

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«СРЕДИ  
УПОРНОЙ БОРЬБЫ  
И ТРУДА...»

**СТР. 2**

СТАНЦИЯ «ЮЖНАЯ»:  
ПЕРЕКРЫТЬСЯ ДО  
НАСТУПЛЕНИЯ МОРОЗОВ

**СТР. 3**

НА ЖБКид СОБРАЛИ  
И ЗАПУСТИЛИ НОВЫЙ  
БЕТОННЫЙ УЗЕЛ!

**СТР. 4**

НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВ ИЗБРАН  
ПРЕЗИДЕНТОМ ФЕДЕРАЦИИ  
ХОККЕЯ НА ТРАВЕ РОССИИ

**СТР. 8**

# СТРАШНОЕ ВОЛНЕНИЕ: «БУДЕТ НАВОДНЕНИЕ?»

*Трудна минута для всех, зато  
Вода покажет нам, кто есть кто*



**Н**аводнения в Петербурге не будет. Уверенность в завтрашнем дне, угасающую на промозглом ветру Финского залива, в «Метростроителе» поддерживал инженер отдела технического надзора ОП «УЭ КЗС» ОАО «Метрострой» Денис Анатольевич Кирюшкин. Вот что он рассказал о водном щите Северной столицы – о петербургской дамбе, о ее ежедневных, кропотливых трудах.



### Денис Кирюшкин:

– По статистике, катастрофические наводнения в Балтийском море, а значит, и в акватории Финского залива, случаются 1 раз в столетие, а наиболее опасным является осенний период, на который приходится около 70% всех наводнений. Ровно 190 лет миновало со дня самого бедственного наводнения, случившегося в Санкт-Петербурге в 1824 году. Тогда, 7 ноября 1824 года, уровень воды в акватории Невской губы поднялся более чем на 4 метра выше ординара. Во время наводнения 462 дома были разрушены, а многие тысячи – повреждены, утонули от 200 до 600 человек, многие пропали без вести, а их тела были унесены водой в Финский залив.

Петербургское наводнение упоминается и в книге И.П. Эккермана «Разговоры с Гёте». «Перед ним (Гёте) лежали берлинские газеты, он сообщил о страшном наводнении в Петербурге. Сказал несколько слов о неудачном местоположении Петербурга и посмеялся, вспомнив слова Руссо, что-де землетрясение не предотвратишь, построив город вблизи огнедышащего вулкана».

Сегодня на страже города от натиска стихии стоит Комплекс защитных сооружений, эксплуатацией которого занимается Обособленное подразделение «Управление по эксплуатации КЗС» ОАО «Метрострой» под руководством Олега Валентиновича Андреева.

Залог успеха при возникновении угрозы наводнения – в своевременной подготовке техники и личного состава, в безупречном выполнении всех регламентных и тренировочных мероприятий, предусмотренных эксплуатационной документацией.

### НАША СПРАВКА

Конструктивно КЗС представляет собой группу защитных дамб Д-1 – Д-11, водопропускных сооружений В-1 – В-6 и судопропускных сооружений С-1 и С-2. В Комплекс защитных сооружений входит шестиполосная автомагистраль с мостами, тоннелем и транспортными развязками, проходящая по гребню дамб.

Принцип работы оборудования и порядок перекрытия Невской губы подробно изложен в статье «Держать удар воды и ветра» («Метростроитель» №11(3690), ноябрь 2013 года).

На КЗС существует понятие «безнаводненческий период», продолжающийся с апреля по август. В это время сотрудники службы эксплуатации проводят подготовку оборудования к предстоящему сражению со стихией. Четкое выполнение планового технического обслуживания, необходимых ремонтно-восстановительных работ – гарантия безотказной работы механизмов и систем КЗС. Только ответственный подход всего коллектива эксплуатационной службы КЗС поможет отстоять город в трудную минуту.

Продолжение читайте на стр. 4

Метростроение

# «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»: БОРЕМЯ С ПЕСЧАНИКОМ В СРЕДНЕМ СТАНЦИОННОМ ТОННЕЛЕ



**Горный мастер Александр Александрович Башкиров:**

— Проходку затрудняет полуметровый горизонтальный слой очень крепкого песчаника в нижнем основании тоннеля. Он распространен фактически везде – в натяжной, на штроссах, в левом, в правом и в центральном тоннелях, сейчас, например, в забое среднего стационарного тоннеля его высота от подошвы достигает 3 метров. Он наверняка будет преследовать нас по всей трассе среднего тоннеля. В борьбе с песчаником проходчики применяют бетоноломы – эти горные молотки с усиленным бойком отличаются мощностью и большей производительностью. Конечно, вибрация у него будь здоров, руки устают быстрее, но зато работа продвигается. Впрочем, по песчанику приходится работать и обычным отбойным молотком: вырубать штробы, дорабатывать углы, ровнять забой и т.д. В таких сложных горных условиях на установку кольца диаметром 9,8 метра проходческие бригады нашего участка затрачивают не менее пяти рабочих смен – около двух рабочих дней. Проходку центрального зала ведут проверенные, ответственные проходчики под руководством опытных, исполнительных бригадиров – В.А. Климкина, А.В. Есечко, И.Г. Мезенцева, Ю.В. Белова. У каждого из них –

Набирает обороты проходка стационарного узла «Проспекта Славы». На момент подготовки информации из проектных 145 смонтировано 24 кольца среднего стационарного тоннеля. Параллельно, в правом стационарном тоннеле пошла переборка обделки на больший диаметр. Метростроители рассчитывают в июле следующего года завершить основные проходческие работы в стационарных тоннелях и перейти к следующей фазе строительства – внутреннему оснащению стационарного комплекса. Начальник участка **ТО-3, Иван Валентинович Кашин** считает, что по сравнению с двумя другими строящимися станциями, уровень готовности подземных выработок «Проспекта Славы» самый «продвинутый». Однако интрига...



свой неповторимый «почерк» организации работ: например, Андрей Есечко – товарищ строгий, можно даже сказать, суровый. «Стружку снять» может не только с нерадивого проходчика, но и с горного мастера – за плохое обеспечение инструментом, за невнимательное отношение к бригаде устроит форменный разнос. У Есечко на месте не засидишься – сам никогда без дела не бывает и другим не позволит.

В забое работает так, что молодому не угнаться! А вот Валерий Климкин помягче, поспокойнее. Но зато у Валерия Анатольевича самый грамотный подбор бригады – проходчики в большинстве своем возрастные, работают не спеша, но четко, слажено, без сбоев, как по нотам. И представьте, даже в меньшем составе опытные старики «делают» горячую молодежь! Пока в Метрострое есть такие мастера, за качество строительства метро можно не беспокоиться. Держать забой такого большого диаметра – дело непростое.

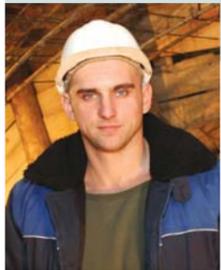


## «СРЕДИ УПОРНОЙ БОРЬБЫ И ТРУДА...»

НА «ПРОСПЕКТЕ СЛАВЫ» СТРОИТЕЛЬНЫЕ УЧАСТКИ УПРАВЛЕНИЯ №10, УПРАВЛЕНИЯ-15 ПЕРЕХОДЯТ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЭТАПУ ПОДЗЕМНЫХ РАБОТ

### УПРАВЛЕНИЕ №10: НАЧАЛИ ПРОХОДКУ НАТЯЖНОЙ

Бригады проходчиков Управления №10 приступили к следующей фазе горных работ в основании наклонного хода №1 станции «Проспект Славы». Успешно завершив строительство наклонного хода, строительный участок №1 Управления №10 под руководством Сергея Абдулина буквально «с марша» начал проходку натяжной камеры.



