

КОНСТРУКТИВНАЯ РАБОТА ОЗНАЧАЕТ РЕЗУЛЬТАТ!

Очередное, девятое по счету заседание штаба по перспективному развитию Санкт-Петербургского метрополитена прошло 10 марта 2016 года в конференц-зале Управления механизации ОАО «Метрострой» под председательством вице-губернатора Санкт-Петербурга Игоря Албина.



«Разбор полетов» вице-губернатор мудро начал с поздравлений. «От имени губернатора Санкт-Петербурга, Георгия Сергеевича Полтавченко» Игорь Албин поздравил Метрострой с «круглой, почти юбилейной датой»: «75 лет – это значительный срок для компании, которая состоялась, хорошо стоит на ногах и задает стандарт качества работы и управления не только для Санкт-Петербурга, но и для Российской Федерации». Вот так, ни больше, ни меньше. В заключении поздравительной части вице-губернатор подвел арифметическую черту под впечатляющими перспективами подземных строек: «... общая стоимость контрактов,

которые на основе открытых конкурсов получил Метрострой превышает 120 миллиардов рублей. Объем работы впечатляет! От правительства Петербурга и губернатора хочу пожелать коллективу Метростроя много оплачиваемой работы, а нам – жителям, новых веток и станций метро».

Генеральный директор Метростроя Вадим Николаевич Александров поблагодарил вице-губернатора за поздравление и поделился мечтой о Петербурге будущего: «Хотелось бы участвовать в создании подземного пространства города будущего. Моя мечта – построить подземную часть стрелки Васильевского острова. На поверхности здесь надо разбить открытые пешеходные зоны,

а для транспорта – проложить тоннели. Чтобы люди могли свободно гулять по стрелке и любоваться этой красотой».

От поздравлений и взаимных благодарностей перешли к реалиям. Председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Сергей Харлашкин доложил штабу о продолжающейся подготовке локальных смет для калькуляции общей стоимости строительства Фрунзенского радиуса от станции «Международная» до станции «Южная». Эта стоимость оказалась «в пределах сводного сметного расчета, рассмотренного центром государственной экспертизы. Получено положительное заключение».

Читайте продолжение на стр. 2

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

**РЕЗЕРВЫ ДЛЯ
УСКОРЕНИЯ ЕСТЬ!**

СТР. 2

**ЭСКАЛАТОРЫ МЕТРОСТРОЯ
МОНТИРУЮТ
НА НАКЛОН**

СТР. 5

**ДЕТИ РИСОВАЛИ
«АТОМНЫЙ»
КУВШИН**

СТР. 7

Метростроение

Продолжение. Начало читайте на стр. 1

Игорь Албин: «Конструктивная работа означает результат!»



Раскрывая тему Сергей Харлашкин сказал буквально следующее: «Снижение по этому контракту от стартовой стоимости составило 37%. По предварительным данным мы находимся в пределах лимита финансирования. К 1 мая будет известна окончательная цифра.» По простому – остаемся в прокрустовом ложе обрезанной «по самым помидоры» сметы.

– Меня всегда смущает такой дисконт по отношению к стартовой цене проекта. 37% – это что? Недостатки проектирования? Почему такое снижение? – спросил вице-губернатор. Прошу на следующем заседании штаба вернуться к этой проблеме. Нужен полноценный анализ. Каким это образом стало возможно такое удешевление объекта капитальных вложений? Впечатляющая победа...

Действительно, выдающееся достижение сметного дела. Впрочем, по этому поводу на страницах нашей газеты уже с энтузиазмом высказались заинтересованные руководители строительно-монтажных управлений Метростроя.

Интересующая нас тема шла под заголовком «О ходе реализации производственной программы и планах освоения лимитов на 2016 год на участке Невско-Василеостровской линии от станции «Приморская» до «Ул. Савушкина». Доклад держал заместитель председателя КРТИ М.И. Цалко:

– Общая стоимость данного участка Н/В линии составляет 36,8 млрд рублей. В том числе 14 миллиардов пошло из федерального бюджета. Контракт с Метростроем заключен 23 сентября 2015 г. на



30 млрд 86 млн. рублей, в том числе затраты на оборудование – 2 млрд 506 млн. Срок завершения работ – 28 февраля 2018 года. Финансирование в 2015 году составило 3 млрд 742 млн., работ произведено на 2 млрд 500 млн. На 2016 год лимит финансирования составляет 13 млрд 879 млн. плюс переходящий с 2015 года аванс – 1 млрд 291 млн. Согласно производственной программе в 2016 году должно быть освоено 15 млрд 171 млн. Из них строительно-монтажные работы составят 13 млрд 300 млн., оборудование – 1 млрд 862 млн. Основная задача 2016 года – выполнение проходческих работ в двухпутном тоннеле протяженностью 5209 м и строительство конструктива станционных комплексов станций «Беговая» и «Новокрестовская». В 2015 году работ было выполнено на 8,1% от общей стоимости, в этом году планируется закрыть 50%. В 2017 по плану должны закрыть 40% и оставшийся 1,2% – в первом квартале 2018 года.

В январе-феврале невыполнение работ составляло 700 млн. рублей (из 1 млрд 881 млн.). Основные причины невыполнения – некорректно составленная исполнительная документация, вопросы ценообразования, в том числе в части зданий и сооружений. В настоящий момент суммарное отставание от производственного графика составляет 100 колец или 180 метров. Основные технические причины непопадания в сроки – сложные гидрогеологические условия на начальном участке проходки (450 метров), прежде всего перенасыщенность трассы крупными валунами – до 50 валунов на кольцо. Общая продолжительность ремонтных работ в кессоне на этом участке составила в январе-феврале 19 дней. Однако уже в марте скорость проходки удалось существенно повысить – в среднем до 5 колец в сутки. Последние дни скорость составляет 8 колец в сутки. В то же время темпы строительства стены в грунте и установкой свай-колонн на «Новокрестовской» превысили плановые практически на 200% – из 124 колон уже установлены 74.

Завершая свой доклад представитель заказчика сформулировал ряд предложений, которые, как он считает, могли бы повысить интенсивность производимых Метростроем работ. А именно: увеличить количество горно-строительных машин и буровых станков; «во избежание риска остановки работ» создать текущий, оперативный и страховой запас колец. Для этого предложил выделить Метрострою дополнительные средства в виде целевых авансов.

Выслушав предложения, вице-губернатор справедливо потребовал урегулировать, наконец, взаимодействие заказчика и генподрядчика – перейти на ежедневное согласование позиций в процессе подготовки к сдаче исполнительной документации, обеспечить еженедельное принятие выполненных работ. Албин так же изъявил готовность поддержать авансирование запаса колец.

– Задача – выбрать из лимитов 2017 года хотя бы три-четыре миллиарда в этом году. Тогда выполнение производственной программы 2017 года станет реальностью. Я готов пойти на санкционированные кредиты и увеличить таким образом программу текущего года до 18–20 млрд рублей.

К сожалению на официальной части заседания штаба не поднимались многие насущные и болезненные вопросы. Что делать с растянутой до абсурда приемкой выполненных работ на фоне общей инфляции и предельно сжатых сроков сдачи «футбольного» участка? Выглядит, прямо скажем, не солидно. Неприглядно смотрится и казенщина банковского сопровождения приоритетного строительного проекта. Как следствие банковской волокиты, у Метростроя возникают затруднения с своевременной выплатой заработной платы, с приобретением строительных материалов. Что делать с удорожанием строительной и горнопроходческой техники? И как прикажете реагировать на необоснованное понижение многих важнейших коэффициентов в урезанной смете контракта строящегося участка Фрунзенской линии?

Остается надеяться, что в ходе закрытого для прессы разговора руководителей основных подразделений Метростроя с вице-губернатором Санкт-Петербурга и представителями КРТИ эти вопросы были поставлены и ответы получены.

Сергей Мудрицкий: «Резервы для ускорения есть!»



В обязанности руководителя проекта УМа на строительстве двухпутного тоннеля «Улица Савушкина» – станция «Приморская» Сергея Мудрицкого входит все техническое и хозяйственное обеспечение проходки, контроль за состоянием щита, своевременной поставкой ЗИПа, профилактическое обслуживание всех систем комплекса, подготовка и проведение текущих ремонтов. В подчинении Сергея – весь оперативный экипаж: механики, электрики, гидравлики, и разумеется, пилоты щита.

