

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

**СПАССКАЯ:
ПРОХОДКА
ПОЛНЫМ ХОДОМ!**

СТР. 2

**«МЕТРОСТРОИТЕЛЬ»
ПОБЫВАЛ НА
НАБЕРЕЖНОЙ ЕВРОПЫ**

СТР. 5

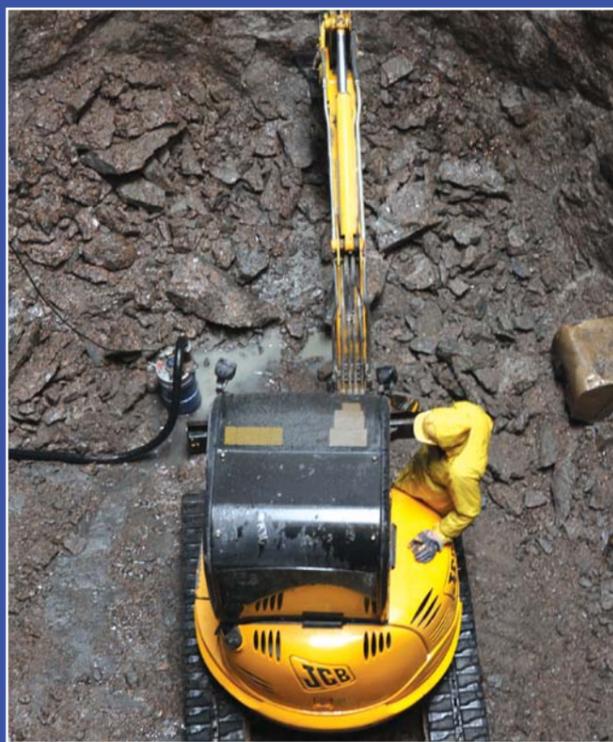
**В МЕТРОСТРОЕ –
ДЕНЬ
КАДРОВИКА!**

СТР. 6

**ДОРОГОЙ
ПАМЯТИ...**

СТР. 8

САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ: ДУБЛЬ ДВА!



В конце мая ООО «Тоннельный отряд-4» приступило к проходке тоннеля второго потока газопровода на участке Грязовец – Выборг.

Тоннель соединит Северо-Европейский газопровод (СЕГ) с Единой системой газоснабжения России. Он также позволит расширить обеспечение газом Санкт-Петербурга и Ленинградской область.



Продолжение читайте на стр. 2



26 мая на второй сцене Мариинского театра состоялся первый концерт.

Первыми зрителями стали почетные граждане Санкт-Петербурга, Москвы, Ленинградской области, а также гости из-за рубежа: США, Украины, Канады, Грузии, Болгарии и других стран. Мероприятие состоялось в рамках празднования 10-летия фестиваля «Почетные граждане Санкт-Петербурга». Это событие – своеобразный форум тех, кто стал эталоном профессионализма, таланта и преданности выбранному делу. Специально для гостей фестиваля, среди которых присутствовали такие знаменитости, как Эдита Пьеха, Михаил Жванецкий, Ирина Богачева, Жорес Алферов и многие другие, руководитель Мариинского театра, почетный гражданин Санкт-Петербурга Валерий Гергиев дал свой первый концерт в здании второй сцены. Гости фестиваля также осмотрели первые готовые помещения нового здания театра на отметке +17 метров (пятый этаж), посетили один из репетиционных залов, Greenroom (Зеленая комната) и другие помещения. Руководитель Северо-Западной дирекции Марат Оганесян рассказал гостям об истории строительства, а также представил архитектурный проект театра и рассказал, каким театр станет уже к концу этого года. Особые слова приветствия прозвучали от генерального директора ОАО «Метрострой», почетного гражданина Санкт-Петербурга Вадима Александрова: «Еще неделю назад в помещениях, где мы находимся, велись строительные работы. Мебель, на которой мы с вами сидим, была установлена накануне ночью. Вы удостоены чести стать первыми зрителями этого уникального театра, над созданием которого трудились лучшие инженеры и строители нашего города».

Трудовые будни

САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ: ДУБЛЬ ДВА!



На трассе Грязовец – Выборг два водных участка, где необходимо соорудить тоннели: река Нева в Кировском и Сайменский канал в Выборгском районах Ленинградской области. Первый поток, а также частично второй на обоих участках уже сооружены.

28 мая тоннелепроходческому комплексу Herrenknecht AVN-2000D дана команда «Старт!». Окончание работ по проходке запланировано на начало июля: готовый тоннель передадут заказчику для прокладки газопровода.

– Второй тоннель под Сайменским каналом по своим параметрам практически не отличается от первого, пройденного в 2010 году, – рассказал «Метростроителю» руководитель объекта Павел

Александрович Колесников. – Его длина – 248,9 м, внутренний диаметр – 2 м, глубина залегания от начала проходки – 21 м, в приемную камеру выходим с глубины 12 м. Принципиальное отличие второго микротоннеля под Саймой от первого в том, что его проходка будет вестись в скальных породах, для чего на проходческом комплексе установлен предназначенный для этого режущий орган. Первый

тоннель пролегал в скале только наполовину, остальной участок проходки состоял из привычного нам грунта.

Осваивать эту площадку мы начали в мае прошлого года. Разработка котлована для проходки началась в конце 2011 года. Разработка велась в различных условиях: при глубине котлована 21 м до отметки 13 м шел смешанный грунт, а все, что было ниже, – скальная порода, которая разрабатывалась буровзрывным способом.



ОДНА ИЗ БРИГАД, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПРОХОДКУ МИКРОТОННЕЛЯ. ВСЕГО НА ПРОХОДКЕ БУДЕТ ЗАДЕЙСТВОВАНО ТРИ СМЕННЫХ БРИГАДЫ.

Слева направо: Сергей Владимирович Баякин, Юрий Александрович Абрамов, Максим Анатольевич Мозговой, Кирилл Игоревич Чигаринов, Салим Фатта оглы Фаттаев.



СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»:

ООО «Тоннельный отряд-4» был создан в 1996 году как подразделение Метростроя, специализирующееся на выполнении строительно-монтажных работ, реконструкции и капитальном ремонте зданий и сооружений, объектов метростроения и метрополитена, строительстве и реконструкции инженерных и транспортных коммуникаций.

ТО-4 является организацией, успешно зарекомендовавшей себя в области микротоннелирования, и имеет в своем техническом парке комплексы для микротоннелирования немецкой фирмы Herrenknecht. Организацией выполнены такие крупные и значимые объекты, как канализационный коллектор вдоль Песочной набережной, канализационный коллектор диаметром 1200 мм для перехвата выпусков вдоль набережной р. Карповки и Петроградской набережной, канализационный коллектор по Вяземскому переулку диаметром 1200 мм, два тоннельных перехода для Балтийской Трубопроводной Системы: коммуникационный тоннель под Невой и железобетонный футляр под железной дорогой Санкт-Петербург – Выборг – Хельсинки, реконструкция сети главного канализационного коллектора №1 в Гатчине, инженерная подготовка под возведение жилого комплекса «Балтийская жемчужина», 250-метровый микротоннель под Сайменским каналом, входящий в состав газопровода Грязовец – Выборг и многие другие.

Метростроение

СПАССКАЯ: ПРОХОДКА ПОЛНЫМ ХОДОМ!

Работоспособность горнопроходческого комплекса на станции «Спасская» круглосуточно обеспечивают бригады Управления механизации и СМУ-13 Метростроя. Обеспечивают, надо сказать, на высоком уровне.



«Спасская» для этих коллективов – уже третья проходка наклонного хода механизированным способом с использованием ТПК. И если на «Обводном», на «Адмиралтейской» было много вопросов и технических неожиданностей, то «Спасская» – это стабильная, уверенная работа без сбоев и нестандартных ситуаций. Опыт, как говорится, не потеряешь.

– Наша среднесуточная проходка 2–2,5 кольца в сутки, – рассказывает сменный механик Управления механизации Метростроя Кирилл Сергеевич Котов.

– На площадке осуществляется непрерывный компьютерный контроль качества основных проходческих параметров: объема и состава подаваемого в призабойное пространство тампонажного раствора, состояния системы нагнетания, давления пригруза, показателей просадок поверхности, которые, к слову сказать, на «Спасской» стремятся к нулю, и так далее. На утренних планерках у начальника участка № 4 СМУ-13 Андрея Николаевича Качурина ежедневно выдается отчет о состоянии основных рабочих механизмов и систем щита, а также об общей ситуации в зоне проходки. Под контролем начальника участка и сменного механика УМа щит пилотирует группа высококвалифицированных специалистов Управления механизации. В каждой смене помимо пилота работают оператор блокоукладчика и механик, подающий тампонажный раствор за обделку. Бригады проходчиков СМУ-13 посменно осуществляют монтаж колец. Приближаясь к зоне кембрийских глин, проходчики около десяти колец вели щит в обводненных грунтах. Порода выдавалась под чрезмерно высоким давлением, забрасывая весь щит, – приходилось непрерывно отмывать и прочищать механизм, налаживать систему водоотлива, откачивать воду. Сейчас этот критический участок пройден, щит практически на всю длину вошел в плотные кембрийские отложения.