**Начальник участка Управления №10 Сергей Сергеевич Абдулин:**

— Проходка в натяжной камере началась с раскрытия калотты, сооружения деревянной крепи, монтажа и установки первых рам прорезного кольца. Такой длины лонгарины (4,3 м) в сводовой части яеще не видел. На большом диаметре горной выработки самое сложное – раскрыть первый сегмент калотты и завести деревянную крепь: лонгарины, стойки, бантинны. Но справились. 11 ноября успешно установлены три тяжелые рамы постоянной обделки, ребятам, конечно, пришлось напрячься: вес одной рамы под 2 тонны... Использовали тали, полиспасты, подкладки, различные приспособы. Сработали отлично. Всем, кто участвовал в этой непростой работе, большое спасибо! В настоящее время устанавливаем опалубку и собираем арматурный каркас – готовимся к бетонированию рамы. Так, постепенно будем разрабатывать забой, устанавливать рамы и продвигаться вперед. Объем породы очень большой (размер горной выработки 12,5 м), поэтому планируем установить породо-отгрузочную машину ПТ-4, да и вообще, в целом, наш проект проходки включает ряд продуманных технических решений, например, планируем смонтировать систему конвейеров для отгрузки породы, будем использовать специальную передвижную сборную алюминиевую опалубку для бетонирования постоянной обделки и т.д. Передвижная опалубка позволяет на большом диаметре забоя не занимать-

ся трудоемкой и длительной установкой деревянной крепи. Проходку и бетонирование обделки будем вести практически одновременно: устанавливаем пять рам, армируем, бетонировем, разрабатываем породу, передвигаем опалубку, далее цикл повторяется. Кстати, аналогичная технология проходки с передвижной сборной опалубкой применялась на станции «Волковская», но там диаметр выработки был значительно меньше. На таком большом диаметре работать нужно аккуратно, здесь есть много тонкостей, перекидок, технических особенностей. Но справляемся, действуем строго по графику, без сбоев. Особо хотел бы отметить наших лучших специалистов – опытного бригадира комплексной бригады С.Н. Сая, перспективного молодого бригадира Д. Смирнова, проходчиков О.Н. Пузатых и Е. Соловьева. Работают отлично!



**Бригадир Дмитрий Смирнов (в центре) – молодое поколение лучших проходчиков Метростроя:** «Работал в Метрострое 9 лет, участвовал в строительстве «Волковской», ремонтировал стволы станции «Автово», сейчас – строю «Проспект Славы». В Метрострой пришел по стопам отца, он много лет проработал на строительстве питерского метро. Воспитываю сына, вместе с отцом построил дом и посадил дерево!»

### УПРАВЛЕНИЕ-15: ПОСЛЕДНИЕ МЕТРЫ НАКЛОНА

На станции «Проспект Славы» в соответствии с утвержденным планом работ подходит к завершению и проходка наклонного хода №2.

**Начальник участка Управления-15 Евгений Геннадьевич Никитин:**



— На 12 ноября бригадам оставалось поставить 11 колец. Впереди строительство веерного участка и стыковка с натяжной камерой, уже построенной метростроителями ТО-3. В наклонном ходе набирают темпы гидроизоляционные работы: по всей трассе наклона ведется контроль-



ное нагнетание, чеканка свинцом, уплотнение и изоляция швов. Впереди у проходчиков Управления-15 монтаж и бетонирование жесткого основания, строительство банкеток, подготовка основания для укладки плит под монтаж эскалаторных секций. Строительство веерного участка продолжает отлично сработавшие бригады Управления-15 под руководством опытных бригадиров – В.Д. Бабаярова, Ш.Н. Рунова, Е.Н. Шарова, А.В. Градова. Большинство проходчиков нашего участка – подземные строители самого широкого профиля. Настоящий проходчик может не только рубить породу и устанавливать кольца, наши специалисты – отличные арматурщики, сварщики, монтажники, одним словом, мастера на все руки.



**Бригада: «Даешь пешеходный переход!»**

В границах строительной площадки Управления-15 активно продолжается и строительство будущего пешеходного перехода под улицей Бухарестская. В котловане ведутся гидроизоляционные работы, бетонирование плиты основания, начинается возведение основных железобетонных конструкций. В ближайшее время приступаем к демонтажу нижнего опорного пояса. Ждем рабочие проекты на возведение стен и перекрытия.

В перспективе у нашего коллектива ответственная и непростая работа – строительство стационарного вестибюля. Но это – задача уже следующего года.

# СТАНЦИЯ «ЮЖНАЯ»: ПЕРЕКРЫТЬСЯ ДО НАСТУПЛЕНИЯ МОРОЗОВ



Нулевой цикл строительства станции «Южная» полностью выполнен, в начале ноября метростроевцы Семнадцатого управления залили плиту основания первого яруса и сейчас усиленно возводят кирпичные стены и

перегородки технических подплатформенных помещений во всех котлованах. Параллельно ведется бетонирование платформенной

плиты – на участках первого и третьего котлованов пассажирская платформа полностью готова, к концу месяца должны закончить ее сооружение и на участке котлована №2. Желание строителей скорее приступить к перекрытию первого яруса очевидно и по-человечески понятно – наступают морозы. Однако, как водится, проекты «подзастряли».

**Начальник участка №1 ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» Владимир Константинович Матына:**

– Первоочередная задача – как можно быстрее подойти к сооружению перекрытия. К сожалению, утвержденных чертежей пере-

крытия у нас пока нет, есть лишь сигнальный вариант для участка первого котлована. Надеемся, что в ближайшие две недели проектная документация появится – с нетерпением ее ждем и очень надеемся «перекрыться» до наступления морозов и снегопадов. Ведь в самом перекрытии ничего сложного для наших строителей нет, строим такие конструкции не первый год. Монтаж монолитных балок и плит, установка опалубки, вязка арматурных каркасов – для специалистов участка это хорошо знакомая, привычная работа. Но мы понимаем, что своевременная установка перекрытия позволила бы «в тепле» заняться

подготовкой внутренних помещений нижнего яруса, например, укладкой бетона для настила «чистых» полов. При наличии проектной документации можно было бы смонтировать перекрытие за пару месяцев, но вот теперь, с наступлением зимы придется сделать поправку на дополнительные работы – на строительство тепляков и прогрев бетона.

Параллельно, по сигнальным чертежам, пятый участок нашего управления строит здание трансформаторной подстанции, которая обеспечит энергией станцию метро «Южная». В «сыром» виде, без отделки, ТТП будет готова в двадцатых числах ноября.

У нашего коллектива есть огромное желание строить как можно больше – в конце концов, это – наша зарплата, наше благополучие. Поэтому любой простой – это самая неприятная, самая нежелательная ситуация из всех возможных.



## СТОИМ, ЖДЕМ

Подготовительные работы на строительных площадках шахт 463-464 Невско-Василеостровской линии приостановлены.

**Главный инженер ЗАО «Тонельный отряд-3» Виктор Вячеславович Тишкин:**

– В рамках действующего контракта до 5 ноября метростроевцами ТО-3 были выполнены абсолютно все (в том числе и строительство форшахты) подготовительные работы, которые было возможно вести на площадке, не препятствуя выносу сетей. В настоящий момент субподрядчиками Метростроя производится вынос коммуникаций: действующих труб общеслужбовой канализации, водопровода, высоковольтных кабельных трасс – эти старые, но действующие сети пересекаются с будущими конструкциями станции. Пока они не будут извлечены и переложены, метростроители не смогут завершить строительство форшахты и бетонного покрытия строительной территории. Понятно, что работы метростроителей ТО-3 могут быть возобновлены только на свободной от действующих подземных сетей территории. По имеющейся информации, работы по выносу сетей должны быть завершены до конца ноября.



## ТУЖИТ ТОТ ПО ЛЕТУ, У КОГО ШУБЫ НЕТУ

27.10.2014-31.10.14. ПРОВЕДЕНА ПЛАНОВАЯ ПРОВЕРКА ГОТОВНОСТИ ОБЪЕКТОВ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» К РАБОТЕ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД

В последние дни октября в соответствии с распоряжением руководства ОАО «Метрострой» от 29.07.2014 г. «О подготовке к работе в зимний период 2014-2015 г.г.» специальная комиссия под председательством первого заместителя генерального директора ОАО «Метрострой» В.Е. Харенкова в составе представителей ПРО, ОПБ и ОТ, ОГМ и ЭМУ, председателя территориального профсоюзного комитета ОАО «Метрострой», заместителя председателя комиссии В.В. Зорьки, представителя филиала ФБУЗ «Центра гигиены и эпидемиологии» М.В. Клевенской провела проверку готовности подразделений Метростроя к работе в зимний период.

В период с 27.10.2014 г. по 31.10.2014 г. комиссией были проверены: шахты наклонных ходов № 1 и № 2 станции «Проспект Славы», шахты 624, 625, 626, станции «Южная», шахта 516 и наклонный ход станции «Спортивная-2», шахты 462, 464, 467, ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя», ЗАО СМУ-9 «Метрострой», ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя», УМ – филиал ОАО «Метрострой», УПТК – филиал ОАО «Метрострой».

