

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ЧТОБ СКАЗКУ
СДЕЛАТЬ БЫЛЬЮ

СТР. 2-3

ВЛАДИМИР МАСЛАК:
«РАБОТАЕМ НА ПЕРСПЕКТИВУ»

СТР. 5

ПАМЯТНИК МЕТРОСТРОЕВЦАМ
В НЕВСКОЙ ДУБРОВКЕ

СТР. 4-5

КОЛЛЕКЦИЯ
АЛЕКСАНДРА ФОМИЧА

СТР. 7

СЛАВНОЕ ДЕЛО ТОННЕЛЬНОГО ОТРЯДА



12 марта рабочая комиссия во главе с первым заместителем генерального директора ОАО «Метрострой» В.Е. Харенковым произвела обход подземных выработок станционного комплекса «Проспект Славы». По результатам осмотра члены комиссии были единодушны во мнении: строительство станции развивается успешно. Детально о ходе подземных работ «Метростроителю» рассказал главный инженер ЗАО «Тоннельный отряд-3» Виктор Вячеславович Тишкин.

«РОКИРОВКА» В КОРОТКУЮ СТОРОНУ

— Прежде всего, следует отметить, что в феврале мы, наконец-то, переключили все наши транспортные потоки с шахты №622 на шахту №624. В результате плечо откатки к рабочему стволу сократилось почти на полтора (!) километра. А с учетом обратного пути – на все три. Теперь расстояние от ствола до самого удаленного забоя (среднего станционного тоннеля) не превышает 250 метров. Правда, шли мы к этому событию довольно долго. Подготовка строительной площадки 624-й шахты началась 6 декабря 2012 года. Затем четыре месяца (с января по май 2013 года) мы ожидали поступления рабочей документации, вследствие чего смогли приступить к работам по возведению временных зданий и сооружений только с 13 мая 2013 года.

Продолжение читайте на стр. 2

Общее собрание акционеров

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

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

Уважаемый акционер!

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» сообщает, что 15 мая 2015 года в 13⁰⁰ часов по адресу: Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, дом 39, в актовом зале Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» состоится годовое общее собрание акционеров. Форма проведения собрания – собрание.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Утверждение годового отчета Общества.
2. Утверждение годовой бухгалтерской отчетности Общества, в том числе отчетов о прибылях и убытках (счетов прибылей и убытков) Общества.
3. Утверждение распределения прибыли Общества по результатам 2014 года.
4. О выплате дивидендов и их размер по акциям каждой категории за 2014 год.
5. Избрание членов совета директоров Общества.
6. Избрание членов ревизионной комиссии Общества.
7. Утверждение аудитора Общества.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие в годовом общем собрании, считать 26 марта 2015 года.

Заполненные бюллетени для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по почтовому адресу: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, либо представить лично по месту нахождения Общества: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а по 12 мая 2015 года.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться в рабочее время, начиная с 25 апреля 2015 года по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, комната 213, тел. 635-77-27.

Регистрация участников годового общего собрания будет проводиться по месту его проведения. Начало регистрации – 15 мая 2015 г. в 12 час. 00 мин.

Акционер имеет право принять участие в годовом общем собрании акционеров лично или через своего представителя, выдав ему доверенность.

При регистрации на общем собрании каждый акционер (представитель) должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность – паспорт. Представитель акционера должен, кроме этого, иметь доверенность, подписанную акционером и заверенную в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

С уважением,

Совет директоров ОАО «Метрострой»

Метростроение

Продолжение. Начало читайте на стр. 1

СЛАВНОЕ ДЕЛО ТОННЕЛЬНОГО ОТРЯДА

Строительство шахты со всей сопутствующей инфраструктурой заняло почти два года. Зато теперь почувствуйте разницу! Время откатки грузов к стволу и обратно сократилось практически втрое, соответственно, выросла скорость проходки: если раньше проходческая бригада, сооружающая средний станционный тоннель, продвигалась за смену на 15-16 сантиметров, то сейчас средняя выработка – 19-20 сантиметров (скорость проходки напрямую зависит от наличия в забое порожняка, а теперь порожние вагонетки доставляются к забою намного быстрее). Проход от ствола до рабочего места занимает всего три-четыре минуты, этот «нюанс» уже оценили все строители станции.

Тем не менее, сейчас функционируют оба ствола – и 624-й, и 622-й. Через 622-й ведут работу наши коллеги из Семнадцатого управления.



ПЕРЕБОРКА ТОННЕЛЕЙ ПЕРЕГОННЫХ ...

В феврале бригады Тоннельного отряда и Семнадцатого управления закончили переборку участков правого и левого перегонных тоннелей с Ø5,63 м на Ø7,9 м, примыкающих к станции со стороны шахты №624 (аналогичную переборку левого перегонного тоннеля Семнадцатое управление сейчас выполняет с противоположной стороны станции). На этих участках будут располагаться служебная платформа для прохода персонала в блок технических помещений, а также кабельное хозяйство и различное технологическое оборудование. После демонтажа тубингоукладчиков в камерах было забетонировано жесткое основание и уложены откаточные пути, которые соединились с путями 624-й шахты, что и позволило переключить на нее откатку.

...И СТАЦИОННЫХ

Выполнена подготовка к переборке временной обделки левого пилот-тоннеля на станционный диаметр. В настоящий момент здесь разработан грунт под первое прорезное кольцо с торцевой стеной, Управление механизации ведет монтаж тубингоукладчика УТ2М, предназначенного для сооружения начальных участков станционных тоннелей. Безусловно, переборка тоннеля на больший диаметр – работа сложная, трудоемкая и очень ответственная. В этом процессе будут задействованы наиболее опытные, подготовленные проходчики, принимавшие участие в переборке правого перегонного тоннеля. В марте нам предстоит установить первые 8 колец диаметром 8,5 м, в апреле – еще 12. Затем в этой камере будет собран станционный тубингоукладчик КП-21 для дальнейшей переборки основной части тоннеля. До конца февраля 2016 года в левом станционном тоннеле предстоит смонтировать еще 200 колец.

Параллельно наш коллектив продолжает проходку среднего станционного тоннеля: на 10 марта из 145 установлено 83 кольца. При нормативной скорости 20 колец в месяц мы рассчитываем завершить проходку среднего станционного тоннеля и подойти к натяжной камере №1, которую сооружают наши коллеги из Управления №10, во второй декаде июня.

В правом станционном тоннеле нами уже сооружена монтажная камера (21 кольцо диаметром 8,5 м) для сборки станционного тубингоукладчика, но пока не будет завершена проходка среднего тоннеля, начинать переборку правого мы не можем, чтобы не отсечь единственную транспортную штольню, связывающую забой со стволом. Поэтому переборка правого станционного тоннеля начнется не ранее середины июля. Таким образом, правый станционный тоннель будет «догонять» левый. По графику, сооружение всех станционных тоннелей «Прспекта Славы» должно завершиться следующей весной – в апреле 2016 года.



ЧТОБ СКАЗКУ



Идет последний этап строительства двухпутного тоннеля на участке «Южная» – «Прспект Славы» Фрунзенской линии. О подготовке к демонтажу горнопроходческого комплекса и будущих монтажных работах в галерее 462 шахты (на трассе предстоящей пятикилометровой проходки «Беговая» – «Новокрестовская» Невско-Василеостровской линии) рассказывает главный инженер Управления механизации Сергей Юрьевич Чумаков.

