

ПОВЕРИМ В БУДУЩЕЕ!



Событие, которое произошло в четверг, 27 октября, на острове Крестовском, трудно переоценить. Можно с высокой степенью уверенности теперь объявить миру, что главный стадион Санкт-Петербурга готов к футбольным баталиям. К спортивным драмам и комедиям. К триумфам и падениям.

Потому что состоялся ПЕРВЫЙ МАТЧ!

Понятно, что это был пробный шар, игра любительских команд и, скорее, для придания этой самой уверенности, в которой все так нуждаются: и власти, и строители, и журналисты, и горожане: мол, стадион на Крестовском больше не «распил-арена», а «самый лучший стадион моей мечты». По крайней мере, слова открывавших матч главных и хочется верить, последних «достройщиков» «Зенит-Арены», генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Александрова и вице-губернатора Санкт-Петербурга Игоря Албина звучали уверенно, твердо и внушительно.

Вадим Александров: «Стадион будет. И это будет самый красивый, уникальный стадион!».

Игорь Албин: «20 ноября мы перейдем на постоянную схему электроснабжения. Нам предстоит еще на 4 дня раскрыть раздвижную кровлю, потому что не все кратные места еще смонтированы. Мы будем «ловить» погоду, чтобы развести крышу над нашим стадионом. Но самое главное, что вы видите здоровый спортивный дух у строителей, у подрядных организаций, у всех, кто работает на «Зенит-Арене».

Подтвердил готовность футбольного «колизея» и известный питерский футбольный комментатор Геннадий Орлов: «Уже сейчас на Крестовском острове именно стадион. Все подходы уже готовы: кассы, дорожки для болельщиков. Лифты еще не работают, я поднимался по лестнице, и когда передо мной открылась чаша – я ахнул от той красоты, которую увидел. 68 тысяч полумягких синих кресел, крыша, зеленое поле – это впечатляет. Все на стадионе сделано очень стильно. Я подошел к самому полю, даже походил по нему. Да, трава пока не такая уж густая, но приличная. Газон я бы оценил на четверку по пятибалльной системе. Теперь на стадионе можно играть, он к этому готов. Правда, играть пока без зрителей. Еще появятся, например, два огромных табло, другие детали доведут до ума. Но по сравнению с тем, что уже сделано, – это мелочи. Это переломный момент: до этого дня все критиковали строительство за большие траты. А теперь впечатление совсем другое: выстроена прекрасная арена. Особое впечатление производит крыша. На улице был +1 °С, ветер, дождь. А здесь – как в театре! +10 °С внутри, очень комфортно. Я уже много стадионов повидал, этот – один из лучших в Европе. Ну а в России подобного нет, конечно. На берегу Финского залива такие шикарные условия – об этом можно только мечтать».

Итак, в показательном поединке приняли участие команда генерального подрядчика строительства, компании ОАО «Метрострой», и сборная строителей Санкт-Петербурга. Комментировал матч Геннадий Орлов. Увы, встреча завершилась поражением представителей генподрядчика со счетом 2:6. Но разве это сегодня главное? Главное, что стадион будет, что стадион уже есть!

Вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин: «У нас много работы на внутренних инженерных сетях. Надо закончить электроснабжение, теплоснабжение, вентиляцию, завершить отделочные работы, а потом установить спортивное, медицинское оборудование, общепит. Но настанут день и час, когда Петербург и Россия будут гордиться нашим стадионом».



СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»
СНИЗУ ВВЕРХ

СТР. 2

ПОСТРОЕН
ШАХТНЫЙ СТОЛ
НА «ТЕАТРАЛЬНОЙ»

СТР. 4

ОН БЫЛ ОЧЕНЬ
ВНИМАТЕЛЬНЫМ
К ЛЮДЯМ

СТР. 6

В ОЛИМПИЙСКОМ
СОЧИ – ФИНАЛ
НЕОЛИМПИЙСКИХ ИГР

СТР. 8

Метростроение

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ» СНИЗУ ВВЕРХ

САМАЯ НИЖНЯЯ ОТМЕТКА

Виталий Скаковский, горный мастер участка №6 Управления-15:

-4.639 – самая нижняя отметка котлована. Ниже копать не будем. На этом горизонте продолжается интенсивная разработка грунта большими экскаваторами. Выборку грунта с нижнего горизонта мы начали месяца полтора назад. Здесь было очень тяжело: пока не докопались до «джета», буквально тонули в воде. Сейчас полегче, уже не тонем. Грунт с этого горизонта взят процентов на 35-40. Кстати, отсюда хорошо видно, что с 1 по 3 ось, немного выше этой отметки, уже забетонированы так называемые вугы – направляющие для прохода щита. Пока забетонирована только первая захватка, сейчас армируем вторую, это примерно пять процентов от всего объема вугов по станции. Подход к бетонированию одной захватки (бетонная подготовка, гидроизоляция, армирование, установка опалубки) занимает неделю с лишним, дней 9-10. А забетонировать такую захватку можно быстро – за одну смену.

Параллельно разработке грунта на нижнем горизонте выполняются гидроизоляционные работы: на стены и на днище котлована изолировщики наносят специальный резинообразующий состав – дорфлекс.



Гидроизоляционные работы на стене в грунте начинаются с установки опалубки для нанесения выравнивающего слоя. В итоге получается ровная поверхность. Следующий этап – бескомпромиссная борьба с водопроявлениями. Под защитой тепляков ликвидация течей выполняется заполнением расширенных трещин пенным полиуретаном. Геологические условия этой станции очень суровые: вода давит отовсюду, из одной трещины течь ушла, появилась в другой.



Виталий Скаковский:

– Ловим воду, как можем, и гоним ее в конец станции, по направлению движения щита – к «Беговой». На борьбу с протечками уходит драгоценное время, но другого пути нет, ведь гидроизоляцию напыляют только на сухую поверхность стены.

Постепенно котлован приобретает вид водонепроницаемой резиновой коробки. Заходками армируются и бетонуются вугы. Наконец, начинается армирование стен, установка стеновой опалубки, заливка бетона в стены, это последний этап капитальных работ в котловане. Стены получаются ровными настолько, насколько хорошо отработала бригада монтажников: чем лучше они установили опалубку, тем стены ровнее. Так, шаг за шагом «пещерное» пространство котлована приобретает осмысленные контуры, становится понятней и строже.

ПЕРЕКРЫТИЕ 6.40

Поднимаемся к перекрытию на отметке 6.40. Этот ярус в строительных конструкциях готов процентов на 60. Продолжается разработка грунта, гидроизоляция стен, параллельно идет армирование, сборка опалубки и бетонирование самого перекрытия.

Виталий Скаковский:

– Нижнее и верхнее перекрытия строятся фактически одновременно, но весь конструктив верхнего яруса идет, конечно, с опережением. Если нижний готов процентов на 30, то верхний – на 60. Первое, верхнее перекрытие будет готово где-нибудь через месяц, нижнее – месяца через 2-3.

В целом, процесс «догоняющих циклов» отлажен до автоматизма: разработка грунта – отбивка бетона от свай-колонн – сварка столиков. Параллельно включается цикл гидроизоляции стен. Столики сварены, гидроизоляция положена – можно армировать перекрытие и ставить опалубку. Подача бетона в перекрытие – бетон уложен и следующий цикл – армирование стен – монтаж опалубки – прием бетона в стены. И погнали новую заходку – разработка грунта и т.д.

9.90

Поднимаемся выше. Верхнее перекрытие 9.90 забетонировано полностью, заканчивается бетонирование стен. Прорисовываются контуры траволаторных площадок и

эскалаторных спусков на нижний ярус. К траволаторным площадкам подведены леса, начинается фанеровка опалубки. Недели через три бетонные конструкции траволаторов станут во всей красе.

НА ПОВЕРХНОСТИ

Начальник участка №3 Управления-15 Виктор Маскалик:



– Пройден и забетонирован верхний свод штольни, ведущей из демонтированного котлована на станцию. Идет разработка обратного свода. Из штольни уже видна торцевая стена, за которой находится станция. Щит придет в станционный котлован, «проследует» станцию без установки колец и встанет на заключительный отрезок трассы. У демонтированного котлована уже установлен козловой кран, смонтирован ангар для хранения тюбинговой обделки. Вся обделка и инертные материалы для проходки последнего участка будут подаваться через этот демонтированный котлован. Рядом с котлованом, на подготовленном бетонном «пятак» будет построен склад инертных материалов, растворный узел, эстакада.