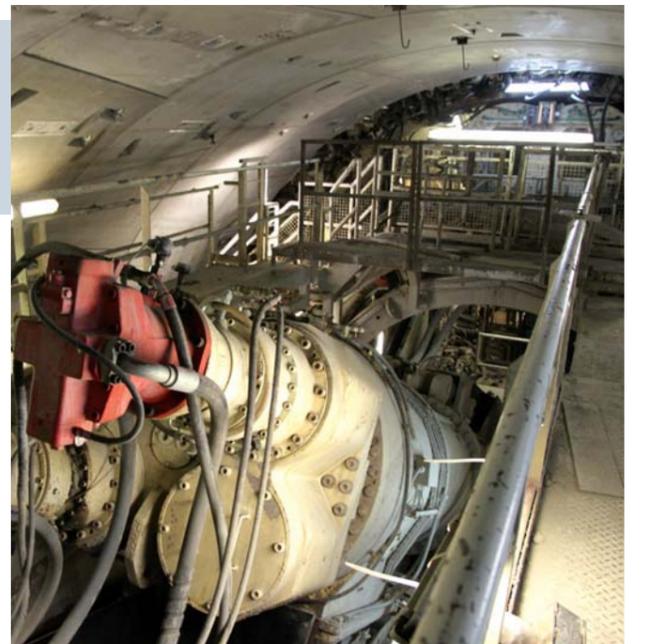
– Прошел самый тяжелый участок, так называемая «зона размыва». Как собственно и ожидалось на береговой морене, здесь было очень много камней – до 60-80 валунов на кольцо. Особо тяжелый участок составил почти 150 метров. Здесь щиту пришлось действительно тяжело. Быстро изнашивался ротор. С «камнепадом» в этой зоне приходилось бороться практически ежедневно. Камней было столько, что не успевали вывозить.

Как происходит работа щита в валунной зоне? Тяжело вращаясь, ротор собирает самые крупные камни и с трудом, медленно раскалывает их скалывателями. Затем по принципу мясорубки затягивает каменный бой в лучевое пространство и переводит на шнек. Шнек продолжает перетирать камни в более мелкую фракцию. Внутри режущего органа находятся специальные миксеры, которые то же заняты камнедроблением. И при всем при этом размер самых крупных, выпадающих на конвейер булыжников достигает 800*500 мм. Такой «кусочек» с трудом поднимают два привычных ко всему проходчика. Но если не успевать снимать их с ленты, то тяжелые камни остановят транспортер. При этом продолжающая поступать порода начнет срываться с него, заваливая рабочую зону. Нередко крупные камни застревают и в задвижке шнека. Если закрыть задвижку не удастся, грунт выдавливает прямо через шнек и щит буквально «тонет» в породе. Тогда приходится вращать шнек в обратную сторону и снова подавать вперед, что бы хоть как-то пропихнуть застрявшие камни.

В первую очередь, в валунной зоне, конечно, «сгорают» резцы и шарошки. Если есть механические повреждения,

сколы, заклинивание – такие на замену, стандартное изнашивание – в ремонт. Несколько раз у нас случалось «залипание» ротора. Спрессованная и отшлифованная вращением обводненная порода наслаивалась на ротор, забивая режущие кромки. Поступательное движение естественно прекращалось. Такие остановки обычно происходят в обводненных грунтах, в локальных пльвунах, одним словом в местах, где велик риск обрушения породы. Чтобы в такой зоне обеспечить безопасность забоя, вытеснить воду из рабочего пространства и очистить режущий орган, необходимо создать дополнительное внутреннее давление. Проходчики строили кессонную камеру, выходили в призабойное пространство и с великим трудом буквально «отстирывали» режущий орган.

Мы воткнулись в валунную зону прямо на старте. Все пошло непросто с самого начала. Поставили триста очень тяжелых колец и вот только сейчас вышли из зоны морены. Сложный участок еще продолжается, но уже ясно, что главный бой на этой проходке мы выиграли. На Фрунзенском радиусе все же было полегче, камней – меньше, да и техника была новая. Здесь проблемы с расходниками возникают чаще, нам приходится как-то выкручиваться, искать отечественные аналоги – подшипники, гидравлику, смазочные материалы. В итоге – есть отставание от графика. Но сейчас дело пошло быстрее, мы нагоняем: ставим стабильно девять колец в сутки. А по плану – восемь. Значит постепенно ситуация выравнивается. Резервы для ускорения есть. Но по-прежнему очень много воды. Грунт жидкий, щит попадая в линзу как бы «проваливается» в пустоту. На таких участках пилотам приходится притормаживать, внимательно следить за давлением



в забое, за равномерностью нагнетания раствора, добиваться корректной, «нежной» работы шнека.

Чтобы не было просадок поверхности мы идем с давлением пригруза в среднем 1,7 бара. Но по трассе нередко попадают слабые, пористые торфяники, через такие пустоты на поверхность изливается пена. Впрочем, все это – лишь незначительные технические издержки. А общее впечатление – в режиме жесткого цейтнота идет слаженная работа всех участников строительства тоннеля: Управление-15, Метроподземстроя, Управление механизации. Бывают натяжки с поставкой блоков, есть технические сложности с организацией развозов в тоннеле, однако в целом, весь механизм проходки работает на ускорение.

СТАРТОВЫЕ КОТЛОВАНЫ: ЗА ЩИТОМ УЖЕ УКЛАДЫВАЕМ И МОНТИРУЕМ

На шахту №462 на Туристской улице завозят рельсы, за щитом бригады «Тоннельного отряда-3» начинают тянуть пути. Тоннелищики идут «след в след» за последней, четвертой тележкой горно-проходческого комплекса, их работу обеспечивают бригады строительного участка №5 «Управления-15 Метрострой», они укладывают жесткое основание и готовятся бетонировать вентиляционное перекрытие.

Наверное, 462 шахта – объект самого пристального внимания. Для Смольного от работ на этой шахте зависит реализация транспортного обеспечения Чемпионата мира по футболу 2018 года.

Сейчас стартовые котлованы используются для снабжения всех участков проходки материалами, а также для отгрузки грунта. Через первый спускают трубы, детали конвейера, те же рельсы, там же установлен бетононасос. Через второй в тоннель опускают обделку.

Бригадир СМУ-15 Юрий Прокофьев:

– Первый участок жесткого основания за стартовым котлованом практически готов для монтажа рельсошпальной решетки. Правда, первые



48 метров – основание временное, щебеночно-песчаная смесь. Здесь будут укладывать временные пути на шпалах. А уже дальше уложено жесткое основание, там ТО-3 может монтировать железобетонные опоры с рельсовыми креплениями.

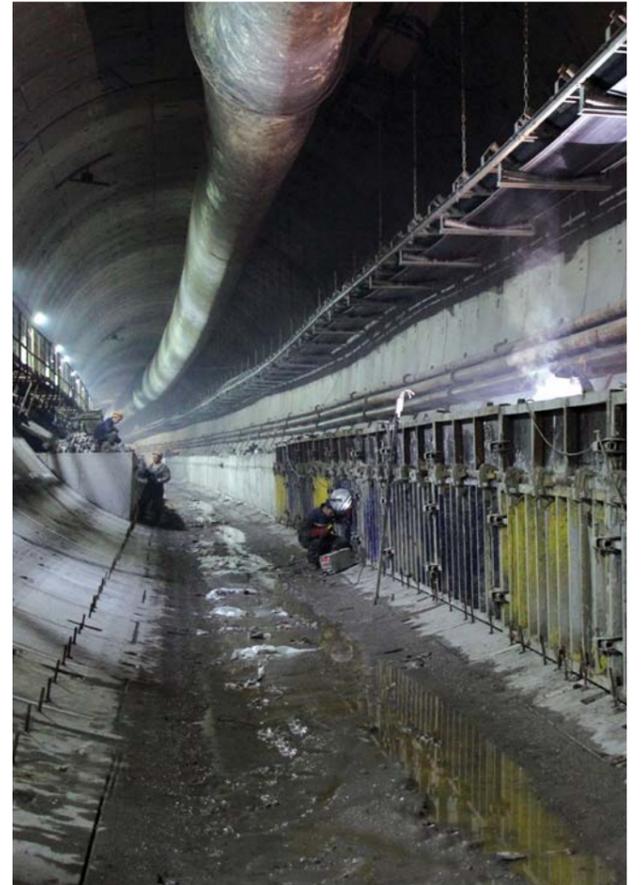
По тоннелю корреспондента «Метростроителя» провел заместитель начальника участка №5 СМУ-15 Сергей Малофеев. Он показал, как заливается жесткое основание. Сначала бетонироваются «боковины». Потом над серединой – а это достаточно глубокая и широкая «колея» – устанавливается технологическая транспортная тележка, после чего «колея» бетонировается.

– Бетон встает два дня, – рассказывает Сергей, – чтобы МТС безостановочно могли подвозить материалы



и оборудование на щит и была придумана такая технология с подъемом транспортной тележки. Цикл трехдневный. Бетон под тележкой встает, тележка лебедками передвигается дальше.

От щита бригада бетонщиков практически не отстает. Однако при бетонировании вентиляционного перекрытия нам придется поднапрячься. Сейчас с четвертой тележки щита УМ начинает монтаж его металлоконструкций, которые затем мы будем фанеровать, армировать и бетонировать. Но вот первые пятьсот метров, которые щит уже прошел, нам придется готовить самим. И затем бетонировать эти участки одновременно.



«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»: ВСЕ НА МАТЧ?



Ответственный производитель работ Управления Механизации на строительстве станционного комплекса «Новокрестовская» Игорь Владимирович Заяц:

– Строительство станции продвигается неплохими на мой взгляд темпами. Идем с заметным опережением расчетных графиков. Хотя, как известно, предела совершенству нет... Основные направления строительства развиваются параллельно: в границах периметра станционного

комплекса практически завершается струйная цементация котлована, на подготовленных участках производится установка свай-колонн, на соседних – бригады строителей СМУ-15 продолжают разработку грунта. Набирает обороты монтаж и отливка плиты первого перекрытия. Одновременно идут строительные работы в демонтированном котловане и НВУ.