ВАЛУННЫЙ ГОРИЗОНТ ПРОЙДЕН

– На 24.03.2015 г. на щите 1612 кольцо из проектных 2088. До демонтажной камеры – 476 колец. Территория строительной площадки «Южной» позволяет складировать не более 500 колец, сейчас здесь находятся 200, но уже с конца марта их количество начнет неуклонно сокращаться, площадка опустеет: ко Дню города (27 мая) мы приведем щит в демонтажную камеру, и строительство первого в Санкт-Петербурге двухпутного тоннеля «Южная» – «Дунайский проспект» – «Прспект Славы» Фрунзенской линии будет завершено.

В настоящее время, углубляясь в направлении строящейся станции «Прспект Славы», на 1448 кольце щит вошел в зону кембрийских осадочных отложений и находится как раз на отрезке относительно крутого перепада высот. Самый проблемный, он же и самый продолжительный участок проходки – валунный горизонт – остается позади и выше, а трасса дальнейшей проходки будет постепенно понижаться к станции «Прспект Славы» на глубину до 50 метров.

В начале марта мы остановили щит для очередного осмотра уже в зоне кембрийских глин. На этот раз использовать кессонную камеру не потребовалось, сбросили давление и зашли в забой. Состояние режущего органа подтвердило самые оптимистические предположения: после большого капитального ремонта в приемной камере шахты №627 нам потребовалось заменить только отдельные расходные элементы – резцы, ковши и скальватели, сам же ротор, его коренная поверхность, усиленная «броней» из листов карбида хрома безукоризненно выдержала сложный этап проходки.

В кембрии проходка стала проще: фактически, останавливаемся только для того, чтобы нарастить ленту

транспортера и высоковольтный кабель (установлена уже двенадцатая муфта). По трассе оборудованы два бустера (промежуточные приводные устройства для распределения нагрузки грунтовыдающего конвейера), третий, последний, бустер должен быть установлен в районе 1670 кольца. Идем со скоростью 25-30 мм в минуту, соответственно, кольцо проходим за час, монтаж занимает около сорока минут. В среднем, в сутки получается 9-10 колец.

В горизонте кембрийских глин мы столкнулись с единственной проблемой – для бесперебойной работы щита необходимо обеспечить оптимальное кондиционирование породы. Для этого на шнек в забой и очистную камеру подается специальная пенно-полимерная смесь. Если воды недостаточно, в сухой глине шнек начинает «клинить», вот и приходится экспериментировать с составом смеси, добиваться ее оптимальной консистенции.



Метромир



ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ЛОНДОНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА CROSSRAIL БЛИЗИТСЯ К ЗАВЕРШЕНИЮ

Проходческий комплекс «Виктория», работающий в Британской столице на строительстве объектов Crossrail, достиг станции Ливерпуль Стрит, завершив, таким образом, проходку более 40 км тоннелей.

Тоннель является частью системы «поперечных» тоннелей, которая свяжет все линии лондонской подземки и присоединит к ней 8,3-километровый тоннель из Лиммо в Фаррингтон, расположенный недалеко от пересадочной станции Кеннинг Таун в восточном Лондоне.

ТПМК «Виктория» готова присоединиться к «Элизабет», обе машины будут задействованы на строительстве двухкилометрового тоннеля в Фаррингтоне.

Ожидается, что строительство тоннелей в рамках развития системы лондонского метрополитена Crossrail будет закончено в конце 2015 года.

В целом, проект Crossrail, стоимостью 14,8 млрд фунтов стерлингов, планируется завершить в 2018 году, а сдать в эксплуатацию – в 2019 году.

СДЕЛАТЬ БЫЛЬЮ

ВПЕРЕДИ – ДЕМОНТАЖ

Демонтажные работы начнутся в конце мая, поэтому День города для УМа будет полноценным рабочим днем. Последовательность такова: в демонтажной камере шахты 624 разбираем три технологические платформы, снимаем оборудование (гидравлика, компрессоры, электрика и т.д.) и «перемещаем» его в ремзону УМа. Металлоконструкции сразу переправляем на Туристскую улицу, в зону стартовых котлованов и приступаем к сборке платформ. Параллельно начинаем «расчленение» режущего органа: чтобы выдать на поверхность, мы должны разрезать его в демонтажной камере на пять частей.

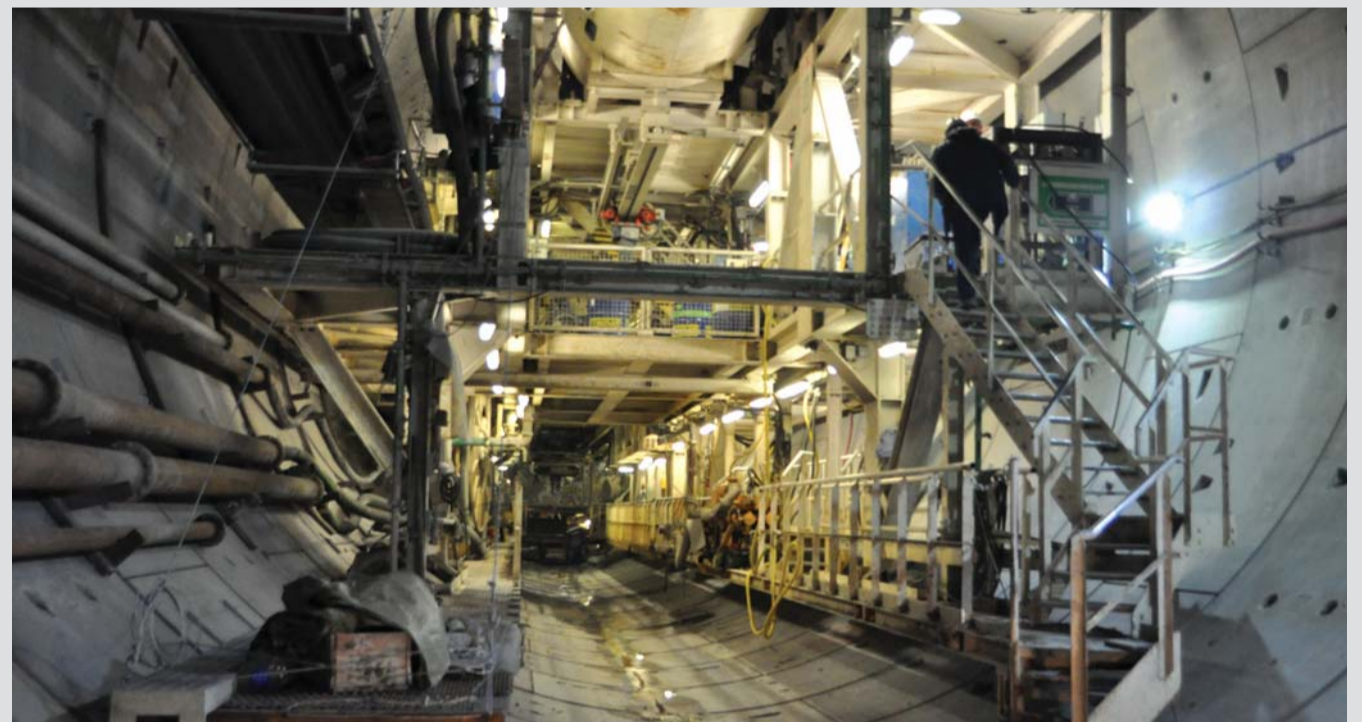
По графику на разборку-сборку тоннелепроходческого комплекса закладывается пять месяцев (с июня по октябрь). Таким образом, проходка пятикилометрового двухпутного тоннеля на участке «Приморская» – «Новокрестовская» – «Беговая» должна стартовать в ноябре. К старту мы подготовим защиту режущего органа еще основательнее, режущий инструмент будет от итальянской фирмы Palmieri Group. Режущие элементы от этой компании с индексом «HD» (тяжелый режим) уже апробированы на проходке валунной зоны и получили самые высокие оценки. В ближайшее же время нам потребуются балки и двадцатипятитонные тельферы, которые должны быть установлены в камере для производства демонтажных работ. Пора готовиться и к «большой закупке» расходных режущих элементов и технических узлов: датчиков, гидравлики, электрики и т.д. В настоящее время совместно с представителями компании Херренкнехт разрабатывается детальный перечень необходимого оборудования.

