

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ДЕМОНТАЖ
НА «СПАССКОЙ»:
НАЧАЛИ!

СТР. 4

«МЕЖДУНАРОДНУЮ»
ПОДКЛЮЧАЕМ,
НА «БУХАРЕСТСКОЙ» – ПРОБЛЕМЫ

СТР. 5

ИНТЕРВЬЮ:
ДЕПУТАТ
АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕВ

СТР. 6

УПРУГИЙ ШАГ
СПАРТАКИАДЫ
МЕТРОСТРОЯ

СТР. 10



ДА ЗДРАВСТВУЕТ ФОРУМ ПОДЗЕМНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ!

27–29 июня 2012 года в Санкт-Петербурге состоялся первый Международный форум
«Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов –
как одно из важнейших направлений государственного управления развитием территорий».



Вадим Александров, генеральный директор
ОАО «Метрострой», председатель оргкомитета
форума:

«В крупных городах развитых стран мира процесс освоения подземного пространства развивается на протяжении многих десятилетий. В России же наметилось большое отставание в этой области. И причина отнюдь не в нехватке средств, а в отсутствии грамотного градостроительного планирования, рассчитанного на несколько десятилетий вперед. Мы надеемся, что знакомство с опытом других стран поможет России не повторить их градостроительные ошибки и сделать решительный шаг к созданию городской среды, ориентированной на нужды людей».



Продолжение читайте на стр. 2

ДА ЗДРАВСТВУЕТ ФОРУМ

Продолжение. Начало на стр. 1



■ ИГОРЬ МЕТЕЛЬСКИЙ, ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА:

«Сегодня без освоения подземного пространства развитие городов невозможно. Актуальность этого направления для Санкт-Петербурга неоспорима, особенно если учесть тот факт, что у нас действует строгий высотный регламент на строительство в центре города. Без освоения подземного пространства мы скоро зайдем в тупик. Развитие подземной инфраструктуры позволит решить многие острые проблемы: малоэффективности общественного транспорта, нехватки парковок, торговых площадей и офисных помещений. Сейчас самую главную задачу в развитии метрополитена мы видим в продолжении всех его проектов и линий».



■ АЛЕКСАНДР ВАХМИСТРОВ, ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ НАЦИОНАЛЬНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ СТРОИТЕЛЕЙ:

«Тема форума «Комплексное освоение подземного пространства» – актуальна как никогда. Можно отдельно строить метро, отдельно прокладывать коммуникации или строить подземные паркинги. Но без комплексного освоения подземного пространства сохранить архитектурные ценности старого города невозможно. До сих пор существует миф о том, что в Петербурге трудно осваивать подземное пространство. Считаю, что, развивая современные технологии, работать можно везде. Еще один миф – особые грунты Санкт-Петербурга. Убежден, что современные технологии позволяют работать на любых грунтах, на любой геологической основе».



■ ЮРИЙ МИТЮРЕВ, ГЛАВНЫЙ АРХИТЕКТОР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА:

«Такое широкое представительство форума позволяет надеяться, что Санкт-Петербург получит новые идеи для освоения подземного пространства. Наш город нуждается именно в идейном подходе освоения пространства, так как обязательства перед страной и миром требуют не нарушать архитектурную составляющую города».



■ СЕРГЕЙ АЛПАТОВ, ДИРЕКТОР ФОРУМА, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР НП «ОБЪЕДИНЕНИЕ ПОДЗЕМНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ»:

«В отличие от прежних концепций развития сегодня в развитых странах предпочтение отдается комфорту проживания, сохранению природного ландшафта, уникального облика города. Развитие подземного строительства ведет к созданию под землей альтернативного пространства, наполненного всеми необходимыми элементами инфраструктуры. Пора осознать, что, только осваивая подземное пространство, мы сможем сохранять историческое и архитектурное наследие Санкт-Петербурга».

ЦЕЛЬ ФОРУМА – показать безальтернативность освоения подземного пространства городов-миллионников, в том числе Санкт-Петербурга. Инициаторами выступили: НП «Объединение подземных строителей», ОАО «Метрострой», Комитет по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, Тоннельная ассоциация России, ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс». Проведение форума поддержали Министерство регионального развития РФ, правительство Санкт-Петербурга, Международная Тоннельная Ассоциация, национальные объединения строителей, проектировщиков, изыскателей.

Форум собрал более 450 участников со всей страны. С докладами выступили приглашенные специалисты из 15 стран мира. Организаторам удалось привлечь профессионалов международного уровня, которые не только проектируют и строят подземные сооружения, но и занимаются вопросами градостроительного планирования в крупнейших городах мира. Участие в форуме приняли эксперты из США, Великобритании, Франции, Германии, Испании, Голландии, Швейцарии, Южной Кореи, Китая и из других стран.

С приветственным словом к участникам форума выступили вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Метельский, 1-й вице-президент Национального объединения строителей Александр Вахмистров, исполнительный директор Международной Тоннельной Ассоциации Оливье Вион, главный архитектор Санкт-Петербурга Юрий Митюрёв, генеральный консул США в Санкт-Петербурге Брюс Тёрнер, генеральный консул Азербайджанской Республики в Санкт-Петербурге Гудси Османов. Доклады зачитали представители органов государственной власти Российской Федерации, исполнительной и законодательной власти Санкт-Петербурга, руководители научно-исследовательских, проектных, строительных и специализированных организаций, застройщиков и инвесторов, заинтересованных в подземном строительстве.

«С точки зрения перспективного планирования развития наших территорий, мероприятие проходит очень вовремя, – рассказывает директор форума, генеральный директор НП «Объединение подземных строителей» Сергей Алпатов. – Мы хотим обозначить возможности и общую проблематику, связанную с освоением подземного пространства. Послание форума адресовано не столько специалистам-строителям, сколько архитекторам, проектировщикам и руководителям всех уровней».

28 июня начали работу тематические секции с более узкой направленностью.

В рамках форума были проведены секционные заседания по пяти основным темам:

- Градостроительное планирование подземного пространства.
- Правовое поле. Инвестиции. Техническое регулирование.
- Экология. Энергоэффективность. Социальная значимость.



■ НИКОЛАЙ КУЛАГИН, СОВЕТНИК ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «ЛЕНМЕТРОГИПРОТРАНС»:

«Петербург столкнулся с транспортными, экологическими, экономическими проблемами больших городов. Необходимо определить главные потребности города, разработать инженерно-геологическую картину подземного пространства, правовую основу для безопасной эксплуатации объекта, установить приоритетные направления комплексного освоения пространства с обязательным утверждением подземных коридоров строительства метро и тоннелей и не менять эти приоритеты при смене городской власти».

ГЛАВНЫЙ МЕТРОСТРОИТЕЛЬ МОСКВЫ ВОСХИЩЕН МАСШТАБОМ ФОРУМА

О ФОРУМЕ

– То, что удалось петербургскому Метрострою – это фантастика. Впервые в мире был организован столь масштабный диалог строителей-подземщиков. Признанные эксперты в области градостроительного планирования, представители международных ассоциаций, потенциальные инвесторы, журналисты посчитали за честь быть в эти дни в Санкт-Петербурге и принять участие в грандиозном событии. Председатель оргкомитета форума, генеральный директор петербургского Метростроя Вадим Александров точно обозначил глобальную проблему современного российского мегаполиса: если освоение подземного пространства в мире активно развивается, то в России его просто нет. И причина тому – отсутствие грамотного градостроительного планирования.

Поэтому форум подземных строителей такого уровня – это, прежде всего, постижение общемирового опыта подземного строительства, осознание необходимости его изучения и использования.

МОСКВА-ПИТЕР: СИТУАЦИЯ ПОХОЖАЯ, НО...

– Во времена социалистического строительства метростроение Москвы и Ленинграда развивалось симметрично. Планирование, разработка ТЭО, проектирование, основной период строительства, сдача готового объекта – все одинаково, в одном «формате». С развалом Советского Союза финансирование метростроения было прекращено, и мы дружно просели. Постановлением, подписанным В.С. Черномырдиным, было определено, что доля финансирования строительства метро из федерального бюджета должна составлять 20%, остальное – от субъекта Российской Федерации. Однако и это не было исполнено, денег мы практически не получали. В какой-то момент Лужков понял, что если не начать строительство метрополитена за счет средств Москвы, то столицу ждет транспортный коллапс. Сначала финансирование было минимальным. С 1999 года мы начали сдавать по одной станции с перегонем в год. Объемы финансирования московского метро ежегодно нарастали и в 2008-м году

достигли 30 миллиардов рублей. Но кризис 2008 года «схлопнул» все строительные программы, объемы инвестиций в метростроение Москвы резко сократились.

Мы потеряли лучших специалистов, проходчиков, горных рабочих, на обучение которых тратили годы. Просили выделять какие-то средства на проектно-изыскательские работы (В 2008 году Метрострой Москвы заканчивал строительство линий, проекты которых были разработаны еще при советской власти. – Прим. ред.), но денег на проекты не выделяли. Когда же началось активное финансирование строительства, мы уперлись в отсутствие проектов. А сегодня ситуация вообще парадоксальная: мы строим, за нами «вдогонку» летит проектная документация, которой еще только предстоит пройти экспертизу... Госэкспертиза – сложный и долгий процесс, малейшее несоответствие – проект отправляется на доработку. Сегодня по многим объектам дай бог к пуску получить стадию «ПР» («Проект»). А для того, чтобы Ростехнадзор выдал «3оС» (заклучение о соответствии), объ-

ект мы обязаны предъявлять за 45 дней до пуска станции. И вот такая непрекращающаяся «чехарда» по всем строящимся линиям Москвы. Впрочем, с приходом нового мэра многое изменилось.

НОВЫЙ МЭР – НОВОЕ ПОНИМАНИЕ ПРОБЛЕМЫ

– Сергей Собянин видит, что город буквально задыхается в автомобильной паутине, что наземный городской транспорт ничего не решает. Строятся новые жилые массивы, не обеспеченные паркингами, машины бросают где придется, трассы забиты... Как прикажете перевозить людей? Только масштабное строительство метрополитена сразу по нескольким линиям может выправить ситуацию. Собянин не только поставил задачу построить к 2015 году более 70 километров линий метро, но и подключил весь возможный административный ресурс для реализации этой программы. В 2011 году на строительство московского метро было выделено 50 миллиардов рублей. «В пике пятилетки мы будем тратить 170 миллиардов рублей», – заявил

Собянин на собрании строителей Москвы. По инициативе мэра в Москве создан мощный штаб по строительству метро. В обязательном порядке проводятся еженедельные совещания штаба под руководством заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина. На совещаниях присутствуют руководители всех правительственных департаментов, связанных со строительством, все проектные, подрядные организации, все организации, причастные к строительству метро: Мосэнерго, жилищно-коммунальные службы и т. д. Сам мэр приезжает на строящиеся станции как минимум два раза в месяц. Жесткие совещания проводит в мэрии, в департаменте строительства. В течение года в Москве было подготовлено к строительству порядка 80 площадок: вынесены коммуникации, решены вопросы обременения. Все ведущие московские газеты и телевидение активно участвуют в освещении хода реализации программы метростроения.