УПРАВЛЕНИЕ МЕХАНИЗАЦИИ: НАСТУПЛЕНИЕ ШИРОКИМ ФРОНТОМ

Завершив строительство стены в грунте, бригады Управления механизации совместно с коллективами СМУ-13 и Геостроя параллельно вели струйную цементацию котлована, возводили строительные конструкции НВУ-466, НВУ-465, строили демонтируемый ходок, осуществляли монтаж и установку свай-колонн. В настоящее время объемы струйной цементации выполненные Управлением механизации составляют 9300 скважин из 21000 проектных. Прекрасно показали себя на этой работе и коллективы бурильщиков СМУ-13. В целом, по станционному комплексу внутри стены в грунте практически весь объем струйной цементации выполнен. Управлению механизации остается 110 скважин, примерно столько же и бригадам СМУ-13. В ближайшие дни готовые

участки будут переданы коллегам из СМУ-15 – они продолжат здесь открывать котлован и готовить площадку для установки новых свай-колонн. Так, сменяя друг друга на строительной площадке, коллективы Метростроя строят самую «морскую» станцию Петербурга.

Максим Сергеевич Федоров, начальник участка СМУ-15 на станции «Новокрестовская»:



– Струйная цементация территории станционного комплекса заканчивается 14 марта. Полностью завершена Jet демонтированного котлована (639 скважин). На укрепляемых участках входа и выхода щита еще предстоит разбурить 678 скважин – эта работа будет выполнена к середине апреля. Из 124 свай-колонн сооружено 70. В наших планах (если их не нарушат «товарищи из транспортного цеха») к 10 апреля завершить этот вид работ.

СМУ-15: ДАЕШЬ ПЕРЕКРЫТИЕ!

Строительство плиты перекрытия на отметке 15,6 (общая длина 174 метра) бригады СМУ-15 начали на участке с 1 по 7 ось (42 метра) 27 января. Буквально день в день с окончанием бетонной подготовки и гидроизоляции стен этого участка. 1 февраля приступили к установке опалубки и армированию перекрытия. 25 февраля в перекрытие был уложен первый бетон, а уже 3 марта на этом участке бригады СМУ-15 демонтировали опалубку. В настоящее время армирован второй, 35-метровый участок. На армировании перекрытия заняты сто двадцать человек – 4 бригады лучших арматурщиков СМУ-15. Уже связано более 150 тонн арматуры. Все строите-

ли «Новокрестовской» серьезно настроены реализовать этот сложный проект в установленные сроки. Во что бы то ни стало сдать городу новые станции и тоннель к чемпионату мира по футболу.



Назаров Алексей Семенович, бригадир комплексной бригады СМУ-15. На строительстве «Новокрестовской» – с первого дня.

– В Метрострое наша бригада всего второй год, но масштабы строительства, уровень технологий и качество организации работ оценить уже можем: предприятие очень серьезное. Это союз опытных специалистов всех строительных направлений. Это глубокие знания, это уверенность в своих силах. Такой коллектив нельзя разрушить. Работать в Метрострое – значит быть полезным своему городу. Метростроитель – одна из самых сложных рабочих специальностей, но без нее большому городу никуда. Скажите, кто же тогда будет строить метро, если не Метрострой?

Метростроение

«ДУНАЙСКИЙ ПРОСПЕКТ»: БОРОТЬСЯ, ВЫБИВАТЬ, ИСКАТЬ И НЕ ...

С поставкой материалов и финансированием на строительстве станции «Дунайский проспект» «получше» – считает начальник участка СМУ-11 Алексей Смирнов. Конечно, сбои и недопоставки случаются, но с ними уже можно «бороться». Что-то «выбивать», как-то «находить варианты» и «компромиссы». «Перебиваться», «переключаться на другой вид работ», «закрывать дырки», но из графика не выбиваться. В станционном котловане монтажники с помощью специального манипулятора наконец-то начали снимать кольца тубинговой обделки.

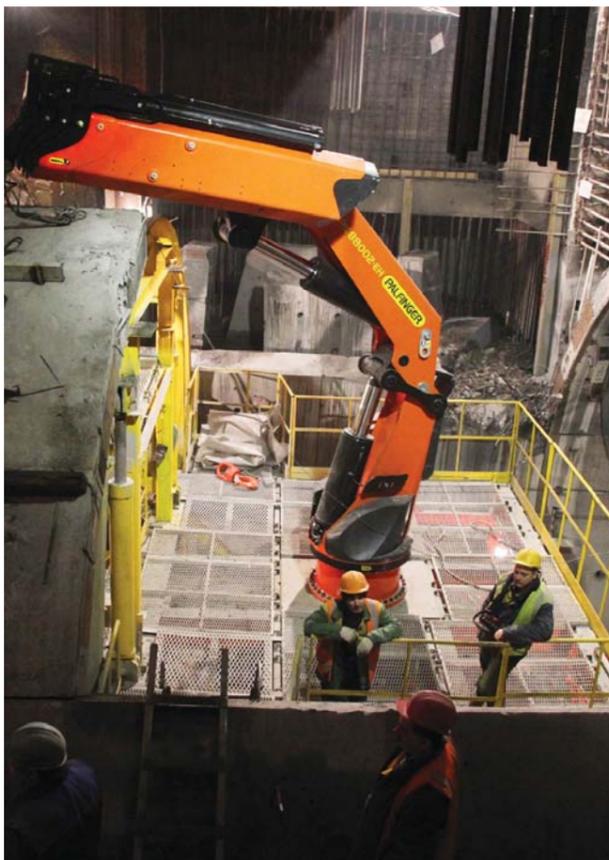


Начальник участка СМУ-11, Алексей Александрович Смирнов:

– В настоящее время на станции закончено строительство основных конструкций НВУ, согласно требованиям проектной документации произведена засыпка, армирование и бетонирование непосредственно самого киоска НВУ. Нам останется только смонтировать металлический купол.

Продолжается бетонирование плиты на отметке 6,4: мы заливаем так называемые «балконы» между стеной в грунте и свай-колоннами – выполнено более 50% этой части плиты. Параллельно ведутся гидроизоляционные работы.

Ну и самое главное – мы приступили к демонтажу тубинговой обделки. Собрали наш чудо-манипулятор – собственное изобретение СМУ-11, испытали его. Машина показала себя отлично, оправдала буквально все наши надежды. Теперь «железной рукой» рассчитываем снимать кольцо в сутки. А это, для справки, шесть железобетонных блоков весом по десять тон каждый и 3,5 тонны – «замок». В станционном котловане 115 колец. Поэтому такая машина для нас – это просто подарок. Она и разбирает кольцо и выдает блоки и грузит их на телегу. Далее технически понятная, стандартная операция – доставка блоков к технологическому проему и выгрузка на поверхность. Вся цепочка отработана, единственное проблемное звено – складирование и утилизация. Изначально планировалось использовать блоки на сооружении двухпутного тоннеля Невско-Василеостровской линии, но пока такое решение не принято, придется складировать на нашем



участке. Складируем практически нигде, но что-нибудь придумаем.

Параллельно, в свободном от колец пространстве начинаем смыкать «балконы» распорной плиты 6,4, с сохранением всех технических проемов для выгрузки грунта и подачи стройматериалов. Следующий цикл – разработка грунта на четвертом уровне и подготовка к бетонированию нижней части ростверка, так называемой «плиты днища». Выемка грунта с последнего уровня будет сложной. Если выше мы доставали грунт «длинноруким» экскаватором с 12-метровой стрелой, то теперь, на глубине более 20 м, придется устанавливать механический грейфер. Общий объем новой партии грунта с этого уровня – 6,5 тысяч кубометров. Потребуется 4-5 машин в сутки, что бы своевременно вывозить грунт с площадки.

ЛЕСТНИЧНЫЕ СПУСКИ И ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ

Мы предложили Дирекции транспортного строительства пересмотреть способ производства и схему организации работ на строительстве лестничных спусков и пешеходных переходов. Причина – нет шпунта. «Проектный» шпунт выпускался на Донбассе, производство его свернуто, другие варианты – дорого. Поэтому наше предложение – не меняя сметной стоимости заменить шпунтованное ограждение на стену в грунте. Такое предложение оформлено документально, подготовлены все чертежи и расчеты. Если предложение будет принято, то в ближайшее время приступим к сооружению форшахт пешеходных переходов.

Проблема

СМУ-13 ОБЕСПЕЧИВАЕТ БЕЗАВАРИЙНОСТЬ СВОИХ ОБЪЕКТОВ

Руководитель ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Сергей Сепитый направил в Управление ОАО «Метрострой» официальное письмо, в котором сообщил, что из-за отсутствия финансирования со стороны заказчика вынужден дать указания по разработке комплекса мероприятий для безопасной остановки всех работ на объектах ЗАО «СМУ №13 Метрострой» на метростроении – это окончание проходки ствола будущей станции метро «Большой проспект», укрепление открытого котлована методом «стена в грунте» и бурение свай-колонн на будущей станции «Беговая», а также сопряжение нижних вентиляционных узлов (НВУ) с двухпутным тоннелем на шахтах 625 и 627 «Фрунзенского радиуса».