Отметим, что планы подготовительных мероприятий по подготовке к работе в зимний период были организациями заранее представлены на согласование в ПРО ОАО «Метрострой» и ФГУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии по Санкт-Петербургу на транспорте».

Результаты проверки показали, что в целом подготовка к зиме выполнена. Однако по ряду организаций, входящих в состав Метростроя, были выявлены явные недоработки. Прежде всего это касается готовности к зиме систем холодного и горячего водоснабжения, приведения в соответствие с действующими санитарными нормами и правилами помещений для обогрева и приема пищи, доукомплектовки пожарных щитов на строительных площадках. На некоторых стройплощадках, например, на площадке шахты №625 (СМУ №13) помещение для приема пищи отсутствует в принципе. Ряд особых замечаний комиссия адресовала к ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя». В частности, руководству завода было предписано восстановить кровлю в литейном цехе, произвести замену сгнивших деревянных настилов и лестничных ступеней на гальваническом участке, лестницы оборудовать поручнями, восстановить поврежденное остекление вторых рам, ликвидировать свалку мусора (в помещении участка и на прилегающей к участку территории), привести в соответствие с действующими санитарными нормами и пра-

вилами освещенность в прачечной и температуру воздуха в женском и мужском отделении душекомбината. В очередной раз комиссия отметила и перманентное отсутствие косметического ремонта в УПТК.

В целом, по всем организациям и объектам Метростроя комиссией рекомендовано:

- завершить противогриппозную прививочную кампанию;
- полностью обеспечить работников сертифицированной зимней спецодеждой и обувью в соответствии с действующими нормами;
- в полном объеме выполнить программу производственного контроля с проведением инструментальных и лабораторных исследований условий труда на рабочих местах;
- комплектацию аптечек для оказания первой помощи работникам в бытовых помещениях и на строительных участках привести в соответствие с приказом Минздравсоцразвития № 169н от 05.03.2011 г.;



- на вновь вводимых строительных площадках предусмотреть помещения для обогрева и приема пищи, оборудованные в соответствии с действующими санитарными нормами и правилами;
- произвести замену туалетов на строительной площадке «летнего типа» на туалеты «зимнего типа».

Комиссией было также отмечено стабильно ответственное отношение к данным проверкам руководителей Управления механизации, Управления-15, а также СМУ-9.

На итоговом совещании по результатам работы комиссии заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» А.А.Петров особо подчеркнул необходимость грамотной организации строительных площадок, содержания в чистоте и порядке объектов Метростроя в соответствии с требованиями генерального директора ОАО «Метрострой» В.Н. Александрова.

Комиссия обязала руководство организаций, имеющих недоработки, до 10.12.2014 г. все замечания устранить и доложить о выполнении. Повторная проверка площадок назначена на вторую половину декабря.

### Метромир

#### БАКУ РАЗВИВАЕТ СИСТЕМУ МЕТРОПОЛИТЕНА

**ЗАО «Бакинский метрополитен» в период 2015-2017 годов сдаст в эксплуатацию четыре станции новой «фиолетовой» линии.**

Как сообщил председатель ЗАО «Бакинский метрополитен» Заур Гусейнов, в рамках создания новой линии уже завершено строительство двух станций – «Мемар Аджеми-2» и «АвтОВОКзал». В настоящее время на станциях устанавливается оборудование, ведутся работы по благоустройству их наземной части. Сдача в эксплуатацию двух указанных станций запланирована на 2015 год.

Также продолжаются работы по строительству станций В-3 и В-4, сдача которых в эксплуатацию ожидается соответственно в 2016 и 2017 годах.

Отметим, что бакинский метрополитен функционирует с 1967 года, всего составе 2 линии и 23 станции. В перспективе количество линий метро планируется довести до пяти, а количество станций – до 76.

На сегодняшний день 30% пассажироперевозок в Баку приходится именно на метро, в среднем этот показатель составляет 550 тысяч человек ежедневно. «Ежегодно растет число людей, отдающих предпочтение метро», – подчеркивает Заур Гусейнов.



# СТРАШНОЕ ВОЛНЕНИЕ: «БУДЕТ НАВОДНЕНИЕ?»



**Руководитель службы охраны труда, промышленной и экологической безопасности ГОЧС ОП «УЭ КЭС» ОАО «Метрострой» Олег Викторович Новиков и инженер-эколог Анастасия Сергеевна Куимова:**  
*«Экология акватории Финского залива в пределах допустимых норм. В течение всего года проводится экологический мониторинг акватории Финского залива».*

На 2014 год график обслуживания гидромеханического оборудования выполнен в полном объеме. В рамках плановой подготовки к осенне-зимнему периоду под контролем главного инженера ОП «УЭ КЭС» ОАО «Метрострой» Авива Романовича Романюка проведены следующие ремонтно-восстановительные работы:

### По судопропускному сооружению С-1:

- заменены резиновые уплотнения на сегментных воротах южной доковой камеры батопорта №2, а также на плоском колесном затворе водонапорной галереи южной доковой камеры батопорта №2;
- выполнена шлифовка закладных частей плоских скользящих затворов и сороудерживающих решеток на отметках – 13.000 с привлечением водолазов;
- заменена запорная арматура трубопроводов пневматической системы поддержания майн-системы воздушоснабжения;
- произведен ремонт насосов (БН1-БН12) заполнения балластных цистерн батопортов №1,2;
- произведена замена рабочей жидкости в гидравлических системах приводов двустворчатых сегментных ворот;
- оптимизирована работа системы воздухообеспечения.

Эксплуатационной группой была успешно проведена имитация отражения наводнения, включающая комплексную проверку всех систем с маневрированием батопортами и посадкой их на порог судоходного канала С-1.

### По водопропускным сооружениям В1-В6:

- выполнена замена рабочей жидкости в электрогидравлических системах управления сегментными затворами;

Проведена комплексная проверка всех систем с маневрированием сегментными затворами с установкой их на порог от рабочих и резервных маслonaпорных установок.

### По судопропускному сооружению С-2:

- установлен в ремонтное положение на подхваты грузоподъемностью 750 т плоский подъемный затвор;
- произведена очистка и мойка внутренних секций плоского подъемного затвора от иловых наносов.



**Сплоченный коллектив профессионалов ОП «УЭ КЭС» ОАО «Метрострой», ОП УЭ ГО КЭС УМ – филиал ОАО «Метрострой», РЭУ – филиал ОАО «Метрострой» всегда на страже уровня воды в Финском заливе и в Невской губе. Наводнения, десятилетиями терзавшие Северную столицу, теперь не пройдут!**

## ЗАО «МЕТРОБЕТОН»: ГОТОВИМСЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ НОВЫХ ЗАДАЧ

В ноябре завершается широкомасштабная программа производства сегментов тоннельной обделки для строительства двухпутного тоннеля на участке Фрунзенско-Приморской линии от станции «Южная» до станции «Проспект Славы». О ходе завершающего этапа этой программы рассказывает директор производства ЖБИ ЗАО «Метробетон» Станислав Игоревич Алмаев.



– Программа производства 2108 колец высокоточной обделки диаметром 10,3 м подходит к завершению. Для нашего города этот проект без всякой натяжки можно назвать уникальным: конструкция кольца была впервые разработана ведущими специалистами под руководством Управления Метростроя. В рамках проекта Метробетон глобально модернизировал и расширил свое производство:

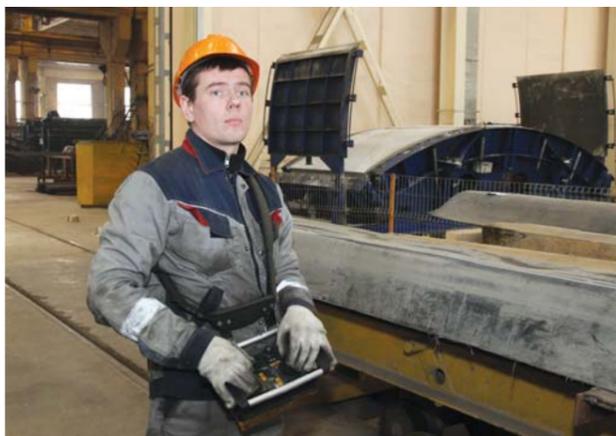
Метростроем были приобретены новые высокотехнологичные производственные линии для выпуска железобетонной обделки. Проведена огромная работа по монтажу и освоению оборудования, набору и обучению персонала, реконструкции производственных площадей, сетей и коммуникаций, в которой участвовали многие подразделения нашей организации. Сегодня можно безоговорочно утверждать, что это был огромный шаг в направлении передового развития. Новое производство показало себя с наилучшей стороны, судите сами: выйдя на производственный максимум, мы изготавливали 12 колец высокоточной обделки диаметром 10,3 м в сутки.