По понятным причинам скорость проходки несколько снизилась, но остается в пределах 5–6 мм в минуту, это высокий показатель. Судя по данным скорости проходки, режущий орган находится в хорошем рабочем состоянии и пока безупречно справляется со своими задачами. Вспоминаю очень непростую проходку наклонного хода станции «Адмиралтейская», как тяжело шла машина последние кольца, понимаешь, что природа по-прежнему непредсказуема, одолеть ее все также непросто, и какие бы датчики не устанавливались в скважинах для наблюдения за проходкой, принимать решение о дальнейших действиях приходится «здесь и сейчас». Поэтому на проходке наклонного хода «Спасской» анализ ситуации ведется непрерывно. За исправное состояние узлов щита отвечают определенные группы специалистов Управления механизации: за электрические узлы, датчики и т. д. – электрики; если возникает падение давления, обнаруживаются утечки, подключаются гидравлики; слесарная группа контролирует состояние механики, болтовые соединения. Заканчивается проходка 80-го кольца. «Пока все ровно», – говорят проходчики и не забывают постучать по дереву.



ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

ИЮНЬ

4

Алексей Николаевич ЛАПИН (Управление) – 80-летие
Ирина Викторовна СИДОРОВА (СМУ-9) – 55-летие

11

Николай Иванович ГОРЯЙНОВ (Семнадцатое управление) – 70-летие
Сергей Николаевич РОМАНОВ (УМ, машинист компрессора) – 60-летие

15

Александр Николаевич ЕФИМОВ (Управление-15) – 80-летие

20

Франц Францевич ПИЛЕЦКИЙ (Семнадцатое управление) – 85-летие
Анатолий Петрович ОРЕХОВ (ТО-3) – 70-летие
Галина Васильевна ТОЛОЧКОВА (ТО-3) – 85-летие
Татьяна Михайловна ВАСИЛЬЕВА (Управление-20) – 60-летие

24

Степан Иванович КОРОЛЕВ (Управление-15) – 70-летие

26

Лилия Викторовна КОМИССАРОВА (УПТК, менеджер строительного отдела) – 55-летие

28

Владимир Александрович КОЗЛОВ (СМУ-19) – 60-летие

29

Агрипина Васильевна ФЕДОТОВА (СМУ-19) – 60-летие

ЛИЦЕЙ МЕТРОСТРОЯ – ЛУЧШИЙ СРЕДИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ!

24 апреля состоялось подведение итогов профессионального конкурса «Строитель года – 2011». На вручении присутствовали вице-губернатор Игорь Метельский, председатель комитета по развитию транспортной инфраструктуры Борис Мурашев, председатель комитета по строительству Вячеслав Семененко и другие.

В этом году Профессиональный лицей метростроя победил в номинации «Лучшее среднее учебное заведение в сфере подготовки кадров для строительной отрасли». Кроме лицея Метростроя в номинации также были представлены ГБОУ НПО «Колледж строительной индустрии и городского хозяйства» и ГБОУ НПО Индустриально-судостроительный Профессиональный лицей №116 Санкт-Петербурга.

И СНОВА ПОБЕДА!

19 апреля Профессиональный лицей метростроя принял участие в конкурсе автомехаников, проводимом среди учащихся Санкт-Петербурга. Площадкой конкурса стал Санкт-

Петербургский Профессиональный лицей №110 «Автосервис», куда съехались 16 команд со всех учебных заведений Петербурга. От лицея Метростроя в конкурсе принял участие Максим Балицкий (3 курс), который в итоге занял почетное 3 место.

20 апреля учащиеся лицея Метростроя приняли участие в городском профессиональном конкурсе штукатуров-маляров, проводимом комитетом по образованию. В конкурсе приняли участие ведущие профессиональные училища города.

Лицей Метростроя делегировал на конкурс двух участников в категориях штукатур и маляр, которые в итоге заняли призовые места. Так, Владислав Коновалов (2 курс) стал первым среди штукатуров, а Дмитрий Малышев (1 курс) занял 3 место в конкурсе среди маляров.

К участию в конкурсах ребят подготовили мастера лицея Елена Анатольевна Чупрова, Сергей Яковлевич Туленков, Елена Васильевна Хохлова и Эдуард Гравичович Симонян.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Метростроение

НА «МЕЖДУНАРОДНОЙ» МОНТИРУЮТ Е-75 Т, А НЕ ЭТ-2



В.И. Веселов



В.М. Мартинович

К 23 мая монтажники СМУ-9 должны «обуть» в ступени все эскалаторные спуски и приступить к балластраде. Но монтировать крайние нитки, примыкающие к балластраде, не позволят леса, установленные для крепления панно. Возникнет небольшая производственная остановка. Если бы проблемы монтажа эскалаторов ограничивались только этими временными лесами...

– На текущий момент на «Международной» установлены ступени и цепи на четвертой эскалаторной нитке, на третьей, самой длинной, из 740 осталось поставить 180 ступеней, полностью закрыта вторая нитка, начинается навеска ступеней на первой. 1 июня хотим организовать испытательный пуск. Попробуем крутануть одну машину... Но «вводных» шкафов еще нет, поэтому эскалатор можем «толкнуть» только от «временки». Не готово СТП, и, вообще, с поставкой оборудования дела обстоят плохо. Служба капитального строительства метрополитена до сих пор не поставила электрооборудование. Говорят, поставим в июне, но как-то сомнительно, – у главного инженера СМУ-9, Валерия Ивановича Веселова наверняка есть серьезные основания для сомнений.

– В первую очередь это связано с особым подходом комитета по строительству к организации конкурсной системы заказов для заводов-изготовителей, – считает Веселов.

В то же время монтажники «Девятки» продолжают выполнять свою работу: на «Международной» прокладывают кабели по тоннелям и на СТП, монтируют водопровод, канализацию, смонтировали пожарный водопровод на «Бухарестской» и «Международной», закончили прокладку кабеля на контактную сеть в тупиках станции «Волковская».

– К установленному сроку сдачи «Международная» будет готова, несмотря на все текущие недопоставки, – считает главный инженер СМУ-9. По «Бухарестской» – без изменений. Поставщик эскалаторов срывает сроки сдачи объекта. Зону «Е» эскалаторов Е-75 Т Метрострой так и не получил. О пуске станции в срок не может быть и речи.

– Нам обещают поставить главный электропривод эскалатора в конце мая – в начале

июня, но это нереально: они не начинали его делать, – подключается к разговору начальник участка №1 СМУ-9 Валерий Михайлович Мартинович. Но даже если узел будет поставлен в эти сроки, все равно сдать объект ко Дню строителя уже невозможно. Поезд, как говорится, ушел. Вообще, срок такого монтажа должен быть не менее 6 месяцев. Сейчас 34 монтажника нашего СМУ работают в трехсменном графике круглосуточно без перерывов и выходных. На станции 682 погрузочных места, очень много тяжелого оборудования. Его нужно поднять, доставить по тоннелям, установить, смонтировать. Большая, напряженная работа.

– Что касается эскалаторов, – продолжает Валерий Иванович, – то конструктивно Е-75 Т вполне удачная модель. Последняя разработка питерского машиностроительного завода им. Е.И. Котлякова, бывшего завода. Не жалуются на них и эксплуатационники. Но тендер по поставкам эскалаторов для станции «Пушкинская» выигрывает Украина. Поставит ЭТ-2. Это тоже разработка котляковского завода, но более древняя. Чертежи как-то оказались на Украине, и теперь наши монтажники вынуждены ставить эти эскалаторы! Почему так происходит? Потому что дешевле. Но разве можно объект повышенной опасности, каковым является эскалатор метро выбирать по цене, а не по качеству?

С другой стороны, качество изготовления и Е-75 Т не выдерживает критики. Поставщик, петербургский завод ЗАО «ЭЛЭС» – осколок бывшего машиностроительного завода им. Е.И. Котлякова, где в свое время было ликвидировано мощное конструкторское бюро эскалаторостроения (СКБЭ), разработавшее и ЭТ-2, и Е-75 Т, находится в частных руках, с задачами не справляется, требованиям времени не отвечает, зарплаты низкие, люди не задерживаются... Эскалаторы поставляют с недопустимым количеством брака. Нам приходится или переделывать узлы самим прямо на монтаже, или снимать с монтажа и возвращать заводу на переделку. Мы вынуждены терять время, перестраиваться по ходу монтажа, как-то выкручиваться, бесплатно переделывать их брак. Ведь с наклонного хода зону уже не вытащишь (она 6-метровой длины), приходится устранять заводской брак в процессе монтажа. Завод обязан поставлять Метрострою комплектующие, размеры которых выдержаны согласно утвержденной документации. А у них на каждом шагу несоответствие допускам, размеры гуляют, без доработки монтаж вести не удастся. Все это происходит из-за попустительства службы ОТК и отсутствия стендового контроля сборки.

Вот такие дела. Ждем пуска «Международной», надеемся на лучшее, но и, где живем, тоже не забываем.