К первому ноября этот комплекс строительных конструкций будет готов к приему щита.



НВУ-466, НВУ-465

НВУ-466 строит коллектив ТО-3. В основных строительных конструкциях этот нижний вентиляционный узел готов на 70%. НВУ-465 строит Управление-15, он готов на 60%. В НВУ-466 залито днище основания, идет монтаж перекрытия. Что касается НВУ-465, здесь полностью забетонировано днище.

КОРОТКО О ГЛАВНОМ

Максим Федоров, начальник участка №6 Управления-15:

– Из исходных 124 000 кубометров грунта на станции фактически осталось доработать 36 000. Из них 6000 кубов – на верхнем перекрытии под отметку 6.40 и около 30 000 кубов по днищу котлована. Средняя производительность – 1200-1300 кубов в сутки. Несложно посчитать, что при сохранении таких темпов до окончания всех «земляных» работ остается дней 30-35.

Геология нашего участка осложнена тремя водоносными горизонтами, к тому же, мы находимся в самой пониженной части Крестовского острова, поэтому вся вода, которая есть на острове, аккумулируется у нас. А это значит, что к комплексу гидроизоляционных работ здесь самое пристальное внимание. Основные гидроизоляционные работы выполнены до отметки +3 (третье перекрытие). Предстоит поднять гидроизоляционным слоем все днище (6500 м²). Работы, безусловно, много, но будем стараться успевать. Планируем к Новому году пропустить щит и закончить весь монолит станции: днище, стены и платформы, чтобы в следующем году перейти к отделке. Считаю, что наш расчет вполне реален. Хотя по-прежнему нам мешают скапливающиеся отвалы грунта. Конечно, рано или поздно их вывезут, например, за последнюю неделю с площадки ежедневно вывозили около 2500 кубометров. Это очень хороший показатель. Наша выработка меньше – не более 2000 кубометров в сутки. Но если бы на площадку каждый день стабильно приходило машин по тридцать, нам было бы легче.

Главная проблема нашей площадки другая: от заказчика нет рабочих чертежей на целый ряд работ. По всему станционному котловану до сих пор нет рабочей документации на основание: ни днища, ни стен, ни перекрытия. Работаем по сигнальным чертежам. Это продолжается буквально с самого начала строительства и очень затрудняет комплектацию заявок на стройматериалы. Тем не менее, УПТК обеспечивает нашу стройку всем необходимым без сбоев. Сейчас по основным видам работ на площадке имеется запас материалов на 2-3 недели. Главное заказывать заранее, где-нибудь за месяц.

Назначение

НА НОВОЙ ДОЛЖНОСТИ

Решением Совета директоров ЗАО «Тоннельный отряд-3» (протокол №3 от 30 сентября 2016 года) и приказом №223-к от 30 сентября 2016 года по ЗАО «Тоннельный отряд-3» на срок с 30 сентября 2016 года по 8 ноября 2016 года исполняющим обязанности генерального директора ЗАО «Тоннельный отряд-3» назначен **Лаптев Николай Александрович**. Ранее Николай Александрович работал в должности заместителя главного инженера ОАО «Метрострой» – начальника технологического отдела.



Начальником технологического отдела Управления ОАО «Метрострой» назначен **Папанов Руслан Владимирович**. Ранее Руслан Владимирович работал в должности заместителя начальника технологического отдела Управления ОАО «Метрострой».

Заместителем главного инженера – главным технологом ОАО «Метрострой» назначен **Ревва Алексей Николаевич**. Ранее Алексей Николаевич работал в должности заместителя главного инженера по производству ЗАО «Метроподземстрой».



«БЕГОВАЯ»: ТЕХНИЧЕСКИЙ ПОДХОД



О ходе работ на «горящем» объекте Метростроя, станционном комплексе «Беговая», рассказывает «Метростроителю» Геннадий Андреев, заместитель генерального директора ООО «СМУ №13 Метрострой», руководитель проекта по строительству станционного комплекса «Беговая».

КРАТКО И ПО СУТИ

На отметке 15.100 в полном объеме завершено бетонирование плиты покрытия котлована станции «Беговая». В настоящее время под плитой разработано более 50% объема грунта – около 12000 кубометров.

На отметке 9.90 началось устройство плиты первого перекрытия: по шести осям развернулись арматурные работы и уже забетонирована первая захватка. Параллельно на этом участке изолировщики готовят стены в грунте к нанесению гидроизоляции.

В течение следующих двух недель на этом участке планируется забетонировать стены и перейти к разработке грунта ниже: для устройства перекрытия уже на отметке 6.40. Здесь начнется армирование так называемых «балконов» – боковых участков второго перекрытия.

В начале следующего года начнется и демонтаж железобетонной обделки, оставшейся после прохода щита. Тогда же можно будет участками замыкать и бетонировать центральную часть плиты второго перекрытия на 6.40.

Способ демонтажа и выдачи обделки на поверхность не будет принципиально отличаться от технологии, принятой на станции «Дунайский проспект». Но для ускорения демонтажа, возможно, мы задействуем два манипулятора.

Уже в конце октября под плитой покрытия до отметки 7.27 (до шельги свода) разработка грунта должна быть в целом закончена. Перекрытие на 9.90 мы должны забетонировать до конца ноября.

ЧТО МЫ СДЕЛАЛИ, ЧТОБЫ СОКРАТИТЬ ОТСТАВАНИЕ

Постарались как можно шире открыть фронт работ и поставить на участки разработки грунта больше производительной техники и людей. Сейчас на «земляных» работах, выдаче и погрузке задействовано около 20 единиц техники. Для разработки грунта в забое мы используем 22-тонные экскаваторы, для горизонтальной транспортировки породы под плитой покрытия – мини-экскаваторы Fiogi. Фронтальный погрузчик CASE 695 организует отвал. На поверхности отгрузку в самосвалы обеспечивают полторакубовый грейфер Komatsu и длиннорукий экскаватор. Под плитой покрытия пилат и рубят временное жесткое основание стеновые машины и четыре гидромолота (Brokk-400 и ТОП-ТЕК).

Если в начале разработки котлована мы выдавали порядка 150, может быть, 200 кубов грунта в сутки, то сейчас объемы выросли до 500 кубов в «твердом теле». По факту получается около 800 кубов в разрыхленном виде. Но остается проблема с вывозкой грунта, на площадке скапливается до 3500 м³ грунта, что ведет к уменьшению объемов разработки и значительно усложняет логистику на строительной площадке.

Растет и коллектив строителей. Ведь на площадке все взаимосвязано: быстрее разрабатывается грунт, значит, требуется больше бетонщиков на устройство временного жесткого основания, больше изолировщиков – на устранение водопроявлений и нанесение гидроизоляции, больше сварщиков на монтаж опорных столиков и т.д.

В целом мы планируем ликвидировать месячное отставание по графику, утвержденному КРТИ, к концу года. Но для этого необходимо отладить вывоз грунта и обеспечить площадку материалами.

ВЫВОЗ ГРУНТА: АТП, ДАВАЙ МАШИНЫ!

Проблемы остались. Мы по-прежнему вынуждены создавать отвалы на площадке. Например, вчера была только одна машина. Зато сегодня праздник: АТП обещает подать 15 самосвалов. В смену на «Беговую» необходимо подавать 15-20 машин, соответственно, в сутки 30-40. Мы пытаемся подключать к работе и других перевозчиков. В октябре в основном вывозили машинами «Гепарда». Но отвалы растут, и это серьезно препятствует дальнейшему производству работ: тормозится разработка котлована в осях 1-1', НВУ-463, в зоне пешеходных переходов 1 и 2, а также в

забое самой станции. Мы по-прежнему вынуждены перебрасывать машины с грунтом по площадке. Парк машин в АТП значительно усилился, но мы пока этого не почувствовали. Машин выделяется на «Беговую» для вывозки грунта недостаточно.