Кстати, в декабре-январе мы еще допоставим на строящуюся станцию «Дунайский проспект» 116 колец с небольшой конструктивной особенностью. В связи с тем, что установленная в створе станции обделка будет разбираться, Управлением Метростроя нам была поставлена задача: не изменяя конструкции формы, изготовить кольца без соединительной шпонки. Что и воплотил наш коллектив в кратчайшие сроки и без существенных материальных затрат. Надеюсь, это поможет при демонтаже колец коллегам из СМУ-11.



**На смене отличная бригада формовщиков под руководством молодого, но уже опытного бригадира Валерия Руденко. Валерий Руденко: «В бригаде главное взаимопонимание, дисциплина и собственный пример!»**

По окончании поставок мы планируем на некоторое время остановить производство и заняться регламентным ремонтом оборудования и цеховых помещений. Эти работы необходимы также и в преддверии наступающего нового года, который, как мы рассчитываем, принесет нам новые объемы заказов по метростроению. Наша цель – подойти во всеоружии к выполнению новых задач.



## НА ЖБКид СОБРАЛИ И ЗАПУСТИЛИ НОВЫЙ БЕТОННЫЙ УЗЕЛ!



**Генеральный директор ЗАО «Железобетонные конструкции и детали» Николай Алексеевич Зубов:**

– Казалось бы, зачем приобретать, монтировать и запускать новое бетонное производство, если на заводе уже есть три действующих бетонных узла? Проблема в том, что несмотря на определенную модернизацию, изменить устаревшую схему крайне медленной подачи компонентов бетонного состава невозможно. Это, в свою очередь, приводит к существенным экономическим потерям: при такой схеме подачи резко возрастают затраты электроэнергии, особенно в зимнее время.



Простой пример: если на старом БСУ энергетическая составляющая 500 кВт, то на новом – всего 130 кВт. При такой экономичности нового БСУ намного эффективнее и проще решается и вопрос автономной работы бетонного узла – если город по неизвестным причинам отключил электроэнергию, то у меня с новым БСУ голова не болит, я запускаю резервный генератор и продолжаю выдавать бетон. На старом БСУ в минусовые температуры мы без пара не можем. Поэтому для завода приобретение современного бетонного узла – это прежде всего новый уровень живучести производства!

**ОТ РЕДАКЦИИ:** Подробнее о новом производстве и о планах ЖБКид читайте в первом номере «Метростроителя» 2015 года!

# ДОЛГОСРОЧНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ – ОСНОВА РАЗВИТИЯ ПРОЕКТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

О деятельности ЗАО «МЕТРОКОН» – проектной организации в составе ЗАО «Метрострой» – мы уже рассказывали нашим читателям в майском выпуске газеты. О том, что изменилось за прошедшие полгода и чем сегодня живет профессиональный коллектив предприятия, мы попросили рассказать ведущих инженеров ЗАО «МЕТРОКОН».

## ОБЪЕКТЫ МЕТРОСТРОЕНИЯ

— В настоящий момент, помимо проектных работ по освоению строительных площадок, ЗАО «МЕТРОКОН», — рассказывает главный инженер проекта ЗАО «МЕТРОКОН» Алексей Авдошин, — собирается начать проектирование подмостей механизированных для монтажа балок (ПМБ-9,8) на станциях пилонного типа. Сейчас согласовываем техническое задание с ЗАО «Тоннельный отряд-3», специалисты которого будут в дальнейшем осуществлять работы по установке пилонных балок в станционном тоннеле будущей станции «Прспект Славы». Целью работы является разработка комплекта конструкторской документации для изготовления и безопасной эксплуатации подмостей для монтажа балок в проемных участках станционных тоннелей с наружным диаметром обделки 9,8 м (внутренний диаметр обделки – 9,0 м). Вес металлической балки – 5632 кг, длина балки – 4500 мм. Конструкция подмостей будет изготавливаться на площадках ОАО «Метрострой».

Это будет отечественная машина, спроектированная и построенная сотрудниками Метростроя, подчеркивает заместитель главного инженера ЗАО «МЕТРОКОН» Александр Иванов. И в дальнейшем она будет использоваться при строительстве новых пилонных станций метрополитена.

## ПРОМЫШЛЕННОЕ И ГРАЖДАНСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

«Выполнен и сдан заказчику первый этап работ по проектированию эскалаторного завода ОАО «Метрострой» – согласованы границы земельного участка, разработаны объемно-планировочные решения. В соответствии с договором, до конца года планируется завершить цикл инженерных изысканий для дальнейшего проектирования и с января 2015 года подойти вплотную к стадии «П». До конца 2014 года, как только заказчик согласует договор и выделит финансовые средства, будут выполнены изыскательские работы. В мае 2015 года планируется завершить подготовку проектной документации – рассказывает главный инженер проекта ЗАО «МЕТРОКОН» Денис Любимов.



Архитекторы ЗАО «МЕТРОКОН» обсуждают объемно-планировочные решения «Производственного корпуса по сборке эскалаторов серии КТП».

Слева-направо:  
Дуньчик М.Г., Додонова Л.С., Ростовский Д.А., Орлова Н.В.

Дружный коллектив ЗАО «МЕТРОКОН» с уверенностью смотрит в будущее. Высокая нагрузка не мешает сотрудникам находить время для общественной работы, участия в Спартакиаде ОАО «Метрострой», дружеского общения и помощи ветеранам и работникам, вышедшим на пенсию, потому что только вместе можно успешно решать любые задачи.

# ПО УЧЕБНО-МАТЕРИАЛЬНОЙ БАЗЕ ГО И ЧС МЫ – ПЕРВЫЕ В ГОРОДЕ!

В 2014 г. Городской смотр-конкурс на лучшую учебно-материальную базу ГО и ЧС принес правлению механизации, филиал ОАО «Метрострой» первое место среди строительных организаций города.



В Управлении механизации подобраны работоспособный, творческий коллектив единомышленников, стремящихся не только любую работу выполнить на отлично, но и быть первыми в таком важном и необходимом деле, как охрана труда, экологическая безопасность, предупреждение чрезвычайных ситуаций техногенного характера, умение грамотно выстраивать свое поведение в экстремальных обстоятельствах. А ведь от чрезвычайных ситуаций, в том числе и на соседних химически опасных объектах, никто не застрахован. Таких объектов в Кировском районе Санкт-Петербурга 7, из них в непосредственной близости от УМа расположены 3. А в целом по городу имеется 21 химически опасный объект. В Санкт-Петербурге также действуют и 8 радиационно-опасных объектов, с учетом ЛАЭС и ей подобных, расположенных в Ленинградской области, – 11. Для защиты ра-



ботников от возможного воздействия химически опасных (или радиационно-опасных) объектов необходима четкая организация учебной подготовки в сфере ГО и ЧС, своевременная переподготовка руководящего состава в учебно-методическом центре, на курсах

гражданской обороны, а так же самостоятельное изучение методов и приемов ГО в чрезвычайных ситуациях. Того требует и Федеральный Закон «О защите населения и территорий от ЧС природного и техногенного характера». В этой связи очень важно наличие хорошей

ГО и ЧС. Но конечно, основная роль в организации этого учебного класса принадлежит руководителю предприятия, решающему, в том числе, и финансовые вопросы. Генеральный директор Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Валерий Дмитриевич Кузнецов прекрасно понимает всю важность проблемы обеспечения безопасности трудящихся. После просмотра компьютерных эскизов создаваемого класса Валерий Дмитриевич принял решение о финансировании работ. Будущий класс ГО и ЧС был капитально отремонтирован, увеличена его площадь и кубатура. В рабочем порядке была приобретена новая мебель, мультимедийная система, большой настенный телевизор, видеомагнитофон, робот-тренажер «Гоша» для отработки навыков искусственного дыхания, вакуумный матрас, ковшовые носилки, более 80 видеофильмов по программе ГО и ЧС.

И вот результат: по итогам проверки специальной городской комиссией нашей материальной базы ГОиЧС мы лучшие в городе. Так держать, Метрострой!