На форуме председатель совета директоров ОАО «Мосметрострой» Геннадий Штерн поделился с «Метростроителем» своим отношением к общим проблемам метростроения и пожелал UNDERGROUND CITY большого успеха в будущем.



ПОДЗЕМНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ!

– Современные технологии – основа для «прорыва» в области освоения подземного пространства.
– Образование – создание системы научного и кадрового потенциала, формирование инновационной образовательной среды в области освоения подземного пространства.

Всего во время форума было заслушано более 70 докладов, посвященных перспективам и преимуществам комплексного подземного строительства. Иностранцы докладчики на форуме в основном делились своим опытом освоения подземного пространства: за рубежом давно пришли к пониманию его необходимости. Например, по словам члена совета директоров управления транспорта штата Массачусетс в США Эндрю Виттеля, более половины средств, вложенных в развитие подземной транспортной инфраструктуры Бостона с 1991 по 2006 год, предоставило федеральное правительство. «Это колоссальный проект, в котором участвовали 120 консультантов, 50 подрядчиков», — подчеркнул он.

На основании мнения ведущих мировых и отечественных экспертов в области освоения подземного пространства, а также предложений и выводов, сделанных на основании докладов участниками пленарного и секционных заседаний, участники форума однозначно заявляют: без освоения подземного пространства невозможно полноценное развитие современных мегаполисов, что подтверждает мировой опыт. К 2050 году более 70% жителей планеты будут жить в больших городах. Если мы не увеличим количество зеленых насаждений путем переноса многих объектов под землю, мы, образно выражаясь, задохнемся.

По итогам форума организаторы планируют подготовить подробную резолюцию, адресованную органам законодательной и исполнительной власти всех уровней для рассмотрения возможных перспектив в области освоения подземного пространства крупных городов России.



■ БРЮС ТЁРНЕР, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСУЛ США В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ:

«Общезвестно, что стратегическое планирование – очень важный аспект развития больших городов. Американские специалисты открыты для сотрудничества с российскими коллегами и готовы делиться своим опытом. Я надеюсь, что участие в этом форуме лучших специалистов из разных стран, включая мою страну, поможет становлению конструктивных партнерских отношений с Россией и будет способствовать привлечению инвестиций в подземный бизнес вашей прекрасной страны».



■ ХАН АДМИРААЛ (ГОЛЛАНДИЯ), ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА ПО ПОДЗЕМНОМУ ПРОСТРАНСТВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОННЕЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ.

– Мистер Адмираал, как вы считаете, должны ли политики, принимающие решения, понимать все преимущества подземного пространства?

– Да, безусловно! Они должны понимать, что подземное пространство – это большой общественный ресурс. Это нечто, что может быть использовано для устойчивого развития города. Но мне также кажется, что высокопоставленные люди не станут думать об этом самостоятельно, поэтому всегда будет существовать потребность в инженерах, разработчиках, журналистах, которые будут объяснять, какова польза от подземного пространства.

– Понравилось ли Вам в Петербурге?

– Я считаю Петербург чудесным городом. Мне очень понравились виды ваших рек и каналов. Это напоминает мне об Амстердаме. Но, с другой стороны, Санкт-Петербург уникален. Мне кажется, история и вся архитектура должна сохраняться. И это, в свою очередь, еще одна причина обратиться к подземному строительству.



■ РАЙМОНД СТЕРЛИНГ (США), ПОЧЕТНЫЙ ПРОФЕССОР УНИВЕРСИТЕТА ЛУИЗИАНЫ, ПРЕЗИДЕНТ МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ ЦЕНТРОВ ПО ГОРОДСКОМУ ПОДЗЕМНОМУ ПРОСТРАНСТВУ.

– Профессор Стерлинг, Вы согласны, что освоение подземного пространства принимает глобальный характер?

– Все больше и больше. Люди смотрят на различные проекты, реализованные по всему миру, и понимают, что они тоже могли бы.

– Считаете ли Вы, что этот форум внесет свой вклад в развитие подземного пространства и активизирует принятие политических решений?

– Конечно, потому что вы собрали здесь нужных людей.

– Какой из вопросов, обсуждаемых на форуме, показался Вам самым важным?

– На мой взгляд, планирование – это ключевой момент. Также для России очень важны юридические вопросы. Поскольку существует некая неопределенность в вопросах перехода подземных объектов в частную собственность.



■ ЭНДРЮ ВИТТЕЛ (США), ПРОФЕССОР, ЗАВЕДУЮЩИЙ ИНЖЕНЕРНО-СТРОИТЕЛЬНЫМ И ЭКОЛОГИЧЕСКИМ НАПРАВЛЕНИЕМ МАССАЧУСЕТСКОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА, ЧЛЕН СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТА ШТАТА МАССАЧУСЕТС.

– Мистер Виттел, не могли бы Вы поделиться своими впечатлениями о Форуме?

– Форум был очень интересным. Вам удалось собрать много разных людей со всего мира. Я понял, как здесь стоят дела с подземным строительством и надеюсь, что моя страна может быть вам полезной для разрешения многих вопросов. Я невероятно наслаждался своим визитом, и благодарю за это всех организаторов Форума.

– Что для вас кажется самым важным для развития отрасли подземного строительства? Политика, технологии и что-то еще?

– На данном этапе для Санкт-Петербурга самым важным является именно политический аспект. Необходимо обратить внимание властей на освоение подземного пространства, чтобы они начали привлекать инвестиции в отрасль. Технологии?! Не думаю, что технологии являются ключевым вопросом. Россия занимает высокую позицию в мировой экономике, и, если вы решите что-то сделать, вы это сделаете, объединив умы разных стран для этого. К тому же, для проектов, к которым проявлен интерес, технологии уже существуют. Россия может их с успехом использовать.

– Как вы думаете, насколько в мире актуальна тема подземного строительства?

– Например, для большинства городов США, этот вопрос стал очень важным, но цена реализации проектов по-прежнему высока. К тому же, потребовалось много политических усилий, чтобы все, наконец, заработало. Я описал ситуацию в Бостоне. Сейчас я наблюдаю, как меняется Нью-Йорк, Сиэтл. Мне кажется, что успех существующих проектов может стать стимулирующим мотивом для других стран, планирующих примерно то же самое. Я вижу, в России на данный момент, активно продвигаются идеи, и если они будут поддержаны с политической точки зрения, то проекты завершатся с большим успехом. Тогда, возможно, многие другие города последуют этому примеру. Санкт-Петербург обладает возможностями, чтобы стать пионером, и породить последователей.

– Почему подземное строительство перспективнее наземного?

– Главное преимущество – это мобильность. Подземное пространство решает транспортную проблему, оставляя наземное свободным. Так улучшается качество жизни. А когда вы улучшаете качество жизни, вы улучшаете бизнес, экологический климат, способствуете продвижению города на новый уровень. Для больших городов, таких как Санкт-Петербург это очевидно. На мой взгляд, Петербург сейчас выглядит, как Бостон лет 30 назад. Это город, который начнет развиваться очень быстро. Уже сегодня, вам следует улучшать транспортные сети, транзитные системы, доступ к скоростным дорогам, которые не перегружают городские улицы. Если начать с этого, вы увидите плюсы очень скоро.



■ ИАН ДЖЕФФЕРСОН (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ), ДОЦЕНТ ИНЖЕНЕРНО-СТРОИТЕЛЬНОГО ФАКУЛЬТЕТА, РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА ПО ВЫНОСЛИВОСТИ И АДАПТИВНОСТИ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УНИВЕРСИТЕТА БИРМИНГЕМА.

– Мистер Джефферсон, в будущем освоение подземного пространства станет более важным, чем сейчас?

– Да, безусловно. Это единственное пространство, которое сегодня не используется планомерно. Поэтому, если мы начнем его эффективно использовать, нам удастся решить ряд проблем городского развития. Для этого необходима коммуникация с людьми, которые способны повлиять на процессы, происходящие в отрасли. Ведь это ключевые люди, которые будут решать, как использовать подземные ресурсы, как их использовать эффективно, чтобы не идти в разрез с установленными порядками и законами, учитывая трудности будущих поколений.

– Каковы Ваши впечатления от форума?

– Все было великолепно! Возможно, это лучшая конференция, в которой я принимал участие.



Метростроение

ПОД ЗАЩИТОЙ ОБСАДНОЙ ТРУБЫ



ЗАО «СМУ №13 Метрострой» предстоит обустройство наклонного хода и строительство вестибюля станции «Спасская». Будет ли размещен в вестибюле станции торговый комплекс, пока неизвестно, тем не менее чертежи подземной части здания уже на руках у начальника участка №4 ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Андрея Николаевича Качурина. Он рассказывает «Метростроителю» о буровых работах на площадке будущего вестибюля.

– Для установки плиты – основания вестибюля на площадке будущего строительства предполагается забурить 96 несущих свай диаметром 750 мм на глубину 33 метра. Мы начали с бурения испытательных свай. Специальным домкратом создается давление, испытываемая свая должна выдержать определенную статическую нагрузку в течение заданного времени. Буровики обязаны убедиться в том, что несущая способность свай соответствует требованиям проекта и что в грунте отсутствуют смещения при дополнительных нагрузках. Свая бурится под обсадной трубой, затем в пробуренную скважину опускается арматурный каркас, и



Сооружение буронабивных несущих свай будущего вестибюля под защитой обсадной трубы

производится заливка бетона с извлечением обсадных труб. Работы на итальянской буровой установке фирмы Soilmes выполняют бригады бурового участка ЗАО «СМУ №13 Метрострой»: 12 опытных бурильщиков под руководством буровых мастеров Станислава Гудайтиса и Романа Кистанова. Исправность бурового оборудования обеспечивает механик Роман Калинин.