ПОСТАВКИ МАТЕРИАЛОВ ОПЯТЬ УПЕРЛИСЬ В ДЕНЬГИ

Перекрытие на отметке 9.90 основными стройматериалами, в том числе гидроизоляцией и арматурой, укомплектовано. Но на следующее перекрытие – 6.40 и на НВУ-463 у нас нет ничего: ни металла, ни арматуры, ни гидроизоляции. Нет металла (опорные пояса, расстрелы, трубы, двутавровые балки) и на раскрепление котлована в осях 1-1'. Если сейчас поставки не будут выполнены, то все, что мы пытаемся наверстать, будет потеряно.

А все как всегда упирается в деньги: любые платежи, в том числе, и заработную плату, приходится буквально выбивать. Что-то доказывать – это наше постоянное состояние. Если даже такие очевидные платежи, как налоги и зарплата, не согласовываются заказчиком, то как можно прогнозировать поставки материалов?

Приемка работы, подписание исполнительной документации, актов приемки работ КС-2 и КС-3 – практически на каждом из этих этапов возникает миллион вопросов. На их решение тратится недопустимо много драгоценного времени. Большая часть наших смет до сих пор находится в стадии согласования, исправления замечаний и т.д. Выполнение работ не подписано с апреля. Не подписано выполнение готовой плиты перекрытия, части стены в грунте, части свай-колонн, струйная цементация грунтов, обслуживающие процессы, целый ряд вспомогательных работ и пр. И это все при том, что претензий к качеству сданных работ нет. С июля 2015 года мы работали с использованием дизельных электростанций – затраты на выработку электроэнергии до сих пор не компенсированы. Почему?



Стройка – это живой организм, и для того чтобы выполнить какую-то часть работ, нужно привлечь подрядчика, оплатить услуги транспортной компании, аренду техники, выплатить, в конце концов, зарплату рабочим. Не имея оборотных средств, мы ничего этого сделать не можем.

Еще момент: даже если деньги перечислены, мы не всегда можем ими воспользоваться. Я говорю сейчас о механизме банковского сопровождения, который создан не во славу, а за упокой строительной отрасли. С таким «сопровождением» ни о каком оперативном управлении строительным процессом речи быть не может.

Если вышеназванные проблемы не будут сняты, мы закончим выборку грунта на отметке 9.90 и остановимся. Начать работы на плите перекрытия 6.4 не сможем: просто нет больше материалов. Если живые деньги сейчас не получим, то отставание будет нарастать буквально с сегодняшнего дня. На неделю, на две, на месяц и так далее. Зарплаты нет – половина бригад сразу разбежится, половина чуть попозже. Собрать их получается небыстро.

Дмитрий Бабурин, заместитель начальника участка №2 ООО «СМУ №13 Метрострой»:

– «Беговая» – объект горящий, нам надо его заканчивать, и чем быстрее – тем лучше. Работа на площадке идет круглосуточно и безостановочно. Пытаемся набирать темпы всеми возможными способами. Все силы нашего Управления генеральный директор направляет именно сюда. Простаивать мы не можем. Даже если нет машин, мы обязаны разрабатывать котлован и выдавать грунт на поверхность, так как сроки, сами понимаете, нам никто не отменит.



– Успеем к Чемпионату? – Ставим на начальными обязательствами успеем!

Слово экологу

С Б Е Р Е Ж Е М П Р И Р О Д У !



Для спасения зеленых насаждений в ОАО «Метрострой» внедрена программа по утилизации макулатуры, которая представляет собой тот самый известный с пионерских времен сбор вторичного сырья. В качестве макулатуры используются различные отходы печатной продукции, использованный упаковочный картон, старые журналы и газеты (кроме «Метростроителя», потому что «Метростроитель» – это не макулатура, это архив). Путем вторичной переработки бумажных отходов иногда производятся новые материалы, это позволяет сохранять природные ресурсы и предотвращать засорение окружающей среды.

Суть программы заключается в следующем:

- убедить сотрудников бережно относиться к природным материалам и ресурсам, в том числе, и бумаге;
- не выбрасывать ее в мусор, а проводить регулярный сбор и сдачу в СОТПиЭБ;
- заниматься переработкой и производством из вторичного сырья;
- уменьшить вырубку деревьев.

Переработанная макулатура применяется при изготовлении бумажных салфеток и полотенец, туалетной бумаги, газетной бумаги, упаковочной бумаги, а также целлюлозного тепло- и звукоизоляционного материала. Использование ма-



10 ДЕРЕВЬЕВ



1000 кВт ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

СПАСЕМ ДЕРЕВЬЯ

1 ТОННА МАКУЛАТУРЫ ЭКОНОМИТ



ИОНИЗИРОВАННЫЙ КИСЛОРОД ДЛЯ 30 ЧЕЛОВЕК

200 КУБОВ МЕТРОВ ВОДЫ



Если кто не знает, сколько килограммами макулатуры спасают дерево, то достаточно всего лишь 100 килограмм.

Лес нужно беречь. Нет смысла в том, чтобы выбрасывать использованную бумажную продукцию и при этом непрерывно задействовать новую, если можно переработать ее. Ведь если решить этот вопрос, то горы мусора станут существенно ниже, а ресурсы нашей планеты не будут тратиться зря.

А.В. Астахова

макулатуры позволяет экономить древесину, что способствует сохранению лесов. Подсчитано, что всего сто килограмм макулатуры спасают от вырубки одно дерево, а тонна макулатуры заменяет собой четыре кубометра древесины.

Продукция переработки макулатуры может использоваться для упаковки и транспортировки практически всех промышленных товаров. Она прекрасно защищает товары от механических повреждений, не содержит вредных веществ, обеспечивает хорошую сохранность. Упаковка из макулатуры дешевле пластиковой. Несомненным преимуществом такой упаковки является то, что в природных условиях при отсутствии цивилизованной утилизации, под воздействием влаги и микроорганизмов она быстро подвергается разложению, не вызывая загрязнения окружающей среды.

Метростроение

ПОСТРОЕН ШАХТНЫЙ СТВОЛ НА «ТЕАТРАЛЬНОЙ»



44-метровый шахтный ствол на «Театральной» был пройден проходчиками СМУ-11 за три месяца. Как продвигается строительство сейчас и каковы ближайшие планы метростроителей ЗАО «СМУ-11 Метрострой» на этом участке, рассказывает заместитель начальника участка Олег Ильин.

— Последний раз мы вас навещали в июне. На тот момент вы занимались строительством стены в грунте методом буросекционных свай...

— Этот этап работ выполнен. А сейчас мы закончили проходку шахтного ствола с разработкой и выемкой грунта. Глубина самого ствола без рассечки составляет 43,5 метра: ствол считается неглубоким. По мере выемки грунта мы заходками бетонировали черновую рубашку ствола толщиной 250 мм и попутно производили армирование, готовили ствол к монтажу механизма клетки и монтировали безопасное лестничное отделение для прохода бригад к забою.

А сейчас у нас наступает серьезный момент: мы «сажаем» наш ствол на сопряжение с будущими горизонтальными выработками, начинаем строительство рассечки. Рассечка, пожалуй, основной узел в системе выработок околоствольного двора. Она обеспечивает связь между горизонтом проходки и поверхностью шахты. Строительство рассечки — это многоэтапная, трудная работа. Потребуется общая внимательность, ответственность и самоконтроль. Сейчас на стволе собраны лучшие, самые опытные проходчики нашего СМУ, которым можно доверить сложную и ответственную работу.

Инженерно-технический состав тоже проверенный: на «Спортивной-2» ребята участвовали в руководстве строительством наклонного хода, натяжной камеры и других станционных узлов. Эти специалисты прекрасно понимают, что нужно делать. И хоть здесь особо не разогнаться, но в наших планах через месяц все-таки построить рассечку! Выйти на руддвор, поставить первые кольца тоннеля и предоставить монтажную площадку для опуски и сборки тьюбингоукладчика Управлению механизации.

Сейчас идет проходка и бетонирование сводовой части сопряжения ствола с расширенной частью рассечки, в дальнейшем здесь начнется установка колец большего диаметра: наш ствол диаметром 6 м имеет продолжение из сборных колец большего диаметра — 7,9 м. От этой части ствола как раз и начнет выстраиваться горизонтальная часть рассечки. Мы должны посадить ствол на опорные кольца и потом разработать остаток сопряжения — ядро со штрассами. Сейчас все работы производятся вручную — отбойными молотками, но у нас в забое установлен и небольшой экскаватор для разработки и отгрузки грунта.