Владимир Мартинович и Алексей Ашук на монтаже эскалаторной нитки



МОНТАЖ СТП. Александр Чупашов и Михаил Сончик

«МЕЖДУНАРОДНАЯ» ВЫХОДИТ НА ФИНИШНУЮ ПРЯМУЮ



А.И. Черный



Ю.П. Тихонов

Несмотря на недавнее появление в СМИ новости о том, что станции Фрунзенского радиуса «Международная» и «Бухарестская» откроются для пассажиров в декабре 2012 года, Метрострой по-прежнему готов завершить все работы на станции «Международная» в августе этого года. Перед организационными, работающими на строительстве станции, поставлена задача: в августе «Международная» должна быть полностью готова.



В настоящее время на станции завершаются отделочные работы. Их ведет ЗАО «СМУ-19 Метрострой». О том, что уже сделано и что предстоит сделать, «Метростроителю» рассказал генеральный директор СМУ-19 Анатолий Иванович Черный:

– В мае мы планируем закончить все основные облицовочные работы на станции. На июнь останется лишь небольшой участок работ, который находится на стадии согласования с заказчиком, – это отделка переходной камеры. На июнь также запланирован монтаж 11 скамеек, которые будут находиться в среднем зале станции. Скамейки, установленные в простенках станции, будут не совсем привычными: они собираются из отдельных блоков в форме 6-метрового полукруга.



БРИГАДА ГРАНИТЧИКОВ Ю.П. ТИХОНОВА ВЕДЕТ РАБОТЫ НА СТАНЦИИ «МЕЖДУНАРОДНАЯ» (слева направо):

нижний ряд – Н.И. Ланских, П.В. Тенюшко, Д.К. Кочнов; средний ряд – И.И. Шибайхин, Ю.П. Тихонов, А.Е. Соколов, Н.Н. Дружаев; верхний ряд – Э.Г. Нестеренко, Е.В. Зорин, А.Е. Меркуев

Впереди у нас ответственная и непростая работа по монтажу и отделке колонн. 32 величественные колонны, изготовленные ЗАО «Литейно-механический завод», будут установлены в среднем зале станции. Внутри они полые, облицованы латунным листом.

В целом вся тематика оформления станции посвящена дружбе народов: это и мозаичное панно в торце станции, и дверцы кабельных шкафов на путевых стенах, где над земным шаром будет «пролетать» символ мира – голубь с ветвью в клюве.



БРИГАДА ШТУКАТУРОВ-МАЛЯРОВ СМУ-19 (слева направо): Г.В. Федотова, И.В. Гарипова, Т.П. Тамилевская, Е.Н. Прокофьева

Для отделки станции будут использоваться исключительно благородные материалы – гранит и мрамор. На «Международной» будет много самых разных видов гранита: «Кашина гора», «Куру грей», «Габбро», – а также мрамор «Бьянко каррара».

Вся эта красота выполнена золотыми руками отделочников-гранитчиков ЗАО «СМУ-19 Метрострой» под руководством опытного бригадира – Юрия Петровича Тихонова.

Юрий Петрович пришел работать в СМУ-19 Метростроя в далеком теперь уже 1985 году.

– Сразу после армии стал работать плиточником, – вспоминает бригадир, – постепенно набираясь опыта у старших товарищей, и сам набил руку. В 1992 году стал уже бригадиром гранитчиков...

На счету Юрия Петровича множество сданных станций, среди которых и «Парнас», и «Спортивная», и «Звенигородская»...

– Мне больше всего запомнилась «Звенигородская», – говорит Юрий Петрович, – красивая станция получилась. Ну, и без сомнения, «Адмиралтейская»...

СПРАВКА

«Международная» – колонная станция глубокого заложения (глубина – 63 м) Фрунзенско-Приморской линии метрополитена, находящаяся за станцией «Бухарестская».

Наименование станции объясняется ее расположением в районе, названного многими улицами которого присвоены в честь городов и общественных деятелей стран Восточной Европы, входивших в Организацию Варшавского договора, и Финляндии. Например, Бухарестская, Будапештская, Белы Куна и прочие. Проектное название станции – «Улица Белы Куна». Наземный вестибюль будет встроено в торговый комплекс и расположится юго-западнее пересечения улиц Бухарестской и Белы Куна.

Метростроение

ЛМЗ: НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ – НОВОЕ КАЧЕСТВО



Два года назад Литейно-механический завод Метростроя получил сигнальные чертежи архитектурных изделий для станции «Международная».

корректировки были выявлены и своевременно устранены многие архитектурные недоработки. В ноябре все подготовительные работы были закончены, и завод приступил к изготовлению облицовок колонн. Одновременно начали делать двери кабельных шкафов и вентиляционные решетки.

– Требования к качеству стыков между листами латуни пред-

являлись очень высокие. Вся облицовка колонны состоит из 16-ти листов латуни, допуски по стыкам – не более миллиметра. Первые изделия были неудачные, – с сожалением признается генеральный директор ЛМЗ Владимир Николаевич Филиппов, – облицовку первой колонны пришлось просто разобрать. Но постепенно, вводя в работу новые приспособления: прижимы, вращающиеся кондукторы и т. д., – мы смогли обеспечить требуемое качество. С появлением на площадке завода нового оборудования – вальцовочного станка стало на порядок легче выполнять требования заказчика. Наши специалисты –



Олег Могилевцев и Игорь Шевчук освоили станок в считанные часы, мы начали работать буквально «с колес». Пошло совершенно другое качество, ведь на старых, ручных станках вальцовка была настоящим мучением. Вальцовщики теперь работают с удовольствием! Пришлось приобрести некоторое оборудование и для шлифовальных работ – специальные машинки тракторного и роторного типа. В апреле месяце мы изготовили одиннадцать облицовок колонн. Сейчас процесс отлажен, работа ведется поточным методом, теперь мы справимся с графиком, необходимым СМУ-19. И темп набрали, и качество обеспечили благодаря новому оборудованию!



голубь с лавровой веткой в клюве – воплощение чистоты и мира. Заказ также включал изготовление десяти вентиляционных решеток, разработанных в стилистике, отвечающей общему художественному замыслу.

Летом прошлого года, когда на заводе началась разработка детальных чертежей облицовки, конструкция изделия была спроектирована практически заново. Дело в том, что прикрепить латунный лист к голому каркасу довольно сложно: латунь – материал очень пластичный, сам по себе форму держит плохо. Возникла идея облицевать каркас сначала стальным листом толщиной 2 мм, а уже к нему крепить более тонкий (толщиной 3 мм) латунный лист. Таким образом удалось достигнуть необходимой прочности облицовки и сэкономить несколько миллионов рублей на стоимости латунного листа.

По заказу СМУ-19 на заводе был выполнен макет. Его смонтировали и установили на станции для корректировки конфигурации колонны и свода. Изготовление и облицовку сводов станции алполиком, а также облицовку этим материалом всех карнизов, удерживающих светильники, выполнял «Аскон». В результате



У ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА «МЕТРОМАША» ЮБИЛЕЙ!

«Метростроитель» горячо поздравляет Николая Леонидовича Фотеева, желает ему новых творческих побед, здоровья и благополучия. И спасибо за интересный разговор!

ПОЗДРАВЛЯЕМ

Владимира Петровича Зубенко, электрослесаря-монтажника подземного горнопроходческого оборудования ЗАО «Управление № 10 Метростроя» с 60-летием! Желаем крепкого здоровья, семейного благополучия и новых трудовых успехов. С юбилеем!

НАШ «МЕТРОМАШ» СДЕЛАЛ ДВЕРИ И НОВЫЕ ЗАТВОРЫ

«Метромаш» делает для станций «Международная» и «Бухарестская» противопожарные двери. Изготовлено порядка 30-ти дверей для каждой станции. Предприятие занимается производством противопожарных дверей для метрополитена в течение пятнадцати лет, с 1997 года. Кроме дверей, на этом пусковом комплексе специалисты «Метромаша» смонтировали перегонный и станционный затворы нового поколения...



– Раскрыли – загнули – собрали – сварили. Ничего выдающегося. Двери – производство известное, технически не сложное, не секретное. Что здесь рассказывать? – похоже, главный инженер Метромаша Николай Леонидович Фотеев не очень то жалуется нашего брата...

– Впрочем, можем и похвастаться: для станций Фрунзенского радиуса разработали конструкцию противопожарной двери, которая раскрывается в обе стороны. Таких дверей никто никогда не изготавливал. Мы придумали, как эти двери будут выглядеть, как они будут работать, и сделали. Лет пять назад возникло требование к дверям в тоннелях, где на путях эвакуации возможно реверсивное движение: «В целях противопожарной безопасности в эвакуационных сбойках противопожарная дверь должна открываться в обе стороны». Конечно, задачу можно было бы решить просто: поставить, например, две двери, одну – правую, другую – левую. Но поскольку такая «распашная» конструкция предполагает увеличение диаметра выработки, от этой мысли отказались. Конструкцию новой двери мы придумали по принципу «калитки в воротах». «Калитка» открывается внутрь, а створка «ворот» – наружу. Дверь сделали, испытали в НИИПОМЧС, получили на нее сертификат, теперь устанавливаем в эвакуационных сбойках. «Волковская», «Обводный», «Звенигородская», «Спасская» – на этом перегоне уже стоят такие двери.

Вообще, «Метромаш» в сфере метростроения занимается несколькими видами работ: противопожарные двери, металлоконструкции, перегонные и станционные затворы, сервисное обслуживание и капитальный ремонт шахтных электровозов. На «Бухарестской» – «Международной» специалисты «Метромаша» отремонтировали порядка двадцати шахтных электровозов.