Процесс бурения скважины всегда нестандартен: можно забуриться на контрольную глубину за 4 часа, а можно потратить 8 или 16 часов – все зависит от геологии разбуриваемого участка: нередко приходится перекрывать горизонты плавунных грунтов, разбивать валунные зоны и т.д. Сейчас готовим 27 скважин, которые не входят в зону демонтажных работ Управления механизации

АКТУАЛЬНО

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР ВЫПОЛНЯЕТСЯ

4 июля в зале совещаний ОАО «Метрострой» обсуждалось выполнение положений действующего коллективного договора. С докладом выступил заместитель генерального директора по финансово-экономическим вопросам Г.К. Андруевич. В докладе было освещено выполнение коллективного договора по следующим социальным аспектам: обеспечению трудовой занятости, повышению квалификации, рабочему времени, заработной плате, отпускам, охране труда и экологии, добровольному медицинскому страхованию и др. В заключении Г.К. Андруевич резюмировал, что обязательства коллективного договора со стороны администрации выполняются.

Тем не менее сложности с финансированием метростроения продолжают оставаться нерешенными, это вынуждает метростроителей продолжать строительные работы на станциях и

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Технология устройства свай под защитой обсадной трубы наиболее распространена в нашем регионе. Данная технология позволяет изготавливать буронабивные сваи диаметром до 1800 мм. Известны примеры бурения скважин диаметром 1500 мм на глубину до 75 м. Наиболее глубокие в Санкт-Петербурге сваи (до 47,5 м) были выполнены именно этим способом.

При строительстве торгового центра на станции «Ладужская» свая диаметром 880 мм, глубиной 26 м, испытанная нагрузкой 8640 кН, показала осадку всего 16 мм. При строительстве второй очереди Невского Паласа испытание сваи диаметром 880 мм, глубиной погружения на 32 м под нагрузкой 6200 кН показало осадку всего 12 мм! Это подтверждает возможности данных свай выдерживать сильнейшие нагрузки от зданий и сооружений.

Использование обсадной трубы позволяет перекрывать горизонты плавунных грунтов, обеспечивать безопасность ведения свайных работ, контролировать параметры буровой скважины, гарантировать высокое качество заполнения скважины бетоном. Данный вид свай является наиболее популярным среди транспортных строителей и мостостроителей в силу его высокой надежности.



Строительство опоры башенного крана «Liebherr»

ОАО «Метрострой» и ждем окончания этих работ, чтобы продолжить бурение. В недалеком будущем предстоит раскопка фундаментного котлована, поэтому, возможно, начнем забивку ограждающего шпунта. Средняя глубина котлована около 5 м. Затем приступим к отливке плиты основания.

Строители ЗАО «СМУ №13 Метрострой» приступили также к работе на перспективу: заливаем фундамент под установку башенного крана с расчетом на строительство здания вестибюля вверх от нулевой отметки.



перегонах фактически за счет собственных средств организации – об этом тревожном факте в своем выступлении сказал генеральный директор Метростроя Вадим Александров. В то же время Вадим Николаевич выразил твердую уверенность в том, что в ближайшем будущем ситуация в метростроении кардинально улучшится. В целом члены профсоюза ОАО «Метрострой» единогласно подтвердили выполнение коллективного договора.

ДЕМОНТАЖ НА «СПАССКОЙ»: НАЧАЛИ!



«По окончании проходки наклонного хода в первую очередь нужно было обустроить опорный воротник, удерживающий тоннель: вырезать часть оболочки, выбрать породу, завязать арматуру и наконец принять бетон. Этим занимался участок №4 Андрея Николаевича Качурина. Проходчики ЗАО «СМУ №13 Метрострой» полностью подготовили тоннелепроходческий комплекс к демонтажу: очистили площадку, засыпали и накрыли плитами котлован, тщательно промыли щит, вычистили режущий орган. Из натяжной камеры была удалена вся порода. Спасибо коллективу участка за внимательное отношение к работе своих товарищей», – сменный механик Управления механизации Игорь Филиппов начинает рассказ о ходе демонтажных работ со слов благодарности коллегам из ЗАО «СМУ №13 Метрострой».

РАЗБИРАЕМ И РЕЖЕМ

– Наша задача на тот момент сводилась к демонтажу проходческих домкратов. В конце июня, после сдачи щита в демонтаж мы приступили к самой высокотехнологичной части работ: резке режущего органа. «Расчленение» производилось специалистами по сложной резке под руководством опытного бригадира Владимира Яковлевича Усачева. Резка металлической конструкции такого большого размера в условиях подземной выработки – уникальный процесс, не имеющий аналогов ни в одной производственной сфере. УМовцы использовали специальные стенорезные машины фирмы «Браун»; абразивный круг с победитовыми наплавками на высокой скорости «берет» за несколько проходов металл рекордной толщины. К месту резки подводится вода, в зону реза постоянно впрыскивается специальный смазочный материал. В общей сложности резка рабочего органа ТПМК составила более 40 м при средней глубине реза 60 мм. В самых недоступных участках металл выплавляется специальными угольными электродами с использованием воздушно-дуговых резаков. Вырезанные фрагменты «ножа» массой от 17 до 25 т предстоит вынимать на поверхность по наклонному ходу. В забое остается и ждет своего часа самая тяжелая часть режущего органа – 65-тонный «квадрат».

ПОДНИМАЕМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ ТЕЛЕЖКУ

– Параллельно ведется демонтаж гидравлики и электрики, готовится к подъему на поверхность технологическая тележка: раскрепляется площадка для монтажа кольца, разбирается эректор, вынимаются и поднимаются из забоя проходческие цилиндры, снимается тубингоукладчик. Щит уже отключен от питания, ведется демонтаж кабелей и расстыковка шнека. Ответственный подъем технологической тележки с помощью двух домкратов, удерживающих щит, будет проводиться под наблюдением представителя фирмы «VSL». Двумя домкратами с зажимными цапгами осторожно подтянем телегу к выходу из забоя. Кабина пилота, растворные узлы, насосы, электросборки – все оборудование снимается, и с помощью порталного крана технологическая телега демонтируется.

М.: Как предполагается вынимать остальные детали щита, включая режущий орган и привод?

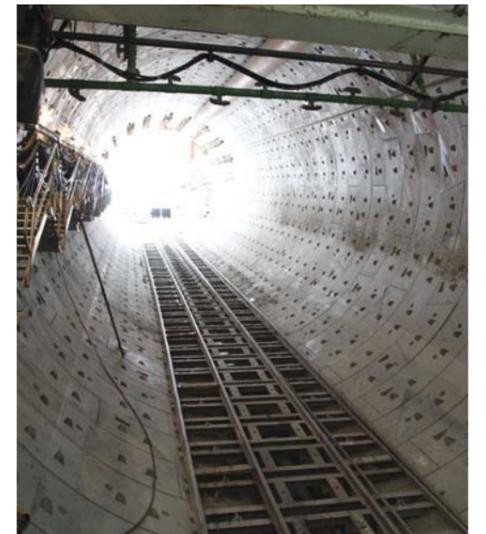
– В своде будут развешаны 10-тонные тали, установлен силовой домкрат, так начнется подъем многотонных фрагментов режущего органа. На сцепленных скиповых

тележках выдаются эректор, части шнека и режущего органа. В натяжной камере крепится 25-тонный тельфер и тали. Вынимаются оставшиеся фрагменты «ножа», кроме «квадрата». Этот «квадрат» разваривается на части и отсоединяется от главного привода. С привода снимаются гидромоторы, устанавливается сварная конструкция с четырьмя полыми домкратами, и 60-тонный привод выдавливается из щита. Затем с помощью других мощных домкратов привод опускается прямо на телеги. Тем же способом выдавливания вынимается сегмент внутреннего щита с шарниром шнека. Погрузка деталей весом до 25 т, в том числе сегментов внутреннего щита и барокамеры, производится таями – то есть практически вручную. Последними на поверхность выдаются оставшиеся детали режущего органа, включая 65-тонный «квадрат». В этой эпопее участвует весь коллектив участка: монтажники, гидравлики, электрики. Все смены стоят на таях.

Детальный план демонтажных работ составлен главным инженером Управления механизации Сергеем Юрьевичем Чумаковым, весь процесс находится под его непосредственным контролем. Координирует все монтажные службы, обеспечивает коллектив всем необходимым оборудованием и руководит ходом работ начальник участка монтажа подземных проходческих механизмов Сергей Дмитриевич Шалмаков. Это асы нашего метростроения. Под руководством опытейших бригадиров Е.В. Шабаленкова, В.Г. Лепина, С.С. Мудридского, Ю.Г. Шестакова, И.Н. Мурака на демонтаже работает один из самых надежных коллективов Метростроя, лучшие монтажники, гидравлики, электрики.



Высококласные электрослесари-монтажники Управления механизации ОАО «Метрострой» Д.М. Мудрицкий и В.В. Суббота. Демонтаж режущих элементов щита



Метростроение

«МЕЖДУНАРОДНУЮ» ПОДКЛЮЧАЕМ, НА «БУХАРЕСТСКОЙ» – ПРОБЛЕМЫ



20 августа состоится подача электроэнергии на СТП станций «Бухарестская» и «Международная». Все подготовительные электромонтажные работы для приема постоянного напряжения выполнены. В ближайшее время на «Международной» могла бы начаться обкатка эскалаторов. Генеральный директор ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Алексей Валентинович Уханов рассказал «Метростроителю» о проделанной работе, а также об усугубляющейся эскалаторной проблеме на «Бухарестской».

ГОТОВЫ К СДАЧЕ ПРИЕМНОЙ КОМИССИИ

– Что же такое монтаж схемы подачи напряжения на две СТП по объему работ? Во-первых, СТП автономно запитываются от основного источника с поверхности: СТП станции «Бухарестская» запитывается через вертикальную шахту № 621, а СТП станции «Международная» – в кабельном коллекторе наклонного хода. Все прокладочные работы выполнены, мы готовы к сдаче действующей энергосистемы приемной комиссии.

Во-вторых, это прокладка четырех высоковольтных кабелей, так называемых «пере-

мычек», последовательно связывающих СТП станций «Волковская», «Бухарестская» и «Международная» по обжимным тоннелям. Эта «связка» и обеспечивает на перегоне бесперебойное функционирование всех служб метрополитена.

Главная задача – запитать от СТП вестибюльную трансформаторную подстанцию для настройки и обкатки уже собранных на станции «Международная» эскалаторов. Ждем подачи напряжения. Все подготовительные (разрешительные и технические) операции для подачи напряжения с ячеек городских подстанций на СТП в шахтах выполнены. На станции «Международная» в ближайшее время мы сможем начать обкатку эскалаторов в любом режиме, в том числе и круглосуточном. Ситуация с поставкой на «Международную» вводных шкафов и другого электрооборудования улучшается.

1 СЕНТЯБРЯ – ПОСЛЕДНИЙ ЗВОНОК?