Впереди метростроителей ждет полноценный комплекс горнопроходческих работ. Фактически сейчас они обустривают стартовую площадку для будущей проходки. За стволом пойдет НВУ и монтажная камера для опуски и сборки щита, собрав старый,



проверенный отечественный щит КТ-5,61, Метрострой встанет на проходку подходного тоннеля. Это март-апрель 2017 года. Из подходного тоннеля метростроители начнут проходку тоннелей перегонных. И лишь только потом, еще очень нескоро начнется строительство станционного комплекса: проходка боковых и среднего тоннелей, а также всех прилегающих выработок. Подходный тоннель

длиной 460 метров пройдет под зданиями Мариинки, далее, «нырнув» под Крюков канал, щит придет в район улицы Декабристов, где и начнется сооружение станционного комплекса. Фактически станционный комплекс будет строиться на пересечении ул. Декабристов и Лермонтовского проспекта. А перегонные тоннели проходчики погонят дальше — в сторону «Спасской» и «Горного института».

Вячеслав Печенков: «ПЕРСПЕКТИВЫ У АТП ЕСТЬ»



Само собой разумеется, что интервью с новым генеральным директором автотранспортного предприятия Метростроя Вячеславом Олеговичем Печенковым мы начали с вопроса о первом впечатлении от вверенного предприятия.

Во-вторых, зарплата водителя для такой работы недостаточна. Но пока мы не можем ее поднять: сложное положение предприятия не позволяет сейчас повышать расходы.

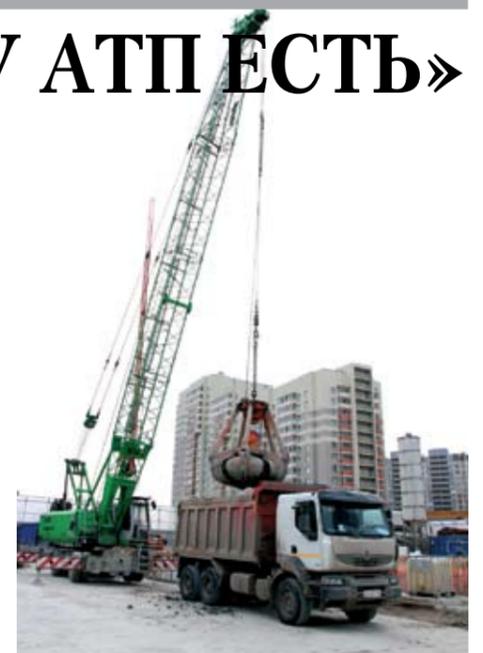
— Тем не менее, поскольку от интенсивности работы АТП зависят производственные планы наиболее актуальных строительных площадок, таких, как «Беговая» и «Новокрестовская», не могут ли спросить, как обеспечить регулярными машинами хотя бы эти объекты? Ведь потребность в машинах там вдвое выше реальной суточной подачи.

— Повторюсь, автопарка хватает, водителей не хватает. Сейчас на ходу 56 машин. Это на все строящиеся станции и другие объекты

Метростроя. Но если бы мы могли организовать двухсменную работу водителей, то фактически количество машин удвоилось бы. Отсекаем 10-15 машин, которые в ремонте. Значит, 90 — на суточном выезде. А сейчас в сутки задействованы только 50. Следует еще учитывать, что некоторые машины попадают на долгий ремонт и выключаются из работы: после серьезных ДТП, которые, к сожалению, тоже случаются. А иногда бывает, что не можем приобрести дорожную запчасть: запчасть нет, машина стоит.

— Неужели все так мрачно? Ведь есть же какие-то перспективы...

— Конечно, есть. Сейчас мы обсуждаем с заказчиком возможность пересчета расценок на наши работы. Если нам удастся их повысить, то это существенно повлияет на материальное положение АТП и расширит наши возможности. Мы сможем увеличить зарплату наиболее квалифицированным водителям и расширить их состав.



Сегодня мы показываем представителям КРТИ свои убытки, доказываем на основе документов, что возить грунт по таким расценкам в течение года не только невыгодно, но и разорительно для предприятия. Мы опускаемся ниже нулевого баланса, накапливая долги, в том числе, и за аренду площадей ремзоны.

— Как по-Вашему, может этот вопрос быть решен положительно?

— Думаю, что да. Во всяком случае, власти нам пытаются помочь. Около месяца назад прошел достаточно результативный техсовет под руководством заместителя председателя Комитета по транспорту Михаила Цалко. Надеюсь, наша проблема сдвинется с мертвой точки. Если такое движение будет, то у нас появятся хорошие перспективы развития. Могу уверить наших читателей, что работа в этом направлении идет постоянно.

— Остается только пожелать, чтобы Ваши усилия увенчались успехом!



Трудовые будни

КУЛЬТУРНЫЙ ФУНДАМЕНТ

Когда метростроевцы прибыли на берег реки Оредеж, недалеко от села Рождествено, перед ними открылся пустырь, заросший борщевиком и кустарником. Начали с расчистки и планировки территории, проложили временное водо- и электроснабжение. Установили ограждение, собрали бытового городок, организовали пост охраны и перешли к устройству подъездных дорог. А сейчас, на обустроенной площадке, строители многофункционального музейного центра (ММЦ) общей площадью 9897 квадратных метров, можно сказать, «зажигают».

Вообще, проект уникальный и первый в России – аналогов ММЦ просто нет. Здесь будет храниться и пополняться вся база данных предметов искусства и культурных ценностей 47 региона. Заработают оснащенные по последнему слову техники реставрационные мастерские – по металлу, тканям, живописи и графике, фотографии, книгам, костюмам, декорациям и даже чучелам животных. Откроются классы будущих реставраторов. Заказчиком проекта выступает Фонд инвестиционных строительных проектов Санкт-Петербурга (ФИСП).

ММЦ – это пилотный проект, поэтому, в случае его успешной реализации, практика строительства подобных центров может распространиться и на другие субъекты Российской Федерации.

Вячеслав Правоторов, заместитель руководителя проекта, начальник отдела строительного контроля сооружений Управления ОАО «Метрострой»:

– В настоящий момент в объеме «нулевого цикла» Управление-20 заканчивает армирование и бетонирование фундаментной плиты двух технических корпусов. Давайте пройдем на площадку, чтобы все было понятно и наглядно. Итак, здание ММЦ делится на три корпуса.

По проекту наши корпуса (№№ 1 и 2) идут с двумя наземными и полноценным подземным этажом: именно здесь разместятся реставрационные мастерские и хранилище. Третий корпус – «административный», он будет в три надземных этажа с техническим подпольем для ввода основных коммуникаций.

Основание фундамента первых двух корпусов бригады Управления-20 фактически построили: заканчивается армирование последней захватки. Завтра подадим 500 кубометров бетона, разровняем, и плита готова. Третьим корпусом, или как мы его называем «повышенной частью», занимается субподрядчик, «Петр Великий». Корпус пока еще пребывает в стадии подготовки котлована: здесь производится замещение грунта и повышение песчаной подошвы до проектной отметки. Но «петровцам» ничего не мешает вести и дальнейшие работы в своем корпусе: не доходя до наших фундаментов, выполнить бетонную подготовку и приступить к армированию постоянных конструкций.



Анатолий Филимонов, начальник участка Управления-20:

– В нашей строительной зоне откопка котлована производилась четырьмя «кубовыми» экскаваторами Komatsu. Техника «зачетная». Вывоз грунта обеспечивали 10 большегрузных самосвалов. Глубина готового котлована – 5,800 метров. Основание под фундамент очень хорошее, можно сказать, сказочное: плотный песок с высоким коэффициентом фильтрации, поэтому и воды при откопке не было совершенно.

Не понадобились ни подсыпка нового грунта, ни тромбование – фундаментные работы начали сразу.

От Управления-20 на площадке ММЦ порядка пятидесяти человек: бетонщики, арматурщики, плотники, сварщики.

Все бригады работали быстро и четко, стремились до заморозков закончить строительство фундаментной плиты и, похоже, с задачей справляются неплохо: 10 октября мы заканчиваем на плите все бетонные работы. В этом месяце рассчитываем выйти на «нулевую» отметку и уже подготовили фронт работ для устройства стен и колонн в зоне технического этажа. Параллельно продолжаем производить гидроизоляционные работы. Фундаментная



плита – это, конечно, самая трудоемкая работа, с переходом на стены, я надеюсь, дело пойдет еще быстрее.