– Вы на «Обводном канале» были? – задает «Метростроителю» странный вопрос главный инженер «Метромаша». Потолочные арки в стиле «американских мостов» видели? Наша работа. Как делали – секрет фирмы.

– **Жаль. Арки действительно очень красивые. Расскажите тогда о новом затворе.**

– Затвор нового поколения – запатентованная разработка московского института Метрогипротранс. Наше предприятие в течение трех лет вело переговоры с институтом о контракте на изготовление этого затвора по их патенту. А дело все в том, что перегонные затворы устанавливались только на прямых участках. Новый затвор можно устанавливать на кривом участке. Если раньше, при проектировании трассы необходимо было предусмотреть прямой участок для установки затвора и, соответственно, увеличивать общую длину трассы, то теперь, с появлением нашего затвора, длину трассы можно сократить. Трасса короче, экономичнее, проходка быстрее. Первый такой затвор установлен у нас в Питере в перегоне между «Волковской» и «Бухарестской». Изготовление затвора – штука серьезная и сложная, производственный арсенал необходимых станков – от «литейки» до зуборезного станка.

Есть и еще одна работа, которой вполне может гордиться Метромаш. Впервые по проекту института Метрогипротранс мы сделали опытные образцы еще одного затвора – распашного станционного затвора. Сейчас в метростроении используется исключительно подъемный затвор. Считается, что он не плохой, но морально устарел: распашной станционный затвор надежнее. Мы рассчитываем, что на новых станциях разработка Метрогипротранса должна пойти в серию на смену подъемному затвору. Ну, а опытные образцы уже стоят на «Международной».

ФОТОФАКТ

Если Вы выросли в СССР, то наверняка помните утреннее «Передаем зарядку!». Под фортепианный проигрыш бодрый голос из радиоточки произносил: «Приготовиться к ходьбе на месте! Раз-два-три-четыре». В восьмидесятих годах на многих заводах передача «Производственная гимнастика» транслировалась громко на все предприятие, поднимала настроение и производительность труда в городах и селах Советского Союза. Руководство ЗАО «Семинадцатое управление Метрострой» не стало изобретать велосипед, а, заглянув в историю, вернуло замечательную традицию. И теперь ровно в 11.00 сотрудники офиса выходят на производственную гимнастику под руководством методиста по физкультуре и спорту, мастера спорта СССР Харитоновой Ольги Николаевны.



Трудовые будни

«МЕТРОСТРОИТЕЛЬ» ПОБЫВАЛ НА НАБЕРЕЖНОЙ ЕВРОПЫ

Демонтаж зданий на территории будущей набережной ведется с заметным опережением графика и, скорее всего, будет закончен в июне, на два месяца раньше запланированного срока. Между тем на освобожденной площадке разворачивается интенсивная подготовка к предстоящему грандиозному строительству. В начале мая пресс-служба Метростроя посетила строительство.



— Подготовка к сооружению ограждающих конструкций тоже опережает сроки: к строительству «стены в грунте» мы приступили уже в апреле, — рассказывает Дмитрий Пальшин, начальник строительного участка ЗАО «Компакт».

На площадке сконцентрировано много строительной техники. Работают демонстрационные экскаваторы, дробильная установка, силами Управления механизации практически закончен монтаж бентонитового завода, метростроевцы приступили к строительству ограждающей форшахты. Параллельно с общестроительными работами специалисты подрядчика ЗАО «Компакт» выполняют перекладку инженерных сетей: городской канализации и водопровода — в новые траншеи. На площадке работает 150 человек.

Демонтажные работы одновременно ведутся по разным очередям на нескольких участках будущего строительства. Здания первой, второй и третьей очереди демонтировались с таким расчетом, чтобы максимально быстро обеспечить подход к территории, на которой уже возводится «стена в грунте» и сооружается шпунтовое ограждение вдоль Невы. По линии будущей набережной выборка грунта под котлован будет вестись на глубину 6,5 м. На всем протяжении этой прибрежной зоны (около километра) ме-

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Демонтаж комплекса зданий ФГУП «Прикладная химия», вынос коммуникационных сетей и отрывка строительного котлована для обустройства строительства набережной на прибрежном участке Малой Невы в районе проспекта Добролюбова и переулка Талалихина — так называемый «проект инженерной подготовки» — основной предмет контракта между заказчиком — ООО «Петербург Сити», принадлежащего банку ВТБ и подрядчиком ЗАО «Компакт».

тростроевцы построят мощное шпунтовое ограждение глубиной 20 м. Одновременно вдоль переулка Талалихина начнется устройство «стены в грунте». Между Малой Невой и проспектом Добролюбова уже разбили первые две захватки.



— Вдоль Малой Невы на территории строительства идет устройство временной дороги. По этой дороге будет вывозиться выбранный в котловане грунт, ввозиться строительные материалы и оборудование. Она пойдет прямо до Биржевого моста, там будет основной въезд, выезд будет по переулку Талалихина. Строительство «стены в грунте» будет разворачиваться параллельно со строительством дороги.

Выемку грунта мы также планируем начать с опережением директивного графика, так как сроки сдачи захваток довольно жесткие. Работы ведутся в две смены по скользящему графику с 7.00 до 23.00 без выходных. Первые две захватки должны сдать в конце ноября. А весь котлован — в июле 2013 года, — Дмитрий Пальшин ведет нашу делегацию через всю строительную площадку к форшахте.

— Шпунт будет забиваться вдоль Невы и вдоль проспекта Добролюбова. Забивку шпунта выполнит субподрядчик — компания

Боуэрд-Норд. «Стену в грунте» построят специалисты строительного подразделения Управления механизации под руководством Станислава Любинского. Сейчас УМовцы заканчивают монтаж бентонитового завода и устройство форшахты. Монтаж завода они начали в конце марта, параллельно вели откопку траншей под форшахту. В течение двух следующих недель монтажные бригады УМа смонтировали 80% завода. Сейчас все готово для строительства «стены в грунте». Первого июня заказчик, он же владелец электросетей на данном объекте, должен переключить наши производственные мощности на дополнительные пять трансформаторных подстанций, которые будут расположены по всей площадке. Мы с нетерпением ждем переключения на эти подстанции, чтобы автономно получать необходимую энергию по постоянной схеме. Тогда мы сможем своевременно закончить демонтаж зданий.

— **А как на стройплощадке организована бытовая составляющая?**

— Сейчас из контейнеров начинаем строить бытовую городок: помещения для переодевания, сушилки, душ, туалеты, комната приема пищи.

— **Какие возникают сложности в процессе строительства?**

— Бывает, находим под землей всякие забытые богом сооружения... На глубине 7–8 м, на линии забивки шпунта обнаружили старую насосную станцию. Пришлось раскапывать, демонтировать, вывозить. Сейчас экскаватор закапывает котлован.

Определенные сложности возникают и при транспортировке грузов по центру города.

— **С середины 2013 года начнется второй этап строительства, который включает в себя возведение многофункционального комплекса. Предстоит очередной тендер. Рассчитываете поучаствовать в этой работе?**

— Мы прикладываем все силы для того, чтобы зарекомендовать себя с наилучшей стороны и, безусловно, надеемся выиграть тендер на второй этап строительства.

АВТОТРАНСПОРТ МЕТРОСТРОЯ: РАБОТЫ НЕДОСТАТОЧНО!

Юрий Васильевич Зубков был назначен директором Автотранспортного предприятия Метростроя восемь лет назад. Это было тяжелое время: питерскому метростроению уделялось мало внимания, денег не было, практически каждое подразделение Метростроя выживало самостоятельно, хваталось за любые общестроительные работы...



— Полностью удержать коллектив тогда не удалось: многие отправлялись на поиски лучшей доли. Остались те, кто навсегда связал свою судьбу с Метростроем. С ними мы и открыли новую страницу истории нашего предприятия. Потихоньку, помаленьку начали набирать обороты, участвовать в тендерах, и представьте, ситуация стала выравниваться... Ну, а через год Метрострой приступил к реализации программы строительства станций, приличная загрузка появилась и у транспортников, стабилизировалась зарплата. Мы начали задумываться о модернизации ремзоны, о привлечении перспективной молодежи и конечно же об обновлении автопарка.

— **Решили определиться с новым типом грузовика?**

— Именно так. Главным автосредством Метростроя все еще оставались старые, двадцатилетние Татры. Сами понимаете, как часто приходилось ремонтировать этих старушек. Стоимость же запчастей была уже совсем другая, отнюдь не советская, появились таможенные «накрутки», одним словом Татра нас прилично «подтормаживала». Мы начали выбирать новую марку машины. Мировые бренды: VOLVO, MAN, SCANIA — не рассматривали, а остановили свой выбор на отечественном УРАЛЕ. УРАЛ как раз вывел на рынок новую дизельную модель, в ее разработке использовалось много импорт-

ных комплектующих. Цена машины была ниже КАМАЗа и белорусского МАЗа. Метрострой одним из первых закупил у завода 13 автомобилей. Вливание новой крови в организм нашего предприятия оказалось очень своевременным. Все надежды новый УРАЛ оправдал. Конечно, определенные недоработки были, но завод и Метрострой отнеслись к машине как к ребенку и лечили недостатки буквально в режиме диалога. Через короткое время грузовик был доведен до нужной кондиции. Кабина УРАЛа оказалась значительно удобней и теплей КАМАЗовской, обзор лучше, любые эргономические показатели выше, да и ходовая не хуже. Мы сделали ставку на этот автомобиль, обеспечили базу, подготовили водителей, оборудовали ремзоны, обзавелись массой механизмов для ремонта УРАЛа... Но вот что значит понадеяться на отечественный автопром: через некоторое время завод вообще прекратил выпуск автомобиля, полностью переключившись на военные машины... Модель снята с конвейера, возникают проблемы с запчастями. Увы.