– На станции «Бухарестская» все та же серьезная проблема: зоны «Е» эскалаторов как не было, так и нет. По контракту очередной срок поставки главного электропривода, вращающего ходовые цепи рабочего полотна эскалаторов, истек 2 июля. Электроприводов нет. Эта ситуация тянет за собой «букет» других, еще более острых проблем. Во-первых, для монтажа 30-тонной зоны требуется специальный подъемный кран грузоподъем-

ностью 450 т, которого сейчас в регионе нет. Сроки, в которые нам могли поставить этот кран, давно прошли и сейчас он на строительном объекте в городе Сочи. Второй кран находится в Архангельской области, но мы не можем его получить, потому что не знаем, когда появятся электроприводы. Как можно заказывать кран, рабочая смена которого стоит 500 000 рублей, не имея представления о реальных сроках поставки оборудования?! Во-вторых, инвестор строительства, компания ООО «Адамант-Строй» не сможет



Электрослесарь-монтажник ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Андрей Васильевич Петухов. Подключение контрольных кабелей на СТП

достроить здание вестибюля станции до тех пор, пока не будут установлены зоны. Дело в том, что здание имеет «разрыв» именно в той части, где ЗАО СМУ-9 «Метрострой» предстоит монтаж зоны «Е». Здание можно будет достраивать лишь после того, как электроприводы займут свое положение на фундаментах. Достройка займет 4 месяца. Вестибюль станции – это еще и ответственная художественная отделка ценными породами гранита и мрамора, сложный подвесной потолок. Времени на эту работу у ООО «Адамант-Строй» практически не остается. Руководитель проекта ООО «Адамант-Строй» требует ускорить установку зон. Если электроприводы не будут установлены до 1 сентября, под угрозой оказывается и декабрьский пуск объекта... Предельное время для передачи Метрострою зон заводом ЗАО «ЭЛЭС» – два месяца. Похоже, что руководство завода не пугает неустойка по сорванному контракту. Генеральный директор ЗАО «ЭЛЭС» избегает прямого разговора с Метростроем, его представители отвечают лишь на письменные запросы СКС Метрополитена, нашего заказчика.

Тем не менее бригады монтажников ЗАО СМУ-9 «Метрострой» сейчас проводят регулировку установленных ниток без зон «Е», хотя обычно чистовой регулировкой мы занимаемся только при полной сборке эскалатора. В итоге нам придется подгонять привод под отрегулированный эскалатор. Это усложнит работу, но все же сэкономит какое-то время.

...На складе Метрополитена уже лежит основная часть эскалаторного оборудования для станции «Спаская». И тоже без главных электроприводов.

ПЕРЕГОНЫ «ВОЛКОВСКАЯ» – «МЕЖДУНАРОДНАЯ» ГОТОВЯТСЯ К ПРОБНОМУ ПУСКУ

Первый, второй и третий пути станции «Международная», а также съезды между стрелочными переводами полностью готовы для прохода пробных поездов. Сейчас из депо «Московское» по ним на строящиеся участки завозят материалы и оборудование. За прошедшие три года на перегоне между станциями «Волковская» и «Международная» бригадами ЗАО «Тоннельный отряд-3» было смонтировано более семи километров путей, три стрелочных перевода, завезено и уложено свыше 730 тонн ходового и контактного рельсов. Рассказывает начальник участка №3 ЗАО «Тоннельный отряд-3» Павел Павлов.

– Наш участок завершает работы по монтажу контактного рельса в тупиках за станцией «Международная». Остается отделка: рихтовка контактного рельса, приварка стыковых электросоединителей, установка противоугонов и защитных коробов. Также предстоит выполнить регулировку ширины колеи стрелочных переводов на щебеночном балласте после их обкатки.



ДОСЬЕ МЕТРОСТРОЯ

После окончания Петербургского государственного университета путей сообщения, с февраля 2006 года Павел Владимирович Павлов работает в ЗАО «Тоннельный отряд-3». Участвовал в обустройстве перегонных тоннелей на участках «Садовая» – «Волковская», «Достоевская» – «Спаская», а также в строительстве электродепо «Выборгское». Начинил свою трудовую биографию маркшейдером. С 2009 года возглавляет участок №3 ЗАО «Тоннельный отряд-3», специализацией которого является укладка верхнего строения пути и контактного рельса, монтаж и ремонт подкрановых путей, капитальный ремонт путей действующего метрополитена.

Контроль качества выполняемых работ на всех этапах осуществляет группа по качеству и приемке строительно-монтажных работ, в состав которой входят профильные специалисты Службы пути Метрополитена.

Наверное, многим будет интересно узнать, как же происходит монтаж рельсошпальной решетки в тоннелях. Сначала к месту работ доставляются стандартные 8-метровые монтажные рельсы (длиннее в шахту просто не опустить) и железобетонные опоры-коротыши. Рельсы стыкуются на длину бетонируемого участка (как правило, это участок длиной 100–150 м), и на них производится наве-



МАРКШЕЙДЕРСКИЕ БУДНИ. На вахте сменный маркшейдер Роман Игоревич Антонов и сменный мастер Алексей Васильевич Шапошников

ска опор-коротышей. При помощи специальных регуляторов ширины колеи и распорных домкратов рельсовая решетка надежно фиксируется в пространстве. После проверки ее плано-высотных характеристик устанавливается опалубка дренажного лотка, и выполняется укладка путевого бетона. Через семь суток после набора бетоном прочности монтажные рельсы и технологическая оснастка демонтируются и перевозятся на новый участок.

На монтаже и рихтовке путей вместе с бригадами путейцев, возглавляемыми Владимиром Ветловым, Дмитрием Чернышовым и Игорем Поляковым бок о бок трудятся горные мастера Владимир Ашкадов и Алексей Шапошников, участковые маркшейдеры Сергей

геометрии путей ведется в весьма жестких допусках +/-2 мм. А в связи со стесненными условиями все работы по монтажу пути в тоннелях возможно выполнять только вручную с использованием средств малой механизации.

Остается сказать, что коллектив путейцев участка №3 ЗАО «Тоннельный отряд-3» успешно справляется с любой задачей, поставленной Метростроем.

АКТУАЛЬНО

ВПЕРВЫЕ В ПЕТЕРБУРГСКОМ МЕТРО

За станцией «Международная» на участке съездов с главных путей в средний тупик и на стрелочном переводе №3 впервые для петербургского метро внедрена новая конструкция пути: стрелочный перевод и два пути уложены на железобетонной плите. Подкладки закреплены к бетону при помощи анкеров Hilti и двухкомпонентного подливочного раствора Icosit 340 7, который одновременно служит амортизирующей прокладкой, обеспечивая необходимую упругость пути. На опытном участке подкладки укомплектованы скреплениями фирмы Vossloh.

В связи с необходимостью обеспечения проектного зазора между поверхностью бетона и подошвой рельса к качеству поверхности железобетонной плиты предъявлялись очень высокие требования. Участок №2 ЗАО «Тоннельный отряд-3» под руководством Ивана Кашина выполнил бетонирование железобетонной плиты в короткие сроки и с хорошим качеством.

НА ЗАВЕРШИТЕЛЬНОМ ЭТАПЕ

Тем временем отделочные работы на станции «Международная» подходят к завершительному этапу.

– ЗАО «Аскон» заканчивает монтаж алюминиевых композитных панелей «Alpolic» на верхнем своде станции, – рассказал «Метростроителю» прораб ЗАО «Аскон» Константин Витальевич Шестаков. – Эта работа закончена практически полностью. Панели будут декорированы синими прижимными крышками, имитирующими меридианы и параллели земного шара, в соответствии с единым оформлением станции.

Также мы закончили монтаж металлоконструкций световых карнизов, и сейчас специалисты из СМУ-9 «Метрострой» занимаются установкой освещения. От ЗАО «Аскон» на станции «Международная» сейчас в две смены трудится около 15 человек, по плану, в конце июля все работы на станции должны быть завершены.



ДРУЖНАЯ БРИГАДА ПУТЕЙЦЕВ ВЛАДИМИРА АРКАДЬЕВИЧА ВЕТЛОВА: Белецкий Н.Н., Кургаев Д.Б., Березин В.А. Ветлов В.А. (бригадир), Ромин Д.Н., Яковлев В.Н. – справляется с любой задачей, поставленной Метростроем!

Метростроение

НА 6-й ЛИНИИ ГОТОВЯТСЯ ПРИНИМАТЬ ЩИТЫ



Набирает обороты подготовка к щитовой проходке на участке №3: от станции «Казаковская» до станции «Обводный канал-2» Красносельско-Калининской линии. Начальник строительного участка Дмитрий Кофан (ЗАО «СМУ-11 Метрострой») со-

вместит руководство подготовительными работами в подземке с ведением финишных монолитных работ на 40-метровой высоте последней плиты перекрытия ГАМТа.

– Идеальная основа подготовительных работ выглядит следующим образом. К стволу шахты № 616, предназначенному в свое время для обслуживания строительства станции «Обводный канал-1», примыкает несколько вспомогательных подходов выработок. Эти старые выработки мы дополним новыми, проложив таким способом общую подходную магистраль для выхода на трассу будущих перегонных тоннелей участка «Казаковская» – «Обводный канал-2». Для проходки новых участков подходной магистрали по первому перегонному пути будет смонтирован укладчик УТ-5, по второму пути – укладчик УТ-3. Как раз сейчас мы ведем одновременную рамную проходку двух монтажных камер для сборки этих укладчиков. По окончании проходки монтажных камер мы перемонтируем откаточные рельсовые пути и построим пандусы для их перевода на высотную отметку перегонных тоннелей. Далее по первому и второму пути предстоит эректорная проходка 40-метровых участков подходной магистрали диаметром 6 м. За ними начнется строительство монтажных камер для сборки щитов. На первом пути будет построена монтажная камера диаметром 7,9 м для Есиноватского щита, на втором – монтажная камера диаметром 8,5 м для подготовки к первой проходке нового щита тульского производства. Пуск нового щита – знаменательное событие в жизни Метростроя. Результат предстоящей проходки – это итог напряженной работы нескольких коллективов инженеров, монтажников, гидравликов над созданием отече-



Машинист экскаватора **Виталий Валентинович Костян:** сооружение подходной выработки на ось 2-го пути



Проходчик **Эдуард Александрович Калачев:** разработка породы в подходной выработке для установки тубингоукладчика



Сооружение временной железобетонной рамы проема

ственного проходческого комплекса нового поколения.

Следующий этап – собственно щитовая проходка в направлении станции «Боровая». Мы построим два перегонных тоннеля для

первого и второго пути на участке «Обводный канал-1» – «Боровая». Пилотировать щиты будут квалифицированные машинисты ЗАО «СМУ-11 Метрострой».

