

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

НА ЧТО УХОДИТ
НАШЕ ВРЕМЯ?

СТР. 3

ПОПАЛИ НА ПЛЫВУН
В СТАРОМ РУСЛЕ
РЕКИ

СТР. 6

НАШЕМУ КУЗЬМЕ
АНАТОЛЬЕВИЧУ
ШИЛОВУ – 80!

СТР. 7

WORLDSKILLS
RUSSIA: ОПЯТЬ
ПОБЕДИЛИ!

СТР. 8

АСУУС 2016 В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Петербург стал идеологическим центром подземной урбанистики



Читайте продолжение на стр. 2

Внимание, подписка!



ОБЪЯВЛЯЕТСЯ ПОДПИСКА
на газету «Метростроитель» на 2017 год.
Подписная кампания продлится
с 3 октября по 20 ноября 2016 года. Подписной индекс издания – 16925.

16925

Цена годовой подписки для физических на 2017 год – **100 рублей за один комплект** – 12 номеров газеты со спецвыпусками. Цена годовой подписки для предприятий и организаций – **600 рублей**. Для пенсионеров Метростроя годовая подписка остается бесплатной – за счет предприятий и организаций, в которых трудились ветераны до выхода на заслуженный отдых.

Подписка производится через редакцию газеты по адресу: *Загородный пр., д. 52, 417 каб., редакция (четвертый этаж), списки подписчиков с указанием организации также можно отправить на электронную почту редакции: metrostroitel@mail.ru. Все справки – по телефону: 635-77-28. Расчет для физических лиц (индивидуальных*

подписчиков) – наличный, в бухгалтерию ОАО «Метрострой» через редакцию газеты. Расчет для предприятий и организаций – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой». Необходимо предоставить гарантийное письмо с указанием банковских реквизитов.

Доставка издания будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков – через отделения связи по месту жительства, для предприятий и организаций: при выписке до 10 комплектов – через индивидуальные ячейки канцелярии ОАО «Метрострой», при выписке более 10 комплектов – через почтовые отделения по месту нахождения головных офисов предприятий и организаций.

Конференция

Продолжение. Начало читайте на стр. 1

ACUUS 2016 В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

15 сентября 2016 года в Санкт-Петербурге завершила свою работу

15-я Всемирная конференция Объединения исследовательских центров подземного пространства мегаполисов ACUUS 2016.

Традиционно конференция ACUUS проводится раз в два года в крупнейших мегаполисах мира, но в Санкт-Петербурге она состоялась впервые. Поддержку мероприятию оказали Министерство строительства РФ, Правительство Санкт-Петербурга, Санкт-Петербургский научный центр РАН, Национальные объединения строителей, изыскателей и проектировщиков.

Участие в конференции приняли свыше 500 представителей профильных организаций из 34 стран мира и 17 регионов РФ.

В церемонии открытия ACUUS 2016 приняли участие губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, вице-губернатор Игорь Албин, председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Сергей Харлашкин, генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров.

Как отметил губернатор Георгий Полтавченко, сегодня все крупные города из-за нехватки территории активно осваивают подземное пространство. Это позволяет сохранить уникальный облик исторических центров, найти эффективные способы решения транспортных и экологических проблем.

Он подчеркнул, что тема конференции ACUUS особенно актуальна и важна для Санкт-Петербурга – одного из красивейших городов мира.

Исторический центр северной столицы, охраняемый ЮНЕСКО, не имеет себе равных как по площади, так и по количеству объектов культурного наследия.

«Наш город – не только история, застывшая в камне, но и живой организм, пятимиллионный мегаполис, он должен развиваться, работать, идти в ногу со временем, совершенствовать инфраструктуру, создавать комфортную городскую среду», – отметил Георгий Полтавченко.

Завершая свое выступление, губернатор Санкт-Петербурга подчеркнул, что реализация проектов подземного строительства требует тщательной проработки и нуждается в особом внимании со стороны государства и профессионального сообщества.

С докладом «Метрополитен как основа развития транспортной системы и комплексного освоения подземного пространства Санкт-Петербурга» в рамках пленарного заседания выступил вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин.

Он отметил, что в современных мегаполисах строительство метрополитена служит не только для развития транспортной системы, но и для более интенсивного освоения подземного пространства.