— **На какую машину вы перешли?**

— Мы пересели на Ford Cargo. Американцы как раз выходили на российский рынок и были заинтересованы в покупателе. При покупке использовалась выгодная схема: в Россию ввозили только тягачи, а кузов ва-

рился в Набережных Челнах, вся итальянская гидравлика монтировалась там же. И еще. Американцы продавали машину по долларовому курсу, а не по курсу евро. Получалось, что цена американского грузовика была чуть-чуть дешевле КАМАЗа. В то же время Ford — это уже Евро-3, экономичность, удобная теплая кабина, комфорт водителя и безопасность... Впрочем, пришлось снова приспособлять ремонтную базу к новой машине...

Сегодня уровень подготовленности нашей ремонтной базы я оцениваю достаточно высоко, во всяком случае проблем с вводом в эксплуатацию десяти машин Ford у нас не было. Это заслуга наших специалистов: механиков, мастеров, руководителей ремонтной базы. Наконец-то мы смогли заменить окончательно «убитые» Татры.

Некоторое время спустя обратили внимание на азиатский рынок большегрузных автомобилей. В частности, на китайские бетоносмесители марки Howo. Сегодня китайский грузовик по всем параметрам успешно конкурирует с ведущими европейскими брендами как высоконадежный, крепкий автомобиль для работы в условиях бездорожья, чем-то напоминающий Татру. Но напичканная электроникой Татра сегодня — самая дорогая на нашем рынке машина. Пять лет назад мы купили китайский самосвал Dong Feng. За время эксплуатации машина ремонтировалась реже всех других грузовиков. В перспективе мы обязательно будем приобретать китайские грузовые машины.



Их качество подтвердил наш собственный реальный опыт.

— **Как обстоит дело с загрузкой предприятия на сегодняшний день?**

— Все метростроевские грузовики имеют определенное отличие от других машин: нами разработана и внедрена особая герметизация кузова для перевозки жидкого грунта. Там, где имеет место прохождение с применением водопригруза, тампонажных смесей, используются машины нашего предприятия. Вот и на «Спаской» вывоз грунта обеспечивает наша организация. Большую часть грузов приходится вывозить в ночное время, так как днем в центре города случаются непредсказуемые заторы.

Также в рамках текущих работ Метростроя мы заканчиваем вывоз породы и строительного мусора со строящихся станций Фрунзенского радиуса — «Международной» и «Бухарестской».

На разворачивающемся строительстве набережной Европы наше участие определено выигранным тендером, проводимым ЗАО «Компакт». Работы начнем с 15 мая. В рабочую программу войдет не только вывоз грунта, но и непосредственно разработка котлована с использованием автотехники Управления механизации Метростроя. Объем работ и маршрутизация будут объявлены после подписания рабочих договоров с заказчиком работ ЗАО «Компакт», с приемщиком грунта с Управлением механизации. Помимо метростроевских проектов наше предприятие принимает участие в строительных работах Водоканала, завода «Северные Верфи», компании «Рудос». К сожалению, должен признать, что на сегодняшний день загрузка предприятия далеко не полная, работы недостаточно, ситуация нестабильная. Тревожная пауза в работе Метростроя, связанная с проблемами в процедуре резервирования «пятен» под сооружение объектов метрополитена, не может не влиять на состояние связанных с ним предприятий. Что касается сторонних работодателей, то масштабных проектов с нашим участием пока не просматривается.

Профессиональный праздник

В МЕТРОСТРОЕ – ДЕНЬ КАДРОВИКА!



24 мая российские предприятия и организации отмечают День кадрового работника.

В праздник, объединяющий всех сотрудников многоликой «персональной» сферы – от кадровых делопроизводителей до директоров по персоналу, мы от души поздравляем всех кадровиков Метростроя и предоставляем слово заместителю генерального директора по персоналу и управлению имуществом ОАО «Метрострой» Валентине Петровне Забродиной.

Дорогие коллеги!

Хочу поздравить вас с профессиональным праздником и пожелать редкой способности – создавать в этом мире радость, уверенность и доверие. Что же такое наша профессия и за что мы любим свою работу? Прежде всего, за то, что она позволяет видеть конкретный результат усилий. Ведь если наша деятельность согласуется с общей стратегией развития предприятия, если налицо реальная помощь Метрострою в подборе кадров – мы можем гордиться ее результатами. А это, несомненно, приносит радость, придает силы, пробуждает желание развиваться дальше. Нет сомнения и в том, что в ситуации экономической нестабильности наибольшую ценность приобретают сами люди, связи и доверие между ними. Именно люди – главная движущая сила успешного производственного предприятия, каковым является Метрострой. Значит, от того, насколько профессионально мы сформируем коллектив организации, зависит ее способность достигать поставленных целей, преодолевать трудности. Направление работы кадровой службы Метростроя многогранно: это не только учет персонала и кадровое делопроизводство, это и организация обучения, и система мотивации, и оплата труда, и реализация социальных

льгот и гарантий и многое другое. За всем этим стоит ваша ежедневная, кропотливая работа. Специалист по персоналу должен быть широко эрудированным человеком, знать основы педагогики, научной организации труда, производства и управления, владеть современными методами оценки персонала, иметь ясное представление о перспективах развития организации. Но в первую очередь он должен быть хорошим психологом, иметь высокую проницательность и интуицию, способность найти общий язык с любым человеком. Специалисту по персоналу необходимо умение логически мыслить и анализировать. Не обойтись и без организаторского таланта, умения наладить работу внутри коллектива. Очень важны высокая работоспособность, умение работать в команде, стрессоустойчивость и конечно же позитивное отношение к людям. Все эксперты сходятся во мнении, что все больше российских предприятий обращает внимание на проблему эффективности отбора работников. А ведь это наша с вами профессиональная сфера.

Еще раз поздравляю своих коллег с профессиональным праздником и желаю им настойчивости в достижении целей, интересных проектов и профессиональных успехов!

Юбилей

ПОЗДРАВЛЯЕМ НИКОЛАЯ АЛЕКСЕЕВИЧА ЗУБОВА!



Николай Алексеевич Zubov родился в Ярославской области. Семнадцатилетним паренком приехал в Ленинград, поступил в ПТУ-66 Ленметростроя. С этого дня вся его славная трудовая жизнь связана с Метростроем. 20 лет потребовалось, чтобы пройти трудный, но счастливый путь от арматурщика до директора предприятия. Учеба в вечернем институте (ЛИИЖТ), общежитие, работа по сменам и скользящему графику – все это испытано на себе. Грамотный инженер, новатор по натуре, Николай Алексеевич все время находится в творческом поиске. Работая в метростроении, он постоянно внедряет рационализаторские находки, которые реально используются в строительстве. В начале 1990-х, во времена кризиса, под руководством Н.А. Зубова при Тоннельном отряде № 3 создается Малое предприятие.

Его работники берутся за любые строительные задачи, тем самым Николаю Алексеевичу удается собрать лучшие метростроевские кадры. В 1995 году Николай Алексеевич занимается внедрением новой технологии микротоннелирования, которое так необходимо городу. С 1998 года Н.А. Зубов – генеральный директор двух предприятий: ООО «Тоннельный отряд-4», основное направление которого – прокладка тоннелей методом микротоннелирования и горизонтально-направленное бурение, и ЗАО «Железобетонные Конструкции и Детали», которое под его руководством с честью вышло из кризиса 1998 года. Сегодня это стабильное предприятие, где постоянно совершенствуются производственные технологии.

Умелый и грамотный руководитель, преданный своему делу высококвалифицированный инженер, Николай Алексеевич пользуется уважением всего коллектива.

Уважаемый Николай Алексеевич!

В 60 лет жизнь только начинается. В эти лета человек приобретает то, что можно отдавать, познает то, чему можно учить, расчищает то, на чем можно строить. Позвольте же поздравить ВАС с наступлением поры, когда житейский опыт зрелости сочетается с энергией молодости.

*Ваш возраст славен круглой датой,
Он Вам задуматься велит:
Уж сколько сделано, однако,
И сколько сделать предстоит!*

*Ведь если звезды озаряют небо,
То кто-то их зажгет наверняка!*

*Знакомы Вам пороги, рифы и тоннели,
Хоть поприще лишь пройдено на треть,
Вы многого достичь сумели,
Но, думаем, не лишним будет впрямь*

*Пусть Ваши замы или ассистенты
Почаще слышат Ваш победный клич!
Пусть возраст означает лишь проценты
Тех рубежей, что предстоит достичь!*

*Вам пожелать друзей не однодневок –
Команду, без которой – ну никак!*

*Желаем Вам всегда всего желать с размахом,
Стабильности, заслуженных побед!
Чтоб все проекты обернулись благом!
Счастливых дней! И самых лучших лет!*

Коллеги по работе ООО «Тоннельный отряд-4»
ЗАО «Железобетонные Конструкции и Детали». 12.05.2012 г.