Инженер ГО и ЧС  
Шашкин Владимир Николаевич

## Новости Объединения подземных строителей и проектировщиков

# МИРОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ПОДЗЕМНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА БУДУТ ОБСУЖДАТЬСЯ НА КОНФЕРЕНЦИИ ACUUS В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

В 2016 году в Санкт-Петербурге соберутся ведущие специалисты разных стран для участия в 15-ой международной конференции Объединения исследовательских Центров Подземного Пространства Мегалополисов ACUUS 2016.

Международные конференции ACUUS проходят в разных городах мира каждые два года более 30 лет и неизменно поддерживаются на высоком правительственном уровне. В рамках мероприятия формируется дискуссионная площадка для признанных экспертов в области подземной урбанистики, инвесторов, представителей органов власти, профессиональных и общественных организаций.

Инициатором и организатором ACUUS 2016 в Санкт-Петербурге является Объединение подземных строителей и проектировщиков. С 2012 года Партнерство является членом Объединения исследовательских центров подземного пространства мегалополисов и официально представляет Россию в этой организации. С 2013 года генеральный директор НП «Объединение подземных строителей» Сергей Николаевич Алпатов вошел в состав совета директоров ACUUS. Это дало возможность оказывать влияние на деятельность международной организации, которая активно поддерживает партнерские отношения между специалистами в разных странах. Сергей Николаевич выступил с предложением провести конференцию 2016 года в Санкт-Петербурге, и Совет директоров одобрил эту инициативу.

Традиционно научный комитет ACUUS формирует всестороннюю 3-дневную деловую программу и представляет участникам инновационные и значимые проекты подземного строительства, объединяя опыт международных экспертов и знания специалистов, которые реализуют эти проекты. Например, во время последней конференции в Сеуле были представлены объекты подземного строительства местного университета Ewha Womans, созданные по проекту французского архитектора Доменика Перро. Автор проекта лично провел экскурсию, обратив особое внимание присутствующих на систему зеркал, позволяющих генерировать дневной свет и использовать его для освещения помещений, находящихся ниже уровня дневной поверхности.

Помимо впечатляющих проектов и ноу-хау, во время конференции ACUUS будут рассматриваться альтернативные пути развития отрасли, а также необходимые экономические, технологические, законодательные и социальные меры, способствующие развитию подземного пространства мегалополисов. В странах-лидерах давно пришли к мысли, что создавать подземные сооружения просто функциональными уже недостаточно, необходимы индивидуальные, неординарные решения. Целью

этой работы является формирование комфортной для человека подземной среды, которая может быть не только функциональной, но и эстетически наполненной.

В Санкт-Петербурге объемы подземного строительства, несомненно, должны увеличиваться, так как без комплексного освоения подземного пространства невозможно решить транспортные, социальные и экологические проблемы, остро стоящие перед Северной столицей. Весь опыт проектирования и реализации подземных сооружений подтверждает, что технические сложности или природные условия не являются главными препятствиями на пути к комплексному использованию подземного пространства в целях удовлетворения нужд города и создания приемлемых условий жизни, работы и отдыха для его жителей. Недостаток исходных данных, неопределенность в компетенциях, в юридической области, запутанность имущественных отношений и неясность в правилах определения окупаемости капитальных вложений – вот те самые главные камни преткновения. В результате мы повторяем грубейшие ошибки десятилетней давности, на исправление которых в свое время передовые страны затратили значительные временные и финансовые ресурсы.

Проведение ACUUS 2016 в Санкт-Петербурге будет способствовать преодолению отставания в вопросах комплексного развития подземного пространства и совершенствованию технических и управленческих решений. Это позволит подходить к вопросу комплексно, работать системно и реализовывать масштабные и значимые проекты, сохраняя на поверхности один из красивейших городов мира и делая его комфортным для жизни.

## УЧЕННЫЕ-ЭКОЛОГИ В ГОСТЯХ У МЕТРОСТРОЯ

23 октября Метрострой принимал на площадке станции «Южная» необычных гостей: членов президиума Международной академии наук экологии, безопасности человека и природы (МАНЭБ).



Эксперты Международной академии наук экологии, безопасности человека и природы выступают за наукоемкие, ресурсосберегающие и природоохранные проекты. Поэтому в рядах МАНЭБ состоят не только различные научно-исследовательские институты, занимающиеся аналитикой и мониторингом окружающей среды, но и градообразующие предприятия, от действий которых зависит хрупкое экологическое равновесие, – таких, как могучий, трудолюбивый «Метрострой».

Октябрьское заседание президиума МАНЭБ стало, пожалуй, самым необычным в 19-летней истории академии. Высокие гости, облачившись в макинтоши и надев каски, спустились в строящийся тоннель, чтобы воочию увидеть, как работает коллективный член академии – Метрострой.

В ходе встречи, генеральный директор ОАО «Метрострой», член президиума и академик МАНЭБ, Вадим Николаевич Александров отметил: «Площадка, на которой мы с вами находимся, является прямым доказательством инновационного развития отечественного метроостроения. Проходка

южного участка Фрунзенско-Приморской линии – это первый опыт сооружения двухпутного тоннеля с использованием ТПКМ. Прорыв в подземном строительстве обязательно должен быть!».

В рамках выездного заседания МАНЭБ, академики заслушали доклад заместителя генерального директора – главного инженера ОАО «Метрострой» Алексея Юрьевича Старкова об особенностях технологии проходки двухпутного тоннеля, а также о перспективах ее применения на строительстве других объектов петербургского метро.

Большой интерес академики проявили к грунтам, в которых работает Метрострой, а именно к кембрийской глине. По их мнению, глина не должна просто вывозиться в отвал, ее необходимо обрабатывать и в дальнейшем реализовывать в сфере производства строительных материалов, лекарственных препаратов и пр. «Природные минеральные кремнийсодержащие системы – такие, как кембрийская глина – биологически малоактивны и не способны участвовать в биохимических реакциях внутри клетки, – отметил доктор медицинских наук Петр

Солдатенков. – Мы можем значительно повысить биодоступность сырья, улучшить химический состав и использовать при производстве оздоровительных продуктов наружного применения».

Экологи МАНЭБ особо отметили способность нового метростроевского щита минимизировать разработку и транспортировку грунта и соответственно существенно экономить временные, экономические и, что самое главное, экологические ресурсы.

### СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

*Голубая кембрийская глина – уникальный природный антисептик, обладающий особыми сорбционными свойствами. Образцы Ленинградской области являются древнейшими голубыми глинами на планете: они были выдавлены с многокилометровой глубины в результате сближения крупнейших структур земной коры. За миллионы лет эти напластования приобрели уникальный химический состав, на который оказали влияние минералы Уральских гор и алмазоносные месторождения Архангельской области. Конечно, польза от применения голубой глины в том виде, в котором она добывается из земли, невелика. Но современные технические возможности позволяют преобразовать глинистую массу в высокоэффективный оздоровительный продукт.*

«Дороги и шахты, заводы и школы, здоровье и знания, воздух и хлеб – во всем и всегда есть работа МАНЭБ!». Вдохновившись строчками из гимна академии, экологи предложили метростроителям увековечить сотрудничество солидных организаций и назвать одну из станций Васильевского острова, где располагается академия, просто и звонко – «Академия МАНЭБ!»

## КОНКУРС «СТРОЙМАСТЕР – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ». НАША ПОБЕДА!

11 ноября 2014 года во Дворце Труда состоялась торжественная церемония награждения участников конкурса профессионального мастерства «Строймастер – Санкт-Петербург» среди специалистов рабочих профессий строительного комплекса.

В церемонии награждения приняли участие председатель Комитета по строительству Михаил Демиденко, координатор Национального объединения строителей по Санкт-Петербургу, вице-президент СРО НП «Объединение строителей СПб» Алексей Белоусов, президент Некоммерческого Партнерства «Балтийский строительный комплекс» Владимир Чмырев, Исполнительный директор Союза строительных объединений и организаций Санкт-Петербурга, вице-президент РСС по Северо-Западному ФО Олег Бритов.



В конкурсе «Строймастер – Санкт-Петербург» 2014 приняли участие 20 бригад и 116 лучших рабочих из строительных организаций Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Метрострой выставил на конкурс строительство второго выхода станции петербургского метрополитена «Спортивная» на Васильевском острове и ура! стал победителем сразу в двух номинациях – «Лучшая строительная площадка» и «Лучший бытовой городок». Еще бы, ведь Метрострой всегда уделял и уделяет пристальное внимание организации ведения строительных работ. Проекты, реализуемые нашей организацией сложные, поэтому от правильного обустройства строительной площадки и бытового городка зависит скорость и качество возведения социально-важных объектов транспортной инфраструктуры.

