой – «Надежда». С помощью ТПМК в России, а точнее на всем постсоветском пространстве, должен был быть пройден первый двухпутный тоннель метрополитена.

2013 год. Метростроители начинают подготовку к строительству. Заказчик не против, но заказчик меняется. Вместо Комитета по транспорту и СКС ГУП «Петербургский метрополитен» появляется Комитет по развитию транспортной инфраструктуры и Дирекция транспортного строительства.

Ко всему прочему, объявляя конкурс на строительство, новый заказчик снижает цену контракта на 30%. Не идти на конкурс Метрострой не мог. Нужна была работа. Тем более, что определенные кулуарные обещания выровняли со временем цену контракта от чиновников звучали.

2014 год. В январе губернатор Г.С. Полтавченко лично дал старт проходке двухпутного тоннеля. В марте был, наконец, подписан государственный контракт № КСМ-2. На станции «Дунайский проспект» СМУ-11 ведет уникальную работу – сооружает станцию новым методом «топ-даун». Затем разрабатывает механизмы и внедряет технологию разборки обделки тоннеля в теле станции.

В сфере проектирования начинается своя «чехарда». В конкурсе на разработку РД к петербургскому институту «Ленметрогипротранс» присоединяются московские коллеги – «Метрогипротранс». И выигрывают. Но уже к осени контракт с москвичами расторгают и заключают с ЛМГТ.

2015 год. В августе произошла сбойка: «Надежда» завершила свой почти 4-километровый путь. Степень готовности участка высокая. Звучат предложения сдать Ф2 в декабре 2017 года – на год раньше контрактного срока. Нужно только привести цену контракта в соответствие с проектной ценой, которую утвердила Главгосэкспертиза.

2016 год. Практически все горнопроходческие работы на Ф2 выполнены. Но денег катастрофически не хватает. В августе тоннели и станции пустеют: метростроители сосредоточились на завершении стадиона и Невско-Василеостровской линии, которые нужны для проведения чемпионата мира по футболу 2018 года.

2017 год. Руководство Метростроя бьет тревогу. Деньги, заложенные контрактом, закончились. Чтобы вовремя сдать три станции, нужно срочно принимать решение. Но вопрос цены контракта с мертвой точки не сдвигается.

2018 год. После чемпионата город постепенно начинает приходить в себя и возвращаться к делам насущным. Но время для Ф2 уже безвозвратно упущено. В итоге цена контракта корректируется, но только к октябрю месяцу. За 2 месяца до окончания контрактного срока сделать уже ничего нельзя.

2019 год. В день основания Метростроя, 21 января, заказчик присылает уведомления о разрыве всех контрактов. Налоговая блокирует счета Метростроя. Все чаще коллективы метростроителей собираются у здания на Загородном проспекте с требованием выплатить зарплату. Но Александр Беглов, сменивший на посту губернатора Георгия Полтавченко, и Эдуард Батанов, сменивший на посту профильного вице-губернатора Игоря Албина, решают дать Метрострою шанс. К апрелю на площадках снова появляются метростроители. Задача – завершить работы на Ф2 к сентябрю.

К окончанию строительства Ф2 ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «Управление-10 Метростроя», ЗАО «Управление-15 Метрострой», ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» находятся в стадии банкротства. Участки, где трудились коллективы этих СМУ, передаются другим подрядчикам. Появляется новый филиал – Горно-строительное управление, куда переводятся специалисты из СМУ-10 и других организаций. К лету ситуация на строительстве Ф2 все больше становится похожа на обычный предпусковой период. Но сложности остаются. Ворох старых проблем, оставшихся после работы на стадионе и НВЛ, не дает подняться во весь рост. Тем не менее, в очередной раз переступив через себя, метростроители выполнили свои обязательства. Ценой больших потерь, ценой практически полной реорганизации структуры Метростроя, существовавшей не одно десятилетие, задача выполнена.



Сбойка в демонтажной камере. 11 июня 2015 года

2019-й ПУСКОВОЙ: ФРУНЗЕНСКИЙ РАДИУС

Станция «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»

Заместитель генерального директора по производству ЗАО «Управление-20 Метрострой» Игорь Борисович Сергеев ведет нас по стройплощадке вестибюля № 1 станции «Проспект Славы», рассказывает о том, что сделано, что впереди.

— **В**от здесь исправили проектную ошибку: нарастили бетонное основание перед входной группой, здесь, наоборот, подрубили лишний железобетон при входе на траволаторы. Здесь материалы ждем, чтобы доделать внешнюю отделку венткиосков. Оборудование все смонтировано, крыша есть, а камня не хватило, ждем следующую поставку.

Рядом идет Сергей Батушкин – начальник участка. На стройке он гораздо дольше своего руководителя, но Сергей скромно молчит. Лишь иногда отвлекается на телефонные звонки, чтобы урегулировать тот или иной производственный вопрос, которых перед пуском огромное количество.

СМУ-20 пришло на вестибюли станции «Проспект Славы» практически под самый пуск. Сначала им перешла площадка вестибюля № 1 ЗАО «Управление-10 Метростроя», а затем и площадка вестибюля № 2 ЗАО «Управление-15 Метрострой». Трудится



Игорь Сергеев и Сергей Батушкин

СМУ-20 и на станции «Дунайский проспект», помогая УМУ выпиливать проемы в перекрытии. Всего за пару месяцев компания Георгия Дружининского мобилизовала все свои ресурсы и развернула активное строительство. И результат сразу стал заметен глазу.

Но дело тут не только и не столько в том, что СМУ-20 – это организация, специализирующаяся на общестроительных работах, или что кто-то работает хуже или лучше. СМУ-15, например, это именно та организация, которая сделала на НВЛ невозможное:

за 29 месяцев построила двухпутный тоннель длиной более 5 км и станцию «Новокрестовская». Дело все в том, что СМУ-10 и СМУ-15, к сожалению, не смогли пережить кризис, накрывший, как ядерной волной, весь Метрострой в начале 2019 года. Их когда-то сильные, профессиональные коллективы с каждым месяцем таяли на глазах.

Причин, как всегда, не одна. Это и невозможность вовремя и в полном объеме за-



платить налоги, и постоянные перебои с выплатой зарплаты, и долги, которые имелись перед поставщиками и субподрядными организациями по предыдущим проектам. Ком финансовых проблем нарастал от месяца к месяцу. В результате фискальные органы инициировали процедуру банкротства.

Обидно в этой ситуации то, что славные коллективы, работавшие на строительстве ленинградского-петербургского метро из десятилетия в десятилетие, распадаются. Специалисты, чтобы прокормить свои семьи, уходят в другие организации, разъезжаются по стране в поисках мест, где их знания и опыт смогут обеспечить им безбедное существование. По словам большинства из тех,

кто ушел из Метростроя, это вынужденная мера. И если бы была возможность, они бы остались. Потому что в Метрострое было то, чего не было и нет во многих других организациях: сплоченный коллектив, интересная, по-настоящему мужская работа.

Проблемы в той или иной степени сохраняются во всех метростроевских организациях. По мере возможности более крепкие принимают к себе тех, кто ушел из СМУ-17, СМУ-10, СМУ-15, СМУ-11. Но до полного исправления ситуации и создания такой же надежной и несокрушимой структуры нового, обновленного Метростроя нужно еще очень многое сделать. И в этом метростроители ждут поддержки городских властей, которые

Пусковой объект. Ф2

после сдачи Фрунзенского радиуса и выборов губернатора Санкт-Петербурга, будем надеяться, по-настоящему повернуться лицом к Метрострою и не оставят его, как это чуть не сделали в начале года.