Концепция механизации демонтажных работ включает в себя красивое рациональное решение, позволяющее сэкономить значительные средства: вместо мощного крана «немца» Bunnhuber грузоподъемностью 2x80 т, в зону демонтажа на «Южной» будет установлен находящийся на консервации подъемный кран от наклонного ТПК S-441 «француз» Joseph Paris грузоподъемностью 2x60 т, а Bunnhuber, соответственно, переброшен в зону монтажных работ на Туристскую улицу. Такая перестановка позволит вести демонтажные и монтажные работы одновременно и монтировать тоннелепроходческий комплекс крупными многотонными фрагментами. Таким образом, отпадает необходимость в приобретении еще одного крана стоимостью в 2,5 млн евро.



ВСЕ ПО ПРР!

Этапы технически сложной работы, предстоящей специалистам Управления механизации, нашли свое отражение в конкретном документе – проекте производства работ. Этот документ – плод усилий всего коллектива Управления механизации, проработан и детализирован производственно-техническим отделом УМа. В проекте закреплена и четко выражена простая, здравая мысль: максимально использовать в зоне демонтажа грузоподъемные механизмы самого щита. Например, трансфер-кран, подающий тубинги, можно задействовать при демонтаже растворных насосов и подмостей нижней палубы, тубингоукладчик, оборудованный специальным приспособлением, – при демонтаже гидромоторов главного привода и щитовых домкратов и т.д. 31 марта детальный проект комплекса демонтажно-монтажных работ будет представлен директору Управления механизации и вынесен на обсуждение.



НЬО ДЕЛИ НАРАЩИВАЕТ ОБЪЕМЫ ТОННЕЛЕСТРОЕНИЯ

На строительстве метро в Дели (Индия) одновременно задействовано 19 тоннелепроходческих комплексов.

Сегодня столицу Индии можно отнести к числу мировых мегаполисов, в центральной части которых реализуются самые масштабные проекты в области тоннелестроения.

В рамках третьего этапа строительства метро Дели будет сооружено свыше 53 км подземных линий. Проходка 21 км тоннелей уже завершена.

Окончание работ ожидается в конце 2015 года.

Напомним, что на втором этапе строительства делийского метро на протяжении всего цикла работ одновременно использовались 14 ТМПК.



В ВАРШАВЕ ОТКРЫТА НОВАЯ ВЕТКА МЕТРО

В Варшаве открыта вторая линия метрополитена, объединившая право- и левобережную части столицы Польши, разделенные рекой Висла. Ее строительство началось в 2010 году.

Линия протяженностью 6,1 км состоит из 7 станций. Наиболее глубокая из них – «Новый мир–Университет» – находится на глубине 23 метра.

Стоимость проекта составила 4,17 млрд злотых (более 1 млрд евро).

До 2019 года власти Варшавы намерены продлить вторую ветку метро еще на шесть станций.

СТАРТОВЫЕ КОТЛОВАНЫ: ВТОРОЙ РАУНД

КОТЛОВАН №2: ВТОРОЙ ЭТАП

На строительстве котлована №2 ведется разработка породы по второму этапу. Параллельно двумя миниэкскаваторами Takeuchi TB145, оборудованными гидромолотками, с поверхности стены в грунте вырубается огромные наплывы бетона, общий объем которых превышает 50 м³, что существенно тормозит разработку грунта. А время-то идет...



Сергей Малофеев:

– На 17 марта в стартовом котловане №2 был взят грунт на глубину до 20 метров (из 26 проектных). Откопку выполняет экскаватор «JCB 160» (кстати, чтобы опустить этот 16-тонный «рабочий инструмент» на дно котлована, пришлось на день арендовать 100-тонный подъемный кран). На поверхность грунт выдается посредством пятичелостной грейферной установки «Сеннебоген 640».

Согласно производственному плану, разработка грунта котлована должна быть закончена в последней декаде марта. Следующий шаг – бетонирование жесткого основания ствола. Затем устройство лесов, армирование стен и внутренних конструкций, установка опалубки и бетонирование «рубашки». Строителям котлована предстоит уложить более 1500 м³ бетона.



ПРЯМОЙ УЧАСТОК: ЧЕТВЕРТЫЙ ОПОРНЫЙ ПОЯС

В галерее монтируется четвертый, предпоследний опорный пояс. Глубина котлована – 16,5 метров. На этой глубине отмечается заметный приток воды через стену в грунте,

«Метростроитель» продолжает следить за ходом строительных работ на 462 шахте (участок стартовых котлованов на строительстве двухпутного тоннеля Невско-Василеостровской линии – станции «Новокрестовская», «Беговая») – приоритетном строительном объекте Метростроя. Происходящие изменения на строительной площадке комментирует заместитель начальника участка Управления-15 Сергей Викторович Малофеев.



что в известной мере осложняет производство работ. Воду приходится откачивать в водосборники, оборудованные по периметру площадки. Разработка грунта производится экскаватором VOLVO 140, выдача на поверхность – экскаватором «Хитачи» с телескопическим грейфером, а так же бадьями с помощью 32-тонного подъемного крана. На примыканиях стартовых котлованов к галерее грунт не выбран: на этих участках разработку можно начинать только после полного бетонирования ж/б рубашки котлованов. Как бы то ни было, четвертый опорный пояс смонтирован на 60%. Тем временем в центре котлована, между установленными расстрелами, начинаем разработку грунта на пятый опорный пояс и ниже – до проектной отметки.

КОТЛОВАН №1: ПЕРВЫЙ ЭТАП ЗАВЕРШЕН

Забетонирован первый этап стартового котлована №1 (10,6 метра), по оголовку оборудован тепляк, воздушная «пушка» гонит теплый воздух – так бетон быстрее набирает необходимую прочность. Соответственно, в ближайшие дни работы в стартовом котловане производиться не будут.

Через несколько дней демонтируем опалубку и леса, подгоняем грейфер и начинаем разработку грунта второго этапа на проектную глубину – 26 метров. Параллельно придется и здесь продолжать вырубку наплывов бетона на поверхности стены в грунте.



На прилегающей к стартовому котловану территории Управление механизации завершает буровые работы – в начале апреля струйная цементация в этой зоне будет выполнена полностью.

О ПЛАНАХ И СРОКАХ

В планах Управления-15 сдать заказчику всю исполнительную документацию по котлованам и прямому участку 30 июня. Это означает, что в середине июня должны быть готовы полностью стартовые котлованы №1 и №2, прямой участок и подкрановые пути (срок, конечно, очень напряженный, если не сказать, маловероятный – прим. ред.).



«Вопрос вопросов» начальнику участка Управления-15 Юрию Викторовичу Каретникову:

«М»: *Понятно, что вывоз грунта должен успевать за выдачей его на поверхность. Почему этого не происходит?*

– Машины, готовые к приему и вывозу грунта, должны находиться на территории строительства постоянно, иначе мы рискуем превратить строительную территорию из «vip-площадки» в кашу. Самое неприятное, что транспортникам не удастся отладить непрерывный процесс подачи на площадку порожних машин, готовых к погрузке. Нет главного – конвейера поступающих машин. Сейчас получается, что фиксированное число машин жестко привязано к вывозу определенного объема породы. При этом остальной грунт скапливается на площадке. Это не нормально. Нужен именно конвейер!