Как рассказал корреспонденту «Метростроителя» первый заместитель генерального директора СМУ-13 Алексей Лазарев, работы на этих объектах в одно мгновение остановить невозможно.

– Мы не можем просто так отозвать технику и людей. Работы находятся на промежуточных стадиях. Их остановка чревата серьезными последствиями. Поэтому сейчас мы занимаемся практическим обеспечением безаварийности объектов. А для этого определенные фазы и стадии работ на объектах нужно завершить.

Корреспонденты «Метростроителя» получили добро побывать на шахте 625. Нас встретил заместитель начальника участка №3 СМУ-13 Андрей Макс. Мы спустились с ним в шахту и он буквально показал, что подразумевается под безаварийностью:

– Мы заканчиваем сооружение упора затвора. Это очень важный объект. Мы демонтировали кольцо обделки венттоннеля и оформляем упор затвора. Если его не забетонировать, временное крепление просто сгниет и может произойти обрушение породы, что по сути является аварией.

Это очень не простая шахта. Как говорит Андрей Макс, такой обводненной – мокрой шахты он еще не видел. Бывало, рассказывают метростроевцы, работали, как-будто под душем стояли.

Вторая «беда», по словам Андрея Макса – песчаник. Собственно он и удерживает здесь воду. Но еще он очень твердый – почти как бетон. И вот НВУ и двухпутный тоннель диаметром более 10 метров соединяются в камере сопряжения. Довольно сложный узел.

Свод камеры сопряжения поднимается над двухпутным тоннелем еще на три метра. Все эти объемы грунта из твердого песчаника разрабатывались отбойными молотками вручную, потом производилась резка обделки перегонного тоннеля камерезной машиной.

И здесь тоже необходимо обеспечение безаварийности.

– Свод камеры сопряжения пройден в металлических рамах, – показывает Андрей Макс, – и замоноличен черновым бетоном. Но это временное крепление! Мы не можем оставлять свод в таком виде и должны уложить основной конструктивный бетон.

Поэтому работы необходимо продолжать и обязательно закончить. Несмотря на отсутствие средств. Но как?

На фото: метростроевцы врезают в венттоннель упор затвора

НА «ПР. СЛАВЫ» МОНТИРУЮТ ЭСКАЛАТОРЫ МЕТРОСТРОЯ



В вестибюлях станции «Проспект Славы» начался монтаж тоннельных эскалаторных комплексов, созданных проектировщиками и монтажниками ЗАО СМУ-9 «Метрострой».

Н а ч а л ь н и к
Электромонтажного участка
№1 СМУ-9 Андрей Волкотруб:

– 11 марта мы приступили к опуску эскалатора №1 (вестибюль №2). Такелаж зон выполнили опытные монтажники под руководством бригадира Сергея Юрышева и сменных инженеров: Игоря Игнатова, Дениса Армянина.

18 марта корреспондент «Метростроителя» побывал на наклонном ходе №2 станции «Проспект Славы», где специалисты СМУ-9 уже смонтировали основные блоки эскалатора №1, а именно зоны «БН» и 14 зон «Б». К концу месяца в этот наклонный ход должны опустить и эскалатор №4.

Монтаж эскалаторных зон, как объяснил Андрей Волкотруб, начался с установки опорных «узлов-шпор». Они выставлены по закладным пластинам с шагом в один метр. На эти узлы смонтирован продольный «узел-прогон», он является направляющим для опуски и монтажа зон. Каждая зона спускалась на специальных быстроръемных «лыжах» и закреплялась.

Далее начинается самый ответственный и самый трудоемкий процесс: выверка зон. При правильной их стыковке и грамотном монтаже направляющих главной, холостой и вспомогательной ветвей, исключается

износ, продлевается срок службы всего комплекса в целом. Сейчас все направляющие изготовленные из металла повышенной прочности и износостойкости уже скреплены винтовыми и сварными соединениями в единую конструкцию.

По ходу стыковки направляющих в наклонном ходе возникают и определенные

трудности. Спорные вопросы монтажа решаются прямо на месте, в содружестве с проектировщиками.

Сейчас под руководством заместителя начальника участка №1 Александра Сол-

датова и одного из лучших специалистов «Девятки» Валентина Ашука завершается монтаж зон «А», так называемых зон натяжения, далее монтажники приступают к регулировке натяжения приводных цепей эскалатора. Заканчивается и монтаж зон «В» и приводных – «Е».

Андрей Волкотруб:

– По сравнению с зонами «БН» и «Б», зона «А» существенно тяжелее. Поэтому для опуски этих зон выносные пути в наклонном ходе были усилены. И еще с одной серьезной проблемой столкнулись монтажники: по крайним эскалаторам габаритные зоны «А» не опустить. Поэтому, для их установки на фундаменты, в натяжной камере был смонтирован специальный направляющий каркас.

Чтобы исключить сложности с монтажом электрооборудования зон «А» в стесненном пространстве наклонного хода, мы старались максимально полно выполнить его в сборочном цехе. Это и входная площадка с подсветкой и грузовой пост, и ключи управления эскалаторным оборудованием.

Монтажные работы специалисты СМУ-9 ведут круглосуточно – в три смены. В начале мая начнется монтаж эскалаторного комплекса вестибюля №1.



Бригада электромонтажного участка №1 СМУ-9. Ее называют просто – бригада Юрышева

ЧИСТОВОЙ БЕТОН НА УЧАСТКЕ СМУ-15 №2 Ф-2

По трассе двухпутного тоннеля на участке от демонтированной камеры (проспект Славы) до Дунайского проспекта продолжается укладка жесткого основания на отметку 2,3 м. Одновременно, опережающим фронтом, ведется монтаж и бетонирование вентиляционного перекрытия.



Дмитрий Баден,
начальник участка
№2 СМУ-15:

– В настоящее время от проспекта Славы в тоннеле уложено 1407 метров жесткого основания. До Дунайского проспекта остается забетонировать 160 метров чистового бетона и с нашим участком будет покончено. Но прежде чем его поднять, мы забетонируем вентиляционное перекрытие. По технологии мы сначала заливаем жесткое основание на высоту 1,3 метра, и далее, с небольшим отставанием, бетонируем вентиляционное перекрытие. И только потом, вторым слоем поднимаем жесткое основание еще на метр (чистовой бетон). Иначе никак – опалубка под перекрытие не встанет по высоте.

Заливка жесткого основания – подача бетона, наращивание или сокращение бетоновода, «раскладка» раствора – происходит в тяжелых условиях, все проходчики, занятые на чистовом бетоне, работают в резиновых комбинезонах ОЗК, нередко по пояс в растворе. На большой площади интенсивное испарение воды с поверхности раствора значительно затрудняет видимость в тоннеле.

Задача – сдать участок до конца февраля 2016 года. Но есть проблемы: город не финансирует бетонные заводы Метростроя – приобретение щебня и цемента буксует, в строительстве возникают простои. Расход на этапе укладки чистового бетона – 7,3 м³ на метр. Много? Очень много. Тем не менее, решая проблему финансирования бетонных заводов город даст возможность Метрострою закончить жесткое основание на оставшихся участках трассы и своевременно перейти к монтажу рельсо-шпальной решетки.



«СЕМНАДЦАТОЕ УПРАВЛЕНИЕ» СТРОИТ ПОДСТАНЦИЮ ДЛЯ «ПРОСПЕКТА СЛАВЫ»

Практически закончена проходка при- тоннельных выработок станции «Проспект Славы». ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой» одновременно работает на двух участках «Фрунзенского радиуса» – Ф-1 и Ф-2. Из основных задач – начало строительство внутренних конструкций ТПП. За год она должна быть полностью оборудована и подготовлена для обеспечения движения поездов.

Объекты ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой» на 624 шахте – это демонтированная камера, людские и кабельные ходки, обводные каналы, людской ходок под наклонным ходом, совмещенный с кабельным ходком, основная водоотливная установка, и, конечно, тягово- понизительная подстанция (ТПП) со всеми ходками, в том числе и с ходками для транспортировки оборудования.

По словам начальника участка №3 Дениса Асташкина, на Ф-1 сделаны все ходки без внутренних конструкций, на Ф-2 построена ТПП со всеми ходками. Подстанция совмещена с эвакуацией. Также построены ходки, сопряженные с тоннелями, обводные каналы и один эвакуационный ходок.

В тоннель корреспондента газеты «Метростроитель» проводил горный мастер Алексей Федоров. Спускались на 622 шахте, которая находится вблизи станции метро «Международная». Оттуда до места основных работ под землей идти более километра. По дороге

горный мастер показал построенные ходки между тоннелями:

– Основная работа, как видите, ведется в левом перегонном тоннеле. Правый – действующий. Там разворачиваются и отстаиваются поезда, прибывающие на «Международную». Как видите, у нас в тоннеле чисто и сухо, поскольку на большей части путевой бетон уже положен.

На участке вблизи «Проспекта Славы» укладка путевого бетона только закончилась. Скоро сюда придет «Тоннельный отряд-3» для укладки рельсов. Как известно, шпалы, как таковые, сейчас не используются. Вместо них – железобетонные опоры-коротыши с рельсовыми скреплениями. Они устанавливаются с помощью монтажных рельсов, соединенных регуляторами до нужной ширины. И уже на вымеренные установленные опоры укладывается рельсо-шпальная решетка.