Вячеслав Правоторов:

– Приближение зимы нас в принципе не смущает. А что погода? Работаем и зимой. Существует много вариантов зимнего бетонирования: тепляк, электропрогрев и другие. У нас здесь будет электропрогрев. Но перед началом бетонирования небольшой тепляк на захватку все равно будем устанавливать – с электро- или газовой пушкой. С наступлением зимних холодов придется ставить электропрогревочные станции, проводить прогревочный кабель и вести дальнейшие работы, поддерживая постоянную температуру бетона. Но сейчас, до заморозков, главная задача – закончить бетонирование плиты и, пока позволяет погода, быстро поднять стены и колонны к первому перекрытию.

Анатолий Филимонов:

– На мой взгляд, в следующем году, весной или ближе к лету, вполне возможно поднять всю «коробку». Приезжайте к Новому году, чтобы проверить мои предположения – и увидите основные архитектурные контуры первого этажа!

Ну а пока метростроевцы занимаются прокладкой временных электросетей для подключения более мощных автономных дизель генераторов: готовятся к зимнему освещению стройплощадки. В целом работа и быт организованы грамотно, люди довольны: отношения рабочие, задачи понятны, цели определены. Если ломается техника, сразу вызывается спецремслужба: ремонт производится непосредственно на площадке, а текущие и профилактические осмотры оборудования – компрессоров, генераторов, автотехники и т.д. – строители выполняют своими силами. Когда идет бетон, помимо основного насоса «на всякий пожарный» всегда готов резервный.

Для проживания рабочих и сотрудников руководство Управления-20 оплачивает аренду частных домов в Рождествено. В бытовом городке организованы комнаты для приема горячей пищи, на территории строительства установлены контейнеры под бытовые отходы, есть биотуалеты. Ближе к зиме в бытовках зарабатывают сушилки – для просушки рабочей одежды и обуви.

А вот самым «проблемным» рабочие называют август: – Очень сильно дождливый был! Машины на подъездах к полигону буквально вязли, и вывоз грунта здорово тормозился: его приходилось «конусовать», проще говоря, складировать в горы, перекидывать по площадке. Вывозили грунт, только когда выглядывало солнце и просыхали дороги. Но все это вполне преодолимые «моменты», и нас, конечно, ничто не остановит.

Объединение подземных строителей и проектировщиков

В ОБЪЕДИНЕНИИ ПОДЗЕМНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ И ПРОЕКТИРОВЩИКОВ ПРОШЛО ВНЕОЧЕРЕДНОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ



Статьи Градостроительного кодекса, регулирующие вопросы деятельности СРО в строительстве, претерпели значительные изменения. Для решения внутренних вопросов и приведения уставных документов партнерств в соответствие с действующим законодательством было создано внеочередное Общее собрание.

Генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков Сергей Алпатов рассказал о новом региональном принципе формирования строительных СРО, согласно которому с 1 июля 2017 года членами СРО могут являться компании, зарегистрированные в том же регионе. В соответствии с данной нормой закрыт филиал Объединения в г. Казань. Однако партнерство будет продолжать активную деятельность, привлекая к работе по развитию нормативно-технической базы и других важнейших документов в области подземного строительства специалистов из различных регионов России и объединяя профессиональное сообщество в рамках Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ.

Было отмечено, что в проектных СРО региональный принцип не действует, однако проектировщикам следует определиться с выбором единственной СРО, в составе которой они будут находиться.

Важным изменением, касающимся строительных и проектных организаций, стало введение двух компенса-

онных фондов – фонда возмещения вреда и фонда обеспечения договорных обязательств. Главной задачей формирования фонда обеспечения договорных обязательств является обеспечение договорных обязательств по госзаказу, и чем выше объемы работ, выполняемые строительной организацией, тем больше гарантий необходимо предоставлять.

Следует отметить, что за время работы Объединения подземных строителей и проектировщиков значительно возрос объем компенсационного фонда. За счет грамотного вложения финансовых средств и работы с управляющими компаниями уровень прироста составил свыше 30%, что является одним из лучших показателей среди российских СРО.

Сергей Алпатов выразил надежду, что прирост средств компенсационных фондов партнерств будет учтен при формировании фонда договорных обязательств.

Ряд изменений законодательства связан с ужесточением требований надзора СРО за деятельностью компаний, входящих в его состав. Помимо административного контроля саморегулируемым организациям фактически делегируется функция технадзора в строительстве.

Значительно возросли требования к кадровому составу строительных и проектных организаций. В частности, руководитель строительной организации должен иметь высшее профильное образование и стаж работы не менее 5 лет, то есть специалист с высшим экономическим или юридическим образованием не вправе занимать должность генерального директора строительной компании. Более того, главные инженеры – руководители проектов должны состоять в именном реестре, форма которого будет утверждена Минстроем РФ. Таким образом, ужесточается личная ответственность должностных лиц за реализацию проекта.

Говоря о профессиональной деятельности подземных строителей, Сергей Алпатов подчеркнул важность международного сотрудничества и проинформировал присутствующих об итогах конференции ACUUS 2016. Решением Общего собрания было одобрено проведение профессиональных мероприятий и отмечена важность дальнейшей работы в этом направлении.

Для реализации регионального принципа формирования строительных СРО было принято решение расширить Объединение подземных строителей и проектировщиков, объединившись с НП СРО «РОССО-Дормост». Генеральный директор НП СРО «РОССО-Дормост» Кирилл Иванов проинформировал участников Общего собрания о задачах, которые будут решать объединенное СРО, позиция которого будет усилена за счет перехода в него предприятий транспортного строительства, ранее входивших в состав НП СРО «РОССО-Дормост».

Подводя итоги заседания, Сергей Алпатов подчеркнул, что изменения в законодательстве налагают на саморегулируемые организации и входящие в них предприятия значительную ответственность. «Ситуация намного серьезнее, чем раньше, и от того, насколько активно мы будем участвовать в разработке нормативно-технической базы, системы ценообразования, профессиональных стандартов и других отраслевых документов в области подземного строительства, будет в дальнейшем зависеть наша профессиональная деятельность», – подчеркнул Сергей Алпатов.

Лариса Дубровская,

Объединение подземных строителей и проектировщиков

Наши люди

ОН БЫЛ ОЧЕНЬ ВНИМАТЕЛЬНЫМ К ЛЮДЯМ

В далеком уже 1960-м году в СМУ-9 пришли работать братья Александр Николаевич и Алексей Николаевич Чурляевы. В том же году приказом министра транспортного строительства СССР Евгения Федоровича Кожевникова в структуре Ленметростроя был создан Тоннельный отряд №3, с которым связал свою судьбу сын Алексея Николаевича Владимир Алексеевич Чурляев.

Шесть лет назад, когда отмечалось 50-летие со дня основания ТО-3, Владимир Алексеевич сказал прекрасные слова о том, что самая большая ценность для него – это коллектив профессионалов, что честность, обязательность и добросовестность инженеров и рабочих стали фирменным знаком организации. И в этом – огромная заслуга самого Владимира Алексеевича, который посвятил метростроению всего себя, как и его дядя, и его отец, награжденный за выдающийся вклад в дело своей жизни орденом Ленина.

Владимир Алексеевич пришел в ТО-3 в 1977 году по окончании Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта имени В.Н.Образцова по специальности «Мосты и тоннели». В тоннельном отряде он прошел трудовой путь от мастера подземного участка до генерального директора. Владимир Алексеевич был руководителем, что называется, от Бога. Увы, был.

26 сентября 2016 года его не стало. Но не стало только рядом с нами, потому что осталась добрая память о нем. И как-то сразу вспоминаются строки Василия Андреевича Жуковского:

*«О милых спутниках,
которые наш свет
Своим присутствием
для нас животворили,
Не говори с тоской: их нет,
Но с благодарностью: были».*

Мы сидим в кабинете заместителя директора по производству Владимира Михайловича Лучутенкова.

– Для нас он был горячо любимый начальник, – говорит главный инженер ТО-3 Виктор Вячеславович Тишкин.

– Разве такое возможно? – задаю резонный вопрос.