Спорт

СПОРТ И ОТДЫХ

Закончился зимний спортивный сезон, проведены лыжные соревнования среди коллективов ОАО «Метрострой». Лучшие спортсмены участвовали и занимали призовые места на городских соревнованиях. Становится хорошей традицией поощрять лучших спортсменов и активистов физкультурно-массовой работы. В 2011 году профсоюзный комитет ОАО «Метрострой» организовал для них поездку на озеро Селигер с посещением святых мест и прогулкой на теплоходе. В этом году в апреле профсоюзным комитетом на главе с председателем В.В. Зорькой была организована увлекательная автобусная экскурсия по памятным историческим местам центральной части Санкт-Петербурга. В автобусе во время движения была проведена культурно-развлекательная шоу-программа с привлечением артистов.

Такие поездки не только позволяют узнать историю страны, региона, города, но и сплачивают коллектив как единую команду единомышленников. В каждой организации есть ответственный за спортивно-массовую и физкультурно-оздоровительную работу.

Примером отличной работы может служить организация ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» под руководством генерального директора А.В. Гуслинского, который поддерживает усилия и задумки методиста по ФиС Ольги Харитоновой в возрождении лучших традиций физкультурного движения Ленметростроя.

В офисе организации создана комната отдыха, где можно поиграть во время обеда в настольные

игры, позаниматься на тренажерах, выпить чашечку душистого чая.

Регулярно проводятся дни здоровья и внутренние соревнования среди сотрудников.

Как в старые добрые времена в 11.00 проводится ежедневная производственная гимнастика для работников управления. Такое отношение к физической культуре способствует внедрению здорового образа жизни в сознание человека.

«Тайное» желание любого методиста по спорту – чтобы на новых строительных площадках метростроителей были устроены комнаты отдыха, как в далекие 1980-е годы, так называемые «красные уголки», где можно было бы поставить стол для настольного тенниса, настольные спортивные игры, шахматы, шашки, дартс. Уверен, что такая забота о людях даст положительный результат и повысит эффективность труда.

Андрей Юрьевич Синюгин,
старший тренер НП «Спортивный клуб
«Метрострой»



Слева направо: Первый ряд – Омельченко О.Б. (ЗАО «СМУ-19 Метрострой»), Гижинская Л.В. (ЗАО «Метробетон»), Ларионова О.Р. (Управление ОАО «Метрострой»), Забродина В.П. (Управление ОАО «Метрострой»), Бурацева Д.А. (ЗАО СМУ-9 «Метрострой»), Скворцова Е.И. (ЗАО «ЛМЗ Метрострой»), Михайлова Г.Н. (ЗАО «ЖБКиД»), Лаптева О.В. (ЗАО «Тоннельный отряд-3»). Второй ряд – Москвичева Е.В. (ВЦ – филиал ОАО «Метрострой»), Добрынина Т.Н. (УПТК – филиал ОАО «Метрострой»), Шарафутдинова Л.М. (ЗАО «Управление-20 Метрострой»), Кащанюк О.А. (Управление ОАО «Метрострой»), Кукина Н.В. (ЗАО «АТП Метростроя»), Зятикова Г.В. (ЗАО «Тоннельный отряд-3»), Мальцева Л.В. (ЗАО «СМУ-11 Метрострой»), Долгова О.Н. (РЭУ – филиал ОАО «Метрострой»), Бородина М.Е. (ЗАО «Управление-20 Метрострой»), Бирюкова Н.А. (УМ – филиал ОАО «Метрострой»), Пашенко Т.С. (УМ – филиал ОАО «Метрострой»), Фирсова И.А. (ЗАО «ЖБКиД», ООО «ТО-4»), Лукьянчук М.М. (ЗАО «СМУ-11 Метрострой»), Березуева Т.А. (УПТК – филиал ОАО «Метрострой»), Рачковская Е.В. (ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»), Кулеш А.И. (Управление ОАО «Метрострой»).

24 мая, в день профессионального праздника кадровых работников, в Управлении ОАО «Метрострой» состоялся ставший уже традиционным семинар. На этот раз приглашенный на семинар стилист-имиджмейкер Лана Гришина уделила внимание теме делового имиджа. Перед семинаром всех собравшихся поздравил генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров. Он отметил, что коллектив работников Метростроя всегда выгодно отличается от многих других рабочих коллективов, в чем безусловная заслуга сотрудников кадровых служб организации. Также Вадим Николаевич рассказал о текущих работах и планах организации и выразил уверенность в том, что в скором времени объемы метростроения вновь увеличатся, а значит, будет работа и у метростроевцев и у отделов кадров. В честь профессионального праздника заместителю генерального директора ОАО «Метрострой» Валентине Петровне Забродиной вручила участникам семинара благодарности за добросовестный труд, умелое ведение кадрового делопроизводства и достойный вклад в подбор персонала.

Проблема

УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ ГОРОДСКОГО БЮДЖЕТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРОПОЛИТЕНА!

12 апреля по инициативе территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» РОСПРОФЖЕЛа Санкт-Петербурга состоялось расширенное заседание постоянной комиссии Законодательного собрания Санкт-Петербурга по городскому хозяйству, градостроительству и земельным вопросам, посвященное перспективам строительства петербургского метрополитена.

В Санкт-Петербурге необходимо увеличить долю городского бюджета, выделяемую на строительство метрополитена с 3,2% до 6–7%, тогда разработанные планы по развитию городской подземки будут совпадать с реальностью – об этом в официальном письме на имя губернатора Санкт-Петербурга Георгия Полтавченко парламентарии заявили исполнительной власти.

В обращении к губернатору Санкт-Петербурга члены комиссии отразили, во-первых, необходимость увеличения капитальных вложений для развития метрополитена в рамках адресной инвестиционной программы до 17 млрд. рублей в 2012 году и до 30 млрд. рублей в 2013 году. Во-вторых, необходимость утвердить границы зон планируемого размещения объектов капитального строительства, а также резервирования земли для размещения объектов метрополитена, планируемых к возведению до 2035 года.

Кроме того, заместителю председателя постоянной комиссии Алексею Ковалеву поручено подготовить законопроект о внесении изменений в Закон Санкт-Петербурга «О градостроительной деятельности в Санкт-Петербурге», а также осуществлять текущий контроль ситуации с развитием метрополитена в Санкт-Петербурге и, начиная с 2013 года, регулярно докладывать по данному вопросу на заседаниях постоянной комиссии. Эксперту постоянной комиссии ЗАКСа Александру Карпову поручено при подготовке данного проекта Закона включить в перечень объектов регионального значения вестибюли станций, шахты, депо и электродепо, вспомогательные площадки, а также наземные участки линий метрополитена.

Комиссия также поддержала поправку, предложенную к проекту Закона «О внесении изменений в Закон Санкт-Петербурга «О бюджете Санкт-Петербурга на 2012 и плановый период 2013 и 2014 годов». В поправке предлагается установить норматив, в соответствии с которым в 2013 году на строительство метрополитена в Петербурге должно быть выделено не менее пяти процентов расходной части бюджета города, а в 2014 году – не менее семи процентов.

Редакция нашей газеты также публикует официальное письмо Председателя РОСПРОФЖЕЛа Н.А. Никифорова, направленное в апреле 2012 года на имя Председателя Правительства РФ В.В. Путина и Министра транспорта РФ И.Е. Левитина.

– Финансировать строительство по остаточному принципу недопустимо! Строительство подземки ведется постоянно, и средства должны выделяться ритмично, – справедливо считает заместитель главы постоянной депутатской комиссии Алексей Ковалев. Метрострой такую позицию депутата безусловно поддерживает.



Алексей Ковалев, заместитель председателя постоянной комиссии Законодательного собрания Санкт-Петербурга по городскому хозяйству, градостроительству и земельным вопросам:

«Расположение депо Фрунзенского радиуса пришлось перенести на два километра от проектного. Некий бизнесмен приватизировал склад песка и никакими силами сдвинуть его с этого места не удалось».

Постоянная комиссия по городскому хозяйству, градостроительству и земельным вопросам
ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

1. Принять Обращение Законодательного Собрания Санкт-Петербурга к Губернатору Санкт-Петербурга Г.С. Полтавченко.
2. Направить Обращение в адрес Губернатора Санкт-Петербурга Г.С. Полтавченко.

Председатель Законодательного Собрания Санкт-Петербурга

В. С. Макаров

Санкт-Петербург, Мариинский дворец 2012 года

Уважаемый Георгий Сергеевич!