Вся программа подготовительных работ должна быть выполнена до нового 2013-го года. На подготовке к щитовой проходке занято 8 проходческих бригад ЗАО «СМУ-11 Метрострой», в каждой бригаде 8 проходчиков, работа ведется по скользящему графику, в процессе работ ведется постоянное маркшейдерское обеспечение. Ремонтное обслуживание проходки обеспечивают знающие механики, электрики. Основной костяк участка – настоящие мастера своего дела. Опытные, надежные специали-

сты. Профессионально выполняют свою работу горные мастера Самборский М.В., Козлов Е.В., Бычков А.В., Дорохин В.В., бригадиры Катцемахин Ю.Г., Суходолов А.В., Чебанов А.В., Гусев Ю.А., Тучков А.В., Новиков В.Е., Токанов В.Н.

НА ГАМТЕ

– На строительстве второй сцены Мариинского театра все основные монолитные работы мы закончили, за исключением бетонирования плиты перекрытия на отметке +40. Бригады «СМУ-11 Метрострой» должны забетонировать это перекрытие (около 200 м³ бетона) по готовым металлоконструкциям, монтаж которых ведет ООО «СевЗапМонтаж», исполняющая организация Генерального подрядчика ОАО «ГСК».

Сложное бетонирование на большой высоте имеет свои тонкости и особенности, здесь необходимо учитывать технические возможности подъемной техники, бетоноподающих компрессоров и бетоноводов. Вся необходимая техника есть и пребывает в боевой готовности. Очень рассчитываем, что монтажные работы будут завершены в конце июля. А пока монтируем небольшие внутренние бетонные лестницы и, кстати, закончили фундамент Литовского рынка. Сейчас реставраторы могут начинать воссоздание утраченного фрагмента – лавки Литовского рынка по проекту, согласованному с КГИОПом.



Стволовой руддвора **Сергей Васильевич Рыжков** – в Метрострое 32 года!

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Литовский рынок (наб. Крюкова канала, 5 – ул. Декабристов, 34А, утраченное здание)

Литовский рынок был построен в 1787–1789 гг. по проекту архитектора Джакомо Кваренги. Название свое получил из-за соседства с Литовским замком. Кушцы, собравшие капитал на его строительство, намеревались взять часть зданий в собственность, поэтому первоначально рынок назывался Частным. Старинный Литовский рынок занимал весь квартал. В плане это здание представляло собой трапецию с проездами во внутренний двор с каждой стороны. К началу XX в. Литовский рынок был заброшен и использовался под склады и мастерские. После пожара в середине 1920-х гг. большая часть рынка была снесена (уцелел лишь фрагмент). На его месте в 1929–1930 гг. выросло конструктивистское здание – Дворец культуры и техники им. Первой пятилетки. В 2005 г. в связи со строительством второй сцены Мариинского театра Дворец культуры им. Первой пятилетки был снесен. Был утрачен и фрагмент Литовского рынка, бывшая лавка (до сноса – жилой дом по наб. Крюкова канала, 5).



Проблема

АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕВ: «При сопротивлении исполнительной власти мы свою инициативу закрепить не сможем»



О том, что делать с петербургским метростроением, члены постоянной комиссии Законодательного собрания Санкт-Петербурга по городскому хозяйству, градостроительству и земельным вопросам изложили в своем обращении к губернатору Санкт-Петербурга (см. «Метростроитель» №5, 2012, стр. 7). По итогам работы комиссии Законодательное собрание обратилось к Г.С. Полтавченко с просьбой рассмотреть вопрос о поддержке отрасли, испытывающей системные сложности. В ожидании реакции губернатора «Метростроитель» поговорил с заместителем председателя вышеназванной комиссии ЗАКСа, Алексеем Ковалевым.

О ДЕПУТАТСКОМ КОНТРОЛЕ

– Способствовать развитию петербургского метростроения депутаты ЗАКСа могут в рамках депутатского контроля, запрашивая о реальной готовности проектов планировки, а также о том, каким образом на свет появляются проекты, не учитывающие размещение объектов метрополитена на соответствующих территориях. Почему, например, нет схем, определяющих и устанавливающих резервирование земель под строительство объектов метрополитена?

На основании депутатских контрольных проверок мы можем делать определенные выводы и в дальнейшем предлагать губернатору новые варианты администрирования транспортной отрасли. Ведь очевидно, что сегодня в ис-

полнительной власти наблюдается полный хаос не только в сфере метростроения, но и во всей транспортной инфраструктуре. Каждый застройщик, каждый инвестор проводит свои проекты, не обращая внимания на общегородские цели. Проекты такого рода совершенно не связаны с городским транспортным планированием.

О ПЕРЕСТРОЙКЕ ТРАНСПОРТНОГО БЛОКА

– Следует перестраивать работу правительственного транспортного блока. На мой взгляд, комитет по транспорту должен заниматься подготовкой материалов о развитии транспортной инфраструктуры на соответствующей картографической базе. Затем эти материалы ложатся в основу резервирования земель, которое, в свою очередь, производится уже комитетом по

строительству и архитектуре. Далее зарезервированные территории фиксируются во всех градостроительных проектах. Почему это-то не сделать?! Ведь под утвержденную схему развития метро до сих пор нет четкого плана зарезервированных участков... Заказ на эту работу должен быть предложен конкретной проектной организации.

О НАШЕМ ПРОЦЕНТЕ В БЮДЖЕТЕ

– Еще один инструмент депутатского влияния – это принятие законов Санкт-Петербурга. Одной из таких принципиальных депутатских инициатив мы считаем законодательное закрепление определенного процента городского бюджета на проектирование и строительство объектов метрополитена. Юридически такая возможность у депутатского корпуса есть, но при сопротивлении исполни-

тельной власти мы свою инициативу закрепить не сможем. Сегодня ясно, что финансовый блок исполнительной власти не желает нормирования расходов на метростроение, как, кстати, и на любую другую отрасль. Всячески уходит от этого вопроса. В 1990-е годы федеральные законы закрепляли соответствующий процент финансирования на образование, на культуру, на науку и т.д. Сейчас ни на федеральном уровне, ни на уровне Финансового комитета Санкт-Петербурга это нормирование не применяется. Депутаты же считают, что метростроению бюджетное нормирование необходимо и обязательно. Надеемся, что компромисс с исполнительной властью будет найден и какой-то процент на развитие метрополитена в городском бюджете закрепить удастся. Еще один инструмент законодательного регулирования – Закон о региональных нормативах градостроительного проектирования. Этот закон определяет норму обеспеченности объектами транспорта одного жителя Петербурга. С помощью этого закона можно обусловить развитие подземного транспорта на конкретных городских территориях.

О ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

– Госэкспертиза проектов проводится недопустимо медленно. Работу службы государственного строительного надзора и экспертизы Санкт-Петербурга необходимо перестраивать. Вопросы развития метростроения должны стать для этой службы приоритетными. Сегодня проект взяли на экспертизу – завтра отдали с готовым решением. Такая политика должна проводиться на уровне губернатора Петербурга, только тогда все заработает.

В ЗАКЛЮЧЕНИИ (О ДИАЛОГЕ С ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТЬЮ)

– Мне кажется, что обнажившиеся проблемы метростроения объясняются слабой организацией исполнительной власти на местах. Об этом в ближайшее время я буду разговаривать с вице-губернатором Сергеем Козыревым. Встреча должна состояться в июле, будем обсуждать проблемы жилья, транспорта и многое другое. Я уверен, если депутаты будут поддерживать конструктивный диалог с исполнительной властью, выиграют от этого все.



ЕВРОКОДЫ: С НИМИ ПРИДЕТСЯ СЧИТАТЬСЯ



ЧТО ТАКОЕ СИСТЕМА ЕВРОКОДОВ?

Еврокоды являются набором европейских стандартов (EN) для проектирования зданий и сооружений и строительной продукции, разработанных европейской

организацией по стандартизации (CEN – Comité Européen de Normalisation). Для целей разработки системных Еврокодов в рамках CEN создан специальный технический комитет по стандартизации ТК 250 (CEN/TC250). Страны-члены ЕС и Европейской Ассоциации свободной торговли (EFTA) используют данные документы в следующих целях:

- для согласования проектов инженерных сооружений (в том числе высотных) с действующей Директивой 89/106/ЕЕС, касающейся строительных изделий, в особенности с требованиями N 1 «Механическое сопротивление и устойчивость» и N 2 «Пожаробезопасность»;

- как основание для спецификации договоров на строительные работы и требующиеся для них инженерные работы;

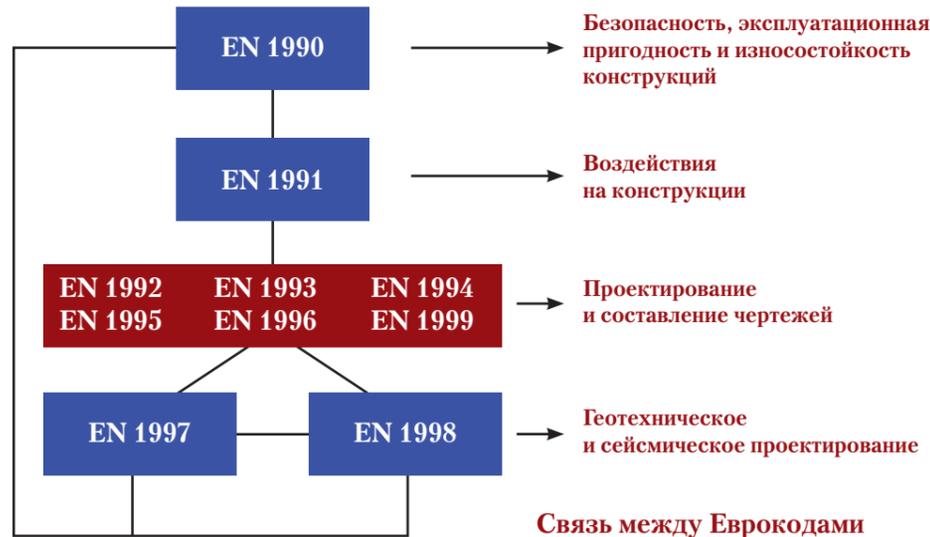
- в качестве рамочных условий для составления согласованных технических описаний строительной продукции.

Еврокоды затрагивают сферу проектирования с применением почти всех основных строительных материалов (бетон, сталь, дерево, камень/кирпич и алюминий), все основные области проектирования конструкций (основы проектирования конструкций, нагрузки, пожары, геотехническое проектирование, землетрясения и т.д.), а также широкий спектр типов конструкций и продуктов (здания, мосты, башни и мачты и т.д.).