По станционному комплексу «Прспект Славы» нас ведет Филипп Козлов, руководитель проекта ТО-3. Филипп успел поработать в ЗАО «Управлении-20 Метрострой», в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», был у него опыт работы и в проектном институте «Ленметрогипротранс». Поездил в командировки, посмотрел мир. В частности, бывал даже там, где выпадает возможность побывать далеко не каждому – в Северной Корее. Но вернулся в Метрострой, в ЗАО «Тоннельный отряд-3», на пусковой объект – станцию «Прспект Славы» руководителем проекта. И сразу окунулся с головой и без остатка в эту стройку.

На финише стройки ТО-3 имел в своем активе объектов станционный комплекс «Прспект Славы», шахту № 624 и околотковые сооружения. Под финал стройки от коллег из СМУ-17 перешла еще и шахта № 622. Кроме того, путевыми из ТО-3 выполнена рельсошпальная решетка, монтаж ходового и контактного рельса по всей длине пускового участка Фрунзенского радиуса.

Мы с Филиппом побывали в СТП – сердце станции. С середины июля СТП была уже передана в ведение метрополитена. Силовая тяговая подстанция ст. «Прспект Славы» – это двухуровневое помещение площадью около двух тысяч квадратных метров. За работой трансформаторов, которые красивыми рядами выстроены в СТП, круглосуточно пристально следят метрополитеновцы. Кстати, этажи СТП соединены специальной передвижной площадкой, своего рода лифтом, на котором при необходимости можно будет осуществлять перемещение трансформаторов в случае их замены.

– Здесь сосредоточена вся электроэнергия, отсюда идет раздача ко всем потреби-

телям, которые существуют на станции, в том числе которые находятся практически на поверхности, в вестибюлях. Строило подстанцию ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». В том числе и я участвовал в этом, так как на тот момент трудился там заместителем главного инженера.

На вопрос о том, как в предпусковом периоде складывается работа с метрополитеном, Филипп рассказал очень показательную историю, которая демонстрирует в целом сегодняшние отношения между нашими организациями.

– Пришли коллеги, попросили отдать одно помещение на станции им под работу. В целом помещения все готовы, но осталось кое-что по мелочи доделать. Чтобы метрополитеновцы смогли быстрее захватить и начать работу, достаточно было доделать одно. Ребята выбрали помеще-

ние, мы оперативно его доделали. А на ПДПС (постоянно действующая производственная совещания – прим. ред.) метрополитен докладывает: не повешен замок, выключатель не висит, стены до конца не покрашены, все – пуска не будет. На самом деле там работы на полчаса. Люди на местах это понимают.

Но руководством подается все так, что ничего не готово и пускать нельзя.

Сразу вспоминается громкая история с тысячей недоделок по «Новокрестовской» и «Беговой». Цифра громкая, а по факту замечания из того же разряда, что и сейчас.

– Когда станция проектируется, в том числе на стадии «П» закладываются такие параметры, как ширина коридоров служебных помещений, необходимые размеры дверей и габариты проходов. Предусматриваются и пути эвакуации. Традиционно метрополитен по ходу строительства высказывает свои пожелания, в том числе и по площадям помещений. И мы всегда, по возможности их учитываем. Существенные отличия от стадии «П» не допускаются. Или допускаются только в случае повтор-

ного прохождения проекта экспертизы. Поэтому в нашей совместной работе это все учитывается и находится оптимальное и всех устраивающее решение. Есть еще технические нормативы, которые меняются в процессе стройки. Еще со «Спортивной» это все пошло: увеличили по новому нормативу помещение, дверь потребовалась других габаритов, для того, чтобы ее открыть, потребовалось увеличить соседнее помещение, и пошло, и поехало. Отсюда и несостыковки. Объективно, федеральный закон четко говорит о том, что реализация проекта производится согласно тем нормативам, которые действовали на стадии создания и согласования госэкспертизой стадии «П». Но мы, как строители, оцениваем ситуацию по месту. Если мы видим, что можем безболезненно применить какой-то новый норматив и это не повлечет за собой глобальных изменений проекта, мы идем навстречу и делаем.

Был случай на «Южной». Я и на ней успел поработать. Так вот при строительстве был выпущен СТУ, по которому нам необходимо было дополнительно вырубить все дверные проемы еще примерно на 10 см. Но повнимательней прочитав документ, мы поняли, что этого делать не нужно. Потому что новое правило распространялось только на двери, которые располагаются на пути эвакуации. И вместо 120 дверных проемов мы увеличили только шесть. Сэкономили и время и деньги.

Но есть изменения, которые действительно жизненно необходимы. Например, система воздухообмена канализации. Без этой системы под землей, в отсутствие естественной вентиляции, ни одним туалетом нельзя будет воспользоваться. У нас на «Прспекте Славы» случилась как раз эта ситуация. В проекте была ошибка. Изменение к проекту пришло за месяц до пуска. Мы заказали вентилятор, который был необходим. Но его доставка занимает минимум



Пробный поезд 19.07.2019.
А.Ю. Старков, Н.В. Александров,
С.Д. Сепитый

полтора месяца. Мы могли бы сослаться на проект, и сдать все как есть, зато вовремя. Но мы же головой понимаем, что люди просто не смогут работать. Метрошники ведь те же люди, что и мы. Мы строим, они эксплуатируют. Только начальство метрополитена снова вместо «спасибо» скажет: «Метрострой не доделал».

Параллельно с работой на станционном комплексе ТО-3 также обустроивал шахту № 624. Работали только в ночные окна, так как с 19 июля метрополитен уже обкатывал участок поездами. Кстати, крыша у венткиоска № 624 особенная. Тоннельщики впервые покрыли ее не металлическими листами, а металлочерепицей. Была еще мысль установить на ней флюгер ТО-3, который во время всей стройки украшал верхушку горного комплекса, но ребята решили, что это будет перебор и оставили его у себя.

Девизом ТО-3 было и остается: «Кто не хочет работать – ищет причины, а кто хочет – ищет способы». Плакат именно с этим выражением до последнего висел на стройплощадке, напоминая не только тоннельщикам, но и всем, кто его видел, об этой житейской мудрости.



Среди них начальник механо-монтажного участка УМа Илья Романов. Его местом работы на несколько месяцев стала станция «Дунайская» (проектное название станции – «Дунайский проспект»). Трудностей не боится, трудолюбивый и любящий свое дело. Достойный продолжатель производственных традиций Метростроя.

Илья пришел в УМ в 2010 году еще студентом третьего курса Лесотехнической академии им. Кирова. После окончания академии директор УМа Валерий Дмитриевич Кузнецов взял его на должность заместителя начальника ПТО, и молодой выпускник начал заниматься ЛАЭС-2.

Потом был стадион на Крестовском, где трудились все метростроевские организации. Также Илья работал на строительстве временного пешеходного моста, ведущего от станции метро к входу на стадион. С 2017 года перешел на должность начальника механо-монтажного участка. Сегодня его участок один из самых многочисленных – около 270 человек.

– Главное – работать. Если работаешь, все получается. У нас сейчас коллектив стал намного моложе. И мне это нравится. Молодых легче «лепить». Моим же учителем в свое время был Сергей Алексеевич Комбаров, потом он

Станция «ДУНАЙСКАЯ»

Последние полгода в Метрострое происходит активная ротация кадров. Во всех организациях обновляются составы. К сожалению, уходят многие ветераны. Но приходит и много молодежи.

меня отправил к Дмитрию Сергеевичу Никулину, руководителю проекта на ЛАЭС-2. Ну, а сейчас мои наставники – это Филиппов Георгий Иванович и Шахов Андрей Леонидович.