12 апреля 2012 года состоялось расширенное заседание постоянной комиссии Законодательного Собрания Санкт-Петербурга по городскому хозяйству, градостроительству и земельным вопросам, посвященное развитию петербургского метрополитена. На заседании была представлена информация Комитета по транспорту, Комитета по градостроительству и архитектуре, Комитета по управлению городским имуществом, ЗАО «Петербургский НИПИГрад» и СПб ГУП «Петербургский метрополитен». Увеличение темпов строительства метрополитена в последние годы, несомненно, является заслугой Правительства и профильных комитетов администрации города. Однако представленная информация позволяет сделать следующие выводы о системных проблемах отрасли и сформулировать предложения по их решению:

1. В последние годы развитие метрополитена значительно отставало от строительства и ввода в эксплуатацию объектов жилищного и общественно-делового назначения, генерирующих значительные пассажиропотоки. Такая практика представляется ошибочной: необходимо обеспечить согласованность сроков ввода в эксплуатацию станций метрополитена с развитием крупных жилых и общественно-деловых районов и объектов.

2. Получение заключений государственной экспертизы и утверждение проектной документации по объектам метрополитена нередко затягивается (как это произошло с первой очередью Красносельско-Калининской линии), что ставит под угрозу сроки исполнения Отраслевой схемы развития метрополитена и ведет к вынужденному простоем техники и сокращению рабочих мест в метростроении. Для исключения таких ситуаций надо принять решения об утверждении границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства метрополитена, а также о резервировании земель для размещения объектов метрополитена, планируемых к возведению до 2035 года. Полагаем, что соответствующее поручение должно быть дано Комитету по градостроительству и архитектуре.

3. Целесообразно возобновить деятельность штаба по развитию транспорта и транспортной инфраструктуры, в том числе – для согласования схемы развития метрополитена с развитием морского порта, аэропорта «Пулково», линий железнодорожного сообщения, а также развитием скоростного наземного общественного транспорта.

4. Поскольку развитие метрополитена является важнейшим условием создания комфортной городской среды и повышения эффективности городской экономики, необходимо начиная с 2013 года увеличить капитальные вложения для развития метрополитена до 7% расходной части бюджета. Параллельно необходимо сокращать инвестиции в объекты городской инфраструктуры, функционирование которых без упреждающего открытия станций метрополитена неэффективно, таких, например, как новый зоопарк.

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА 5-ГО СОЗЫВА
ПОСТОЯННАЯ КОМИССИЯ ПО ГОРОДСКОМУ ХОЗЯЙСТВУ, ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВУ
И ЗЕМЕЛЬНЫМ ВОПРОСАМ
РЕШЕНИЕ

19 апреля 2012 года

Протокол № 9 п. 2

Об итогах расширенного заседания на тему: «Перспективы строительства метрополитена в Санкт-Петербурге»
Постоянная комиссия по городскому хозяйству, градостроительству и земельным вопросам решила:

1. Принять к сведению информацию, представленную на расширенном заседании Председателем Комитета по транспорту, Заместителем председателя Комитета по градостроительству и архитектуре, Заместителем председателя Комитета по управлению городским имуществом, представителями ЗАО «Петербургский НИПИГрад» и СПб ГУП «Петербургский метрополитен», приглашенными лицами.
2. Поручить заместителю председателя постоянной комиссии А.А. Ковалеву и эксперту постоянной комиссии А.С. Карпову в срок до 11 мая 2012 года подготовить проект постановления Законодательного Собрания Санкт-Петербурга «Об обращении Законодательного Собрания Санкт-Петербурга к Губернатору Санкт-Петербурга» по основным проблемам развития метрополитена, озвученным на расширенном заседании, и отразить в указанном обращении:
 - необходимость увеличения капитальных вложений для развития метрополитена в рамках адресной инвестиционной программы до 17 млрд. рублей в год в 2012 году и до 30 млрд. рублей в 2013 году и на последующий период;
 - необходимость принятия решений об утверждении границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства, а также о резервировании земель для размещения объектов метрополитена, планируемых к возведению до 2035 года.
3. Подготовить поправку к проекту закона Санкт-Петербурга «О внесении изменений в Закон Санкт-Петербурга «О бюджете Санкт-Петербурга на 2012 и плановый период 2013 и 2014 годов», установив с 01.01.2013 года и в последующие годы размер бюджетных ассигнований на развитие метрополитена в размере не менее 7% расходов бюджета на соответствующий финансовый год и поручить председателю постоянной комиссии С.Н. Никешину оформить и подать указанную поправку после принятия проекта закона Санкт-Петербурга «О внесении изменений в Закон Санкт-Петербурга «О бюджете Санкт-Петербурга на 2012 и плановый период 2013 и 2014 годов» в первом чтении.
4. Поручить заместителю председателя постоянной комиссии А.А. Ковалеву и эксперту постоянной комиссии А.С. Карпову в срок до 1 июня 2012 подготовить изменения в Закон Санкт-Петербурга «О градостроительной деятельности в Санкт-Петербурге» в части уточнения статуса отраслевых схем размещения отдельных видов объектов капитального строительства, развития транспортной, инженерной и социальной инфраструктур на территории Санкт-Петербурга и их соотношения с Генеральным планом Санкт-Петербурга.
5. Поручить эксперту постоянной комиссии А.С. Карпову при подготовке проекта Региональных нормативов градостроительного проектирования, применяемых на территории Санкт-Петербурга, установить в указанном проекте типы улиц и иных элементов улично-дорожной сети, предназначенных для размещения на них объектов общественного транспорта, а также установить минимальные параметры обеспечения населения объектами общественного транспорта в зависимости от плотности застройки.
6. Поручить эксперту постоянной комиссии при подготовке проекта закона Санкт-Петербурга, устанавливающего виды объектов регионального и местного значения включить в перечень объектов регионального значения вестибюли станций, шахты, депо и электродепо, вспомогательные площадки, а также наземные участки линий метрополитена.
7. Поручить заместителю председателя постоянной комиссии А.А. Ковалеву осуществлять текущий контроль ситуации с развитием метрополитена в Санкт-Петербурге и ежегодно, начиная с 2013 года, докладывать по данному вопросу на заседаниях постоянной комиссии.

Председатель комиссии

С.Н. Никешин

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Центральный комитет
109029, г. Москва, ул. Новорогожская, д. 29
Тел.: 262-58-73, 262-15-52; факс: 262-08-13
E-mail: rospromzhelel@css-rzd.ru, rospromzhelel@ckrptg.org.mps
05.04.2012 г. № И-206/7-и

Председателю Правительства
Российской Федерации
В.В. ПУТИНУ
Министру транспорта РФ
И.Е. Левитину

Уважаемый Владимир Владимирович!

Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей, объединяющий в своих рядах более 1,6 миллиона членов профсоюза, в том числе строителей метрополитенов, выражает обеспокоенность ситуацией, сложившейся вокруг реализации Программы развития Санкт-Петербургского метрополитена до 2025 года. Программой предусмотрен поэтапный ввод новых станций, продолжение существующих линий, строительство вторых выходов станций метро. В частности на август – сентябрь 2012 года предусмотрено открытие второго пускового участка первой очереди Фрунзенского радиуса со станциями «Бухарестская» и «Международная». На эти цели из городского бюджета выделено 6,5 млрд., а на следующий год – 4,6 млрд. рублей.

Вместе с тем за последние три года в городе не появилось ни одной новой шахты для строительства станций метрополитена, открытие которых планировалось в 2014 году. С мая 2011 года ОАО «Метрострой» практически прекратило горнопроходческие работы в шахтах. В связи с этим уже сокращено более 600 специалистов уникальных специальностей: проходчиков, горных рабочих, около 500 работников с прошлого года находятся в вынужденном простое. Если в первом полугодии текущего года метростроители не выйдут на строительство новых линий, то неизбежно продолжится сокращение работников.

Из-за несогласованных действий исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга: комитетов по градостроительству и архитектуре, по управлению городским имуществом и по транспорту – затягиваются сроки проведения экспертизы проектной документации. Без них метростроители не могут начинать инженерную подготовку и закладку вертикальных стволов. Так, например, на проектную документацию второго выхода со станции метро «Спортивная», переданную на экспертизу два года назад, до сих пор нет результата. Только на 8 из 23 площадок у метростроителей есть возможность вести подготовительные работы на проектируемой Красносельско-Калининской линии. Одна из запланированных площадок сдана в долгосрочную аренду на 49 лет под строительство парковки. И такие примеры не единичны.

Территориальная профсоюзная организация ОАО «Метрострой» обращалась к губернатору Г.С. Полтавченко с просьбой разобраться в сложившейся ситуации по выделению земельных участков, необходимых для начала строительных работ. Но в ответе за подписью вице-губернатора И.М. Метельского вместо информации о предпринимаемых администрацией Санкт-Петербурга конкретных шагах по решению возникших проблем – одни обещания.

Учитывая большую социальную значимость устойчивой работы метростроителей, просим Вас, уважаемый Владимир Владимирович, оказать помощь в принятии срочных и эффективных мер по реализации в полном объеме Программы развития Санкт-Петербургского метрополитена, что позволит обеспечить работой и тем самым сохранить более 5-ти тысячный коллектив метростроителей.

С уважением,
Председатель РОСПРОФЖЕЛ

Н.А. Никифоров



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ
МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «МЕТРОСТРОЙ»

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а; тел.: 635-77-55, факс: 635-77-47

Уважаемый акционер!