Метромир



СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ЛИНИИ МЕТРО В ТОРОНТО ОТСТАЕТ ОТ ГРАФИКА

Продлены сроки строительства шести новых станций метро в Торонто (Канада) на линии University-Spadina, проходящей через университет York до пригорода Вон.

Взросла и стоимость самого проекта. Первоначально она оценивалась

в полтора миллиарда долларов, позже сумма поднялась до двух с половиной миллиардов.

По оценкам специалистов, строительство затянулось по нескольким причинам, в том числе – из-за суровых зим, несчастного случая на стройплощадке с последующим разбирательством, а также судебных тяжб с подрядчиками и субподрядчиками.

Сроки сдачи объекта в эксплуатацию перенесены на 2017 год.

«Откладывая сроки, мы получаем лишь то, что люди отчаянно нуждаются в транспорте», – заявил мэр Торонто Джон Тори.

СТРОИТЕЛЬСТВО МИДТАУНСКОГО ТОННЕЛЯ ПРОШЛО «ЭКВАТОР»

Команда специалистов, работающих на сооружении нового подводного тоннеля Мидтаун в Портсмуте на реке Элизабет (США), осуществила монтаж шестой из одиннадцати погружных секций и успешно присоединила ее к пяти ранее установленным элементам.

Примечательно, что эта шестая секция располагается в самой глубокой точке реки – около 27 метров ниже уровня поверхности.

В настоящее время последняя партия элементов (с 7-й по 11-ю секцию) комплектуется на заводе в штате Мэриленд. В Портсмут она прибывает нынешней весной.

Новый Мидтаунский тоннель станет важным транспортным сооружением, осуществляющим передачу трафика из Норфолка в Портсмут. Его открытие запланировано на декабрь 2016 года.



Юбилей



ТОННЕЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ РОССИИ 25 ЛЕТ!

Дорогие коллеги и друзья!

Четверть века отделяет нас от того дня, когда тоннельщики бывшего Советского Союза объединились во всесоюзную общественную организацию – Тоннельную ассоциацию России.

В условиях, когда наша большая страна разделилась на несколько самостоятельных государств, создание ТАР способствовало сплочению тоннельщиков всех этих государств, бывших республик Союза, что позволило во многом сохранить инженерные, научные и рабочие кадры нашей отрасли. Благодаря выходу ТАР на международную арену, вступлению в Международную тоннельную ассоциацию, выросли не только квалификация и возможности наших тоннельщиков, вырос авторитет ТАР на международной арене. Участие в большинстве международных конгрессов ЖТА, наши доклады показали всему миру, что даже несмотря на экономические кризисы, охватившие мир в последние годы, российские тоннелестроители уверенно развивают и осваивают новые технологии подземного строительства, ярким примером чего является успешное применение новых технологий и проходческого оборудования при строительстве метрополитена Северной Столицы.

В сегодняшних условиях, когда экономический кризис привел к резкому сокращению финансирования подземного строительства, значительные финансы государство выделяет в основном на строительство столичного метрополитена, а в ряде городов строительство законсервировано. И сейчас особенно важно поддержать тоннельные организации в регионах, способствовать всеми возможными мерами эффективной подготовке будущих инженерных, научных и рабочих кадров, использовать время кризиса для разработки в городах-миллионниках концепции комплексного освоения в них подземного пространства. Хочется пожелать ТАР оставаться, как и раньше, сплоченной и эффективно работающей общественной организацией.

От имени петербургского регионального отделения ТАР поздравляю всех тоннельщиков страны и ближнего зарубежья с двадцатипятилетием со дня образования ассоциации, желаю всем организациям и членам ТАР экономического благополучия, новых интересных объектов подземного строительства и успехов в развитии отечественного метро- и тоннелестроения.

Председатель Петербургского регионального отделения ТАР, д.т.н., почетный транспортный строитель, лауреат премии Совета министров СССР Н.И. Кулагин

Проектирование



Владимир Маслак: «Работаем на перспективу»

О необходимости консолидации профессионального сообщества подземных строителей, о проблемах петербургского метростроения нашему корреспонденту рассказал генеральный директор ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» Владимир Маслак.

не только для города, но и для России в целом. В 2012 году Объединением подземных строителей и проектировщиков на высоком профессиональном уровне был проведен Международный Форум «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов – как одно из важнейших направлений государственного управления развитием территорий». Конференция ACUUS 2016 станет логическим продолжением работы по популяризации идеи комплексного освоения подземного пространства и консолидации профессионального сообщества подземных строителей в России и за рубежом.

– Рост объемов метростроения в Санкт-Петербурге сдерживает несовершенство законодательной базы, в частности – переход на двухстадийную систему проектирования?

– К законодательству можно и нужно подходить творчески. Согласно положениям Градостроительного Кодекса РФ, при проектировании объектов капитального строительства заказчик вправе выделять стадию инженерных изысканий и проводить ее через Государственную экспертизу. Наличие согласованной документации по инженерным изысканиям в дальнейшем позволяет за-

ниматься подготовкой проекта, параллельно решая юридические и организационные вопросы. На стадии инженерных изысканий разрабатываются основные положения проектирования, прорабатывается как минимум 2 варианта трассы, кратко рассматривается весь спектр задач. А что происходит сегодня? Стадия инженерных изысканий объединяется со стадией проектирования. Когда проект проходит согласование в Госэкспертизе в своем окончательном виде, у заказчика начинаются проблемы: здесь территория под строительство не отведена, там вынос инженерных коммуникаций не согласован. С такой порочной идеологией мы почти 6 раз перепроектировали объекты Красносельско-Калининской линии. Это крайне неблагоприятная ситуация как для заказчика, так и для генпроектировщика и генподрядчика. С предложением разграничить стадии проектирования и инженерных изысканий мы выходили 5 лет назад, но, к сожалению, заказчик не поддержал предложенную нами идеологию.

– Как вы оцениваете уровень развития отрасли метростроения в Санкт-Петербурге?

– Петербургские специалисты обладают самыми современными технологиями, тем

не менее, площадку по строительству метро в нашем городе мы постоянно обновляем своими идеями. На строительстве Фрунзенского радиуса ОАО «Метрострой» осуществил проходку двухпутного тоннеля – впервые в России. На Невско-Василеостровской линии 3 станции мелкого заложения соединит тоннель, в котором отсутствуют притоннельные выработки и промежуточные вентиляционные шахты. Проектировщики нашли способ разместить все техническое оснащение в тоннеле диаметром 10,6 м, сэкономив немалые средства за счет снижения объемов проходческих работ. Кстати, эту технологию мы начинаем лоббировать и в Москве. В перспективе планируется очень интересный проект по строительству кольцевой линии петербургского метрополитена, но это вопрос будущего.

– Что ожидает отрасль подземного строительства в ближайшие годы?

– Сегодня центром развития метростроения в России является Москва, в других регионах объемы незначительны и продолжают снижаться. Причиной тому служит не столько неблагоприятная экономическая ситуация, сколько волюнтаризм государственного заказчика и отсутствие разделов по подземному строительству в системе градостроительного планирования. Метро – это не обычный общестроительный комплекс, поэтому решение проблем метростроения требует специфического подхода. Отсутствие поддержки со стороны государства ставит отрасль в сложное положение. Однако в целом ситуация не безнадежна, потому что подземное строительство – это будущее современных городов. Мы работаем на перспективу.

– Владимир Александрович, в 2016 году в Петербурге состоится конференция Объединения исследовательских Центров Подземного Пространства Мегаполисов ACUUS 2016. Актуально ли предстоящее мероприятие для ОАО «Ленметрогипротранс» и других проектных организаций?