Комплект Еврокодов состоит из 10 европейских стандартов EN для проектирования конструкций. Каждый Еврокод состоит из нескольких частей, которые покрывают конкретные технические аспекты:

- EN 1990 основы строительного проектирования;
- EN 1991 нагрузки на строительные конструкции;
- EN 1992 проектирование бетонных строительных конструкций;
- EN 1993 проектирование стальных конструкций;
- EN 1994 проектирование железобетонных конструкций;
- EN 1995 проектирование деревянных конструкций;
- EN 1996 проектирование кирпичных и каменных конструкций;

СИСТЕМА ЕВРОКОДОВ



Безопасность, эксплуатационная пригодность и износостойкость конструкций

Воздействия на конструкции

Проектирование и составление чертежей

Геотехническое и сейсмическое проектирование

Связь между Еврокодами

- EN 1997 геотехническое проектирование;
- EN 1998 проектирование сейсмостойких конструкций;
- EN 1999 проектирование алюминиевых конструкций.

ЦЕЛИ ЕВРОКОДОВ:

- обеспечить общие критерии и методы проектирования, отвечающие необходимым требованиям механического сопротивления, устойчивости и огнестойкости, включая аспекты долговечности и экономии;

- обеспечить единое понимание процесса проектирования конструкций среди собственников, проектировщиков, производителей строительных материалов, подрядчиков и эксплуатирующих организаций;

- облегчить обмен услугами в области строительства между государствами-участниками;

- облегчить маркетинг и использование строительных элементов и узлов между государствами-участниками;

- облегчить маркетинг и использование строительных материалов и сопутствующей продукции, характеристики которых используются в расчетах по проектированию;

- служить единой основой для исследований и разработок в строительной индустрии;

- создать основу для подготовки общих пособий для проектирования и программного обеспечения;

- повысить конкурентоспособность европейских строительных фирм, подрядчиков, проектировщиков и производителей конструкций и материалов на мировом рынке.

Принятые в Европейском Союзе Еврокоды внедряются в странах-членах ЕС с учетом «различий в географических или климатических условиях, а также разных уровней безопасности, которые могут превалировать на национальном, региональном или местном уровне» (пункт 2.1.2 Руковод-

ства L «Внедрение и использование Еврокодов», применяемого в рамках Директивы ЕС по строительной продукции 89/106/ЕЕС). Определение уровней безопасности и надежности строительства и других работ по проектированию конструкций и их частей, включая аспекты долговечности и экономии, остается в компетенции государства, внедряющего Еврокоды (пункт 2.1.1 указанного Руководства).

Еврокоды «признают ответственность разрешительных органов каждой страны-члена ЕС и гарантируют их права по определению на национальном уровне величин, имеющих отношение к вопросам безопасности, которые могут варьировать в разных государствах».

Еврокоды предоставляют комплект рекомендованных величин, которые можно заменить параметрами. Эти параметры представлены классами, уровнями требований и показателей, а также альтернативными методами. Таким образом, в европейской практике и практике стран, внедряющих Еврокоды, широко применяются так называемые «параметры, установленные на национальном уровне» (NDP).

Следует отметить, что в настоящее время в странах-членах ЕС официально зарегистрировано более 1500 национальных отличий (NDP) к 58-ми Еврокодам.

СИСТЕМА ЕВРОКОДОВ И НАЦИОНАЛЬНЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ – NDP (ВСЕГО ЗАРЕГИСТРИРОВАННО 1501 NDP)

№№	Наименование	Количество NDP
EN 1990	Основы строительного проектирования	46
EN 1991	Воздействия	354
EN 1992	Бетонные конструкции	221
EN 1993	Стальные конструкции	432
EN 1994	Железобетонные конструкции	55
EN 1995	Деревянные конструкции	33
EN 1996	Кирпичные и каменные конструкции	59
EN 1997	Геотехническое проектирование	74
EN 1998	Сейсмическое проектирование	142
EN 1999	Алюминиевые конструкции	85

Публикация Еврокодов была завершена в мае 2007 года. Вместе с тем работы по принятию Еврокодов в странах-членах ЕС продолжаются до настоящего времени. В соответствии с первоначальным планом Еврокомиссии и CEN Еврокоды должны были применяться параллельно национальным стандартам до середины 2010 года. В настоящее время в Российской Федерации действует более 230 национальных стандартов в области строительства, гармонизированных с международными и европейскими стандартами.

По материалам доклада Минрегиона РФ по вопросу «Гармонизация российской и европейской систем нормативных документов в строительстве» А.И. Шафер, старший помощник главного инженера по качеству ОАО «Метрострой»

СЕРТИФИЦИРОВАННАЯ СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА ОАО «МЕТРОСТРОЙ» НА ОСНОВЕ СТАНДАРТА ISO 9001



Система менеджмента качества – это инструмент, применяемый руководством предприятия для достижения высших результатов. Это основа результативности организации. Кроме того, наличие в организации эффективной системы менеджмента качества повышает доверие к ней партнеров и заказчиков.

С САМОГО НАЧАЛА

История сертификации ОАО «Метрострой» по международному стандарту ISO серии 9001 началась в 2004 году, после завершения ликвидации «Размыва» на участке ст. м. «Лесная» – ст. м. «Пл. Мужества». В 2002–2004 годах ОАО «Метрострой» работало в тесном контакте с иностранными подрядчиками из Италии (фир-

ма «Импреджило») и Швеции (компания «NCC»), имевшими сертификаты ISO 9001. Понимая необходимость внедрения системы менеджмента качества и оценив положительный опыт сотрудничества с иностранными подрядчиками, руководством Метрострой принято решение о сертификации.

За полгода были разработаны необходимые стандарты и выполнены все подготовительные процедуры. В 2004 году ОАО «Метрострой» прошел сертификацию и получил международные сертификаты качества DQS и IQNet CERTIFICATE.

БАЗОВЫЙ ПРИНЦИП

Чтобы в двух словах объяснить основной принцип действия стандарта ISO 9001, стоит начать с базового управленческого принципа PDCA. PDCA (Plan – Do – Check – Act) – это «Планируй. Выполняй. Проверяй. Действуй». Все процессы и деятельность в организации должны основываться на этом простом принципе.

Тут создатели ISO 9001 не изобрели ничего нового. Любая управленческая деятельность должна быть: запланирована, реализована, проверена на соответствие плану, исправлена, если ее результаты нас не удовлетворяют.

Стандарт требует от нас соблюдения этого простого принципа по всем направлениям деятельности организации. Предприятие должно представлять объективные свидетельства о выполнении любого требования ISO. Обычно требуются документы (отчеты, справки), поэтому важно не забывать сохранять планы, протоколы совещаний и отчеты, которые подтверждают осуществленную деятельность.

Организации, не сертифицированные по ISO 9001, не допускаются до участия в тендерах, проводимых иностранными компаниями. Например, для подачи заявки на тендер «Детальное проектирование и строительство станций метрополитена и системы тоннелей», объявленный

компанией Ченнай Метро Рэйл Лимитед (Индия), наличие сертификата ISO 9001:2008 являлось обязательным условием.

ПРОВЕРКА ВНЕШНИХ АУДИТОРОВ ПРОШЛА УСПЕШНО

В 2007 и 2010 годах ОАО «Метрострой» прошел запланированные ресертификационные аудиты, которые включали в себя, помимо проверки документации, также посещение и производственных объектов. В 2010 году внешние аудиторы посетили строительство Ленинградской АЭС-2 в г. Сосновый Бор, где им была продемонстрирована четко налаженная работа ОАО «Метрострой», а так же субподрядных организаций ЗАО «СМУ N13 Метрострой», ЗАО «Тоннельный отряд-3» и ЗАО «Компакт». Внешний аудит – это не только формальная проверка предприятия на соответствие требованиям стандарта, но и получение независимой и компетентной оценки, а также

идентификация рисков и потенциала для улучшения производственной деятельности в будущем.

Повышение качества выполняемых работ, особенно в условиях острой конкуренции на строительном рынке, остается одним из главных направлений деятельности ОАО «Метрострой». Наличие сертификата ISO 9001 и внедренная система менеджмента качества позволяет ОАО «Метрострой» оказывать услуги Генподрядчика гарантированного уровня качества.

Соблюдать требования стандарта ISO 9001 просто: документируйте все, что делаете; делайте то, что указано в документах, и будьте готовы это доказать. Сам по себе стандарт очень полезен для любой организации. Самое главное требование – делать то, что написано! Без реального применения требований стандарта он превращается в пустой набор бумажек.

С.С. Лесовой, руководитель службы качества ОАО «Метрострой»

Портретное интервью

КАРТИНЫ? ИЗ ШЕРСТИ? ЛЕГКО!



Наши читатели уже знакомы с Мариной Евгеньевной Бородиной: в предыдущем номере «Метростроителя», посвященном юбилею ЗАО «Управление-20 Метрострой», Марина Евгеньевна рассказала о кадровой политике организации. Но мы не могли не вернуться в ее уютный кабинет снова: нас восхитили потрясающие картины, которые Марина Евгеньевна делает сама... из шерсти! Это незаметно сразу, но вблизи можно разглядеть, как замысловато переплетаются волокна шерсти, создавая рисунок. Эта необычная техника называется «шерстяная акварель». В коллекции Марины Евгеньевны таких картин уже более тридцати, и все время появляются новые. Все друзья и близкие в восторге от ее картин, и раздариваются они моментально, а взамен старых появляются новые замыслы и новые восхитительные сюжеты.

О том, как родилось это необычное увлечение, Марина Евгеньевна рассказала «Метростроителю».

— В прошлом году моя дочь записалась на курсы при магазине рукоделия и позвала меня с собой. Из всех возможных вариантов — ткачества, вязания и других — выбрали «шерстяную акварель». Сходив на одно занятие, я поняла, что втянулась, что мне это нравится. Моя первая пробная картина, которую сделала на курсах, была несложной и небольшой — размером с фотографию 10x12. Мне очень нравится это увлечение. Нравится сам процесс создания. Знаете, я ведь совершенно не умею рисовать, а тут из-под рук выходит рисунок, картина — и это удивительно. К тому же, когда выкладываете шерстью картину, отвлекаетесь от повседневных забот, разных тревожных мыслей, а более того, очень развивается мелкая моторика рук, которая с возрастом снижается, увя... Как любая женщина, умею и шить, и вязать, поэтому картины из шерсти для меня — некое объединение творчества и рукоделия.

Свои картины я выставляю только в Интернете, общаясь с такими же любителями «шерстяной акварели», как и я, в Сети мы обсуждаем технику, сюжеты, критикуем, конечно же... О серьезных выставках не задумывалась, считаю, что есть еще куда расти в смысле исполнения (тут отметим, что Марина Евгеньевна скромничает: ее картины действительно красивы!). Кстати, что интересно, среди «шерстяных художников» много мужчин!