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» сообщает, что 14 июня 2012 года в 13.00 часов по адресу: Санкт-Петербург, ул. Демьяна Бедного, дом 21, в актовом зале Профессионального лицея метростроителя состоится годовое общее собрание акционеров. Форма проведения собрания – собрание.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Утверждение годового отчета Общества.
2. Утверждение годовой бухгалтерской отчетности Общества, в том числе отчетов о прибылях и убытках (счетов прибылей и убытков) Общества.
3. Утверждение распределения прибыли Общества по результатам 2011 года.
4. О выплате дивидендов и их размер по акциям каждой категории за 2011 год.
5. Избрание членов Совета директоров Общества.
6. Избрание членов Ревизионной комиссии Общества.
7. Утверждение Аудитора Общества.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие в годовом общем собрании, считать 02 мая 2012 года.

Заполненные бюллетени для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по адресу: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, по 11 июня 2012 года.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться в рабочее время, начиная с 24 мая 2012 года по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, комната 213, тел. 635-77-27. Регистрация участников годового общего собрания будет проводиться по месту его проведения. Начало регистрации – 14 июня 2012 года в 12.00 часов.

Акционер имеет право принять участие в годовом общем собрании акционеров лично или через своего представителя, выдав ему доверенность. При регистрации на общем собрании каждый акционер (представитель) должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность, – паспорт. Представитель акционера должен, кроме этого, иметь доверенность, подписанную акционером и заверенную в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

С уважением,

Совет директоров ОАО «Метрострой»

Память

ДОРОГОЙ ПАМЯТИ...



НЕВСКИЙ ПЯТАЧОК

Весенняя поездка ветеранов Метростроя по местам памяти и славы в этом году началась с Невского пятачка. Это место и сейчас заставляет содрогнуться: кочки, поля, здесь почти нет деревьев, из песка можно простым ножом выкопать ржавый обломок снаряда.

В ночь с 19 на 20 сентября 1941 года батальон 4-й отдельной бригады морской пехоты, полк 115-й стрелковой дивизии и полк 1-й стрелковой дивизии НКВД из района Невской Дубровки на правом берегу Невы под ураганным огнем противника форсировали 600-метровую Неву и захватили вдоль левого берега реки узкую полосу земли у **Московской Дубровки**. Зацепившись за крутой и обрывистый берег высотой более 20 м, неся тяжелые потери, они удерживали крохотный плацдарм, названный «Невским пятачком». Начались ожесточенные и упорные бои. Немцы в буквальном смысле слова перепахивали снарядами и бомбами «пятачок», на котором не осталось ни дерева, ни кустика. Раненых на правый берег не переправляли, они в муках истекали кровью. Да и вообще, из прибывших на «пятачок», никто не возвращался обратно. Однако полугодные, израненные защитники плацдарма стояли насмерть. Вгрызались, как кроты, в землю, строили подземные ходы, сообщения, разобрав для этого все



деревянные дома и надворные постройки села Московская Дубровка. Однако и после этого немногим удавалось оставаться в живых более трех дней...

КОБОНА

Порт Кобона – деревня Суховского сельского поселения Ки-



ровского района Ленинградской области. Расположена на берегу Ладожского озера в устье реки Кобонки, в месте пересечения ее с Ладожским каналом.

Из воспоминаний блокадницы Р. Нератовой: «...В начале эвакуации, когда потянулись первые составы с дистрофиками из Ленинграда, местные жители подходили к вагонам, но некоторые вагоны были без единого живого человека – все покойники. Иногда среди умерших – несколько чуть живых, их снимали и везли в больницу, где они все-таки умирали...»

Весной здесь все подчинено воде. Дома стоят вдоль каналов и речки Кобонки, а в окнах, куда бы ни выходили – на запад, юг или север, – играют солнечные блики, отраженные от воды. Каждый дом – причал, каждый двор – пристань. Теснятся вдоль берегов баркасы, лодки, катера.



Из года в год ветераны Великой Отечественной войны Метростроя посещают дорогие сердцу места в Кобоне. Через эту деревушку в суровые годы войны пролегла знаменитая Дорога жизни. Через Кобону в блокадный город поступило более полутора миллиона тонн грузов, были вывезены на Большую землю сотни тысяч голодных ленинградцев, именно здесь проходила временная железнодорожная линия, связывающая Ладожское озеро со станцией Войбокало.

Первый санный обоз с продовольствием прошел по озеру 18 ноября 1941 года. В то время в Ленинграде оставался запас продуктов лишь на несколько дней. 23 ноября 1941 года из Кобоны, по неокрепшему льду озера ушла в блокированный Ленинград первая колонна – 60 машин с продовольствием. И хотя осажденным



доставили лишь 33 тонны ржаной муки, это была настоящая победа. Военно-автомобильная дорога № 101, Дорога жизни, начиналась у железнодорожных станций Заборье и Подборовье, восточнее города Тихвина. Наиболее трудным участком пути были 30 километров по льду Ладожского озера – от Кобоны до Осиновца. Линия фронта проходила здесь всего в десяти километрах от дороги.

ПРО МУЗЕЙ

Еще несколько лет назад в Кобоне был музей истории поселения, где размещался мемориальный зал Метростроя. Здесь можно было посмотреть фотографии метростроителей, беззаветно трудившихся и умиравших на строительстве Дороги жизни. Эти фотографии принесли в музей сами старики-метростроители, их дети, внуки. Но музей подожгли, фотографии и экспонаты сгорели, не вернешь. Кому это было нужно? Сюда приезжают тысячи людей, чтобы почтить память, поклониться близким, отдать дань безграничного уважения подвигу простых людей – так кому понадобилось сжигать память?

БРАТСКАЯ МОГИЛА

В Кобоне, по традиции, бережно сохраняемой много лет, ветераны Метростроя пришли к братской могиле метростроителей, погибших при строительстве Дороги жизни. Имена, имена на могильных плитах. Здесь захоронено несколько сотен человек. Плиты привели в порядок, почистили, убрали мусор. Возложили цветы. Председатель совета ветеранов Метростроя Константин Яковлевич Поначев говорил о подвиге метростроителей во имя общей Победы, о памяти поколений,

о бережном отношении к уходящим от нас старикам.

ЦЕРКОВЬ НИКОЛАЯ ЧУДОТВОРЦА



Здесь, в Кобоне, находится каменная церковь Святителя Николая Чудотворца, чудом сохранившаяся в войну. В годы блокады в церкви отогревали и кормили ленинградцев. Разрушенную временем, ее начали реставрировать в конце 1990-х годов. Это не только памятник военной истории, но еще и единственный в стране храм-маяк. В XIX веке в один из крестов храма были вмонтированы шарик из хрусталя. В них отражалось солнце, и рыбаки – большинство жителей рыболовецкой деревушки Кобоны – издали видели этот ориентир.

После отъезда из Кобоны наш автобус остановился у памятника военным автомобилистам – у легендарной «полторки».

Слава и вечная память всем, отдавшим жизни за наш великий, никем не покоренный город!

Фотофакт



Фото Ольги Серовой

1 мая 2012 г. Наши на Дворцовой площади.

Спорт

ПОБЕДЫ ЕЩЕ ВПЕРЕДИ!

В начале апреля петербургская команда по хоккею на траве «Метрострой» приняла участие в Кубке европейских команд, прошедшем в Белфасте. У нашей команды были надежды на призовое место в этом турнире, но по стечению различных обстоятельств «Метрострой» занял 4-е место. Если для прошлогоднего аналогичного турнира это было бы прекрасно, то в этом сезоне это было воспринято как неудача. А ведь играли с бельгийцами за первое место в группе.

В турнире не смогла принять участие полузащитник Анастасия Ревякина, получившая травму руки на последней тренировке. Несмотря на это, первую игру «Метрострой» выиграл у литовской команды «Gintra Strekte Universitas» (3-1). Затем, встретившись во второй игре с хозяевами турнира, командой «Pegasus», «Метрострой» сыграл вничью 2:2, но это была нешуточная борьба.

Третья игра за первое место в группе с бельгийцами из «La Gantoise» получилась трудной и боевой. Уже в первом тайме соперницы пробилы наши ворота, а во втором – забили еще один гол. Только через 2 минуты после этого мяча ка-

питан нашей команды Олеся Петрова вместе с новобранцем нападающей Ксенией Свеженцевой запутали розыгрышем мяча защиту противника и вратаря и забросили мяч. Для победы этого было мало. Как итог выступления в группе – второе место и предстоящие сражения за третье призовое место. Но, увы, в борьбе за «бронзу» пропустили вперед белорусскую «Викторию».

К началу чемпионата России команда укрепилась дополнительно двумя новыми игроками: Юлия Ашурова, бывший игрок команды («Волга-Телеком») и Людмила Шокур, хоккеистка из Украины. Это позволило успешно стартовать команде «Метрострой» в чемпионате России, и нужно отметить, что на сегодня по количеству очков наша команда стоит в турнирной таблице на первом месте: из 6 сыгранных матчей петербургская команда уступила лишь один раз команде «Волга-Телеком» – обладателю нынешнего кубка России. Желаем «Метрострою» боевого настроения и уверенных побед!

По материалам пресс-секретаря Петербургского Центра хоккея на траве А. Дианова

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 29.05.2012 г.
Газета отпечатана в «Типография «НП-Принт», Санкт-Петербург, ул. 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.