Игорь Филиппов, главный инженер УМа приехал в Санкт-Петербург из города Янтарь (республика Коми) после окончания Свердловского горного института, освоив специальность «горный инженер-электромеханик» и получив красный диплом. В УМ пришел в 2005 году монтажником 3-го разряда.

– Станция УМу досталась непростая. Из всех объектов она была в наименьшей степени готовности. Когда пришли сюда в апреле, казалось, закончить это нереально. Но в УМе – организации, которая всегда была в авангарде Метростроя, брались и не за такое. А потому быстро укомплектовали штат, завезли технику, оценили обстановку, распланировали, и работа закипела. Механики, гидравлики, электрики, монтажники переквалифицировались в бетонщиков, штукатуриков и маляров. Рассуждать было некогда – нужно было строить.

Одна из задач, которую приходится решать УМу на станции «Дунайский проспект», это дополнительная гидроизоляция. Станция строилась методом «топ-даун», имеет ограждающую конструкцию «стена в грунте». Опыт «Беговой» и «Новокрестовской» показал, что такие конструкции требуют

дополнительных гидроизоляционных работ. Водопроявления на них, по словам Романова Ильи, не больше, чем на любом другом объекте мелкого заложения. Но чтобы максимально избежать их, умовцы проводят дополнительные инъекции закрепляющего раствора в местах соприкосновения станции со «стеной в грунте», в местах, где железобетонная конструкция станции примыкает к пешеходным переходам и имеются холодные швы, а также частично в перекрытиях.

Будет не лишним вспомнить, что основные работы по строительству станции выполнило ЗАО «СМУ-11 Метрострой». Коллективу, который строил такие инновационные, сложнейшие технологические объекты, как вторая сцена Мариинки, наклонный ход станции «Адмиралтейская» и другие, доверили строительство и первой станции методом «топ-даун». К сожалению, сегодня уже можно констатировать, что этой легендарной организации больше не существует. Однако многие специалисты из СМУ-11 сохранили преданность метростроению и перешли работать в другие организации, в частности в Управление Метростроя. Руководителем проекта всего пускового участка Ф2 стал Алексей Смирнов, бывший начальник участка СМУ-11, работавший на строительстве станции «Дунайский проспект» с самого начала. Ему помогают братья Суходоловы: Владимир и Вячеслав. Также бывшие работники СМУ-11.



Пусковой объект. Ф2

Станция «ШУШАРЫ»

Проектное название станции – «Южная», так как расположена на южной окраине города, недалеко от Южной ТЭЦ. Топонимическая комиссия решила, что назвать станцию следует с привязкой к наиболее близко расположенному жилому массиву – Шушарам. Достраивать станцию за СМУ-17 пришла новая организация Метрострой – филиал Горно-строительное управление, возглавляемое опытным метростроителем Анатолием Борисовичем Козловым.

Несмотря на основной свой профиль – горно-строительные работы, ГСУ выполнил весь объем общестроительных работ, который оставался на «Южной». О том, какие конкретно выполнялись работы перед самым пуском, нам рассказал главный инженер Сергей Абдулин.

– В принципе, когда мы сюда пришли, станция уже была построена. Нам оставалось только завершить грунтозамещение и выполнить благоустройство территории, смонтировать инженерные сети и произвести пусконаладку оборудования. Работы не сложная, но объемная. Вот, к примеру, так называемые базыны – светильники, расположенные вдоль платформ. Их количество – 240 штук.

По ходу движения мы видим специалистов, выполняющих монтаж двух лифтов.

– Лифты предназначены для маломобильных групп населения. Первые такие появились на станции «Парнас». Это очень удобно: заехал на коляске в лифт, поднялся до уровня переходного мостика, переехал по нему ко второму лифту, и спустился прямо на платформу отправления.



СМУ-9: ОТ ЭСКАЛАТОРОВ ДО ТПШ

Традиционно, на пусковом объекте на СМУ-9 легла значительная часть монтажных и пусконаладочных работ. Однако теперь СМУ-9 можно смело назвать еще и флагманом отечественного эскалаторостроения.

К уже используемым на новых станциях НВЛ траволаторам на Фрунзенском радиусе добавились эскалаторы тяжелого режима работы, разработанные и изготовленные на базе организации.

Согласно проекту, два наклонных хода станции «Проспект Славы» оборудованы четырьмя нитками эскалаторов. Изготовлением и монтажом подъемного оборудования занимались опытные конструкторы и монтажники СМУ-9. Взяв за основу все лучшее, что было в машинах Котляковского завода и завода ЭЛЭС, наши специалисты создали более совершенную машину, с плавным ходом, современным способом управления, расширенными проходами для обслуживающего персонала, с еще более современной системой безопасности.

Мы уже упомянули о траволаторах. На Фрунзенском радиусе траволаторами оборудованы станции «Проспект Славы» и «Дунайская». Их также изготовили и смонтировали специалисты СМУ-9.

Кроме того, монтажники СМУ-9 произвели монтаж оборудования тяговых подстанций, проложили сотни километров кабельной продукции и трубопровода, наладили тоннельное освещение. И все это в условиях нехватки времени и средств.



Генеральный директор Алексей Валентинович Уханов и главный инженер Дмитрий Сергеевич Кофан

ПОСЛЕДНИЙ ИЗ МОГИКАН

Фрунзенский радиус стал для ЗАО «Управление-15 Метрострой» последним объектом, где организация выполняла строительно-монтажные работы.

СМУ, выполнившее проходку двухпутного тоннеля длиной 3,79 км, соорудившее наклонный ход и вестибюль № 2 станции «Проспект Славы», прекращает свое существование. Размер долгов, имеющихся у СМУ-15 перед налоговой, поставщиками, субподрядчиками достиг критического уровня.



Многие сотрудники «пятнашки» перевелись в ООО «Метроподземстрой» и в другие метростроевские организации. Многие, к сожалению, ушли из метростроения. Часть же сотрудников во главе с руководителем проекта Артемом Двуреченским осталась для завершения работ в тоннеле. Генеральный директор легендарной метростроевской организации Николай Иванович Власов вынужден уйти на пенсию.

– Перед пуском нас осталось человек 30 в общей сложности. Работаем по ночам. Чистим и промываем верхнее строение пути, устанавливаем деревянные переходы через контактный рельс, путевые лари, производим гидроизоляцию вентиляционного перекрытия и испытания закладных деталей (столиков, которых в двухпутном тоннеле 4 тысячи) под ним.

Артем Двуреченский пришел в ЗАО «Управление-15 Метрострой» после окончания ПГУПСа в 2013 году горным мастером. Начинать с освоения площадки под будущий наклонный ход № 2 и вестибюль станции «Проспект Славы». Тогда УМовцы уже соорудили «стену в грунте». Артем вспомнил, что проходку наклонного хода тогда вели параллельно со СМУ-10, работающем на наклонном ходе № 1. И несмотря на то, что «пятнашка» начала проходку позже и работала в отличии от «десятки» без гидравлической лопаты, вручную отгружая породу, наклонный ход № 2 был пройден первым. За это все, кто участвовал в ней, получили хоть и небольшую, но премию.

– Бригадиром на проходке был Кель Антон. Он тоже, как и я, остался на объекте до самого пуска. Тогда, на проходке, соревновались мы не только с коллегами, но и своими бригадами. Наша бригада стала лучшей. В 2016 году нас сняли с участка. Сначала отправили на стадион, на строительство парковки. Потом на «Новокрестовскую». Пять месяцев мы проработали на «Беговой» на сооружении НВУ. На свой участок вернулись только после пуска НВЛ, летом прошлого года.