– Безусловно! Специалисты ОАО «Ленметрогипротранс» проектируют подземные сооружения различного назначения в соответствии с требованиями заказчика, и, конечно, нам есть, что показать зарубежным коллегам. Проведение ACUUS 2016 в Санкт-Петербурге станет знаковым событием

Сильвано Маккан: «Смотрю на ситуацию с оптимизмом»

Инжиниринговая компания GEODATA известна специалистам во всем мире. За 28 лет своей деятельности предприятие участвовало в проектировании и сопровождении строительства тоннелей общей протяженностью более 3000 км, разработало свыше 2500 проектов метрополитенов, высокоскоростных железных дорог, автострад и дамб на различных континентах – в Европе, Азии, Южной Америке и Африке. В России GEODATA участвовала в ликвидации Размыва, осуществлении сопровождение строительства метрополитенов в Москве, Санкт-Петербурге, тоннельных комплексов в Сочи. Сегодня на вопросы нашего корреспондента любезно согласился ответить исполнительный директор компании GEODATA ENGINEERING S.p.A. Сильвано Маккан.

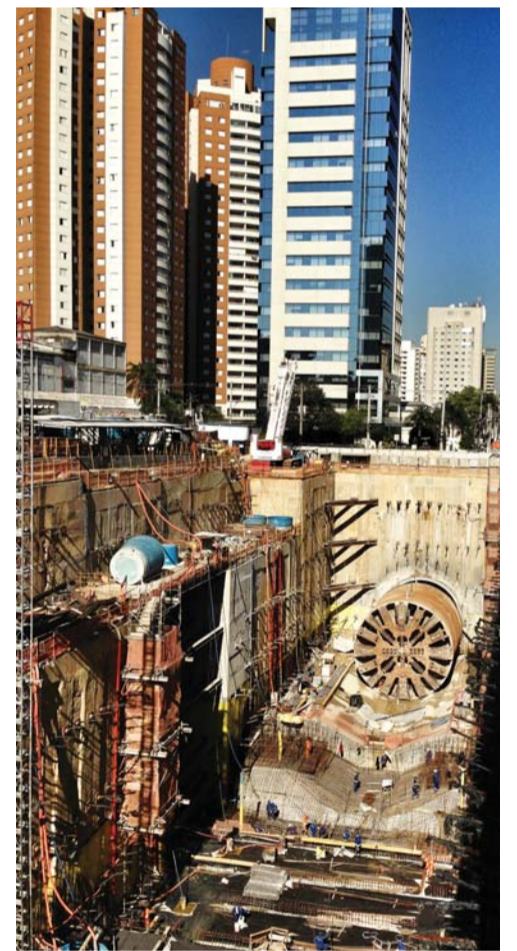


– Господин Маккан, с какими сложностями приходится сталкиваться при проектировании подземных сооружений?

– Основные сложности связаны с необходимостью вести работы в условиях плотной городской застройки, причем эти условия весьма специфичны в каждом конкретном случае. По сравнению с российскими, европейские города застроены значительно плотнее, а инженерные сети располагаются более концентрированно. В древнейших городах особую ценность представляют археологические изыскания. С всеми этими фактами необходимо считаться.

– Изменилась ли конъюнктура рынка подземного строительства за последние годы?

– Безусловно, тенденция глобализации экономики усугубляется, и мир тоннелестроения подвергается влиянию таких факторов, как глобальная конкуренция, причем очень напряженная. Чтобы успешно работать в существующих условиях, одного университетского образования явно недостаточно: необходим опыт и знание рынка. Кроме того, до недавнего времени распространенной практикой была такая организация процесса проектирования, когда строительные подрядные организации участвовали только на последней стадии подготовки проектной документации (детализированный проект или рабочая документация). В последнее



время значительное число строительных организаций стало заниматься полным циклом проектирования. Это происходит по 2 основным причинам. Во-первых, проекты становятся все масштабнее. Во-вторых, чем крупнее проект, тем сложнее начинать процесс, не имея четкого понимания, на какие средства он будет реализован. Таким образом, независимая проектная деятельность в Европе сокращается и, в то же время, растет вовлеченность строителей в проектный процесс. Главное, не забывать, что технические решения, благодаря которым обеспечивается экономическая эффективность и эксплуатационная безопасность объекта, закладываются уже на ранней стадии проектирования.

– Несколько слов о перспективах работы компании в России.

– С Россией нас связывают давние дружеские и рабочие отношения, и сегодня, когда многие зарубежные предприятия уходят с рынка, мы продолжаем активно работать в России несмотря ни на что. Нам, как и нашим российским коллегам, приходится сталкиваться с проблемами, лежащими за пределами наших профессиональных компетенций. Как я уже говорил, сегодня очень многие тенденции в проектировании определяются вовсе не инженерами, а совершенно другими лицами. Однако я смотрю на ситуацию с оптимизмом. Надеюсь, что отрасль подземного строительства в России продолжит развиваться, а наши услуги будут востребованы российскими заказчиками.

Трудовые будни

ПОДЗЕМЩИКИ ПОДВЕЛИ ИТОГИ И ЗАДАЛИ НАПРАВЛЕНИЯ

Очередное заседание Комитета по освоению подземного пространства Национального объединения строителей (НОСТРОЙ) состоялось на территории уникального объекта подземной инженерной инфраструктуры «Узел регулирования стоков второй очереди Главного канализационного коллектора ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга». В мероприятии принял участие генеральный директор ЗАО «Водоканалстрой» и ООО «Струйные технологии и строительство» Андрей Громов.

Открывая заседание, председатель Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров поблагодарил Андрея Громова за содействие в организации мероприятия и отметил, что подземные строители являются надежными партнерами и активно взаимодействуют друг с другом.

На совещании обсуждались итоги работы Комитета в 2014 году и планы на будущее, рассматривались перспективы создания единой информационной инженерно-геологической базы подземного пространства Санкт-Петербурга, утвержден график проведения заседаний Комитета в 2015 году.



Участники определили основные задачи Комитета по подготовке Международной конференции ACUUS, которая состоится в Санкт-Петербурге в 2016 году, и обсудили тематику секций.

С отчетным докладом об итогах работы в 2014 году выступил генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков Сергей Алпатов.

В ходе доклада Алпатов высказался о необходимости придания особого статуса саморегулируемым организациям, выдающим допуски на ведение опасных работ на уровне Правительства РФ; о внесении понятия «подземное сооружение» в Градостроительный Кодекс РФ; о создании профильного Комитета по проектированию подземных сооружений



в структуре НОПРИЗ. Напомним, что последний вопрос был одобрен участниками рабочего совещания членов Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ и НОИЗ, которое состоялось в Москве 17 октября 2014 года.

Андрей Громов рассказал об особенностях строительства продолжения Главного коллектора Санкт-Петербурга. Масштабный объект сооружался в течение 30 лет, его протяженность составляет 40 км, глубина залегания тоннелей – до 90 м.

В ходе заседания было также отмечено, что в связи с развитием техники и технологии подземного строительства, необходимо осуществлять регулярную корректировку требований, выдвигаемых Ростехнадзором к проектированию и строительству подземных сооружений.

В завершение мероприятия Вадим Александров поблагодарил участников Комитета за активную работу.

ГЕОЛОГИИ ПЕТЕРБУРГА – ИНФОРМАЦИОННУЮ БАЗУ

О перспективах разработки единой информационной инженерно-геологической базы подземного пространства Санкт-Петербурга корреспондент газеты спросил профильных специалистов.



«М»: Какова роль единой информационной инженерно-геологической базы подземного пространства в развитии отрасли?

Генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков Сергей Алпатов:

– Развитие подземного пространства должно интегрироваться в систему долгосрочного градостроительного планирования. Необходимо заниматься зонированием подземных

территорий и разрабатывать долгосрочные планы освоения подземного пространства на 20-50 лет вперед, как это происходит во всем мире.

Система градостроительного планирования должна развиваться с учетом данных современных инженерно-геологических и гидрологических исследований. В этом смысле особенно важно создание единых инженерно-геологических карт, дающих целостную картину особенностей устройства подземного пространства городских территорий.

Предметно планировать комплексное освоение подземного пространства можно только выяснив его геотехническое строение на основе информационно полных, разномасштабных комплексных моделей, включающих подземные и наземные объекты. Создание инженерно-геологической карты подземного пространства, 3D-карты подземных коммуникаций и сооружений позволит лицам, принимающим решения, обосновывать стратегические, технические и проектные шаги по комплексному освоению подземного пространства.

Для координации этой работы необходимо создать единый информационный центр – в статусе государственной организации, аккумулирующей данные инженерно-геологических изысканий, информацию об изменениях в законодательной, нормативно-технической базах и системе ценообразования в области подземного строительства. На государственном уровне за этой структурой должны быть закреплены полномочия заниматься вопросами долгосрочного планирования комплексного развития городского подземного пространства.

На сегодняшний день в Санкт-Петербурге накоплены все необходимые ресурсы для решения этих вопросов и подготовлены проекты документов, которые могут служить отправной точкой для налаживания конструктивного диалога власти и профессионального сообщества.

«М»: Как продвигается разработка единой информационной инженерно-геологической базы городского подземного пространства?



Член Комиссии технического регулирования НОИЗ Президиума Санкт-Петербургского Общества геодезии и картографии Евгений Ломакин:

– Создание единой информационно-технологической основы развития городского подземного пространства находится на стадии разработки концепции и реализации ее отдельных предложений по конкретным объектам. За основу взяты предложения 1979 года, изложенные в проекте планировочной

организации и освоения подземного пространства г. Ленинграда. Их адаптация к современным условиям осуществляется на основе архивной информации (1 млн скважин).

Разработаны технические задания на следующие работы:

– Опережающее геотехническое обоснование условий строительства объектов метрополитена посредством детализации всех решений на информационных моделях.

– Реновация исторического центра и территорий застройки 1950-1990 гг.

– Комплексное решение транспортных проблем Санкт-Петербурга на примере многофункционального использования подземного пространства в районе площади Восстания.

– Многофункциональные подземные стоянки – элемент обеспечения устойчивого развития городов.

– Оказание услуг по информационно-технологическому обоснованию и сопровождению строительно-инвестиционного цикла.

Объемы подземного строительства могут быть увеличены благодаря сокращению сроков строительно-инвестиционного цикла и увеличению эффективности вложений в объекты метрополитена за счет стратегии комплексного освоения подземного пространства, а также использования наработанной информационно-технологической базы, обеспечивающей:

– Уменьшение сроков подготовки и улучшение качества выходной информации для предпроектных предложений по размещению объектов.

– Сокращение сроков, стоимости и качества проектно-изыскательского цикла.

– Уменьшение сроков согласований и экспертиз.

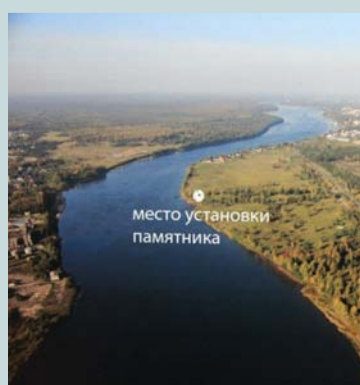
– Уменьшение сроков строительства и его стоимости за счет тесной увязки принципиальных решений по методам строительства и выявленных осложнений геотехнического характера.

– Уменьшение затрат на эксплуатацию объектов за счет прогноза конфликтных ситуаций, с оперативным его доведением до контролирующих органов.

Очевидно, что эффективно работать и решать поставленные задачи можно только при условии создания профессиональным сообществом подземных строителей ЦЕНТРа, аккумулирующего административные, научные, производственные и информационно-технологические потенциалы мегаполиса.

Память

ПАМЯТНИК МЕТРОСТРОЕВЦАМ В НЕВСКОЙ ДУБРОВКЕ



Неоценим вклад ленинградских метростроителей в общее дело освобождения нашего города от фашистской блокады. Если бы не ленинградские метростроители, не было бы танковой переправы в районе Невского пятачка, не было бы Дороги Жизни и Дороги Победы, на строительстве которых погибли тысячи метростроителей, не было бы налажено железнодорожное сообщение, соединившее два берега Невы в районе Шлиссельбурга в суровую зиму 1943-го... Все меньше очевидцев этих событий остается среди ветеранов Метростроя, однако для каждого из них названия Кобона, Осиновец, Ладога, Невская Дубровка наполнены глубоким, святым смыслом.

Рассказывает председатель Совета ветеранов ОАО «Метрострой» К.Я. Поначев:

— На Невском пятачке осенью 1941 года во многом решалась судьба Ленинграда. Именно здесь была предпринята первая попытка прорыва окружения города. В ночь на 20 сентября подразделения 115 стрелковой дивизии и 4 бригады морской пехоты переправились через Неву в районе Невской Дубровки и захватили небольшой плацдарм на левом берегу (протяженность – 4 км, глубина – до 800 м). При этом они перерезали шоссе Ленинград-Шлиссельбург. Через 10 дней под ударами врага участок

сократился до двух километров по фронту, но все же был удержан. В ноябре плацдарм было решено усилить танками. Чтобы обеспечить доставку техники через Неву, надо было создать надежную понтонную переправу в районе Невской Дубровки.

Начальником танковой переправы был назначен И.Г. Зубков, талантливый инженер и опытный метростроитель, руководитель Строительства №5 НКПС, ленинградского Метростроя, а подготовить и осуществить ее в тяжелых условиях непрекращающихся артиллерийских обстрелов должны были 850 метростроителей и инженерные войска. Основная их часть была сосредоточена в Невской Дубровке. Здесь сооружалась железная дорога, заготавливался лес для строительства переправы. Нева в этом месте имела ширину около 400 м, а немецкая артиллерия, находясь на более высоком бе-

АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ ФОМИЧ: О ТОМ, КАК СЛУЧАЙНОСТЬ СТАЛА УВЛЕЧЕНИЕМ НА ДОЛГИЕ ГОДЫ



Александр Николаевич Фомич – начальник участка ремонта и эксплуатации горнопроходческого оборудования Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой». Коллеги знают его как профессионала своего дела, ответственного и грамотного, неравнодушного к своей работе. Но есть у него и другое увлечение: вот уже более 30 лет Александр Николаевич коллекционирует значки, посвященные метро.

Александр Николаевич Фомич начал работу в Управлении механизации в 1977 году после окончания Нальчикского политехнического техникума и службы в рядах Советской Армии. Долгие годы работал электромонтером по ремонту и обслуживанию электрооборудования на участке эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования, а затем и бригадиром на этом участке.

С 2007 года по настоящее время Александр Николаевич возглавляет участок эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования. Коллектив под его руководством активно участвует в изготовлении нового горного оборудования: клетей, подвижных устройств, телескопических рычагов для укладчиков, комплекса проходческого с шандорной крепью КПШ-6. При участии Александра Николаевича осуществляется модернизация и внедрение современного оборудования для ремонта и изготовления горнопроходческих машин и механизмов.