Итак, мы с Алексеем Федоровым пришли к ТПП. Тоннель из 86 колец пока пустой, идет подготовка жесткого основания под укладку бетона. Маркшейдеры ведут разметку тоннеля для монтажа будущих колонн и перекрытий. В ближайшее время здесь начнется строительство непосредственно подстанции – тоннель по горизонтали будет разделен бетонными перекрытиями и станет похож на двухэтажный дом, который со временем будет укомплектован современным оборудованием.

Проблема

ЖИДКИЙ ГРУНТ ВОЗИТЬ СЛОЖНЕЕ?

23 марта «АТП Метростроя» должно было предоставить в Смольный пакет документов о вывозе грунта со строительных объектов «Метростроя». Если этот отчет по выполненным работам будет принят КРТИ, АТП начнет получать финансирование, и тогда, возможно, площадки будут своевременно освобождаться от строительных отходов. Пока же руководители участков Невско-Василеостровской линии и Фрунзенского радиуса недовольны работой транспортников.

По их словам, машин катастрофически не хватает. Например, на «Новокрестовской» вынимают 1000 кубов в сутки. Из них АТП вывозит всего 100 кубометров. На «Беговой» также поднимают 1000 кубов в сутки. Бывают дни, когда машины к ним вообще не приезжают. А так, придет 10 машин, сделают по три ходки, и вывозят, соответственно, 500-600 кубов за день, не более. На 467 шахте на площадку поднимают около 500 кубов грунта. По их душе приезжают две машины, берут каждая по 12 кубов и уезжают. А грунт просто накапливается. Может показаться, что все усилия АТП направлены на площадку на Туристской улице, куда со щита выдается по 1200–1500 кубометров грунта в сутки. Да, на щит машин ходит больше. Но и здесь они забирают 800 кубов, а остальное складывается.

Можно назвать еще ряд объектов, с теми же проблемами. Генеральный директор АТП Юрий Зубков отказался прокомментировать «Метростроителю» ситуацию: – Вы сначала опишите проблему в газете, а потом я вам отвечу на все те вопросы, на которые вы обратите внимание в публикации.

В Управлении Метростроя о ситуации с вывозом грунта знают. Как пояснил корреспонденту «Метростроителя» заместитель первого зама генерального директора «Метростроя» Николай Казнин, основная проблема в финансировании АТП. По его словам, сегодняшние требования к комплектности документов о перевозке грунта, предъявляемых государственным заказчику, отличаются от вчерашних.

В частности, – рассказал Николай Казнин, – вместе с документами непосредственно по перевозке надо предъявлять с каждого рейса справки с конечных пунктов размещения отходов и грунта.

Государственный заказчик выдал АТП около 70 миллионов рублей авансов. Но транспортники пока не могут подстроиться под новые требования к комплектации документации. 21 марта в КРТИ прошел техсовет, где Юрию Зубкову дали перечень документов, которые он должен оформить и



к 23 марта представить в КРТИ и Дирекцию транспортного строительства.

– Если КРТИ и ДТС примут работы на основании правильно оформленных документов, – поясняет Николай Казнин, – можно будет считать, что процесс налажен. В идеале он должен быть абсолютно прозрачным и доведен до автоматизма. Тогда АТП, если даже ему не хватает своих машин, сможет нанять подрядчиков.

Другие аспекты вывоза грунта корреспонденту «Метростроителя» разъяснила Александра Астахова, заместитель руководителя службы охраны труда, промышленной и экологической безопасности:

– Например, на Невско-Василеостровской линии у нас возникают сложности при транспортировке отходов производства 5 класса опасности, а именно грунта. На площадках специфические геологические условия. Участки выдают разжиженный грунт. Такой объем обводненных грунтов не учтен в проектно-рабочей документации. Кроме того, в сметной документации занижены показатели машиночасов техники, которая вывозит жидкий грунт. Из-за этого возникает слож-

ность с подачей государственному заказчику документов об объемах выполненных работ, а затраты компенсируются заказчиком лишь по сдаче работ. Поэтому АТП фактически не хватает источников финансирования для выполнения текущих транспортных задач.

Но с нехваткой финансирования и заниженными сметами сталкиваются все организации Метростроя. У АТП, как отмечают непосредственно на участках, есть еще одна проблема, а именно качество работ. Мы наблюдали за погрузкой грунта на самосвалы АТП на Туристской улице.

Грунт и на самом деле жидкий, а машины приезжают без гидробортов. На выезде с площадки самосвала моют колеса, а по дороге из щелей кузова вытекает жидкий грунт. Но самосвалы не только не гидроизолированы, у многих просто замки сломаны. Так 22 марта на пересечении Туристской улицы и Богатырского проспекта, у самосвала, выехавшего с площадки, открылся борт. И 14 кубов разжиженного грунта вылились на улицу.

Кроме того, руководители участков отмечают, что у машин часто не чистят кузова. Весь грунт должен счищаться. Но бывает, что машина возвращается со свалки, а по бортам у нее налиплистый или замерзший грунт. Нередко, рабочие участка на Туристской сами отбойными молотками вынуждены скалывать замерзшую глину с бортов, поскольку она заполняла кузов чуть ли не наполовину. И так по закону можно только 13 кубов загрузить (с прошлого года по новым правилам Смольного самосвалы можно наполнять только наполовину), а с намерзшим грунтом машина повезла бы еще меньше.

Накануне выхода номера главный диспетчер Управления Метростроя П.И. Самокутяев все-таки добавил оптимизма нашему корреспонденту, сообщив, что ситуация улучшается.

– В 20-х числах марта щит дал транспортникам «передышку». Было несколько поломок. Он шел медленнее, грунта выдавал на-гора меньше. Поэтому с транспортом ситуация улучшается. Кроме того, мы наращиваем количество машин, привлекаем субподрядчиков.

ГОСТы и стандарты

СТАНДАРТЫ НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ



В 2015 году введено в действие большое количество стандартов и других нормативных документов (НТД). Среди них есть впервые разработанные, но большая часть – в новой редакции или, как принято обозначать, актуализированные. В некоторые документы внесены изменения.

Среди новых и актуализированных НТД:
ГОСТ Р 56387-2015. Смеси сухие строительные клеевые на цементном вяжущем. Технические условия (действует с 01.11.2015 г.)

ГОСТ Р 56378-2015. Материалы и системы для защиты и ремонта бетонных конструкций. Требования к ремонтным смесям и адгезионным соединениям контактной зоны при восстановлении конструкций (действует с 01.09.2015 г.)

ГОСТ 31189-2015. Смеси сухие строительные. Классификация (действует с 01.10.2015 г.)

ГОСТ 32943-2014. Материалы и системы для защиты и ремонта бетонных конструкций. Требования к клеевым соединениям элементов усиления конструкций (действует с 01.07.2015 г.)

ГОСТ 8736-2014. Песок для строительных работ. Технические условия (действует с 01.04.2015 г.)

ГОСТ 12.1.046-2014. ССБТ. Строительство. Нормы освещения строительных площадок (действует с 01.07.2015 г.)

ГОСТ 14098-2014. Соединения сварные арматуры и закладных изделий железобетонных конструкций. Типы, конструкции и размеры (действует с 01.07.2015 г.)

ГОСТ 27751-2014. Надежность строительных конструкций и оснований. Основные положения (действует с 01.07.2015 г.)

ГОСТ 21.002-2014. Система проектной документации для строительства (СПДС). Нормоконтроль проектной и рабочей документации (действует с 01.07.2015 г.)

СП 63.13330.2012. Бетонные и железобетонные конструкции. Основные положения. Актуализированная редакция СНиП 52-01-2003 (с Изменением №1 – действует с 13.07.2015 г.)

СП 229.1325800.2014. Железобетонные конструкции подземных сооружений и коммуникаций. Защита от коррозии (действует с 19.01.2015 г.)

Среди нормативных документов, введенных в действие в 2016 году:
ГОСТ 1.0-2015. Межгосударственная система стандартизации. Основные положения (действует с 01.07.2016 г.)

ГОСТ Р 7.0.95-2015. Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Электронные документы. Основные виды, выходные сведения, технологические характеристики (действует с 01.07.2016 г.)

ГОСТ 22690-2015. Бетоны. Определение прочности механическими методами неразрушающего контроля (действует с 01.04.2016 г.)

ГОСТ Р ИСО 16809-2015. Контроль неразрушающий. Контроль ультразвуковой. Измерение толщины (действует с 01.03.2016 г.)

ГОСТ 24211-2008. Добавки для бетонов и строительных растворов. Общие технические условия, принято изменение №1 (действует с 01.06.2016 г.)

Новые и измененные НТД должны учитываться как при входном контроле, так и при разработке проектов производства работ. При этом следует иметь в виду, что в документах действующих, но разработанных ранее, могут быть ссылки на НТД, содержащих отмененные требования, которых необходимо придерживаться. Также все новые и обновленные НТД следует учесть при очередной актуализации стандартов ОАО «Метрострой».

*Инженер по качеству
А.И. Шафер*

Поздравляем!