Артем Двуреченский за время своего трудового пути в Метрострое из горного мастера превратился в заместителя главного инженера СМУ-15. С благодарностью вспоминает своих наставников: Евгения Никитина, Николая Ивановича Власова и своих коллег Дмитрия Чернухина и Виктора Москалика. После пуска Фрунзенского радиуса Артем не планирует покидать Метрострой, хочет остаться в Метрострое. Тем более, что предложения поступают. Как говорит сам Артем: «Главное не останавливаться!».

ЛОКОМОТИВ СНАБЖЕНИЯ

УПТК и ЖБИ. За этими аббревиатурами скрывается коллектив сотрудников, продельвающий колоссальную работу по обеспечению объектов метроостроения материалами, оборудованием, металлом, кабелем, товарным бетоном.

Сегодня общая численность филиала УПТК вместе с его обособленным подразделением ЖБИ составляет 325 человек. На их плечи легла непростая задача – обеспечить пусковой объект всем необходимым. Какие трудности встретились на пути и как их преодолевали, мы поговорили с директором УПТК Олегом Кузьменко. Пользуясь случаем, мы хотели бы поблагодарить его за то, что разговор состоялся, несмотря на очень жесткий график, в котором работает Олег Владимирович последние несколько месяцев.



—УПТК

занимается поставкой материалов для всех наших субподрядных организаций. Объемы никто, наверное, кроме нас, и не представляет. Ведь помимо основного оборудования ежедневно нами по-

ставляется огромное количество и обычных строительных материалов. Учитывая банковское сопровождение, под каждую поставку для включения платежа в реестр нужно подготовить кипу бумаг. Это занимает неделю минимум.

За каждым отделом, за каждым конкретным менеджером в УПТК закреплены определенные подрядчики, и удовлетворение их заявок зачастую возможно только благодаря наработанным многолетним связям с тем или иным поставщиком, который идет на встречу и отпускает материал или оборудование авансом, не дожидаясь платежа от нас. Существуют, конечно, и плановые поставки. Но в пусковой период нередко подрядчик просит поставить что-то срочно. Многие поставщики дают, как говорят, в долг благодаря большому опыту УПТК, тому, что нас знают, с нами работают.

Нас, конечно, сильно подкосила Невско-Василеостровская линия и завершение строительства стадиона на Крестовском. Для сдачи этих объектов в срок, многие поставщики также поставляли нам материалы под честное слово. Долг УПТК тогда вырос до невероятных размеров – больше миллиарда рублей. Кому еще у нас в городе на такую сумму могут поставить материалов в долг? Но Метрострою давали. И мы до сих пор закрываем эти долги. Потихоньку, постепенно, зачастую по решению суда, но закрываем. Конечно, обидно, что наши люди, сделав все возможное и невозможное, чтобы сдать стадион и станции «Беговая» с «Новокрестовской» к чемпионату мира по футболу, вместо наград и благодарностей получили только долги и судебные тяжбы. А между тем с каждым разом совершать подвиг нам становится все труднее. Потому что после НВЛ многие наши контрагенты, с которыми мы работали долгие годы, уже просто не могли без ущерба давать в долг. Учитывая, что финансирование Ф2 затянуло до последнего, приходилось работать в авральном режиме. Также легко, как раньше договориться о поставке без предоплаты уже не получалось. Поэтому работали в более напряженном режиме, в крайне нервной обстановке.

Но положительная тенденция есть. Контрагенты видят, что мы ритмично платим, закрываем долги, имеем перспективу. Мы же работаем со всей Россией. Конечно, ос-

новные поставщики работают и отгружают в Петербурге, но большие объемы и Москва поставляет. При этом наши специалисты ведут заказ от и до. Начиная с оформления документов и заканчивая организацией транспорта и отслеживанием доставки.

Учитывая то, что до НВЛ и Ф2 УПТК вообще никогда не занимался оборудованием (это делал метрополитен), у нас значительно усилился отдел оборудования и значительно вырос объем закупаемой продукции. Сегодня номенклатура материалов и оборудования включает в себя все: от песка до трансформаторов. Это тысячи позиций. А если считать все вплоть до гаечек и шайбочек, то и сотни тысяч. И всем этим занимаются наши сотрудники. Когда выяснилось, что один из подрядчиков, который, как предполагалось изначально, не только смонтирует, но и поставит кабель, не справился, мы подхватили. И за месяц поставили 400 км кабеля. Поэтому на производственных «ручейках» чем ближе был пункт все реже и реже звучало от подрядчиков, что они не могут работать, потому что ждут от УПТК материалов. Мы сделали все, что от нас зависело, снабженцы не подвели – это точно.

• В 2019 году для снабжения Ф2 было заключено **183 ДОГОВОРА**, выписано более **1500 СЧЕТОВ**, составлено более **150 РЕЕСТРОВ ПЛАТЕЖЕЙ**.

• Было поставлено **1200 КМ КАБЕЛЯ**. В том числе отдел оборудования за полтора месяца обеспечил поставку 400 км кабеля вместо подрядчика «Циклон», который брался поставить этот объем за полгода.

• По строительному отделу, отделу металлопроката и оборудования насчитывается **БОЛЕЕ 15 000 ПОЗИЦИЙ НОМЕНКЛАТУРЫ**. Каждый отдел работает со **150-200 КОМПАНИЯМИ-ПОСТАВЩИКАМИ**. Среди них «Клавка Групп», «Северсталь», «ДиПОС», «Сталь-Череповец», «Стройметиз», «ЭТК», «Ункомтех» и многие другие.

• Только за пусковой период УПТК поставило металла, оборудования, стройматериалов и бетона на сумму **1 300 000 000 РУБЛЕЙ**.

После такой напряженной работы, думаю, будет правильно дать людям пару недель, чтобы прийти в себя. Ну а затем снова за работу. Будем продолжать снабжать Красносельско-Калининскую и Лахтинско-Правобережную линии. Ну, и, конечно, белокаменная, столица, Москва. Планируется, что 1500 колец для обделки тоннелей московского метро будет изготавливаться на нашей линии. Будем совершать в Москву ежедневно по 20 с лишним рейсов. Такого в истории еще не было. Колоссальная предстоит работа. Рассматривались разные варианты, выясняли что есть в Москве из производственного оборудования, сметчики делали расчеты. Но поскольку формы под тубинги для нашего щита есть только у нас



и плюс ко всему есть специалисты, которых нужно загружать работой, иначе наши технологи будут терять навыки и квалификацию, и что по деньгам мы в смету вроде как укладываемся, решили, что будем делать сами и возить. Эта работа нам нужна. Сказать, что она прибыльная, нельзя, но зато спокоен за коллектив, что на протяжении года для него загрузка будет. А значит, будут и зарплаты и сохранение навыков и т. д. Сейчас у нас объемы, которые позволяют только на зарплату с трудом насобирать. А с появлением «двухпутки» будем работать, как и полагается, в две смены 7 дней в неделю. Соответственно и люди смогут больше заработать.

Забывать о гладкой обделке для однопутных тоннелей для ККЛ и ЛПЛ мы тоже не будем. Несмотря на то, что в 2018 году мы сделали 2400 колец гладкой обделки для тоннелей диаметром 5,6 м и был избыток, который получился в связи с тем, что несколько месяцев проходка практически не велась, мы продолжим ее изготовление на перспективу.

Кроме того, уже сейчас мы начинаем изготавливать пробные блоки новой для себя ребристой обделки диаметром 5,64 м. Силами наших технологов, мы разработали формы, изготовили их, и в скором времени начнем массовое производство ребристой обделки, которая пойдет вместе с обделкой ЖБКид на ККЛ и ЛПЛ. Кстати, помимо тубингов, завод обеспечивает объекты и товарным бетоном. В том числе и Фрунзенский радиус мы закрыли полностью.