За высокие производственные показатели Александр Николаевич Фомич награжден в 2006 году Почетной грамотой Государственного комитета РФ по строительству и жилищно-коммунальному комплексу, в 2004 году медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», в 2010 году нагрудным знаком «Почетный строитель России», а в 2013 году – Нагрудным знаком «Строителю Санкт-Петербурга» III степени.

Вся огромная коллекция началась с одного значка, подаренного Александру Николаевичу в 1984 году.

– Я тогда был заместителем председателя профсоюзного комитета Управления механизации и по делам приехал в профком Управления, куда из Москвы в качестве сувенира прислали значки, выпущенные в честь пуска Замоскворецкой линии московского метрополитена. Один из них попал ко мне. Примерно через полгода таким же путем ко мне попал второй значок... Вот так случайность стала моим увлечением.

С детства он все время что-нибудь коллекционировал: марки, спичечные этикетки. А вот значков не было. Мысль начать их собирать пришла, когда у него в руках оказались те самые два значка. Дальше было как: попался значок – Александр Николаевич забирает его к себе в коллекцию. Но случилось это не так уж часто: за первые лет пять «непешного собирательства» в его коллекции было, может, не более 30 экземпляров.

– Общаясь с коллекционерами на форумах, на блошиных рынках, я узнал, что есть еще много значков, посвященных метростроению, метрополитенам и тоннелестроению, – рассказывает Александр Николаевич. – Я стал уже целенаправленно искать и покупать такие значки, а что-то выменивал. Когда моя коллекция перевалила за сотню экземпляров, собирательство стало набирать обороты. Со временем я стал искать тематические значки для пополнения моей коллекции, выискивал их среди таких же, как я, собирателей на различных форумах в интернете. Тогда же узнал, что кроме меня есть в Санкт-Петербурге еще два человека с таким же увлечением. Иногда знакомые, зная о моем увлечении, приводят мне значки из всевозможных поездок.



Сейчас коллекция Александра Николаевича значительно разрослась и занимает не один десяток альбомов, что-то из значков и вовсе не разобрано, сложено по пакетам и ожидает своей очереди на помещение в альбом.



посвященные строительству тоннелей БАМа, и многое другое. Показывая свою «сокровищницу», Александр Николаевич увлеченно рассказывает историю возникновения и приобретения того или иного знака. Как он признается сам, есть еще много экземпляров, которых не хватает в его коллекции. Как правило, стоят такие экземпляры недорого, а выделить из семейного бюджета деньги на их покупку не всегда возможно. Из списка «вожделенных экземпляров» – знаки, которые



– Это – пробная серия значков к 80-летию московского метрополитена. Те два значка, что слева, так и не вышли в тираж, хотя вроде выглядят весьма симпатично. Эти значки были отданы на производство китайцам, которые почему-то перепутали цифры местами и вместо «1935» написали «1953».

– Значки я уже давно не пересчитывал, – признается Александр Николаевич, но когда перебирал альбомы в последний раз, насчитал около полутора тысяч.

В его коллекции есть значки метрополитенов городов России и бывшего постсоветского пространства, зарубежных метрополитенов, редкие экземпляры пробных выпусков, которые впоследствии не были реализованы, юбилейные значки, значки,

выпускались в 1930-х годах в Москве, в честь пуска первой, второй и третьей очереди московского метрополитена соответственно. Называются эти знаки «метро им. Кагановича» и сделаны из серебра, поэтому и стоят они недорого. Есть и второй редкий и желанный знак – «поход им. Кагановича», тоже недорогой. Но Александр Николаевич уверен, что его коллекция еще будет расти и пополняться.



Недавно Александр Николаевич передал часть своей коллекции для временной экспозиции в Управлении Метростроя.



регу, немедленно открывала огонь при каждой попытке установить переправу... Прежде всего ленинградские метростроевцы совместно с инженерными частями подготовили площадку, для скрытого подхода машин к воде был прорыт котлован. Паромы смонтировали из металлических контейнеров, доставленных с Балтийского завода. Понтонеры 42-го батальона закрепили канат на противоположном берегу, и началась погрузка первого танка – 52-тонного КВ1.

Среди метростроевцев были опытные крановщики, такелажники, механики, монтажники. От места сборки плашкоутов к Неве проложили пути. Работы под шквальным огнем велись днем и ночью. Когда понтоны спустили на воду, метростроевцы приступили к такелажным работам. Они сутками не покидали переправы. И.Г. Зубков был ранен, но продолжал руководить переправой.

По 7-8 танков за ночь переправляли на Невский пятачок воины-пантонеры под руководством старшего лейтенанта Евгения Клима. Паром работал надежно. За выполнение боевого задания многие метростроевцы были награждены боевыми орденами и медалями. Орденом Красной Звезды были награждены И.Г. Зубков и Г.П. Деев, медалью «За Отвагу» Е.П. Солдатов, П.П. Колосов, Н.А. Козлов.

Давно отгремели бои на невских берегах. Имена героев, павших в боях на Невском плацдарме, присвоены новым улицам поселка. Об их подвигах рассказывают мемориальные доски.

В феврале 2014 года Советом ветеранов Метростроя при всесторонней поддержке генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Александрова было принято решение об установке в Невской

Дубровке памятника метростроевцам – героям обороны Ленинграда. Администрацией Невской Дубровки был безвозмездно выделен участок земли на высоком берегу Невы в районе будущей парковой зоны отдыха и открытого спортивного комплекса. В настоящее время разработан и утвержден проект памятника, выделены средства на его создание и установку. Строительно-монтажные работы по возведению поста-мента поручены Управлению-15 и другим организациям Метростроя, в частности, ЖБКид и СМУ-9.

Накануне Дня Победы состоится торжественное мероприятие по закладке камня в основание памятника. Газета «Метростроитель» будет регулярно информировать читателей о продвижении этого замечательного и необходимого проекта.

Спорт

СПАРТАКИАДА ОАО «МЕТРОСТРОЙ» 2015 г.

15 февраля в Лемболово соревнованиями по лыжным гонкам стартовала 29 Спартакиада ОАО «Метрострой» 2015 г.

На старт дистанции 2 км вышли 43 спортсменки из 15 организаций. Солнечная погода и подготовленная лыжная трасса позволили показать хорошие результаты. Первое место заняла А. Трофимова (ТО-3) с результатом 5 мин. 31сек. На втором месте – О. Ващилко (ТО-3) – 5 мин. 32 сек., на третьем месте – А. Цветкова (СМУ-11) – 5 мин. 37 сек.

Победителями возрастных групп стали:

- 1 в/г: А. Цветкова (СМУ-11; 5 мин. 37 сек.)
- 2 в/г: В. Медведева (СМУ-11; 6 мин. 25 сек.)
- 3 в/г: Ю. Беликова (ТО-3; 5 мин. 49 сек.)
- 4 в/г: А. Трофимова (ТО-3; 5 мин. 31 сек.)
- 5 в/г: Н. Егерова (УМ; 5 мин. 47 сек.)

На дистанции 5 км стартовал 81 лыжник. Победу одержал мастер спорта А. Ерохин (УМ) с результатом 13 мин. 01 сек., на втором месте – И. Зайцев (Упр. №10; 14 мин. 55 сек.), на третьем месте – М. Осин (Упр. №10; 15 мин. 05 сек.).

Победители возрастных групп:

- 1 в/г: И. Зайцев (Управление №10; 14 мин. 55 сек.)
- 2 в/г: А. Ерохин (УМ; 13 мин. 01 сек.)
- 3 в/г: А. Берлев (ТО-3; 15 мин. 59 сек.)
- 4 в/г: А. Нерода (Управление; 15 мин. 34 сек.)
- 5 в/г: В. Леонов (Семнадцатое упр.; 17 мин. 49 сек.)