– Возможно. Впервые я увидел его на рабочем собрании в 1990 году, я был тогда совсем еще молодым работником. И знаете, с первого взгляда он произвел впечатление своей энергией и заряженностью. В нем

чувствовалась жилка человека, ратующего за общее дело и отвечающего за свои слова. И первое впечатление меня не обмануло. Уже через год Владимир Алексеевич стал главным инженером, а через два его назначили генеральным директором. Человек всегда проявляется в экстремальных ситуациях. Вспоминаю декабрь 1995 года, когда случилась авария в зоне «Размыва». Движение поездов от «Площади Ленина» до «Академической» было остановлено. Кировско-Выборгская линия оказалась разорванной. Перед Тоннельным отрядом была поставлена задача в кратчайшие сроки запустить движение между «Площадью Мужества» и «Академической». Объем работ предстоял гигантский: нужно было демонтировать участки главных путей, вырубить сотни кубометров бетона, уложить стрелочные переводы, реконструировать контактную сеть... Все было сделано за две недели!

– Каким образом он мог так мобилизовать рабочих?

– Он говорил: «Ребята, забудьте о выходных и отпусках». «Спасибо, дорогой начальник», – говорили ему в ответ. Шли и выполняли задание.

– Да, это так, – включается в разговор хозяин кабинета Владимир Михайлович Лучутенков. – Рабочие знали, что Владимир Алексеевич никогда не обманет. Если были обещаны премиальные, значит, они будут выплачены в срок. К нему вообще часто обращались с личными просьбами, и он никогда никому не отказывал. Хочу еще добавить, что Владимир Алексеевич обладал удивительной способностью увлекать людей, зажечь их своими интересами. Благодаря ему я, на-

пример, стал большим любителем зимней рыбалки. Если же мы коллективом отмечали какой-то праздник, он был душой компании. Очень любил песни из кинофильма «Весна на Заречной улице», из фильма «Большая жизнь» «Спят курганы темные».

Виктор Тишкин добавляет, что самой любимой, без которой не обходилась ни одна неформальная встреча, была песня, название которой сразу не вспомнить. И он напевает слова: Пусть им вслед улетает эта песня прости, Песня трудных шахтерских дорог».

Да, есть такая песня. Сейчас, к сожалению, подзабытая «Шахтерская лирическая». Написали ее композитор Александр Флярковский и ленинградский поэт Андрей Лядов.

Грех не вспомнить еще несколько строк этого автора:

*«Память – великое дело.
Отличная штука – память
и то, что не обронзовело,
она не дает расплавить».*

Почему именно эти строчки вспомнились? Да потому, что Владимир Алексеевич, поднимаясь вверх по карьерной лестнице, как раз-таки не «обронзовел».

– Он всегда был очень внимательным к людям, никогда не позволял себе грубости с подчиненными, был исключительно дисциплинированным человеком. «Так, чтобы высокомерно держаться с людьми – этого он себе не позволял, – рассказывает начальник отдела материально-технической службы Григорий Савельевич Блоков. – Ежегодно организовывал турслеты в Приморске. Ездили в Москву, в Кижы – он всегда с коллективом, в поезде, в автобусе, как все. Не было в нем зазнайства, мол, я начальник. Порядок любил – это да. Пройдет по шахте, посмотрит – сделает выводы. Если найдет недочеты, скажет об этом так, что человек поймет все сразу и сделает. Повторю, что в разговорах с подчиненными он был предельно вежлив. Всегда заботился об отделе снабжения и требовал выполнения заданий от начальников участка, указывая на то, что у них все есть. Проще говоря, все при нем было налажено и действовало, как надежный механизм».

А еще он очень любил спорт. Особенно футбол. В 1970-е играл за команду ТО-3 в чемпионате Метростроя на позиции правого защитника.

Главный механик Александр Иванович Якименко, порывшись в ящике рабочего стола, достает и показывает фотографию 1978 года. На ней победители первенства Ленметростроя – команда ТО-3:

– Вот он, Владимир Алексеевич, стоит второй справа. Орел. Я был капитаном команды, играл в полузащите, а он – правым

крайним защитником. Бороздил свою бровку, часто подключался к атакам и бил по воротам. Нередко забивал.

– То есть, как Анюков в лучшие годы?

– Ну, уровень игры, конечно, другой, однако же по целеустремленности, по желанию играть он дал бы фору многим нашим профессиональным футболистам. Футболом его спортивные интересы не ограничивались. Владимир Алексеевич не жалел денег на спорт, организовывал соревнования по шашкам и шахматам. Приобщал подчиненных к физкультурным занятиям.

ТО-3 под его руководством получал сложнейшие заказы, а это значит, что ему и его команде доверяли. Как и он доверял своим подчиненным, не занимаясь мелочной опекой, но строго спрашивая с них за конечный итог.



Вклад Владимира Алексеевича Чурляева в строительство отмечен государственными наградами – орденами «За заслугами перед Отечеством» 1-й и 2-й степеней, Почетным знаком «Строительная слава» и большим количеством грамот и благодарностей.

И все же главная благодарность – это любовь людей, окружавших Владимира Алексеевича. А главная награда – добрая и долгая память о нем. Все, кто его знал, дружил с ним или работал под его руководством, подпишутся под стихотворными строчками Андрея Вознесенского:

*«Я никогда тебя не забуду,
Вернее, временно – пока живу».*
Значит, будем жить!



Память

В ОСИНОВЦЕ ПОЯВИТСЯ ПАМЯТНИК ГЕРОЯМ ДОРОГИ ЖИЗНИ

Яркое солнце встретило ветеранов Метростроя у «Разорванного кольца» на Дороге жизни. Этот памятник скульптора Константина Симуна был открыт ровно полвека назад, 29 октября 1966 года.

Ежегодно в один из октябрьских дней Совет ветеранов ОАО «Метрострой» организует выезды в Осиновец, и первая остановка делается всегда здесь. Ветераны возлагают цветы к Вечному огню, а затем направляются в музей «Дорога жизни».

Трудно поверить, но в начале XXI века он едва не исчез из-за равнодушия некоторых ответственных чиновников, а вернее сказать, лиц безответственных и равнодушных... Но, как и Ленинград в блокаду, музей выстоял! Сегодня это великолепный комплекс, включающий экспозиционные залы и открытую площадку, на которой демонстрируется техника времен Великой Отечественной войны. Есть компьютерный зал, в нем можно

почувствовать себя водителем легендарной полуторки. Одна из таких полуторок ГАЗ-АА выпуска 1941 года стоит в музее, ее в 1947 году достали с Ладожского дна работники экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН). В витринах музея – вырезки из газет военной поры, фотографии героев Дороги жизни. Впрочем, полностью обновленный музей должен открыться в ближайшее время, когда будет сдан новый корпус в виде огромной льдины.

Нередко в сложных ситуациях помогает опыт и смекалка настоящего Хранителя и гения места, заведующего филиалом Центрального Военно-Морского музея Александра Брониславовича Войцеховского.

– Хотели в Петербурге заказать кладный камень для будущего памятника героям легендарной Дороги жизни, – рассказывает он, – с нас потребовали полтора миллиона рублей. Тогда мы решили, что



проще будет найти камень на берегу Ладожского озера. И вот, пожалуйста, установили сами.

У этого камня и собрались, чтобы вспомнить о подвиге советских людей, в том числе, и первых метростроевцев. 75 лет назад славная история Метростроя началась, главным образом, с работ по защите Ленинграда от фашистов. Здесь, в Осиновце, метростроевцы строили причалы, углубляли дно. Профессионализм и самоотверженность они проявляли и в тылу, и на передовой.

– Мы и наши потомки должны всегда помнить, какой ценой была завоевана победа, свобода нашей страны и будущее России, – сказал председатель Совета ветеранов воинов-однополчан Петербургского городского Совета ветеранов Василий Григорьевич Гладышин.

Будущий монумент увековечит и память о героях-метростроевцах.

На обратном пути в Петербург ветераны Метростроя возложили букеты к мемориалу «Цветок жизни». Такие поездки, по их общему мнению, помогают в воспитании молодого поколения метростроителей.



«Соцналка»

Редакция газеты «Метростроитель» при поддержке профсоюзного комитета открывает новую рубрику, посвященную социальной жизни подразделений ОАО «Метрострой». Ведь нас объединяет не только работа...