Пользуясь случаем, я хотел бы сказать своему коллективу большое человеческое спасибо. На Ф2 и «оборудование», и «строители», и «металлисты» – все хорошо отработали. Мы превратились в мощное производственное

предприятие, способное выполнить любую задачу, которую ему поставит руководство Метростроя. Когда нас бросили на стадион, УПТК всем составом выехал на Крестовский остров и работал семь дней в неделю. После этого в таком же режиме снабжали НВЛ. Потом добавилось производство, появилось обособленное подразделение ЖБИ. И по-другому мы теперь просто работать не умеем.

Благодаря этой школе, сплоченности, которая возникла в периоды работы на стадионе и НВЛ, наш коллектив практически без потерь пережил начало этого года. Не секрет, что и у нас были задержки выплаты заработной платы. Но я всегда говорил: ребята, раньше выстрела никто падать не будет. И, как меня называют в коллективе, локомотивом тащил своим оптимизмом вперед. Были, конечно, единичные случаи. Но они были вынужденными. Когда у сотрудника просто не было возможности перетерпеть, нужно было чем-то кормить семью. Со слезами на глазах уходили, не хотели покидать УПТК, но другого варианта, тем более у матерей одиночек, просто не было. Но я надеюсь, вернем их. Женщины, которых на Расстанной больше, чем мужчин, очень трудоспособные, на них всегда можно положиться. Терять таких специалистов нельзя.

Нам пишут

«Я работал проходчиком в СМУ-17. Заместитель бригадира, так сказать. Но, чтобы прокормить свою семью (у меня маленький сын), пришлось уволиться. Пошел временно работать на «61 бронетанковый ремонтный завод». Жду время, чтобы в метрострое все наладилось, и обратно устроиться. Жду, чтобы эти выборы прошли. Просто танковый завод – это не то. Душа не расположена слесарем работать. Дед шахтер. Душа шахтера просится назад. Деда звали Гагарин Рем Николаевич. Работал он в шахте в городе Сланцы. И самое плохое, что, уйдя на пенсию, от тоски по работе умер буквально через полгода. Вот это, наверное, и называется «тоска Шахтера». Дядя – Шайтанов Александр Александрович тоже работал в шахте в Сланцах. Потом переехал в Питер. Работал на строительстве «Старой деревни», «Волковской» и других станциях. Поэтому, можно сказать, что я потомственный шахтер и Метростроитель. Очень ждем с товарищем, чтобы вернуться. Метрострой – это наша душа. Это наш Дом.»

Владимир Екимов

Тоннельное дело


ТО-3: ДЕНЬ СЕГОДНЯШНИЙ И ЗАВТРАШНИЙ

Единственной организацией, осуществляющей сегодня щитовую проходку на Красносельско-Калининской линии является Тоннельный отряд-3. В перспективе там будут работать три ясиноватских щита одновременно, но это потом. А сейчас тоннельщики единственные, кто метр за метром прокладывает перегон на новой линии.

На участке от шахты № 842 до шахты № 843 мехщитом уже пройдено более 1300 метров ЛПТ. Тоннельщики идут со стабильной скоростью 9-10 колец в сутки, хотя могли бы ставить и больше, если бы выработанный грунт вывозился интенсивнее. После того, как проходка тоннеля дойдет до шахты № 843, щит будет передан другой организации (ориентировочно в ноябре), которая уже поведет его к «Путиловской» и по соединительной ветке – к станции «Нарвская».

Параллельно проходке II пути сооружает венттоннель диаметром 6 м к группам камер съезда и кроссинговую камеру на пересечении с будущим участком II пути. С этой камеры впоследствии будет пройдена вентсбойка, ведущая к I пути, затем будет вскрыта рама проема и начнется проходка тоннеля совмещенной тягово-понижительной подстанции диаметром 8,5 м, где предстоит соорудить 94 кольца. За ТПП уже начнется сооружение центрального зала станционного комплекса «Юго-Западной» с установкой 197 колец диаметром 9,8 метров. Этот объем работ обеспечит коллектив работой на два года.

По проекту станция «Казаковская» пилонная, однотипна по конструкции со станциями «Проспект Славы», «Большой проспект» и «Театральная».

Помимо проходки ТО-3 готовится к выполнению комплекса путеукладочных работ на двух линиях: Лахтинско-Правобережной, а затем – Красносельско-Калининской. На ЛПЛ, правда, тоннельщики планировали выйти еще осенью прошлого года, но из-за сложной финансовой ситуации закупка материалов пока не произведена.

Виктор Тишкин, главный инженер ЗАО «Тоннельный отряд-3»:

– Заявку на комплектующие изделия для монтажа рельсо-шпальной решетки (РШР)

для «Лахты» мы подавали еще в 4 квартале 2018-го. То есть почти год назад. Но воз и ныне там. Сегодня между станциями уже реально выполнять монтаж РШР как по левому, так и по правому пути. И там и там – по полтора километра участков уже готовых перегонных тоннелей, камеры затворов также сооружены. Начать можно было бы с заправки монтажных рельсов длиной 8 м и железобетонных опор, которые к рельсам подвешиваются. Это все имеет небольшие габариты и опускается в тоннели клетью, либо по лесоспуску. За то время, пока коллеги

■ Новые станции пилонного типа запроектированы с увеличенным диаметром центрального зала – 9,8 метра (до этого диаметр составлял 8,5 метров). Первой такой станцией стала станция «Проспект Славы». Увеличение диаметра обусловлено необходимостью обеспечить более высокую пропускную способность станции, в том числе на возможную перспективу сооружения пересадочного узла.

Справедливости ради отметим, что опыт сооружения станции с большим диаметром центрального зала был еще в 1962–1963 гг. Речь идет о станции «Невский проспект», у которой диаметр центрального зала составляет 9,5 метров. Строил ее, кстати, тоже ТО-3, в том числе легенда ленинградского метростроения, Михаил Григорьевич Тихонович, получивший в 1976 году звание Героя Социалистического труда. Правда, на станции «Невский проспект» в качестве отделки применялись чугунные тубинги, а отделка современных станций для уменьшения их стоимости собирается из железобетонных тубингов. ■


НА СТАНЦИИ «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»

Слева направо: Евгений Владимирович Борисов, начальник участка № 3 (участок путеукладочных работ); Алексей Юрьевич Наумов, начальник участка № 2; Виктор Вячеславович Тишкин, главный инженер; Филипп Николаевич Козлов, заместитель главного инженера – руководитель проекта; Антон Владимирович Бубликов, главный энергетик

■ 3 августа у главного инженера Виктора Тишкина случилась знаменательная дата. Ровно 30 лет назад он пришел в Тоннельный отряд № 3 Ленметростроя. Закончив 10 классов, Виктор Тишкин пошел учиться в училище Метростроя № 66, чтобы через год уйти служить в армию, уже имея профессию. В связи с весенним призывом, диплом ему выдали досрочно – в апреле. Спустя три года службы в ВМФ, в 1989 году 21-летним юношей, Виктор Вячеславович пришел в ТО-3 и работает в нем по сей день. Наши запоздалые, но искренние поздравления, Виктор Вячеславович! ■

из УМа будут вести проходку двух участков перегонных тоннелей от «Театральной» к «Спаской», мы можем готовить перегонные тоннели между «Театральной» и «Горным институтом» («Большим проспектом»): собрать на монтажных рельсах РШР, навесить опоры, отдать подрядчикам под бетонирование, дожидаться пока бетон наберет прочность и получить участок, уже готовый под монтаж постоянного ходового

рельса. И уже потом, за несколько месяцев до пуска, со стороны действующего метрополитена (со стороны «Спаской») завести 100-метровые плети постоянного рельса.