6 апреля 2016 года отмечает юбилей
главный бухгалтер ЗАО «СМУ-11 Метрострой»
ТАТЬЯНА ИВАНОВНА КУЗЬМИЧЕВА

История трудовой деятельности Татьяны Ивановны в Метрострое началась в сентябре 1979 г. Она трудилась транспортной рабочей в отделе снабжения, маркшейдерской рабочей на подземных работах, а в 1986 г. переведена старшим бухгалтером материального учета. Поступила в ЛИИЖТ и успешно его закончила в 1985 г. по специальности инженер-экономист. В 2000 г. назначена исполняющим обязанности главного бухгалтера, и в том же году была утверждена в должности главного бухгалтера. Сегодня Татьяна Ивановна успешно руководит своим коллективом, ее отличают глубокие знания, профессионализм, организаторские способности, она обладает заслуженным авторитетом и уважением коллег.



Дорогая Татьяна Ивановна! От всей души поздравляем Вас с ДНЕМ РОЖДЕНИЯ! Здоровья Вам, счастья, благополучия и тепла в нашем коллективе и в Вашей семье! Примите поздравления коллег и ветеранов-пенсионеров СМУ-11 Метрострой, которые очень ценят Ваше внимание к ним.

*Председатель Совета Ветеранов ЗАО «СМУ-11 Метрострой»
И.Г. Старосельцева*

**Поздравляем ветерана нашей редакции
ВИКТОРИЮ ПУТЯТИНУ С ЮБИЛЕЕМ!**

Дорогая Виктория!

Вы потомственная метростроевка, воспитанная в семье метростроителей, много лет жизни отдали любимому делу – метростроению. Оставили в Метрострое частичку своей души и добрую о себе память! Вашим инструментом и оружием было Слово и было оно не редко сильнее отбойного молотка! Это слово неравнодушного человека. Знающего и дело и людей, о которых он это слово пишет. Ваши статьи воодушевляли строителей метро, вызывали гордость и за людей и за Метрострой.

Спасибо за Вашу работу, за интересные материалы, за любовь и преданность газете. Помним и любим. Здоровья, здоровья и еще раз здоровья! Остальное все преходяще.

Редакция газеты «Метростроитель»

МОЛОКО – НАМ, СЛИВКИ – КОТАМ



Над чем вы сейчас работаете? – спросили мы заместителя директора Ленметрогипротранса по строительству метрополитена в Санкт-Петербурге, Владимира Андреевича Маркова имея в виду, например, проекты новых станций... Но разговор пошел самотеком о другом. Трудно даже сказать о чем. То ли о небесных законах мастерства, то ли о местном законе авторского права...

ненной. Но при этом официально принята. Выполнить конкурсную задачу в поставленные сроки они не могли ни при каких условиях. Тем не менее, раз заказчик выбрал такого проектировщика, значит, ему, заказчику, и придется с ним работать.

– **Что же они заказчику представляли в качестве рабочего проекта?**

– Что могли срисовать из нашего проекта – срисовали и отдали в КРТИ. А как могло быть иначе? После «победы» заказчик официально передает «победителю» наш проект. А что? Нормально. Проект выкуплен, закон об авторском праве не нарушен. А то что эти господа питерское метро никогда не проектировали это ничего, бывает... Вообще, абсурд какой-то происходит. Ленметрогипротранс предлагал за рабочий проект этого участка на сто миллионов рублей меньше, при этом деньги, за которые мы готовы были его подготовить – все остались бы в Петербурге. А теперь город заплатит на сто миллионов больше, все налоги уйдут в Москву и вся «зарплата» – тоже уйдет в Москву. Что же, спрашивается, выиграл наш город на этом конкурсе?

Возможно у москвичей плохо с работой, не хватает «квалификации» для участия в столичных конкурсах, хватаются за любую работу? Беда. А тут рабочая документация или «рабочка» по готовому проекту – формально самая простая, «механическая» работа. Хороший вариант! Зачем браться за самую сложную сложность, за стадию «Проект»? Самая невыгодная и трудозатратная стадия. Ее придется согласовывать, проползать экспертизу... Проще «съесть» готовое, уже согласованное и вкусное. Но когда дело доходит до практической реализации, до воплощения «в камне и металле», до стройплощадки, вот тут конечно заказчику самое время «признать свою ошибку», заплатить отступного и отпустить с богом такого проектировщика. История с «рабочкой» Ф-2, помните? Те же люди взялись, не справились, им заплатили шестьдесят миллионов и отправили восвояси. Ни одним листом их «рабочей документации» так и не воспользовались. Метрострой, кстати, простоял тогда больше трех месяцев.

Да, согласен, на этом, «заброшенном» участке Красносельско-Калининской для подготовки «рабочки» времени будет больше, но и

деньги за нее «размоются» на годы. «Бульон из под яиц» и никакого удовольствия...

– **И зачем тогда им впрягаться в «дела наши скорбные»?**

– А я так думаю, может, сейчас «наедятся», наконец. Вообще-то, грустная история. Нас эта работа на несколько лет обеспечила бы зарплатой и планом. Но досадно и другое: наши идеи и архитектурные наработки попали в чужие руки. Все может быть погублено, потому что главных замыслов и главных расчетов новому исполнителю рабочей документации в полном объеме просто не уяснить.

– **Кстати, о «квалификации». Это ведь Ленметрогипротрансу не хватило «квалификации» на «рабочку» Красносельско-Калининской линии?**

– Точно. Не хватило нам этой самой квалификации. Но ведь как это теперь решается? По «количеству проектов прошедших через экспертизу за пятилетку». Через московскую экспертизу. В Питере проектов метро, конечно, меньше. Формулировка такая, что сколько цену ни понижай Ленметрогипротранс, все равно москвичам проиграешь. Странно это, ведь условия

конкурса формулируют не в Москве, а в Петербурге, в КРТИ.

– **Странно и печально. Тем не менее, Ленметрогипротранс продолжает что-нибудь проектировать для петербургского метро в настоящее время?**

– Проектов-то много. Но надо было вовремя это все проводить через экспертизы, защищать. Например, Невско-Василеостровская линия разработана до станции «Зоопарк», готово продолжение Фрунзенского радиуса до станции «Богатырский проспект», есть проект четырех станций Красносельско-Калининской линии, помимо тех двух, которые запускаются в строительство и о которых мы сейчас говорили. Готовы и годами лежат на полях проекты второго вестибюля станции «Приморская», второго вестибюля станции «Балтийская», второго вестибюля станции «Василеостровская», готово продолжение правобережной линии до «Морского фасада». Очень жаль, что КРТИ не может завершить свою часть работ по этим станциям: землеотвод, разрешительная документация, технические условия – без этого на экспертизу не пойдешь. Время идет, проекты стареют, меняются нормы, теряют актуальность результаты изысканий. Пора переделывать. Так что на месте не стоим – уже посчитали во что это обойдется и вручили расчеты заказчику.

– **Вы как думаете, Владимир Андреевич, Красносельско-Калининская линия, она «за горами» или «не за горами»?**

– Участок «Казаковская»-«Путиловская», который официально строится – он уже официально и строится. Но, решусь предположить, что у города на него денег нет. Соответственно, и будет он строиться по остаточному принципу.

– **А что слышно о проектной готовности этого участка?**

– Не в курсе. Нас же отстранили, поэтому ничего конкретного сказать не могу по этому вопросу. Могу лишь предположить, что новые проектировщики ни теоретически, ни практически не могли выполнить эту работу. Значит, как проект она остается не выпол-

Мастер-класс

В УПРАВЛЕНИИ МЕТРОСТРОЯ ДЕТИ РИСОВАЛИ «АТОМНЫЙ» КУВШИН



Для победителей конкурса детского рисунка на приз нашей газеты автор памятника героям-метростроителям художник Ильдар Фазылов провел акварельный мастер-класс.

навыкам книги по рисованию, подписанные лично Вадимом Александровым.

Вечер прошел очень тепло. Девочек поздравил председатель совета ветеранов «Метростроя» Константин Поначев. Он попытался объяснить девочкам, что порой вот с таких детских рисунков начинается настоящий художник и рассказал о том, почему же память первых метростроителей почтили монументом.



Может быть, его речь была излишне серьезной для детей, но девочки слушали очень внимательно.

А пока они слушали, на столе появились планшеты с акварельной бумагой, краски, кисти... Их аккуратно раскладывал перед каждой высокий статный мужчина. Девочки, недоумевая, зашептались. Но Константин Яковлевич раскрыл тайну, мужчиной оказался автор памятника метростроителям – скульптор Ильдар Фазылов. Он согласился провести для маленьких победительниц авторский мастер-класс.

Такого девочки не ожидали, никак не думали, что им еще и рисовать придется. Перед



ними появился керамический кувшин, каких много в каждой художественной школе.

Но Ильдар Абдулхатович и простой кувшин превратил в концептуальную идею, объяснив, что на его примере, он будет учить девочек кусковой технике акварельного рисунка.

Эта техника появилась в конце XIX, когда ученые открыли деление атома. Идею «люксового одеяла» подхватили и художники. Из непохожих кусочков оказывается создается красивое целое!

Дальше пошли художественные наставления о смежных цветах и создании объема, в которых, если честно, журналисты «Метростроителя» ничего не поняли. Но похоже поняли девочки, потому что на листах бумаги вместо разрозненных цветных пятен начало проявляться изображение того самого керамического кувшина, только разве что он стал красивее, чем в реальности.