«Профессия строитель требует высокой квалификации, четкости, профессионализма. Мы заботимся о безопасности и комфорте людей, работающих непосредственно на строительных площадках. Вице-губернатор Марат Оганесян постоянно обращает внимание на важность обеспечения надлежащих условий работы на стройплощадках, и Комитет по строительству держит ситуацию под контролем. На многих подконтрольных нам объектах устанавливаются камеры, трансляция с которых идет круглосуточно в онлайн режиме», – отметил председатель Комитета по строительству Михаил Демиденко.

**Олег Ильин, заместитель начальника участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой»:**

– При организации строительной площадки мы не просто соблюдаем нормативы, но стремимся создать для людей комфортные условия работы. Сооружение второго выхода станции метро «Спортивная» производится в стесненных условиях. Площадка с одной стороны ограничена набережной, а с другой исторической жилой застройкой. Площадь стройплощадки составляет всего 3,5 тыс. квадратных метров. Это очень небольшое пространство, учитывая масштаб сооружаемого объекта. Изначально ее организация была сложной, а во время ведения работ ее конфигурация изменялась шесть раз. Форма трансформировалась в соответствии с задачами в каждый определенный момент времени. Подчеркну, что при этом не было даже попытки нарушить нормы содержания строительной площадки, требования к размещению спецтехники, мест складирования стройматериалов и так далее. Только благодаря слаженной совместной работе на всех уровнях – от рабочего до руководства участка и правильному планированию, нам удалось решить организацию въезда-выезда на участок большегрузных автомобилей. Более того, рядом с производством работ с соблюдением всех необходимых требований был размещен и бытовой городок, благодаря чему стройка на объекте продолжала функционировать круглые сутки.

### Мнение

## «БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ» ПОСТРОИМ ЗА 3 ГОДА?!

Метрострой получил площадки, где разворачивается подготовка к строительству станции «Большой проспект» Лахтинско-Правобережной линии. О стратегических и конструктивных особенностях этого проекта «Метростроитель» попросил рассказать заместителя генерального директора ОАО «Ленметрогипротранс» по строительству метрополитена Владимира Андреевича Маркова.



**В.А.Марков:**

– Скорее всего, разговор должен вестись не об отдельной станции, а об участке метрополитена, состоящего из двух станций, а именно «Театральной» и «Большого проспекта». Кстати, почему станция в народе называется «Горный Институт», непонятно, ведь институт находится довольно далеко. Возможно, все объясняется исторической подоплекой: много лет назад первоначальный проект включал два вестибюля, один из которых, действительно, располагался в непосредственной близости от Горного института. В новом проекте этого участка Лахтинско-Правобережной линии (которому, между прочим, уже более трех лет) вестибюль у станции «Большой проспект» только один, он располагается на углу Косой и 22-й линий, на приличном расстоянии от Горного института.

**М:** Тогда давайте расширим тему разговора и поговорим сразу о двух новых станциях Лахтинско-Правобережной линии...

– Повторюсь: проекту линии более трех лет, но «протащить» через экспертный барьер небольшой кусок, включающий две эти станции, удалось лишь в этом году. Сроки строительства предельно сжаты: на носу чемпионат мира по футболу 2018 года. Поэтому «Театральную» было решено строить без вестибюля – на проход, по принципу «Адмиралтейской». Проблема «Театральной» еще и в том, что ее сложный вестибюль находится буквально в центре особо ценной исторической застройки. Для такого строительства просто не хватит времени. Конструктивно станции «Большой проспект» и «Театральная» – пилонного типа, глубокого заложения, состоящие по сути дела из трех тоннелей: 8,5\*9,8\*8,5 м. Вестибюль станции «Большой проспект» подземный, уникальной конструкции. Таких вестибюлей мы еще, сказать по правде, не строили. Технология щитовой проходки наклонного хода по проекту, повторяет технологию проходки станции «Адмиралтейская». На проходке «Большого проспекта» будет использован более надежный способ временного крепления забоя – набрызг-бетон. В целом, «Большой проспект» напоминает конструкцию «Прспекта Славы», но с одним наклонным ходом. Не будет и пешеходных переходов – только лестничные спуски в метро.

**М:** Как Вы считаете, можно сдать станцию «Большой проспект» в утвержденные сроки?

– Подземное строительство глубокого заложения – это последовательное выполнение операций, поэтому существенно ускорить процесс на стадии строительства вряд ли возможно. Если по «Театральной» у нас нет жестких временных ограничений, то до сдачи «Большого проспекта» остается всего 3,5 года (февраль 2018 года). По моему разумению, сроки нереальные: стандартная станция глубокого заложения всегда строилась 4-5 лет.

**М:** В каком, состоянии проектная готовность этих станций сегодня?

– В целом проектная готовность на высоком уровне. Во всяком случае, для обеих станций прошла экспертизу самая подробная стадия – «Проект». Положительное заключение есть по технической части, по сметной пока нет. Рабочую документацию еще не начинали по юридическим причинам: впереди у Ленметрогипротранса конкурс на проектирование, который состоится в лучшем случае месяца через три. Выигрываем этот конкурс и плавно перетекаем в следующий – на рабочую документацию, а это долой еще три месяца.

**М:** Сейчас на станции «Большой проспект» начались работы по выносу подземных коммуникаций. Известно, что плотность подземных магистральных трасс довольно высокая...

– Мы постарались «посадить» рабочие стволы так, чтобы они не пересекали коммуникации, поэтому работы по проходке стволов могут производиться параллельно с выносом инженерных сетей. Насколько мне известно, работы по выносу сетей ГлавПетербургомСтроем действительно уже начались. Действующих подземных магистральных коммуникаций очень много, особенно в зоне будущего вестибюля: теплотель, канализация, газопровод, высоковольтные кабельные трассы и проч. С Косой линии как минимум на два года придется снимать толейбусные и трамвайные пути

А ведь можно было не искать приключений. Не заморачиваться с подземными коммуникациями. И не строить подземный вестибюль. А снести не имеющее никакой ценности здание бывшего завода «Электроаппарат» с кучей арендаторов на углу Косой и 22 линии. И на этом месте построить станцию. Но процедуры изъятия собственности и выплаты за нее денег – это для города препятствие, конечно, непреодолимое.





## ВЯЧЕСЛАВ АФОНЧИКОВ: «Развитие сети метро – это абсолютное благо для города»

Редакция газеты «Метростроитель» расширяет границы уже знакомой читателю рубрики «Гость редакции». На ее страницах наши земляки, известные своими достижениями в профессиональной сфере, поделятся наблюдениями за жизнью современного мегаполиса, расскажут о своем отношении к развитию метрополитена в культурной столице России, представят свою точку зрения на наиболее актуальные проблемы Санкт-Петербурга. Сегодня в гостях у «Метростроителя» человек, который превыше всего ценит безопасность, расписывает свой день по минутам, а автомобилю предпочитает вертолет и... метро. Знакомьтесь, наш собеседник – руководитель отдела анестезиологии и реаниматологии СПб НИИ Скорой помощи им. И.И. Джанелидзе ВЯЧЕСЛАВ АФОНЧИКОВ.



– Вячеслав Сергеевич, если говорить о различных видах травматизма – бытовом, производственном, дорожном – какой наиболее опасный?

– Самым тяжелым травматизмом в мирное время является дорожный травматизм. И в России, и в других странах мира это огромная государственная проблема. Число жертв ДТП на наших дорогах сопоставимо с боевыми потерями в ходе вялотекущих локальных конфликтов. Характер дорожного и боевого травматизма во многом схож, поэтому при оценке и сортировке пострадавших мы пользуемся методикой, в значительной степени заимствованной у военно-полевой хирургии, в институте работают специалисты, имеющие опыт лечения боевой травмы.

– Намечилась ли в последнее время тенденция к снижению числа ДТП с летальным исходом?

– В определенной степени – да. Очень тяжелое положение было в середине 1990-х годов, когда основным транспортным средством граждан были автомобили марки «Жигули», «Таврия», «Запорожец», которые не развивают больших скоростей, но совершенно не защищены с точки зрения безопасности. Участники ДТП получали совершенно чудовищные повреждения, многие погибали прямо на месте, многие приезжали к нам с тяжелейшими травмами, к сожалению, часто несовместимыми с жизнью. Сегодня практически весь автотранспорт оборудован ремнями и подушками безопасности, поэтому травмы, которые мы видели в середине 1990-х, встречаются значительно реже. Однако, несмотря на некоторые позитивные тенденции, остается еще очень много проблем, связанных с организацией безопасного движения. Тут мы, медики, бессильны: это зона ответственности профильных городских ведомств.