В командном первенстве (в зачет шли 6 лучших результатов) победил коллектив ТО-3. Лыжники УМа – на втором месте, спортсмены Семнадцатого управления – третьи. В шаге от призеров – команда Управления №10, она заняла 4 место.

Рекордно теплая зима не позволила провести очередной вид программы Спартакиады – лыжные эстафеты 3x3 среди



женщин и 4x5 у мужчин, которые должны были состояться 14 марта.

Следующий вид – НАСТОЛЬНЫЙ ТЕННИС – пройдет в спорткомплексе ОАО «Метрострой» 4 апреля. Начало в 10-00

НОВЫХ ПОБЕД КОМАНДЕ УМА ПО МИНИ-ФУТБОЛУ!

12 лет коллектив Управления механизации проводит тренировки по футболу на стадионе ОАО «Метрострой». По четвергам к 18:00 в любую погоду, зимой и летом ребята спешат на тренировку. И не важно, где она будет проходить – на футбольном поле, в хоккейной коробке, накрытой куполом, или в спортзале.

С годами постепенно проходило «омоложение» команды, после окончания высших учебных заведений пришли работать в Управление механизации хорошие, спортивные ребята, отличные футболисты. В 2013 году средний возраст команды составил 23-25 лет. Молодые, амбициозные, тренированные парни, достигшие в мини-футболе хорошего уровня, попросили заявить команду в турнир Санкт-Петербурга «Олепромо» среди любительских команд. Директор УМа В.Д. Кузнецов пошел молодежи навстречу, одобрил участие в 2014 году в 2 турнирах 5x5. Большую помощь в организации тренировок оказал команде



бывший игрок сборной Метростроя Виктор Яскевич.

Тренировки проходили в спорткомплексе на улице Демьяна Бедного, в большом и светлом зале, где играет команда «Политех СПб», участница Чемпионата России по мини-футболу.

Турнир «Олепромо» проводится на четырех площадках города по 8 команд из 32. 4 сильнейших выходят в плей-офф и играют по олимпийской системе на выбывание.

Молодая команда УМа, сейчас ее приветливо называют «команда красных» (из-за ярко-красной формы), не затерялась среди таких «мэтров» мини-футбола, как «Газпром – Северо-Запад», «Василеостровец», «Гарант» и других. Наоборот, выглядела очень достойно.

Не беда, что в 2014 году первый турнир не принес больших результатов (команда не попала в четверку и, соответственно, в плей-офф). Зато в следующем турнире, набравшись опыта, ребята заняли 1 место в группе и вышли в плей-офф. В упорной борьбе молодая команда УМа проиграла 1:3 «Авто-транс



Инфо» (сейчас эта команда играет в высшей лиге города).

Отличным показателем регулярных тренировок и выступлений в турнирах городского уровня стала победа в первом зимнем кубке ОАО «Метрострой» по мини-футболу в январе 2015 года. Ребятам было очень приятно, что вручал кубок генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н. Александров в присутствии директора Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» В.Д. Кузнецова. Игровой мяч финала с подписью всех футболистов и руководства сейчас хранится в канцелярии УМа.

В 2015 году футбольная команда Управления механизации в турнире по мини-футболу «Олепромо» стартовала успешно. Обыграв команду «Волна» со счетом 6:3 и сыграв вничью 3:3 с командой «ИРИДАТО», «крас-

ные» возглавили турнирную таблицу своей группы. В комментариях на сайте турнира команду УМа отмечают как очень сыгранную и техничную. Быструю и сильную в контратаке, которую разгоняет Александр Приколота. Очень стабильно играют Всеволод Золотарев, Василий Колос, Алексей Илларионов, прибавил в мастерстве Иван Другов, надежно защищает ворота Сергей Жарков. Но особенно хочется порадоваться за Антона Бовыкина и Дмитрия Федорова, молодцы ребята, успешно пробившись в основной состав.

Желаем спортсменам из команды по мини-футболу Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» дальнейших успехов на городских турнирах, в соревнованиях Метростроя, крепкого здоровья, и конечно, трудовых побед!

**Методист по спорту
Управления механизации –
филиала ОАО «Метрострой»
Викторин Петрунищев**



С юбилеем!



21 МАРТА ОТМЕТИЛ 60-ЛЕТИЕ ВОДИТЕЛЬ ЗАО «АТП МЕТРОСТРОЯ» ОЛЕГ МИХАЙЛОВИЧ ЧЕРНОУСОВ

Вся его трудовая деятельность вот уже почти 40 лет неразрывно связана с метростроением. Практически сразу после службы в рядах Советской Армии Олег Михайлович пришел работать в «Автотранспортную контору Ленметростроя» водителем большегрузного автомобиля. На его глазах строились все станции метро, сданные в эксплуатацию за последние 40 лет.

С 2012 года Олег Михайлович работает водителем легкового автомобиля при Управлении Метростроя. Он всегда сосредоточен на дорожной обстановке, но путь с ним никогда не бывает скучным: Олег Михайлович знает много историй на все случаи жизни.

За трудовые успехи в 2006 году он был награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», имеет звание «Ветеран труда».

Уважаемый Олег Михайлович!

Искренне поздравляем Вас с 60-летием! Желаем крепкого здоровья и благополучия!

На аукцион предлагается

ОТДЕЛ ПО УПРАВЛЕНИЮ ИМУЩЕСТВОМ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ПРЕДЛАГАЕТ ВНИМАНИЮ ВЫСТАВЛЯЕМЫЙ НА АУКЦИОН:

VOLVO S80, 2004 года выпуска, идентификационный номер YVITS595251395316, двигатель № B5254T 3476356, № шасси – отсутствует, цвет кузова – темно-синий, пробег – 265 580 км.

Стартовая цена – 320 000 (триста двадцать тысяч) рублей.

Место стоянки – Управление производственно-технологической комплектации – филиал ОАО «Метрострой» (СПб., ул. Расстанная, д. 17).

Заявки на участие в аукционе принимаются в отделе по управлению имуществом (в течение двух недель со дня публикации) по адресу: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а.

Дата проведения аукциона – через один месяц после публикации данного объявления.

О месте и времени аукциона будет сообщено дополнительно.

Справки по телефонам: **ОАО «Метрострой» – 635-77-69**

Управление производственно-технологической комплектации – 766-42-88, 766-22-62, 766-62-86

**ЮБИЛЕИ
ВETERANOV METPOTCTPOЯ**

АПРЕЛЬ

7	Владимир Васильевич БАЛАБИН (ТО-3) – 75-летие
9	Александр Анатольевич ЩИПА (Управление-15) – 55-летие
13	Татьяна Николаевна ЩЕГОЛЕВА (Поликлиника) – 65-летие
15	Константин Станиславович ТАТАРИНОВИЧ (Управление-15) – 80-летие Дмитрий Дмитриевич ШАПОШНИКОВ (ТО-3) – 80-летие
16	Владимир Викторович ИСКРИН (УМ) – 60-летие
23	Юрий Евдокимович СВЕРДЛОВ (Управление) – 80-летие
28	Борис Гаврилович БОРИСОВ (СМУ-11) – 65-летие Виктор Васильевич ЯКОВЛЕВ (СМУ-11) – 70-летие
29	Алексей Васильевич МОРОЗ (СМУ-19) – 90-летие

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



Редактор: *Андрей Бергнер*
Корреспондент: *Ирина Сидорина*
Фото: *Виктор Чумаков*
Верстка и дизайн: *Елена Тальянова*
Номер подписан в печать 31.04.2015 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 1700 экземпляров.