Марина Евгеньевна занимается «шерстяной акварелью» всего год, и, по собственному признанию, сама видит, что «прогресс есть». Особенности и технологией создания картин из шерсти она и поделилась с «Метростроителем»:

— Со временем, конечно, руку набиваешь. Моя первая картина, которую делали вместе на занятиях, выполнена за два часа. На картины размером до формата А3 уходит около 8 часов. Это непрерывное занятие, по-другому никак. Дело в том, что волокна шерсти никак не закреплены, и картину необходимо завершить на одном дыхании, положить под стекло и тем самым зафиксировать. Как любой творческий процесс, это искусство не всегда любит «откладывания на потом», и я стараюсь реализовать свой художественный замысел без остановок. Тем более, увлекаешься настолько, что время пролетает ну совершенно незаметно!

Со временем быстрее у меня получаться не стало, но зато стало получаться тщательнее. Я сама вижу разницу между первыми своими работами и последующими, различаю больше оттенков, появилась большая плотность в цветах, насыщенность, лучше прорисованы мелкие детали... Картины стали получаться объемнее. На первых порах не всегда замечала свои «ляпы», теперь же вижу их. Картины из шерсти коварны: пока не вставил их под стекло, они всегда выглядят очень объемно, но как только стекло прижмет мягкую и пушистую шерсть, получается плоский рисунок, а стекло, дающее увеличительный эффект, так и норовит выставить на показ все погрешности... Главная задача — научиться выкладывать шерсть так, чтобы и под стеклом рисунок выглядел объемным.

«Шерстяная акварель» — занятие трудоемкое и требующее специальных материалов.

— Для создания таких картин я покупаю пряжу в магазинах для рукоделия, — рассказы-

вает Марина Евгеньевна. — Шерсть продается на вес, и удовольствие это не из дешевых. Существует достаточно много оттенков, но все же порой для того, чтобы передать цвета, их не хватает. Приходится смешивать цвета: из сочетания волокон шерсти разных цветов рождается новый оттенок, почти так же, как и в живописи. Очень коварны оранжевый и фиолетовый цвета. Стоит хоть немного с ними переусердствовать, да даже одна тоненькая, как волосок, ниточка, будет выделяться, станет «кричащим» пятном на всей картине.

Я беру пасму шерсти и вытягиваю из нее волокна, затем накладываю на основу. Основой служит задняя подложка рамы для фото или картины. Сначала выкладываю два слоя фона: один горизонтальный, другой вертикальный, а третий фон, основной, — это и есть сам рисунок. Если отдельные детали или фон не получаются, как задумано, с первого раза, убираю лишние слои шерсти или же докладываю. Простор для фантазии огромный. Я только начинающий акварелист, художнику все это делать проще. Очень удобно рисовать с картины, писанной маслом, там видны все мазки автора, и я пытаюсь повторить то же, но уже в шерсти. Если в картине попадают некрупные детали, для их фиксации пользуюсь зубочисткой, совсем мелкие детали крошу ножницами. Но тут нужно сказать, что у каждого автора своя техника! Каждый работает так, как ему удобно.

Свои картины я в основном делаю, ориентируясь на готовый рисунок — открытку или фотографию. Но со временем появляются какие-то собственные замыслы.



Мне нравится делать пейзажи, цветы, животных... Больше всего — цветы: они красивы, радуют глаз своими красками.

Семья Марины Евгеньевны ее творчеством гордится. Правда, как признается сама автор, бывает, что в шутку злятся, когда мама-жена часами «зависает» над творчеством, и ее не оторвать от картин.

Несмотря на то, что работа над шерстяными картинами приносит Марине Евгеньевне спокойствие и удовольствие, на хобби порой не остается времени и сил, а замыслов так много!

7 июля Марине Евгеньевне исполнилось 55 лет.

— Я родилась на «три семерки», — говорит она про себя, — 07.07.1957 года, поэтому и счастливая по жизни!



УВАЖАЕМАЯ МАРИНА ЕВГЕНЬЕВНА!

Коллектив ЗАО «Управление-20 Метрострой» поздравляет Вас с 55-летием! Вы более 35 лет работаете в системе Метростроя, из них 30 — в отделе кадров. Направления работы кадровой службы сложны и многогранны: это учет персонала и кадровое делопроизводство, это организация обучения персонала, система мотивации и оплата труда, развитие персонала, реализация социальных льгот, гарантий и многое другое. За всем этим стояла ежедневная, кропотливая работа всех сотрудников отдела кадров, которым Вы успешно руководите с 2008 года.

Через Ваш отдел проходили сотрудники и рабочие организации, которые ценят Ваше чуткое отношение к людям, бескорыстную помощь во многих трудных и спорных вопросах, Ваш высокий профессионализм. По сложным вопросам Вы постоянно консультируетесь у своих коллег, но и к Вашему мнению прислушиваются кадровые работники вышестоящих и смежных организаций. Вашими руками проверяются и оформляются документы при приеме на работу, планируются отпуска и учитываются больничные, оформляются трудовые договоры, исправно ведется вся статистика по кадрам. Работа с документами — большая ответственность, но Вы справляетесь с ней грамотно, умело и даже находите силы и время участвовать в спортивной и профсоюзной жизни организации.

Примите самые искренние пожелания счастья, здоровья и благополучия!

Коллектив ЗАО «Управление-20 Метрострой»

От себя пожелаем Марине Евгеньевне всегда оставаться такой же жизнерадостной и активной, ну и конечно же побольше красивых картин из шерсти!

Турслет

КАК ЗДОРОВО, ЧТО ВСЕ МЫ СОБРАЛИСЬ!

С 29 июня по 1 июля в живописном Приморске на берегу Финского залива в 11-й раз прошло любимое всеми мероприятие Спартакиады – ТУРСЛЕТ.

В этом году бороться за победу приехали команды 15 организаций Метростроя. Всем командам предстояло показать спортивные навыки в состязаниях по пляжному футболу, волейболу, перетягиванию каната, туртехнике, туристической эстафете, а также продемонстрировать творческий подход к делу в конкурсах смотра лагерей и художественной самодеятельности.



На торжественном построении команду приветствовало жюри: председатель профсоюзного комитета ОАО «Метрострой» Виктор Владимирович Зорька, заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Валентина Петровна Забродина и заместитель председателя Дорожного комитета профсоюза Октябрьской железной дороги Александр Валерьевич Голубев

Солнечная погода мероприятию благоприятствовала: спортсмены и болельщики приступили к соревнованиям с отличным настроением. Субботним утром 30 июня после традиционного торжественного построения начались соревнования по пляжному футболу. Победителем стали футболисты из Комплекта, в финале обыграв в серии пенальти команду ТО-3 со счетом 5:4.



Турнир по волейболу

А тем временем недалеко от футбольного поля на спортивной площадке развернулся турнир по волейболу. Болельщики на трибунах горячо поддерживали свои команды. В финал вышли волейболисты из СМУ-11 и ЛМГТ. После двух партий нелегкой борьбы сильнейшими стали волейболисты из СМУ-11.



Это вам не Евро! А намного зрелищнее!

Спортивная программа продолжилась еще одним командным видом – туртехникой. В туртехнике важно не только успешное прохождение дистанции каждым из четырех спортсменов, но и общая слаженность внутри команды. Лучшей здесь была признана команда СМУ-11, серебро – у ТО-3, ну а бронза – у Комплекта.

Особенный всплеск эмоций вызвали у болельщиков соревнования по перетягиванию каната. Пожалуй, это самое «громкое» состязание турслета: крики болельщиков было слышно издалека. Перетягивание каната всегда приносит немало сюрпризов. В этот раз сильные команды УМа, СМУ-19 и Управления №10 не смогли пробиться в финал, до которого – неожиданно для всех – с уверенностью добрались силачи из Управления, где встретились с соперниками из ТО-3. В трудной и продолжительной борьбе команда Управления вырвала долгожданную победу.



Одни тянули...



... а другие болели изо всех сил!

Спортивные соревнования сменила творческая часть турслета – смотр оформления лагерей и конкурс художественной самодеятельности. Члены жюри после смотра лагерей с удовольствием отметили, что с каждым годом к оформлению места обитания команды подходят все более ответственно, а выбирать победителя становится все сложнее. Больше всех жюри понравился лагерь Управления, второе место разделили команды СМУ-11, СМУ-19, ТО-3 и Метробетона.



Артисты зажигают!

Субботний вечер украсил конкурс художественной самодеятельности. Своими представлениями 12 коллективов на добрых три часа приковали внимание и жюри, и болельщиков. Чего здесь только не было представлено: музыкальные сказки, песни, танцы, различные забавные сценки... Победителем конкурса художественной самодеятельности стали артисты Управления, второе место разделили творческие коллективы Комплекта и ЛМГТ, а третьи заняли тоннельщики.



Самые народные артисты

Воскресная программа турслета продолжилась туристической эстафетой. Утро выдалось прохладным, и водный этап эстафеты был видоизменен: вместо надувного матраца участники перемещались на лодке. Выступавшая первой команда СМУ-11 задавала хороший темп, но в итоге стала третьей. Второе место – у команды ЛМГТ, а первыми стали спортсмены из Метробетона.



На лыжах? Летом? Вятером? Да не вопрос!

После подведения итогов турслета состоялось торжественное награждение победителей. Впервые лучшей стала команда ТО-3, второе место уверенно заняли спортсмены из СМУ-11, а почетную бронзу завоевала команда Метробетона. Получая заслуженную награду, представительница команды-победителя ТО-3 Ольга Ващилко произнесла слова, которые точно отражают атмосферу туристических слетов ОАО «Метрострой»:



Награждение победителей

– Мы победили, хотя и не заняли в состязаниях ни одного первого места. А это значит, что у нас были сильные соперники, и многие были лучше, чем мы. На турслете всегда особенная атмосфера, и даже дух соперничества – особенный, добрый, здесь царит поддержка и взаимовыручка. Все мы не только азартно состязаемся, но и искренне болеем и переживаем за команды соперников.

Словом, на прошедшем турслете победила, как всегда, дружба!

По материалам А. Синогина

Юбилей

ОГРОМНОГО СЧАСТЬЯ, ОТЛИЧНЫХ ДРУЗЕЙ, ЗДОРОВЬЯ, УСПЕХОВ И СОЛНЕЧНЫХ ДНЕЙ!



40 ЛЕТ – ЭТО ВРЕМЯ СВЕРШЕНИЙ!

Главному инженеру ОАО «Метрострой» Алексею Юрьевичу Старкову – 40 лет!
Уважаемый Алексей Юрьевич!