– Существуют ли безопасные виды транспорта?



– К сожалению, нулевого травматизма нет нигде, но если говорить о дорожном травматизме, вполне очевидно, что в метро он существенно ниже, чем на любом другом виде общественного транспорта. Для большого города метрополитен является наиболее надежным и безопасным способом пассажирских перевозок.

– Если не секрет, как Вы сами передвигаетесь по городу?

– Лично я за рулем практически не езжу – пользуюсь метро. Честно скажу, что проблема приехать на работу вовремя стоит очень остро, и благодаря тому, что я живу и работаю в непосредственной близости от станций метрополитена, я знаю точно по минутам, сколько времени потребуется на дорогу.

– То есть, с Вашей точки зрения, метрополитен Петербургу необходим?

– Развитие сети метро – это абсолютное благо для города, и это может повлиять, в том числе, на снижение уровня дорожного травматизма. В Москве, если мы возьмем центр города, в любую точку можно доехать на метро, хотя, в целом, это город автомобилистов. У нас, к сожалению, такого пока нет. Петербург растет достаточно бурно, а развитие метрополитена значительно отстает от его потребностей.

– Возвращаясь к медицинским аспектам. Каким образом удается эвакуи-

ровать пострадавших с места аварии в условиях перегруженного трафика?

– Вопрос эвакуации стоит очень остро, так как оказать квалифицированную помощь пострадавшим с тяжелыми травмами могут несколько городских больниц, имеющих статус травмоцентра первого уровня. В хирургии работает правило «золотого часа», которое сформулировал еще в начале прошлого века американский хирург и травматолог Адамс Коули. Суть в том, что если в течение часа с момента получения травмы пациенту оказана квалифицированная помощь, его шансы значительно возрастают. Но даже наши опытные водители, попадая в пробку, бессильны. Поэтому в этом году в рамках частного государственного партнерства мы пользуемся услугами авиоперевозчика. На вертолетную площадку института могут садиться даже МИ-8, но для городских нужд используются легкие вертолеты Bell 426, способные приземляться прямо на трассу. На мой взгляд, это достаточно интересное решение с точки зрения эвакуации, но, к сожалению, оно не решает все проблемы. 80% старого города с его узкими улицами, трамвайными и троллейбусными проводами непригодны для аэроэвакуации. Центр Петербурга остается зоной ответственности автомобильной службы, и нас радует, что последние 2-3 года машинам «Скорой помощи» стали уступать дорогу.

– Предпринимаются ли меры по развитию экстренной медицины на федеральном уровне?

– В стране создана трехуровневая система травмоцентров, и это очень большая подвижка в решении медицинских вопросов. Еще 10 лет назад существовала общая тактика везти тяжелого больного в ближайшую больницу. Такой подход в мирное время не оправдан, так как пострадавший вправе получить квалифицированную помощь специалистов в специализированной клинике. По нашим расчетам, в мирное время на 1 млн населения необходим один травмоцентр первого уровня. Соответственно, в Петербурге таких

центров шесть – на юге Городская больница № 26 и наш институт, в центре – Военно-медицинская академия и Мариинская больница, на западе – Александровская, на севере – Елизаветинская больницы. И хотя не все организационные вопросы решены, есть четкая схема развития системы травмоцентров, которая планомерно реализуется.

– Какие новые направления по оказанию медицинской помощи населению реализуются в НИИ Скорой помощи им. И.И. Джанелидзе?

– Активно развивается служба Экстренной медицинской помощи (Emergency Department), новое отделение, которое мы создали одними из первых в России, успешно работает. Главная проблема, с которой нам пришлось столкнуться, помимо кадровых вопросов, конечно, – это отсутствие площадей. Нам пришлось буквально «втискиваться» в пространство приемного покоя, который для этих целей не предназначен. Кстати, очень красивое решение проблемы нашли наши коллеги в Казани, пристроив к старому зданию больницы дополнительный модуль. У нас планируется строительство 2-го больничного корпуса, соответствующее решение уже принято на уровне городской администрации.

– Вячеслав Сергеевич, обобщая все сказанное, давайте отметим факторы, формирующие безопасную городскую среду...

– Бисмарк говорил, что победу в сражении одерживают не генералы, а школьные учителя. Было бы справедливо добавить, что достижения научно-технического прогресса в любых отраслях нашей деятельности являются заслугой учителей, которые растят будущих специалистов и воспитывают порядочных людей. Городская среда – не исключение. Определяющим фактором безопасности является профессионализм тех, кто ее создает, и уровень культуры и самосознания тех, кто ее использует.

### Метромир

#### В НОРВЕГИИ БУДЕТ ПОСТРОЕН ТРАНСПОРТНЫЙ ТОННЕЛЬ

Компания NCC выиграла контракт на строительство транспортного тоннеля в округе Телемарк (Норвегия) стоимостью \$ 159 млн.



Тоннель протяженностью 9,4 км сооружается на горном участке вдоль шоссе E134. Также в рамках контракта будет построены магистрали протяженностью 1,1 км по обе стороны горы, проложено 5 км местных дорог, сооружено два пешеходных перехода.

«Мы обеспечим реализацию комплексных природоохранных мероприятий, причем наши требования «зеленого строительства» намного жестче государственных», – подчеркнул начальник экологической службы NCC Construction Сигрид Странд-Хансен.

Эксплуатация тоннеля позволит улучшить трафик движения автотранспорта в обоих направлениях, сократив протяженность шоссе E134 почти на 11 км.

Реализация проекта начнется в 2014 году, а его завершение намечено на 2019 год.

На фото: шоссе E134 проходит по территории округа Телемарк.

#### НЬЮ-ЙОРКСКИЕ СТРОИТЕЛИ ПРОБУРИЛИ ТОННЕЛЬ МЕТРО

Центральная транспортная компания Нью-Йорка (MTA) ликвидировала последствия аварии: в ходе строительных работ в Квинсе, одной из самых густонаселенных частей Нью-Йорка, была нарушена герметичность тоннеля метрополитена и задета крыша вагона, перевозившего пассажиров в час пик.

Работы ведутся в рамках проекта развития транспортной инфраструктуры Ист-Сайда и железнодорожного сообщения, связывающего Лонг Айленд и Центральный вокзал Нью-Йорка.

Эксперты MTA и Федеральные инспекторы службы безопасности изучили место происшествия и проанализировали видеоматериалы, фиксирующие работу бурового механизма в режиме реального времени. Было отмечено, что осуществляя бурение в непосредственной близости от станции метро, рабочие опустили ниже проектной отметки на глубину около 7,6 м и пробурили тоннель метрополитена, глубина залегания которого составляет 4,5 м.

В ходе спасательных работ 800 пассажиров были эвакуированы. Инцидент привел к 5-часовому сбою в работе.



Спорт

# НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВ ИЗБРАН ПРЕЗИДЕНТОМ ФЕДЕРАЦИИ ХОККЕЯ НА ТРАВЕ РОССИИ

22 ноября состоялась внеочередная конференция Общероссийской общественной организации «Федерация хоккея на траве России», на которой делегаты избрали нового президента Федерации. По результатам голосования с подавляющим большинством голосов руководителем Федерации стал заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Николай Александров.



Федерация хоккея на траве России собралась в Санкт-Петербурге, чтобы обсудить насущные проблемы организа-

ции и выбрать нового президента. Делегаты, среди которых заслуженные мастера спорта, заслуженные тренеры хоккея на траве, руководители региональных отделений со всей России, поднимали вопросы о популяризации данного вида спорта, о развитии детского хоккея на траве, о проведении региональных и общероссийских соревнований, а также о работе сборной России. Участники конференции отметили, что необходимо развивать хоккей на траве в южных регионах страны, где погодные условия позволяют проводить тренировки и соревнования практически круглогодично, т.к. такие регионы, как Москва, Московская область, Санкт-Петербург



и многие другие ограничены погодными условиями, в связи с чем сезон игр длится максимум 5 месяцев. Отметим, что внимание к хоккею на траве уделяется Комитетом по спорту Санкт-Петербурга и Минспорта РФ, представители которых присутствовали на

Конференции в качестве наблюдателей и почетных гостей.