Но это все дело будущего. А пока, мы сподросили Виктора Вячеславовича, кто из тоннельщиков ударно потрудился на пуске Фрунзенского радиуса и кого можно было бы отметить. И ожидаемо получили ответ, что выделить кого-то очень трудно.

– Все до одного молодцы. Руководители проектов Филипп Козлов и Игорь Княгичев, главный энергетик Антон Бубликов, начальники участков Алексей Наумов, Евгений Борисов, Андрей Новиков, замы начальников участка Андрей Бородин и Алексей Шапошников, механик участка Дмитрий Сторожев, сменный механик Иван Алексеев, все горные мастера, маркшейдеры, инженеры по подготовке производства – фамилий так много, что я просто боюсь ошибиться и забыть кого-то упомянуть. Поэтому просто скажу, что все, кто трудился на Ф2, настоящие энтузиасты своего дела и абсолютно каждый, на мой взгляд, достоин звания «Заслуженный метростроитель Санкт-Петербурга»!

КОЛЛЕКТИВНАЯ РАБОТА

Николай Александрович Лаптев возглавил передовую организацию Метростроя – Тоннельный отряд-3 – 30 сентября 2016 года. В тот год, как он сам говорит, в его жизненные планы не входило стать директором строительно-монтажного управления. Он трудился в Управлении Метростроя заместителем главного инженера – главным технологом. Но жизнь внесла свои коррективы в его судьбу. И причиной тому стало трагическое событие – безвременная кончина руководителя ТО-3 Владимира Алексеевича Чурляева.



– Понимая, в каком особенном коллективе оказался и при каких обстоятельствах, я старался очень аккуратно, максимально безболезненно привносить изменения, основываясь на колоссальном опыте работников организации, делясь своими предложениями и выслушивая каждого. Времена меняются, а значит и нам надо меняться, соответствовать новым требованиям, новым условиям, в которых оказались сегодня все метростроевские организации. Мы решили, что ничего ломать не будем. Но будем перестраиваться и учиться работать по-новому.

Команда, которая работает сегодня вместе с Николаем Александровичем Лаптевым, высокопрофессиональная, работающая на результат. Благодаря этому ТО-3 стал одной из немногих организаций, которая пережила кризис и продолжает работать на объектах метростроения. Заместителем гендиректора по финансам трудится Е.А. Васильев, три года назад также перешедший из Управления. Главный инженер В.В. Тишкин, заместитель по производству В.М. Лучутенков, главный бухгалтер А.А. Якименко, начальник отдела персонала Е.А. Зятюкова – абсолютно все без исключения, люди, которые трудятся на шахте и в офисе работают на то, чтобы сохранить свой дружный коллектив, борются за существование организации. Николай Александрович абсолютно всем и каждому ставит в заслугу сегодняшние успехи организации. Про успехи всегда говорит «мы».

– Вот совсем новый пример: мы никогда не работали с вахтовиками так, как работаем сейчас. И вся эта колоссальная работа по оформлению сотрудников, работающих вахтовым методом, легла на наш отдел персонала. Или бухгалтерия. Анна Александровна у нас умница, но ведь не только она, все сотрудники бухгалтерии вкладывают себя в достижение результата. Расчёт и выплата заработной платы сотрудникам сродни подвигу! Прокуратура, ГИТ, налоговая... То же и в планово-экономическом отделе, ПТО, у отдела снабжения – все работают по принципу «если задача поставлена, она должна быть выполнена». Поэтому то, что мы сегодня имеем, это стопроцентно заслуга всего коллектива.

Также аккуратно мы сейчас воспитываем эти ценности у тех, кто перешел к нам из дру-

гих метростроевских организаций. Для таких людей, как, например, бригадир проходчиков, обладатель медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени А.П. Дмитриев, проработавший в СМУ-10 многие годы, прошедший Развьи, смена коллектива, смена организации – это сложная жизненная ситуация. Мы это понимаем. Или для участка Дениса Асташкина из СМУ-17, работающего на ликвидации шахты № 622 и практически в полном составе перешедшего в ТО-3. Мы их принимаем и с уважением относимся к тому, что они сейчас переживают. Но я уверен, что со временем все успокоится, пройдет пусковой ажиотаж на Фрунзенском радиусе, и мы своевременно закончим и сдадим Ф1 и Ф2 и продолжим работу на Красносельско-Калининской линии.

В конце 2018 – начале 2019 года Николаю Лаптеву, как и всем другим директорам СМУ, пришлось разгребать колоссальный ворох проблем, связанный с тяжелейшим положением во всем Метрострое. Не обошлось без потерь. И самое печальное – увольнялись люди.

– Мы потеряли главного механика, двух начальников отдела снабжения, заместителей начальников участков, линейных ИТР. К сожалению, случилась такая ситуация, когда холодильник побеждает телевизор. При этом все, кто уходил, говорили: «Мы хотели бы работать». Уйти из организации было для них вынужденной мерой. Не секрет, что код ситуация достигла своего пика, неудовлетворенность коллектива ТО-3 привела к тому, что на шахте № 624 собрались практически все 400 человек сотрудников. Это была самая большая аудитория, перед которой мне пришлось держать ответ и давать разъяснения, причем не с трибуны, а глаза в глаза, плечом к плечу. И благодаря, в том числе, и этому откровенному разговору и желанию коллектива по существу разобраться в ситуации, я считаю, мы не потеряли доверия друг другу. И несмотря на то, что мы с осени прошлого года сидим с заблокированными счетами, руководство ОАО «Метрострой» приняло решение о необходимости сохранения ТО-3, его коллектива, закреплённых за организацией объектов с перспективой дальнейшего развития.

«ПЕТРОВНА» ИДЕТ

Проходку перегонного тоннеля на Лахтинско-Правобережной линии ведет новый отечественный щит КТММ-5,6, названный в честь основателя Санкт-Петербурга.

История появления этой машины связана с Красносельско-Калининской линией. Напомним, что проектом изначально предполагалось строительство участка из шести станций: от «Казаковской» до «Обводный канал-2». Под это на Скуратовском опытно-экспериментальном заводе (г. Тула) «Метростроем» был заказан щит КТММ-5,6. В 2012 году его собрали на площадке Управления механизации, но... планы поменялись. ККЛ долго не запускали в строительство, и в результате в конце 2015 года объявили тендер, но на строительство участка только с двумя станциями: «Казаковской» и «Путиловской». На проходку тоннеля ККЛ направили ясиноватскую машину, а скуратовский щит продолжал томиться в ожидании.

И вот, наконец, нашлась работа и для первого щита, разработанного и изготовленного в России. От Театральной



Щит «Петровна»
Кабина машиниста

площади в сторону «Спаской» на глубине 70 метров им ведется проходка левого перегонного тоннеля. Петербургские метростроители решили поддержать горняцкую традицию и дать щиту женское имя. Для интернет-голосования предлагалось несколько вариантов, по итогам которого большинством голосов было выбрано имя «Петровна» (Санкт-Петербург – город Петра, а форма обращения по отчеству достаточно распространена среди проходчиков и означает высокую степень доверия и уважения).