В общем, праздник удался на славу. А свои новые произведения, посвященные кувшину, девочки унесли с собой.

Поздравление призеров конкурса детского рисунка «Новый год в метро» прошло 23 марта в Управлении Метростроя. Ими почему-то стали только дочки наших сотрудников, сыновья в художественном плане подкачали. Девочки получили ценные призы от редакции газеты «Метростроитель». Но больше всего им понравился акварельный мастер-класс, проведенный художником Ильдаром Фазыловым, автором памятника героям-метростроителям, открытого в ноябре в Невской Дубровке.

Подарки выбирали всей редакцией очень тщательно. У девочек разный возраст. Ксении Тихоновой, Александре Гуляевой и Марии Соболевой по 6 лет, Дарье Семеновой 9 лет, Анастасии Игнатьевой – 11, а Ане Гринберг – 13 лет. Каждой из них мы подобрали соответствующие их опыту и



Выставка

ЦВЕТЫ СОЛДАТУ ДАРИЛ МАЛЬЧИК, А НЕ ДЕВОЧКА

Персональная выставка Нины Слободинской, автора одной из скульптурных групп в подземном вестибюле станции метро «Нарвская» открылась 23 марта в музее-институте семьи Рерихов.



Как рассказала внучка художницы, Анастасия Гнездилова, Нина Конрадовна родилась в 1898 году. В 1930-м, скрыв дворянское происхождение, поступила в Москве в знаменитый ВХУТЕИИ, где окончила мастерскую великой Веры Мухиной.

Потом Слободинская жила и работала в Ленинграде. Трудилась рядом с замечательными ленинградскими скульпторами – Михаилом Аникушиным, Александром Игнатьевым, Любовью Холиной.

Выставка небольшая. Нина Конрадовна пережила самые сложные годы блокады, была эвакуирована в Самарканд. Вернулась в родной город. Но блокаду не пережили многие из ее работ. В «Дом-сказку» – доходный дом П.И. Кольцова на улице Декабристов попала бомба, практически все скульптуры Слободинской 30-х годов были уничтожены. На выставке они – в фотографиях, которые удалось собрать в семейном архиве. Послевоенное же творчество представлено в полном объеме – это самаркандские наблюдения, портреты деятелей советской науки и культуры, иконы в камне и бронзе, к которым она пришла в конце жизни.

Ее творчество, утраченное и неутраченное, отличается внимательное отношение к героям, будь то самаркандский мальчик на базаре или профессор Мичурин в кабинете. И если, например, у большинства художников в сталинские времена «девушка с веслом» или «молотобоец» были просто изобразительным символом эпохи, то ее рабочие и колхозницы, и мальчики, и старые профессора всегда в первую очередь живые люди со своими переживаниями и надеждами.

И скульптурная группа на «Нарвской» имеет свою «живую» историю. Там девочка дарит цветы солдату. Сюжет не выдуманный. Они ходили с сыном на парад; впечатленный действием, он сорвал с клумбы цветы и побежал к солдату. В общем, в лице девочки, протягивающей цветы, на горельефе можно узнать черты ее сына – Андрея Гнездилова. Кстати доктора медицинских наук, профессора, одного из основателей первого в России хосписа, автора сказок и собственного метода сказкотерапии. Его творческие работы также можно увидеть на выставке.



«Проходчик М. Волкова». Работая на «Нарвской», Слободинская делала портреты метростроителей



«Торговец на Самаркандском базаре»



«Распятие». К концу жизни Слободинская пришла к вере

Поздравляем!

У ВАЛЕНТИНЫ ПЕТРОВНЫ ЗАБРОДИНОЙ, заместителя генерального директора по персоналу и управлению имуществом ОАО «Метрострой» – ЮБИЛЕЙ!

24 марта с праздничной датой ее горячо поздравляли все сотрудники Метростроя.

Трудовой путь в Метрострое Валентина Петровна начинала маркшейдерской рабочей. Закончила ЛИИЖТ по специальности «Мосты и тоннели». Перешла в Управление Метростроя, уже инспектором отдела кадров. Пройдя все ступени карьерной лестницы, заняла должность заместителя генерального директора Метростроя по персоналу и управлению имуществом.

Говорят, что кадры решают все. Но все решают специалисты по кадрам. Их работа не очень заметна, но очень важна. Чтобы сформировать успешный профессиональный коллектив, настоящий кадровик должен быть хорошим психологом и мудрым наставником.

Именно так и отзываются о Валентине Петровне ее друзья и коллеги. Отмечая ее душевную красоту и человечность, одновременно подчеркивают педантичную ответственность и жесткую требовательность к себе и к другим.

Отметим и еще одно качество Валентины Петровны, о котором говорят все, кто с ней близко общается: «Она никогда не бросит в беде».

Как бы сложно ни было, как бы ни была занята, всегда примет, выслушает, поможет. Это редкое для нашего непростого времени неравнодушие.

Валентина Петровна – хорошая мама, хорошая жена, хороший руководитель, хороший специалист.

Коллектив «Метростроя» – наша большая семья, от всего сердца желает Валентине Петровне Забродиной здоровья, счастья, благополучия и конечно же – новых творческих свершений на благо Метростроя!

Награды за время работы в «Метрострое»:

- Почетная грамота Государственного Комитета РФ по строительству и жилищно-коммунальному комплексу.
- Медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга».
- Звание «Ветеран труда».
- Звание «Ветеран труда Метростроя».
- Юбилейный знак отличия «За заслуги в транспортном строительстве» II степени.
- Медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.
- Почетный диплом Законодательного собрания Санкт-Петербурга.
- Почетные грамоты ОАО «Метрострой», благодарности, и другие поощрения от руководителей предприятия.



С праздником!

Мы не устанем вами восхищаться...



*Вам, женщины, цвести и улыбаться!
Вы – символы любви и красоты!
Мы не устанем вами восхищаться
И не устанем вам дарить цветы!*

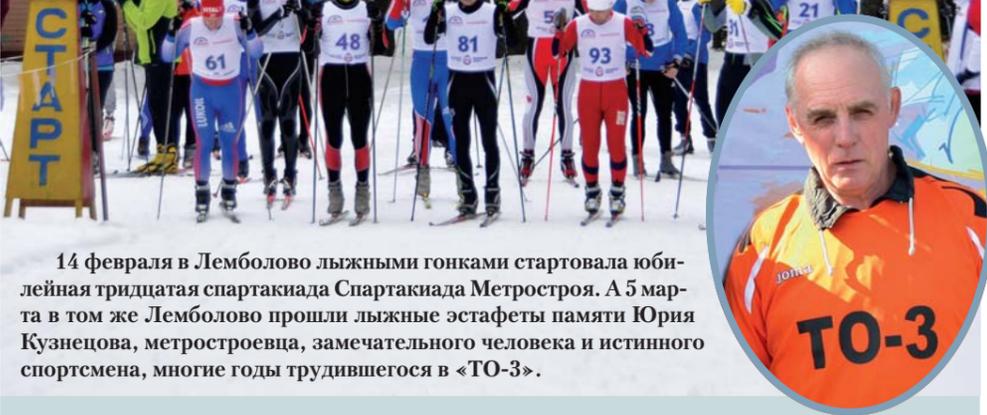
*Слова любви вам искренние скажем,
И будет ярким поздравлений слог,
Мы штабелями без сомненья ляжем,
Пусть виртуально, но у ваших ног!*

*Желаем вам весеннего настроения,
Здоровья, счастья, теплоты, добра!
За милых дам, за женщин Метростроя
Мы крикнем трижды громкое «ура»!*

В.М. Денисов

Спорт

СТАРТОВАЛА ТРИДЦАТАЯ СПАРТАКИАДА «МЕТРОСТРОЯ»



14 февраля в Лемболово лыжными гонками стартовала юбилейная тридцатая спартакиада Спартакиада Метростроя. А 5 марта в том же Лемболово прошли лыжные эстафеты памяти Юрия Кузнецова, метростроевца, замечательного человека и истинного спортсмена, многие годы трудившегося в «ТО-3».

ЖЕСТКАЯ ЛЫЖНЯ

14 марта капризы зимы сделали лыжню жесткой, сложной. Но это не испугало участников соревнований. Первыми на дистанцию 2 километра вышли 24 спортсменки из 10 организаций «Метростроя». Лучший результат показала О. Ващилко (ТО-3) – 5 минут 34 секунды. На втором месте А. Трофимова (ТО-3) – 5 минут 45 секунд. Третье место поделили Ю. Ерохина (УМ) и Ю. Беликова (ТО-3) – 6 минут 12 секунд.

Из мужчин на дистанцию вышли 54 спортсмена. Бежали 4 километра. Первое место занял А. Ерохин (Управление механизации) – 8 минут 34 секунды. На втором месте И. Зайцев (Управление-10) – 9 минут 01 секунда. Замкнул тройку призеров Ю. Медведев (СМУ-17) – 9 минут 26 секунд.

В целом же соревнования проводились по 5-ти возрастным группам среди мужчин и женщин.