СТРАХОВКА ПОМОГАЕТ ОТДОХНУТЬ

14 работников Семнадцатого управления в этом году прошли санаторно-курортное лечение в санатории «Хилово», расположенного в Псковской области, а также в двух санаториях профсоюза Российских железных дорог: в «Кабардинке» под Сочи и в «Янтаре» города Светлогорска Калининградской области.

Это стало возможным за счет сумм страховых взносов на обязательное медицинское страхование от несчастных случаев и профессиональных заболеваний, в соответствии с коллективным договором.

АДРЕС ПОЕЗДКИ: МОСКВА

«Москва... Как много в этом звуке для сердца русского слылось, как много в нем отозвалось», – почувствовали работники Тоннельного отряда-3. Для них руководство ТО-3 организовало корпоративный выезд в столицу. Петербуржцы побывали на

экскурсии в Кремле, прогулялись по Красной площади, полюбовались собором Василия Блаженного, посетили палаты Романовых в Зарядье.

И БРУСНИКА, И КЛЮКВА

Традиционный выезд в Волховский район совершили труженики СМУ-9. Ежегодно осенью они организованно выезжают в деревню Черноушево, что возле Новой Ладоги, и идут в лес за брусничкой или на болото за клюквой. Будет из чего сварить варенье или морс.

СТРЕЛЯЛИ... И ПУТЕШЕСТВОВАЛИ

Игра в пейнтбол стала любимой в Управлении механизации. С 2012 года ежегодно по несколько раз в год в одном из городских клубов, в основном в «Панде-пейнтбол», проходят состязания двух команд, составленных из представителей различных подразделений УМа. Игра идет, что называется, не на жизнь, а на смерть, после чего все – и победители, и побежденные – собираются за дружеским столом. «Бойцы вспоминают минувшие дни» и мечтают о предстоящих баталиях.

Эта игра – не единственное, что сплачивает коллектив УМ. В этом подразделении Метростроя регулярно организовываются экскурсии по Петербургу и по России.

На карандаш

Здравствуйте, уважаемая редакция!

Меня зовут Сергей. Работаю маркшейдером в Управлении-15. Я являюсь постоянным читателем Вашей газеты и хочу вот что сказать: никогда, нигде и ничего не написано и не сказано про нашу профессию. Кстати, вчера был День маркшейдера. Каждый год, второе воскресенье сентября является нашим профессиональным праздником.

Начну с того, что вчера прочитал последний выпуск вашей газеты, Вы там писали про станцию метро «Южная», что уложили бетон жесткого основания, залили больше километра путевого бетона и что самая тяжелая работа – это заглаживать бетон. Мол, проходчики всю смену «на карачках», а про маркшейдеров ни одного слова. Так вот, самая тяжелая работа у нас! Немного расскажу: сначала тоннельщики собирают рельсошпальную решетку, выставляют ее по отметкам, рихтуют и все это сдают нам. Перед укладкой бетона мы делаем чистовую рихтовку. Во время укладки бетона маркшейдеры все тщательно проверяют и в плане, и в профиле (допуск +- 3 мм).

Рельсы разбиваются на участки по 2,5 метра, и за этот участок маркшейдер отвечает головой. Заходка 200-250 метров. Можно посчитать, сколько мы «раком» стоим и вымеряем, ведь рихтуем ближний и дальний рельс! Не дай Бог ошибиться,

Письмо в редакцию

и бетон застынет – его придется вырубать! И маркшейдер виноват!

Да и не только путевого бетон, вся работа у нас тяжелая и ответственная, но, к сожалению, никогда не поощряется. Вы наверняка слышали слово «сбойка»? Трудно объяснить тем, кто не связан с этим, проща говоря: внизу, под землей, построили станцию, а нам с поверхности нужно четко попасть туда, где нас уже ждут (пример – это проходка наклонного хода). Вот еще одна ситуация: опалубку собрали, маркшейдера позвали, отрихтовали, залили – все хорошо, все довольны, начальника участка похвалили, а про маркшейдеров забыли.

Когда станцию метро «Международная» открыли (лично я проходил наклонный ход), начальников похвалили, а про маркшейдеров ни слова не сказали! Даже проходчиков, которые пролили не одну каплю пота, не упомянули, не говоря уже о каком-либо финансовом поощрении... Обидно. И дело даже не в деньгах, а во внимании!

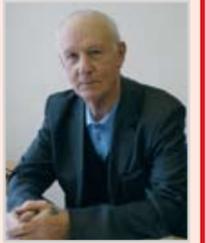
Я Вас прошу, соберите материал про маркшейдеров, пусть люди знают, что это непростая, но очень важная и интересная профессия!

Спасибо.

Поздравляем!

ПРОФСОЮЗНОМУ ЛИДЕРУ – 75!

У Леонида Павловича Смирнова – тройной юбилей. 21 октября ему исполнилось 75 лет, в этом году он отмечает также 50-летие работы в СМУ-9 и 25-летие своей профсоюзной деятельности.



В 1966 году, после службы в армии, Леонид Смирнов пришел СМУ-9 Ленметростроя монтажником горного оборудования. Он работал в различных рабочих должностях, заслужив настоящее уважение коллектива.

Ответственность – вот главное качество Леонида Смирнова. Именно поэтому в перестроечные годы в результате свободных выборов Леонида Смирнова выдвинули на работу в профсоюзный комитет Ленметростроя, а вскоре он был выбран в Ленсовет по 210 избирательному округу Куйбышевского района. В профсоюзе Ленметростроя главной заботой Леонида Павловича было обеспечение жильем рабочих. Кому, как не ему, было лучше других знать чаяния людей?! И он смог упорядочить вопрос получения жилья. Эту же проблему Леонид Смирнов стал решать уже на городском уровне, в качестве неосвобожденного депутата Ленсовета. Ему предлагали полностью перейти на работу в Марининский дворец, однако он не смог бросить родное предприятие.

– Я – патриот СМУ-9, я прирос к нашему рабочему коллективу, – говорит Леонид Павлович.

Он и сейчас остается лидером профсоюзного движения работников предприятия, выступает на стороне работников, выявляет возможные нарушения условий труда и добивается устранения недочетов.

Что его беспокоит, так это общее снижение гражданской активности.

– Рабочие должны помогать профсоюзному движению, добиваться своих прав в соответствии с трудовым законодательством, с коллективным договором!

В свои 75 Леонид Павлович полон сил. Он готов работать столько, сколько надо, если коллектив сочтет нужным, чтобы он оставался на посту председателя первичной профсоюзной организации СМУ-9 ОАО «Метрострой». Заслуги Леонида Павловича Смирнова в деле организации безопасных и достойных условий труда работников неоднократно отмечались благодарностями и медалями.

Поздравляем Вас, дорогой Леонид Павлович, от всего сердца! Дай Вам Бог здоровья, силы и долгих лет жизни!

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

НОЯБРЬ

2

Терентьева Любовь Яковлевна (Управление) – 85 лет
Несинова Варвара Егоровна (СМУ-11) – 90 лет

3

Можаева Тамара Андреевна (УПТК) – 70 лет

4

Юлдашев Исмагил Ибрагимович (СМУ-9) – 70 лет

10

Атчалко Александр Николаевич (СМУ-20) – 55 лет
Божанова Лидия Ивановна (Поликлиника) – 70 лет
Носик Мария Петровна (СМУ-15) – 90 лет
Якушев Олег Викторович (СМУ-9) – 75 лет

11

Барышников Юрий Владимирович (АТП) – 70 лет
Росошенко Валерий Титович (СМУ-9) – 80 лет

13

Фомина Валентина Гавриловна (ЛМЗ) – 75 лет

15

Круглова Антонина Александровна (ТО-3) – 90 лет

17

Дранишников Михаил Михайлович (СМУ-20) – 65 лет
Чуваев Лев Михайлович (СМУ-17) – 85 лет

21

Васюрин Анатолий Николаевич (СМУ-11) – 75 лет
Чайкина Галина Андреевна (РЭУ) – 65 лет

26

Соколова Нина Евгеньевна (СМУ-17) – 65 лет

29

Мартиневич Валерий Михайлович (СМУ-9) – 65 лет

Итоги конкурса

УЧЕНИЕ И ТРУД ПОБЕДУ ПРИНЕСУТ!



— Мы сами себе сделали подарок — заняли все призовые места. Такого результата не было ни у кого, — сказал директор Колледжа Метростроя Александр Филатов. И, обращаясь к педагогам и студентам, подчеркнул:

— Когда случаются такие победы — это значит, что мы хорошо делаем свое дело, а вы хорошо усваиваете уроки.