Примите самые сердечные поздравления с 40-летием! С замечательной датой Вас поздравляют многочисленные друзья, соратники, коллеги. Искреннее уважение всех без исключения метростроителей Вы заслужили своим целенаправленным трудом, весомым личным вкладом в развитие прославленного предприятия.

Вы достигли значительных успехов, которые говорят о Вас как о человеке целеустремленном, ответственном, глубоко увлеченном своим делом, обладающим знаниями, опытом, стратегическим мышлением и позитивной энергией.

При Вашем активнейшем участии преобразуется и модернизируется крупное метро-строительное предприятие. Благодаря Вашей убежденности в успехе общего дела, энергии, личной причастности коллектив Метростроя с честью выдерживает проверку на состоятельность и конкурентоспособность, подтверждает славу стабильной и трудоспособной команды. Метрострой сегодня грамотно реализует стратегию технологического обновления, повышения качества, сокращения эксплуатационных затрат. Все это говорит об устойчивом развитии предприятия, подтверждает его колоссальный потенциал.

От всей души желаем дальнейших достижений и побед. Пусть всегда хватает сил и энергии на реализацию любых творческих планов, а присущие Вам оптимизм и жизнелюбие никогда не покидают. Доброго Вам здоровья, отличного настроения, семейного благополучия и счастья на жизненном пути.

Коллектив Управления ОАО «Метрострой»



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Исполнилось 50 лет начальнику юридического отдела ОАО «Метрострой» Владимиру Николаевичу Фомину. Уважаемый Владимир Николаевич!

Примите самые искренние поздравления со знаменательной датой, выражение нашей признательности и глубокой симпатии. Работа руководителя юридической службы такого многофункционального и масштабного предприятия, как Метрострой, требует полной отдачи, постоянного контроля, сосредоточенности, мобилизации интеллектуальных ресурсов. Как талантливый юрист Вы внесли существенный вклад в развитие организации. Ваше упорство, взвешенный подход к решению сложных задач, коммуникабельность позволяют добиваться необходимых результатов. Вы обладаете чертами, присущими настоящему профессионалу: надежностью, порядочностью, честностью. Отрадно, что свое пятидесятилетие Вы встречаете на подъеме творческой энергии и жизненных сил, умудренный богатым опытом и глубокими знаниями.

Поздравляем Вас с юбилеем! Желаем всяческих удач и так необходимого практикующему юристу для успешной работы душевного спокойствия и равновесия. Пусть жизнь будет наполнена смыслом, энергия не угасает, а растет и заряжает окружающих оптимизмом! Пусть здоровье никогда не подводит Вас и Ваших близких! Большое спасибо за работу в команде!

Коллектив Управления ОАО «Метрострой»



С ЮБИЛЕЕМ!

Надежда Ивановна Дегтярева, руководитель группы менеджмента качества ЗАО «Управление-20 Метрострой» отмечает 50-летие!
Уважаемая Надежда Ивановна!

Коллектив петербургского Метростроя сердечно поздравляет Вас с замечательным юбилеем!

Примите глубокую признательность и благодарность за ваш ответственный, нелегкий, но необходимый труд, за большой вклад в становление мощного и развивающегося предприятия, каковым на сегодняшний день является ЗАО «Управление-20 Метрострой».

Дорогая Надежда Ивановна! Помимо высокого профессионализма, у Вас огромное количество чудесных личных качеств. Есть люди, рядом с которыми всегда спокойно и надежно. Ваша ослепительная улыбка обезоруживает даже самого конфликтного человека, а светлая энергия заряжает даже самых унылых пессимистов.

Пусть Ваша жизнь будет наполнена удачей, добром и семейным благополучием. Искренне желаем Вам неугасаемого интереса к жизни и к людям, хорошего настроения, творческой энергии, духовной силы, социальной активности, вечной красоты. Будьте всегда такой же обворожительной и неповторимой! Успехов Вам во всем и всегда!

Коллектив ЗАО «Управление-20 Метрострой»



УСПЕХОВ И БЛАГОПОЛУЧИЯ!

Поздравляем водителя Управления ОАО «Метрострой» Александра Ильича Веремеенко с 50-летием!

От того, с каким настроением руководитель предприятия приходит на работу, зависит конечная цель – успешное развитие петербургского метростроения и процветание организации. Величественные петербургские дворцы, прекрасные площади, неповторимые станции метро, сказочные мосты и тоннели, любимые проспекты, улицы, переулочки – вся эта красота оживает и становится частью тебя, когда рядом находится твой надежный товарищ – ВОДИТЕЛЬ.

Мы от всей души поздравляем с юбилеем водителя Управления ОАО «Метрострой» Александра Ильича Веремеенко и отдаем должное его высокой культуре, выдержке, тактичности, глубокой человечности, безоговорочной готовности к любой «нештатной» ситуации на дороге.

Желаем Вам крепкого здоровья и семейного благополучия! Пусть всегда Ваши дороги будут ровными, сухими и безопасными! Пусть улыбка и хорошее настроение никогда Вас не покидают! Спасибо, Александр Ильич, за очень нужную и ответственную работу.

Коллеги по работе ОАО «Метрострой»

ЮБИЛЕЙ – это всегда праздник, волна радостных переживаний, это всегда надежда на лучшее, повод подвести итоги, побыть с теми, кто нам по-настоящему дорог. Коллектив газеты «Метростроитель» присоединяется ко всем поздравлениям, прозвучавшим в этот день в адрес юбиляров. Дорогие коллеги! Желаем Успехов во всех Ваших начинаниях, прекрасного настроения, крепкого здоровья, большого человеческого счастья и семейного благополучия!

Спорт

УПРУГИЙ ШАГ СПАРТАКИАДЫ МЕТРОСТРОЯ

ПЛАВАНИЕ

Соревнования команд Метростроя по плаванию прошли 14 июня в бассейне «Динамо». В стартах на водных дорожках приняли участие 70 спортсменов из 12 организаций ОАО «Метрострой».

Среди женщин победительницей на дистанции 50 м в 5 (!) раз стала Ольга Петряева (ЗАО «СМУ №13 Метрострой») с результатом 32,1 с. Второе место в упорной борьбе завоевала Александра Шокина (ЛМГТ) – 33,1 с. Казалось бы, всего одна секунда... На третьем месте Елена Пирогова «ЗАО СМУ №13 Метрострой» с результатом 38,1 с.

В мужском заплыве победу в острой и бескомпромиссной борьбе одержал Максим Миловидов (ЗАО «Управление-15 Метрострой»). Всего полсекунды ему уступил серебряный призер соревнований Сергей Микульский (ЗАО «Управление №10 Метрострой»). Заслуженная бронза у Александра Нигматулина (ЗАО «СМУ-11 Метрострой»).

В эстафете 4*50 м несгибаемую волю к победе продемонстрировала команда ЗАО «Управление №10 Метростроя», командное время 2 мин. 3,4 с. Вторыми финишировали пловцы ЗАО «Управление-15 Метрострой» – 2 мин. 4,04 с. На почетное третье место поднялся квартет ЗАО «СМУ-11 Метрострой» – 2 мин. 14 с.

Командное первенство завоевала команда ЗАО «СМУ №13 Метрострой», вырвав победу у пловцов из Управления механикации, третье место досталось команде ЗАО «Управление №10 Метростроя».



ЛЕГКАЯ АТЛЕТИКА

20 июня соревнования по легкой атлетике прошли на беговой дорожке стадиона «Динамо». Реконструкция стадиона ОАО «Метрострой» развивается усиленными темпами и после реконструкции метростроевцы получат современное спортивное сооружение. Ждем с нетерпением! Кстати, целый ряд спортивных секций (баскетбол, волейбол, минифутбол и др.) продолжают работать.

Итак, по сложившейся традиции соревнования атлетов начались с построения и награждения за прошедшие виды Спартакиады. Зрелищность спортивного праздника была просто захватывающей, погода отличная: солнечная, но с ветерком...

У женщин победителями стали: 100 м – Иванова Елена (ЗАО «Управление №10 Метростроя») – 13,13 с; 200 м – Пшенникова Елена (ЗАО «Управление №10 Метростроя») – 27,79 с; 500 м – Выпова Анастасия (ЗАО «Метробетон») – 1 мин. 26,2 с. Эстафета 4*100 м – команда ЗАО «Управление №10 Метростроя» – 55,50 с.

У мужчин: 100 м – Хоменко Дмитрий (ЗАО «Управление-15 Метрострой») – 11,88 с; 400 м – Федоров Евгений (ЗАО «Тоннельный отряд-3») – 55,1 с; 1000 м – Ерохин Александр (ЗАО «Компакт») – 2 мин. 58,4 с. Эстафета 4*100 м – команда ЗАО «Управление №10 Метростроя» – 48,91 с.

В командном первенстве победу одержали спортсмены ЗАО «Тоннельный отряд-3», второе место у спортсменов ЗАО «СМУ №13 Метрострой», почетное третье место у легкоатлетов ЗАО «Управление №10 Метростроя». Так держать!

По материалам А.Ю. Синогина

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

АВГУСТ

1	Юлия Васильевна ВОРОБЬЕВА (ЖБКиД) – 75-летие Александр Филиппович ТАРАСЮГИН (СМУ-11) – 75-летие
2	Илья Иванович КУЗНЕЦОВ (СМУ-19) – 65-летие
5	Борис Иванович ГОЛОУШИН (ТО-3) – 80-летие Галина Ивановна КУДРИНА (УМ) – 80-летие Галина Владимировна ЗЕМЦОВА (Управление-20) – 85-летие
12	Мария Владимировна СИМАНОВСКАЯ (УМ) – 90-летие Наталья Александровна НЕВЕРОВА (ТО-3, рабочая производственных бань) – 50-летие
14	Татьяна Николаевна МИТРОФАНОВА (Управление) – 65-летие
15	Анатолий Яковлевич МАЛЫШЕВ (ТО-3, работает проходчиком) – 60-летие
29	Кирилл Михайлович РУБЛЕВ (СМУ №13) – 75-летие
30	Мария Прокофьевна ТУПИЧЕНКОВА (СМУ-11) – 80-летие
31	Валентина Ивановна ЕСИНА (УМ, работает эл. монтером по надзору за трассами кабельных сетей) – 50-летие

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Акционерное общество открытого типа 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: *Андрей Бергнер*
Фото: *Виктор Чумаков*
Корреспондент: *Ирина Сидорина*
Верстка и дизайн: *Елена Тальянова*
Номер подписан в печать 27.07.2012 г.
Газета отпечатана в «Типография «НП-Принт», Санкт-Петербург, Чкаловский пр., д. 15.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52А
Телефон: (812) 635-77-28
metrostroitel@mail.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1700 экземпляров.