Стартовав в апреле 2019 года, «Петровна» прошла уже большую часть тоннеля. Ведет ее Управление механизации. Специалисты не торопятся выдавать сразу большие темпы, так как это первая проходка машины, которая к тому же столько лет простояла без дела. Ежедневно из-под щита выдвигается 200 кубометров грунта. С его утилизацией и вывозом периодически возникают проблемы: то талонов нет, то денег, то отвал закрыт. В том числе и из-за этого скорости проходки ниже, чем у ясиноватского щита, в это же время ведущего проходку тоннеля на ККЛ. Плюс ко всему проблем добавляет расположенность площадки. Театральная площадь – это историческая часть города, здесь находятся Консерватория, Мариинский театр. Подъезды к площадке неудобные, тяжелым самосвалам довольно сложно развернуться, не говоря уже о том, чтобы встать рядом с площадкой в ожидании погрузки. Так что пока «Петровна» движется со скоростью 5 метров в сутки. Хотя может выдавать в два-три раза больше.

Параллельно с «Петровной» на правом перегонном тоннеле Горно-строительное управление осуществляет ручную проходку участка длиной 119 метров. Бригада сооружает по одному кольцу за две смены с тем, чтобы в дальнейшем соорудить монтажную камеру, собрать щит и пойти также в сторону «Спаской» еще 700 метров тоннеля.

ЗАРИСОВКИ С ШАХТЫ № 572

Вместе со СМУ № 13 в забоях трудится бывшее СМУ-11. Сейчас «БСК». Их около 30 человек. Бетонируют санузел № 630, проходят кабельный ходок из шестого тупика в третий, четвертую камеру в группе камер съездов и в НВУ-571 разрабатывают породу. СМУ-20 задействовано на обустройстве ТПП, на монолитных работах.

Сегодня на площадке СМУ № 13 можно встретить рабочих в форме СМУ-17, СМУ-15, СМУ-11. Проходчики в поисках стабильной работы вынуждены уходить из своих родных организаций и устраиваться в те, которые более благополучны. В том числе, к С.Д. Сепитому.

Надо сказать, что Сергей Дмитриевич – руководитель, который не только требует с коллектива и уделяет большое внимание дисциплине и культуре производства, но и талантливый производственный-руководитель, чувствующий потенциал людей. И именно как производственный он понимает, что необходимо сделать, чтобы улучшить условия их труда, оптимизировать производственный процесс и, как результат, повысить качество работ. В частности, из последнего, что было реализовано именно на шахте № 572, это тоннельные миксеры объемом 2,5 м³, благодаря которым бетон мешается прямо в тоннеле непосредственно рядом с местом его укладки. И еще нововведение: наличие мобильной связи под землей, что значительно облегчило связь работающих внизу с теми, кто на поверхности.



В третьем тупиковом тоннеле в сторону шахты № 571 ударно трудится бригада Константина Швеца, которая вручную ставит в среднем по два кольца Ø5,64 м в сутки. Слева направо: Даниил Серов, Сергей Баринов, Богдан Гашиод, Игорь Рохманин, Армен Шушамян, Сергей Иванов (заместитель бригадира), Сергей Гаранин



Борис Рудовский, заместитель начальника участка на шахте № 572 с первой заходки ствола. Пришел еще будучи студентом-заочником ПГУПС и работал тогда мастером. Надеется, как он сам говорит, достроить этот участок. Выбор профессии определила семейная традиция. И дед, и отец Бориса были шахтерами, работали в угольных шахтах города Сланцы.



Бригада Вячеслава Аверкова из Ульяновска (все вахтовики) работала и на КЗС, и на ЛАЭС-2, и на строительстве станций «Спаская», «Спортивная», «Беговая». Работают и проходчиками, и, когда необходимо, разнорабочими, ни от какой работы не отказываются, планы всегда выполняют, а зачастую и перевыполняют. Сегодня опытным ульяновским бригадам доверяют выполнение работ на самых сложных участках. В частности, на станции «Большой проспект» они выполняют работы в месте сопряжения ССТ с натяжной камерой: параллельно армируют свод, набирают опалубку, разрабатывают штроссы.



Переборку бокового станционного тоннеля на II пути выполняет бригада Василия Сухомлинова. Слева направо: Константин Портнов, Василий Сухомлинов (бригадир), Беслан Гоцов, Леонид Матюхин, Антон Сорокин, Максим Жаворонок

СЛОВО РУКОВОДИТЕЛЮ ПРОЕКТА



На данный момент работа на ЛПЛ подчинена пуску Фрунзенского радиуса. Темпы работ не такие, какими могли бы быть, так как все коллективы сейчас сконцентрированы на завершении Ф2.

Скорость щитовой проходки на шахте № 574 с 5-6 колец снижена до 1 кольца в сутки. Проходка I пути перегонного тоннеля пока ведется в одну смену. Но с окончанием Ф2 УМ вернется к предыдущим показателям и месяца через полтора осуществит проходку тоннеля.

Параллельно на II пути идет ручная проходка тоннеля до монтажной камеры. Работы осуществляет ГСУ, половина уже позади. В октябре по графику должна быть уже пройдена и монтажная камера, и в дальнейшем проходку перегонного тоннеля на 99,9% будет выполнять также щит «Петровна». Кроме того, в ближайшее время завершится работа в камере на пересечении, и можно будет начинать подготовку к проходке среднего станционного зала «Театральной». Здесь мы еще завязаны на подрядчика «ПСР», который должен завершить бурение скважин для усиления зданий.

На шахте № 572 СМУ № 13 ведет переборку по двум боковым станционным тоннелям, чередуя одну выработку с другой. Из 222 колец по I пути стоит 181, на II пути – из 222 стоит 104. Также сооружается третий тупиковый тоннель (из 328 колец по 0,762 метра уже больше половины пройдено). В перспективе приступить к сооружению группы камер съездов, когда завод ЖБКид поставит обделку диаметром 7,9 м.

Из тоннеля вскрывают раму проема НВУ-571. Это, кстати, та шахта, которая впервые Метрстроем была пройдена стволопроходческой машиной Скуратовского завода.

Средний станционный тоннель «Большой проспект» уже пройден, заканчивается сооружение натяжной камеры. Наклонный ход станции ждет, когда УМовцы высвободятся с Ф2. На монтаж щита понадобится еще примерно месяц. Высокопрочные болты уже поставлены. В планах начать и завершить проходку наклонного хода в этом году. Нам предстоит установить 96 колец Ø10,4 м.

Шахта № 573 на Матисовом острове: в планах окончание ее сооружения в этом году. Объемы там остались небольшие: нужно осуществить сбойку, зачеканить ствол, провести контрольное нагнетание. Эти работы закреплены за ГСУ. Единственное, что погода может внести коррективы, благоустройство может перенестись на следующий год, так как это сезонные работы.

Что касается выхода со станции «Театральная», то решение о том, где он будет располагаться, так и не принято. По словам ГИПа проекта Сергея Мазурина (ЛМГТ), если до конца года ничего не изменится, то станция 100% будет сдаваться в 2022 году только на прогон.

Александр Боднар, заместитель руководителя проекта

Новые проекты

В МОСКВУ, В МОСКВУ!

В июле ОАО «Метрострой» победил в конкурсе на строительство участка Большой кольцевой линии метрополитена в городе Москве.



Заказчиком строительства двухпутных перегонных тоннелей от ст. «Можайская» до ст. «Аминьевское шоссе» выступает АО «Управление развития строительных технологий». Для сооружения тоннеля общей протяженностью 2,8 км Метрстроем будет использован ТПМК «Надежда», с помощью которого были построены двухпутные участки Фрунзенского радиуса и Невско-Василеостровской линии петербургского метро.

Тоннелепроходческий комплекс «Надежда» с периферией общей массой более 2000 тонн будет перебазирован в Москву. Планируется, что в перевозке будет участвовать 94 автопоезда. Осуществлять работы по сооружению перегонных тоннелей, устройству жесткого основания пути, верхнего строения пути и вентиляционного канала доверили Управлению механизации. Сами станции возводят другие подрядчики. Начало проходки намечено на декабрь текущего года. Контракт был подписан 12 августа и будет действовать до конца 2020 года.