Легко ли дались ребятам такие высокие результаты на региональном этапе чемпионата? Конечно, нет.

— Я неожиданно для самого себя попал на конкурс. Очень нервничал, потому что за моей работой пристально наблюдали. Но вот — выступил неплохо, — рассказал о своих впечатлениях от регионального этапа второкурник Никита Иванов, будущий мастер отделочных и строительных работ, занявший третье место в своей номинации.

— Да мы тоже волновались, — в один голос заявили бронзовый призер Никита Дегтев, серебряный призер Дмитрий Тихомиров и победитель Геворг Байбуртян, — зато позитивных впечатлений — масса!

Еще одна победительница — Анжелика Коровко, по собственному признанию, уже мысленно готовится к российскому этапу чемпионата, который состоится в Краснодарском крае.

День учителя для Колледжа Метростроя в этом году стал по-настоящему праздничным Днем с большой буквы. Профессиональный праздник в актовом зале Колледжа начался с награждения победителей регионального чемпионата WorldSkills Russia «Молодые профессионалы». А их было девять человек в трех номинациях. То есть весь пьедестал почета!

Но это еще впереди, а в День учителя в Колледже Метростроя на сцену поочередно под аплодисменты зала выходили сначала призеры и победители, а затем, уже под бурные овации, — их учителя и наставники, без которых никакие успехи были бы невозможны. Вот имена мастеров производственного обучения, получивших благодарности за подготовку юного поколения победителей: Елена Анатольевна Чупрова, Инга Константиновна Виссарионова, Елена Васильевна Хохлова, Елена Григорьевна Тихонова, Татьяна Витальевна Соколова, Лариса Анатольевна Сергиец и Эдуард Гравичович Симонян.

Спасибо вам, учителя!



Спорт

В ОЛИМПИЙСКОМ СОЧИ – ФИНАЛ НЕОЛИМПИЙСКИХ ИГР



Команда ОАО «Метрострой» приняла участие в финальных играх «Спорт поколений», организованных Российским профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей при поддержке ОАО «РЖД» и РФСО «Локомотив».

механизации, Ленметрогипротранса и Управления Метростроя. Всего же в финале «Спорта поколений» в октябре 2016 года приняли участие 25 команд.

На торжественном открытии председатель Роспрофжела Николай Никифоров сказал, что состав участников с каждым годом растет, наши работники любят спорт, растет и представительство стран. К российским командам присоединились сборные Белоруссии, Грузии, Казахстана, Киргизии и Латвии. Откуда такой интерес? Дело в том, что «Спорт поколений» — необычный турнир, поскольку в него включены только неолимпийские виды спорта и весьма необычные оригинальные игры. Эти игры и задуманы, как большой физкультурный форум, в котором участвуют спортсмены разных поколений. Суть его выражена в самом названии игр, на которых, согласно правилам, каждую команду представляют по пять человек в возрасте до 30 лет, по шесть — от 30-ти до 45-ти и один — старше 45 лет.

Владимир Семенов, проходчик СМУ-11, неоднократный призер юниорского первенства Петербурга и молодежного первенства России по легкой атлетике:
— Участие в «Спорте поколений» я считаю хорошим подарком, который мне преподнесла судьба. Команда у нас подобралась дружная. Жаль, нам не хватило опыта, для того чтобы показать более высокие результаты. Но жизнь продолжается. Будем надеяться, что в следующих соревнованиях выступим успешней.

Программа сочинского финала была рассчитана на три дня и разделена на три этапа. На первом — сдача норм ГТО по бегу, метаниям, прыжкам, стрельбе, подтягиванию на перекладине. В зачет шли результаты всех представителей команды. Второй этап — это многоборье, где вся команда выполняла 13 заданий, на выполнение каждого из которых отводилось по 10 минут. Наконец, третий этап — комбинированная эстафета, состоявшая из девяти разнообразных соревнований.

Важно отметить, что на этапе сдачи норм ГТО от спортсменов требовались сугубо спортивные навыки: сила, быстрота, меткость, выносливость, а на втором и третьем этапах важными оказались ловкость, сообразительность, командное взаимопонимание и самоотдача. Каждая команда-участница старалась показать свой максимум.

Кто-то из участников специализировался в определенном виде спорта, а были и настоящие универсалы. Среди таких универсалов нельзя не назвать представителя команды «Метростроя» из ТО-3 Евгения Федорова, который оказывался в числе лучших практически во всех соревнованиях.

Уровень соперничества и плотность результатов были таковы, что подчас первое место от шестого отделяли секунды, а то и доли секунд. Так, в комбинированной эстафете, где нашим спарринг-партнером выступала команда Московской железной дороги, мы лидировали восемь этапов, а уступили всего 0,7 секунды на последнем, девятом этапе. Проиграли третьему месту всего 4 секунды, а заняли шестое место.

Юрий Кошев, маркшейдер Управления №10, член сборной команды Метростроя по волейболу:
— В Сочи царил невероятно праздничная атмосфера. Мы еще раз убедились, что люди, занимающиеся физкультурой и спортом, — это основа здорового общества. Друзья, приходите на стадионы!

У болельщиков, конечно, в таких случаях дух захватывает от напряжения, а спортсмен должен быть предельно сконцентрирован, иначе успеха не добиться. И тут зачастую помогает опыт выступлений. Поэтому вполне логично, что все призовые места на этих играх завоевали как раз опытные спортивные коллективы.

Кубок победителя Международных игр «Спорт поколений» получила команда Забайкальской железной дороги. Второе место заняли московские железнодорожники. На третьем — хозяйка, команда Северо-Кавказской железной дороги.

У метростроителей были локальные достижения. Наши бегуны Николай Волков (Управление Метростроя) и Иван Зайцев (Управление №10) оказались сильнейшими в беге на 1500 метров. Вера Гурьянова (Управление Метростроя) стала второй в беге на 1000 метров. Каждый спортсмен нашей команды боролся до конца и внес свой вклад в командный результат. Сборная команда ОАО «Метрострой» заняла место в середине итоговой таблицы, впрочем, в таких турнирах нет проигравших.

Хоть «Спорт поколений» и ориентирован на неолимпийские виды спорта, принцип остается олимпийским: главное — не победа, а участие.

И все участники по праву были удостоены прекрасной награды — возможности посетить ледяное шоу Ильи Авербуха «Кармен» в Ледовом дворце на территории приморского олимпийского комплекса.

Но все же вот еще о чем хочется сказать. Дебютировавшая в Сочи на играх «Спорт поколений» команда ОАО «Метрострой» фактически представляла на этих играх Петербург.

Думается, для того, чтобы в будущем бороться за более высокие места, хорошо было бы организовать свой турнир подобного рода. Например, провести соревнования среди нескольких организаций Метростроя! Было бы интересно и полезно всем. У нас есть где развернуться. Давайте вместе подумаем?..

Эти соревнования на сегодняшний день — своеобразная вершина внутриведомственных спортивных первенств. От Дальнего Востока до Калининграда простирается география региональных соревнований этого проекта. А начиналось все на стадионе Метростроя восемь лет назад, когда Дорожный комитет профсоюза на Октябрьской железной дороге провел отборочный тур, а мы присутствовали только лишь в качестве зрителей. Вот тогда и зародилась идея попробовать свои силы в таких нестандартных, но интересных и зрелищных соревнованиях, в основе которых лежит комплекс сдачи норм ГТО.

Дебютировала наша организация в 2012 году, и с тех пор мы являемся постоянными участниками Спартакиады «Спорт поколений». В этом году мы заняли третье место по Северо-Западному региону, что дало нам право на участие в финале игр, который проводился в Сочи.

Команду ОАО «Метрострой» представляли 12 спортсменов из СМУ-9, Управления №10, СМУ-11, ТО-3, Управления

Вера Гурьянова, секретарь-референт генерального директора:
— Проведение Зимней Олимпиады 2014 года задало высокий спортивный уровень городу Сочи. «Спорт поколений-2016» был организован отлично, и хочется верить, что для сборной команды Метростроя участие в международных соревнованиях станет доброй традицией.



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

Редактор: Андрей Бергнер
Корреспондент: Алексей Ерофеев
Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 31.11.2016 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.