Победители групп у женщин:

- 1 в/гр. Ерохина Юлия (УМ)
- 2 в/гр. Лебедева Наталья (КОМПАКТ)
- 3 в/гр. Беликова Юлия (ТО-3)
- 4 в/гр. Ващилко Ольга (ТО-3)
- 5 в/гр. Пирогова Елена (СМУ-13)

Победители групп у мужчин:

- 1 в/гр. Зайцев Иван (УПР. №10)
- 2 в/гр. Ерохин Александр (УМ)
- 3 в/гр. Непомилуев Евгений (КОМПАКТ)
- 4 в/гр. Медведев Юрий (Семн. Упр.)
- 5 в/гр. Морщинин Николай (УПР. №10)

В командном первенстве победу одержал коллектив ТО-3, за второе и третье места развернулась упорная борьба между командами «Компакта», Управления-10 и СМУ-17. В итоге они набрали одинаковое количество зачетных очков и места распределялись по большому количеству призовых мест. В итоге, второе – «Компакт», третье – Управление-10, четвертое – СМУ-17.

ЛЫЖНЫЕ ЭСТАФЕТЫ ПАМЯТИ ЮРИЯ КУЗНЕЦОВА

5 марта прошли лыжные эстафеты памяти Юрия Кузнецова: 3 x 3 км среди женщин и 4 x 5 км среди мужчин.

В этот день с погодой было еще сложнее. Старты начинались в 12.00, а до этого все утро шел дождь или мокрый снег. Правда, на момент старта все прекратилось. Спортсмены успели подготовить лыжи к условиям плюсовой температуры – перед самым стартом смазывали скользящую поверхность. В общем, готовились серьезно.

Но несмотря на все смазки, условия скольжения были очень сложными. И те, кто может проходить дистанцию за 14.30-15.00 минут, шли все 16 минут. В общем, результаты были не самыми лучшими.

Эти соревнования, как мы уже упоминали выше, были посвящены памяти работника ТО-3, большого любителя лыжных гонок Юрия Кузнецова. И в этот день на старты лыжных эстафет вместе с метростроителями пришли спортсмены – ветераны, которые хорошо знали Юрия Михайловича и вместе с ним участвовали во многих городских и международных соревнованиях.

На старт женской эстафеты вышло 7 команд. В упорной борьбе победу одержала команда ТО-3 в составе: Ю. Беликовой, О. Ващилко, Е. Волковой с результатом 17 минут 59 секунд. Второе место у команды Компакта в составе А. Непомилуевой, И. Гороховой, О. Дьяконовой – 18 минут 00 секунд. Третье место у спортсменок УМ: В. Лобачевой, Н. Егеревой, Ю. Ерохиной – 20 минут 24 секунды.

Мужских команд на старт вышло 14. Победу одержала команда УМ в составе: А. Синицина, Д. Жигалова, А. Гапонова, А. Ерохина с результатом 1 час 05 минут 35 секунд. Второе место у «Компакта»: А. Веселова, Н. Шубина, М. Орлова, Е. Непомилуева – 1 час 06 минут 12 секунд. Третье место у лыжников Управления-10: С. Холопова, М. Осина, М. Паринова, И. Зайцева – 1 час 07 минут 40 секунд.

После гонок всех участников соревнований собрали в холле и наградили памятными выпелами и медалями. Призы, предоставленные руководством ТО-3, вручали члены семьи Юрия Кузнецова: супруга, дочь и внуки, председатель профсоюзной организации ОАО «Метрострой» В. Зорька, методист по спорту ТО-3 О. Ващилко.

Старший тренер спортклуба «Метрострой» напоминает, что следующий вид Спартакиады – настольный теннис – пройдет 2 апреля в спортивном комплексе ОАО «Метрострой», начало в 10-00.



Семья Юрия Михайловича Кузнецова

МАРАФОНЫ МИХАЛЫЧА

Вспоминает Рудольф Константинович Морозов, специалист Службы спасения Метростроя, близкий друг Юрия Михайловича Кузнецова.



— **П**ознакомились мы с Юрием Михайловичем, зимой 1987 года... в бане. Я тогда работал в военном училище имени 60-летия ВЛКСМ и серьезно занимался лыжами. В тот год организовал агитационный лыжный переход Ленинград-Москва, посвященный двадцатому съезду комсомола. Преодолев с курсантами 720 холодных километров пришли в столицу. Москва встречала нас торжественно, по центральному телевидению показали репортаж. В Ленинграде, я, понятное дело, сразу же отправился в баню. В парилке незнакомый мужик говорит: «где-то я вас, маэстро, видел...». Вот, оказывается, куда за тобой слава пришла. В баню...

– По телевизору, а где ж еще!

– Точно. Лыжный переход Ленинград – Москва!

Новый знакомый оказался блестящим знатоком лыжного спорта, страстным марафонцем и очень хорошим человеком. Мы сразу крепко подружились. Через несколько дней вместе вышли на лыжню. Тренировались везде – в Кавголово, в Токсово, в Зеленогорске, на лыжных базах Динамо, Лесгафта, СКА, – даже в самые бесснежные зимы Юра никогда не изменял своим привычкам: тренировка должна состояться. Почему? Потому что это святое.

Был открытым, прямым, твердым. И, «без дураков», фанатом лыжного спорта. А еще он был прирожденным спортивным лидером. Участник более двадцати международных лыжных марафонов, Юрий Михайлович был и сам прекрасным организатором. Чего стоило организованное им участие наших лыжников в 90-километровом марафоне в Швеции! Никто его не принуждал, не заставлял – сам. Все мы, участники этого марафона безоговорочно его слушались. Простого рабочего парня. Потому что он всех нас сплотил. И все получилось! Потому что была в нем какая-то внутренняя сила, особая энергетика, страсть. Да, не олимпийский чемпион, и не чемпион мира. Просто спортсмен, просто рабочий человек. Кстати твердых, коммунистических убеждений. Разгильдяйства в людях не любил. Хотя и не военный, но всегда был собран, сосредоточен на главном, всецело отвечал за свои слова и обещания. На такого можно положиться без оглядки, полностью. Не подведет, не обманет. Прекрасный семьянин был – настоящий муж, отец. И правильный «дед»: внукам успел передать свои главные, мужские черты – обязательность, прямоту, надежность. И конечно – любовь к спорту. Кстати, с руками был человек. Дом построил – от бревна, да такой, что соседи приходили смотреть, завидовали. И еще глубоко запомнилась его «странность»: мог после изнурительной тренировки, в переполненном вагоне электрички достать томик Мандельштама и полностью погрузиться в это дело...

Его уход – полная неожиданность. Хотя конечно, я замечал, что Михалыч последнее время отдыха себе не давал. Тренировки, работа, ночные дежурства, ремонт в новой квартире. Все одно к одному. Но что бы так, без малейших симптомов... Теперь понимаю, перегрузился человек. Марафон такая штука. Вопрос самому себе. А сможешь? И ответ. Можно, конечно, вопросов в этом возрасте себе уже не задавать. Но вот Кузнецов – задавал.

ЮБИЛЕИ ВETERАНОВ МЕТРОСТРОЯ

АПРЕЛЬ

1	Татьяна Александровна КОРЧАГИНА (СМУ-11) – 60 лет Александра Федоровна КАЗАНЦЕВА (ЖБКиД) – 85 лет
4	Мария Андреевна ПАЦИНО (ТО-3) – 60 лет
5	Евгения Михайловна СОЛОВЬЕВА (Поликлиника) – 70 лет
6	Татьяна Ивановна КУЗЬМИЧЕВА (СМУ-11) – 55 лет
8	Анна Даниловна АНДРЕЕВА (СМУ-15) – 95 лет Анатолий Николаевич СУШКО (УМ) – 55 лет
12	Герман Вениаминович МИХАЙЛОВ (СМУ-11) – 80 лет
13	Евгений Леонидович КОМАРОВ (УМ) – 55 лет
15	Мария Алексеевна ГАВРИЛОВА (СМУ-17) – 90 лет Николай Александрович ПРУДНИКОВ (УМ) – 60 лет
16	Иван Михайлович ТРАТКАНОВ (СМУ-15) – 60 лет
19	Эдуард Михайлович ШУПОВАЛОВ (СМУ-13) – 75 лет
20	Сергей Николаевич АЛЕКСАНДРОВ (СМУ-20) – 60 лет
23	Николай Тимофеевич ШАРШАВИН (СМУ-15) – 55 лет
24	Ракия Муксумовна СОШНИКОВА (СМУ-20) – 60 лет Галина Анатольевна ПОДГУРСКАЯ (СМУ-19) – 70 лет
25	Галина Игнатьевна ЛОБАНОВА (ТО-3) – 60 лет
27	Тамара Семеновна ДАНИЛОВА (Управление) – 85 лет
28	Людмила Васильевна БАРДИЛОВА (СМУ-13) – 90 лет Юрий Владимирович МОИСЕЕВ (СМУ-11) – 50 лет
30	Владимир Яковлевич УСАЧЕВ (УМ) – 60 лет Елизавета Семеновна МАРКОВА (ТО-3) – 90 лет

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

Корреспонденты: Михаил Телехов

Фото: Виктор Чумаков

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 31.03.2016 г. 11.00 ч.

Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

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 1 700 экземпляров.