Строительство участка БКЛ – это первый опыт петербургских метростроителей на сооружении столичного метрополитена. Ранее ТПМК «Надежда» планировалось использовать для продолжения Невско-Василеостровской линии за станцию «Беговая» в сторону «Планерной». Однако в связи с отсутствием проекта было принято решение задействовать щит, который с 2017 года лежит в разобранном состоянии на стартовом котловане на Туристской улице, в Москве. После окончания проходки тоннелей на участке московской БКЛ, щит вернется в Петербург. Примерно к этому же времени городские власти планируют подготовить проект на продолжение НВЛ.



СПОРТИВНЫЕ ТРАДИЦИИ ВОЗРОЖДАЮТСЯ

После длительного перерыва метростроители снова соревнуются. И не с кем-нибудь, а со сборной командой артистов Санкт-Петербургского театра комедии им. Акимова. Товарищеский матч по мини-футболу прошел в канун Дня строителя на стадионе Метростроя на Левашовском проспекте.

Команду соперников тренирует Дмитрий Корелов, известный в футбольной среде футболист, тренировавший в свое время учеников школы «Зенит», работающий с футбольной командой инвалидов «Нева-спорт», председатель комитета развития РФС «Межрегиональное объединение федераций футбола «Северо-Запад». Кстати, тренируется команда на стадионе Метростроя два раза в неделю с 2011 года. В составе команды театра выступили актер театра Николай Колесов, актер театра и кино Павел Платонов, артист танцевального жанра Сергей Захаров и другие. Команда является обладателем Кубка комитета культуры Санкт-Петербурга, двукратным победителем театральной лиги Санкт-Петербурга, четырехкратным победителем Кубка К.Ю. Лаврова.

Метрострой представляли ЗАО «Тоннельный отряд-3» (А. Коряпин, О. Смирновский, И. Останин), Управления механизации (А. Илларионов, В. Золотарев, С. Терентьев, Д. Федоров) и ЗАО «Управление-10 Метростроя» (Э. Козлов, Ю. Кошев).

Судил матч Антон Кочерга.

В начале матча «акимовцы» взяли инициативу в свои руки, забив в ворота метростроителей два мяча подряд. Но по ходу игры фортуна переместилась к другим воротам и в результате из 11 забитых за всю игру мячей 8 оказались в воротах артистов. 8:3 в пользу сборной Метростроя.

Присутствовавший на матче почетный гражданин Санкт-Петербурга Вадим Александров отметил, что состоявшийся матч – это «знак того, что ситуация выправляется и что спортивная жизнь Метростроя, славившегося своими успехами, вновь возрождается, а многолетние спортивные традиции продолжают».

К слову сказать, этой игрой возродилась старая традиция встреч с коллективами петербургских театров. В свое время Ленметрострой связывали тесные дружеские связи с Большим драматическим театром им. Товстоногова. Вместе играли в футбол, проводили творческие встречи в актовом зале управления на площади Островского, принимали в гости на стройплощадках Кирилл Лаврова, Олега Басилашвили. С уходом советского периода традиция прекратилась. И вот сегодня она возрождается и, надеемся, с годами будет развиваться и крепнуть.



Фотофакт

8 августа в Ледовом дворце состоялся праздничный концерт, посвященный Дню строителя. Лучшие места в зале – для заслуженных метростроителей.



Почетные строители России
Валерий Михайлович Денисов
и Владимир Николаевич Быков



Почетный строитель России Петр Иванович Самокутяев, имеющий также знак «Почетный транспортный строитель» и медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени



Заслуженный строитель РСФСР Юрий Александрович Филонов

ВETERАНЫ НА СТРАЖЕ

За те восемь месяцев, пока газета «Метростроитель» не выходила, произошло немало изменений, которые коснулись не только производственной, но и социальной сферы Метростроя.

В мае на должность председателя совета ветеранов был назначен Сергей Васильевич. Он сменил на этом посту Поначева Константина Яковлевича. Под руководством нового председателя ветеранская организация продолжает свои традиции. Так, в канун Дня Победы была организована поездка к мемориалу «Подвигу метростроевцев. 1941–1945 гг.». Правда, не обошлось без неприятного момента. 7 мая в Невской Дубровке должно было пройти традиционное мероприятие. Но в этом году оно прошло не как раньше. В связи с отсутствием у Метростроя возможности оплатить услуги по аренде шатров, звукового оборудования, услуг клуба реконструкторов и работы полевой кухни, а точнее с запретом заказчика проводить эти платежи, в Дубровку приехала лишь небольшая группа метростроителей, среди которой были как руководители, так и рядовые работники метростроевских организаций – все, кто смог самостоятельно приехать к месту боевой славы Строительства № 5 НКПС и почтить память погибших в годы Великой Отечественной войны.

Совет ветеранов Метростроя на следующий день обратился к временно исполняющему обязанности Санкт-Петербурга Александру Беглову с письмом, в котором

выразил сожаление о том, что бюрократические проволочки оставили ветеранов Метростроя без праздника, и выразил надежду, что данный инцидент больше не повторится. Мы тоже на это искренне надеемся.

Чуть позже, 23 мая группа ветеранов Метростроя посетила Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации, который является одним из старейших научно-технических музеев в мире. Дружба метростроителей и музея длится уже не один год. В прошлом году состоялось открытие новой экспозиции музея о строительстве метро, созданной при участии Метростроя, которую ветераны также осмотрели наряду с другими уникальными экспозициями ЦМЖТ.

В музее представлен макет первого российского паровоза крепостных Черепановых, первый в России поезд от Петербурга до Павловска – первой российской железной дороги, а также различные макеты мостов, получивших за свое инженерное решение призовые места на престижных международных выставках в Париже.

Для экспозиции же, посвященной петербургскому метро, Метростроем были переданы уникальные макеты тоннельно-проходческих комплексов «Аврора» и «Надежда», а также интерактивная схема развития метрополитена. Кроме того, в зале находится большое количество экспонатов из метрополитена, а с информацией об истории метро и метростроения посетители могут ознакомиться с помощью интерактивных экранов.

Кто еще не бывал в Центральном музее железнодорожного транспорта, очень рекомендуем посетить.

Адрес музея: ул. Садовая, д. 50.
Время работы: с 10:30 до 17:30
(ежедневно). Тел.: 315-14-76



Конкурс

ДЕТИ РИСУЮТ

Традиционно в канун профессионального праздника Союз строительных объединений и организаций Санкт-Петербурга провел конкурс детского рисунка. Конкурс проводился шестой год подряд. Жюри конкурса выбрали авторов лучших работ, среди которых и наши ребята: Вадим Семенов и Милана Волкова.

Церемония награждения прошла в парке «Россия – моя история». Поддержать ребят пришли их родители: Сергей Семенов – главный специалист отдела главного механика ОАО «Метрострой»



Милана Волкова
Номинация «Знатоки строительной техники»



Вадим Семенов
Номинация «Растем вместе»



и Эдуард Козлов – заместитель главного инженера по технике безопасности ЗАО «Управление № 10 Метростроя», а вместе с ними мамы, братья и сестры.

Устроители конкурса вручили ребятам дипломы, подарки, а также билеты на праздничный концерт в Ледовый дворец, который состоялся 8 августа.

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой». Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597

Редактор: Екатерина Гигиняк
Фото: Виктор Чумаков, Николай Рютин
Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 5.09.2019 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типографии «Титан полиграфия», Санкт-Петербург, ул. Александра Невского, д. 9.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
Телефон: (812) 635-77-55
e.giginyak@metrostroy-spb.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 500 экземпляров.