Основным вопросом повестки дня Конференции стояло избрание нового президента ФХТР. Делегаты проявили единодушие и большинством голосов избрали на должность Николая Вадимовича Александрова, который на протяжении четырех лет возглавлял Федерацию хоккея на траве Санкт-Петербурга. Под его патронажем ведется реконструкция стадиона на Левашовском проспекте, по окончании которой в нашем городе появится стадион, способный принимать международные матчи по хоккею на траве. Первые матчи на новом стадионе пройдут в рамках Чемпионата России в августе 2015 года. Напомним также, что ОАО «Метрострой» с 2010 года спонсирует женскую команду мастеров Санкт-Петербурга, которая является одним из лидеров российского чемпионата. Поздравляем Николая Вадимовича с избранием и желаем успехов на новом поприще. А вас, дорогие читатели, приглашаем присоединиться к команде болельщиков и поддержать петербургские команды!

## ХОККЕЙ НА ТРАВЕ. ИТОГИ ЧЕМПИОНАТА 2014



В октябре завершился Чемпионат России по хоккею на траве среди женских команд. От призового третьего места команду «Метрострой» отделяет всего одно очко. О причинах, которые помешали нашим девушкам выбиться в призеры, мы говорим с главным тренером команды Алексеем Бойцовым.

А.Б.: Самая главная причина, которая привела команду «Метрострой» только к четвертому месту, это проблема с комплектованием команды. К сожалению, перед сезоном и в его начале мы потеряли четырех игроков: украинского Шокур Людмилу, которой Федерация Украины не разрешила участвовать в российском Чемпионате. Также во время первого тура из команды была отчислена Свеженцева Ксения, один из лучших нападающих команды, которая в последнее время снизила свой спортивный уровень, потерял интерес к хоккею, что, собственно, и привело к разрыву. Также специально под Чемпионат мы взяли в аренду двух игроков из Анапы (команда Анапы полтора года назад снялась с Чемпионата из-за финансовых трудностей). Но, к сожалению, после того, как девочки стали играть и приносить реальную пользу команде, они решили уйти из клуба.

Кроме того, мне не хотелось об этом говорить, но судейский вопрос тоже актуален. Я считаю, что судейские решения не всегда отдавались в нашу пользу, и это помешало нам побороться за чемпионство. Федерация хоккея на траве России создает судейский комитет, состоящий из аккредитованных судей. Но, например, в мужском чемпионате клубы договорились, что один из судей будет иностранцем. Я считаю, что в женском Чемпионате тоже не мешало бы реализовать такой подход. Конечно, это дополнительные расходы, но это дает гарантию квалифицированного судейства.

«М»: Какие планы на следующий Чемпионат? Что будет с составом команды? Как планируете строить в дальнейшем работу с Федерацией?

А.Б.: По итогам Чемпионата было проведено собрание, на котором были разобраны ошибки и причины неудачного выступления. Основу команды в будущем сезоне будут составлять опять наши лидеры: Олеся Петрова и Олеся Кирьянова, Ольга Шенцова, Надежда Чегурдаева, Анна Пахотнова, в конце сезона хорошо отыграла Елизавета Дианова. К сожалению, мы пока не имеем возможности взять в команду воспитанниц нашей школы (Школа олимпийского резерва), т.к. они еще не достигли возраста, необходимого для игры во взрослой команде. В школе занимаются девочки 2000-го года рождения, и мы сможем привлечь их в команду не раньше, чем через два года. Поэтому пока будем искать молодых талантливых игроков из других регионов, возможно, в команде появятся и иностранные игроки. Сейчас откликнулись две американские хоккеистки, которые имеют высокий уровень, играли

за сборную Америки. Но говорить о конкретных именах пока рано, все на стадии переговоров. Конечно, если в нашей команде будут хоккеистки мирового уровня, это положительно скажется и на спортивной, и на имиджевой стороне. У нас есть еще полтора месяца. До 15 декабря мы должны окончательно определиться и осуществить все переходы.

После этого мы сразу планируем начать подготовку к Чемпионату следующего года, первые сборы, скорее всего, пройдут в Финляндии. К сожалению, у нас в Петербурге пока нет условий для проведения тренировочных сборов в зимнее время, поэтому мы вынуждены использовать иностранные площадки.

«М»: Несколько игроков команды «Метрострой» входят в состав сборной России по хоккею на траве. Расскажите подробнее об этом.

А.Б.: В сборную приглашены пять игроков нашей команды. Это Анастасия Ревякина, Олеся Петрова, Марина Федорова, Анна Пахотнова и Елизавета Дианова. Ближайшая игра – это второй этап мировой лиги, который пройдет в феврале 2015 года в Индии, в городе Дели. С 15 ноября начнутся тренировки. Игра в сборной страны поднимает рейтинг игрока, и я только поддерживаю наших хоккеисток в этом.

«М»: В данный момент на стадионе Метростроя активно ведутся работы по сооружению нового поля, которое будет соответствовать международным стандартам и сможет принимать турниры по хоккею на траве международного уровня. Когда планируется первый матч на новом поле?

А.Б.: На последней встрече Вадим Николаевич сказал нам: готовьтесь в августе принимать поле. Мы планируем пригласить на открытие стадиона один из сильнейших европейских клубов. Также на нашем стадионе пройдут матчи Чемпионата России 2015. Появление в России нового стадиона, способного принимать ведущие мировые соревнования нашего вида спорта, – это большой шаг всего российского хоккея в мировой хоккей. Конечно, было бы логичнее на новом стадионе открыть чемпионат. Но, к сожалению, стелить траву можно только в теплое время года, а чемпионат традиционно стартует в апреле-мае, мы просто не успеем. Но одну из игр российского первенства обязательно проведем на стадионе Метростроя.

Беседовала Е. Гигиняк

### СПРАВКА

Чемпионат 2014 года традиционно стартовал в 20-х числах мая играми в Москве и закончился игрой нашей команды с командой «Динамо – Электросталь» в Санкт-Петербурге 17 октября. Всего в Чемпионате участвовало 6 команд из Москвы, Санкт-Петербурга, Московской и Ростовской области, Казани и Барнаула. Также вне зачета в Чемпионате выступила команда из Минска.

### Поздравляем!

#### НАГРАДА НАШЛА ГЕРОЯ!



Коллектив УПТК – филиала ОАО «Метрострой» с гордостью поздравляет своего сотрудника Сергея Ивановича Пилипенко с вручением государственной награды Медали «За отвагу».

Сергей Иванович поступил на работу в УПТК – филиал ОАО «Метрострой» в августе 2013 г. водителем директора.

В период с 1990 по 1995 годы служил в Отряде милиции особого назначения Санкт-Петербурга, а с 1995 по 1996 г. – выполнял долг в Чеченской Республике по наведению конституционного порядка и проведению контртеррористических операций. За проявленное личное мужество и отвагу Сергей Иванович был представлен к государственной награде. Но обстоятельства сложились так, что вручение награды состоялось лишь 31 октября 2014 года в наградном отделе ГУВД МВД Санкт-Петербурга.

Уважаемый Сергей Иванович! Выражаем Вам глубокое уважение и признательность за служение Отечеству! Желаем крепкого здоровья и дальнейших успехов в труде и личной жизни!

Коллектив УПТК – филиала ОАО «Метрострой»

## ЮБИЛЕИ

### ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

#### ДЕКАБРЬ

2	Владимир Николаевич ФИРСОВ (АТП) – 70-летие
	Ольга Николаевна ЩАННИКОВА (СМУ-11) – 65-летие
3	Виктор Владимирович ТКАЧЕНКО (СМУ-9) – 65-летие
5	Алевтина Викторовна МАТУШКИНА (Метролес) – 75-летие
6	Валентина Яковлевна ВОРОНА (Управление) – 75-летие
9	Ирина Павловна РУЧКО (Управление) – 75-летие
10	Владимир Алексеевич ПОНОМАРЕВ (УМ) – 65-летие
12	Татьяна Юрьевна КОРОТИЧ (СМУ-19) – 60-летие
13	Петр Владимирович ДУДКИН (ТО-3) – 50-летие
16	Людмила Петровна КУСТОВА (Управление) – 60-летие
18	Борис Федорович ИВАНОВ (Управление-20) – 75-летие
20	Виктор Семенович ХУСУ (Управление-20) – 65-летие
21	Владимир Андреевич СТОЛЯРОВ (ТО-3) – 85-летие
28	Филипп Никифорович ПЕНЬКОВ (ТО-3) – 80-летие Петр Дмитриевич БАРАНОВ (СМУ №13) – 80-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 01.12.2014 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.