Пересадочные узлы, пешеходные галереи, торгово-развлекательные центры и зоны отдыха постепенно переносятся под землю, обеспечивая повышение уровня комфорта и безопасности жизни людей. Таким образом, метрополитены, по сути, выполняют градообразующую функцию и оказывают огромное влияние на развитие современных мегаполисов. В крупных городах с высокой численностью населения развитие подземной транспортной инфраструктуры является важнейшим условием территориального развития и обеспечения комфортных и безопасных условий проживания горожан.

При этом, как показывает мировая практика, строительство метрополитена позволяет не только эффективно решать транспортные и социальные проблемы мегаполисов, но и создает необходимые предпосылки для комплексного освоения подземного пространства.

Важнейшей темой ACUUS 2016 стала подземная урбанизация как необходимое условие устойчивого развития городов.

В своем докладе президент ACUUS, профессор Национального университета Афин (Греция) Димитрис Калиампакос сделал экскурс в развитие подземного пространства крупных городов мира. Сравнивая мегаполис с живым организмом, он подчеркнул, что его красота и здоровье во многом определяется развитием невидимой глазу системы подземных инженерных и транспортных коммуникаций, обеспечивающей его жизнедеятельность. Эксперт отметил, что подземное пространство сегодня – это одно из самых посещаемых мест. Миллионы людей ежедневно спускаются в метрополитен и другие подземные сооружения, поэтому так важно обеспечить им безопасность и комфорт. «Сегодня эстетика подземного пространства жизненно необходима для множества людей. Вы – пионеры в этом вопросе, построили прекрасные станции метро еще в 1950-х. Сейчас это уже тренд, которому следует большое количество стран во всем мире», – прокомментировал Димитрис Калиампакос, обращаясь к российским коллегам.



Генеральный директор International District (Подземный город Монреаля) Климон Дюмэ (Канада) отметил, что Монреаль широко известен своей пешеходной подземной сетью протяженностью свыше 32 км. Санкт-Петербург такой же старинный город, как и основанный в 1642 году Монреаль, поэтому обмен опытом в области комплексного освоения подземного пространства очень полезен для обоих мегаполисов.

В рамках конференции состоялись дискуссии по шести ключевым направлениям, включающим вопросы градостроительного планирования, симбиоза наземной застройки и подземной инфраструктуры, особенности эстетики подземных сооружений, перспективы развития метрополитенов и комплексных пересадочных узлов. Эксперты обсудили преимущества подземного строительства в области безопасности и защиты от природных катаклизмов, достижения в области инженерно-геологических изысканий, перспективы развития бестраншейных технологий прокладки инженерных коммуникаций.

Выступая на секции, посвященной вопросам градостроительного планирования, заместитель директора федерального государственного бюджетного научно-исследовательского учреждения «Совет по изучению производительных сил» Владимир Коротаев подчеркнул необходимость бережного отношения к расходованию самого ценного – земельных ресурсов. Развитие подземного пространства должно закладываться в градостроительные планы крупных городов, причем это касается не только транспортной инфраструктуры, но и общественных пространств, тем более что мировая практика, например, опыт Монреаля, доказывает эффективность инвестирования финансовых средств в развитие подземного пространства.

Заведующий кафедрой «Тоннели и метрополитены» Петербургского Государственного университета путей сообщения Александр Ледяев отметил, что особое место в области подземной урбанистики занимает транспортная проблема. Эксперт отметил, что в современном большом городе плотность магистральной сети должна составлять не менее трех-четырёх километров на 1 км² городской территории. В городах с ценной в историческом и архитектурном отношении центральной частью таких показателей можно достичь только за счет расположения транспортных магистралей ниже уровня земли.

На секции по развитию метрополитенов, тоннелей и транспортных узлов, выступил первый заместитель начальника ГУП «Петербургский метрополитен» Евгений Козин. Он коснулся вопросов обеспечения безопасности функционирования искусственных сооружений метрополитена и рассмотрел два наиболее перспективных направления совершенствования надзора за искусственными сооружениями Петербургского метрополитена – внедрение технологий информационного моделирования и геотехнический мониторинг, проиллюстрировав их на примере строящегося участка линии 3 от станции «Приморская» до станции «Беговая».

Как единодушно отметили участники, ACUUS 2016 стала одним из важнейших событий в жизни мирового профессионального сообщества, которое позволило привлечь внимание власти и широкой общественности к проблемам развития городской подземной инфраструктуры в России и за рубежом.

Генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров подчеркнул, что конференция стала важной вехой на пути развития подземного строительства в Петербурге и в России в целом. Передовые технологии, которые применяются в мире, освоены Метростроем и внедрены на практике. «Метростроевцы – это профессионалы высочайшего уровня, которые успешно осваивают самую передовую технику и технологию», – сказал Вадим Александров.

Генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков, член Совета директоров ACUUS Сергей Алпатов поблагодарил всех участников конференции за продуктивную работу. «Важно, что руководство города уделяет очень большое внимание развитию транспортной инфраструктуры. Решение этого вопроса без расширения сети метрополитена, без строительства тоннелей на сегодняшний день невозможно. Поэтому мы решили провести ACUUS 2016 в Санкт-Петербурге, чтобы обменяться опытом с зарубежными коллегами и изучить, как сложные транспортные проблемы решаются в крупнейших мегаполисах мира», – подытожил Сергей Алпатов.

Очередная конференция ACUUS пройдет в 2018 году в Гонконге.

НА ЧТО УХОДИТ НАШЕ ВРЕМЯ?



**ДЕНЬГИ ЕСТЬ – СТРОИМСЯ,
ДЕНЕГ НЕТ – РАЗВАЛИВАЕМСЯ**

– Ваши впечатления от конференции?

– Конференция, на мой взгляд, получилась актуальной, конструктивной и развернутой. Доклады были интересными, организация «жизнеобеспечения» гостей – на высоком уровне. Безусловно, я был очень рад принимать участие в таком масштабном съезде подземщиков.

Конечно, блестящая реализация проекта – заслуга в первую очередь Сергея Николаевича Алпатова, члена правления Тоннельной ассоциации России, генерального директора Некоммерческого партнерства «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов». Алпатов просто молодец! Но я благодарен всем, кто поддержал «петербургский вариант» всемирной отраслевой конференции. Замечу, что она состоялась в непростой для мировой экономики период. Но конструктивный диалог профессионалов разных стран – лучший способ решения схожих проблем мегаполисов в любые времена.

– Удивил высокий уровень визуализации докладов. Интересное и впечатляющее видео и фото строительных проектов. Западные авторы умеют произвести впечатление. Жаль, что приходится признавать наше отставание не только на картинках, но и в действительности...

– Конечно жаль, кто бы спорил, тем более, что причины очевидны. На реализацию проектов у нас банально нет денег.

Из бюджета финансируется слишком мало подземных строек. В первую очередь жизненно необходимые сооружения Водоканала.

Без метро жизнь, конечно, не остановится, но подземка – это стратегический «минимум комфорта» для нашей с вами жизнедеятельности, это наше экологическое спасение и реальный выход из транспортного тупика. Наверное, поэтому метрополитен живет и развивается по суровому закону денег: деньги есть – строимся, денег нет – разваливаемся.

– Строительство питерской подземки – это судороги больного тяжелой формой сердечной аритмии...

– К сожалению, именно так. Причем ситуация усугубляется. Москва же вкладывает огромные деньги в развитие метрополитена, и не только метрополитена. Столица в целом развивается очень интенсивно: строятся развязки, дороги, жилье. Отдадим должное Собянину: у него есть энергия и воля. Но у Москвы есть и широкие финансовые возможности! Например, у Мосинжпроекта, главного проектировщика метрополитена Москвы, пятилетний договор на триллион рублей, а у нас в лучшем случае 20-25 миллиардов – разница на порядок. Я не говорю сейчас ни о темпах, ни о качестве работы москвичей. Качество как раз у нас на порядок выше. В Москве качество

взять неоткуда – деньги есть, а собственных мощностей и ресурсов не хватает. В Питере денег нет, зато хватает и мощностей, и ресурсов, и историй.

В 2013 году в Петербурге появился новый заказчик, КРТИ, и у нас в три раза упали объемы проектирования. Объемы перспективного проектирования относительно 2012 года рухнули в 10 раз.

Специалистов по проектированию метрополитена в КРТИ не было и нет, но был небезызвестный господин Комиссаров, благодаря которому в Петербурге создалась совершенно противоестественная конкуренция с московскими проектировщиками. За нашей спиной притащили Метрогипротранс, хотя на тот момент мы уже выдали заказчику документацию на 150 миллионов. Возможно господин Комиссаров решил чем-то помочь господину Оганесяну?

За какую-то часть документации заказчик заплатил, но в работу она не пошла. Все, что выполнено по Фрунзенскому радиусу, выполнено по той документации, за которую они не заплатили, которую, грубо говоря, у нас украли. Из КРТИ выданные нами документы отпосовывались москвичам, а сейчас нам говорят: «Это вы отдавали по своей инициативе!»

Это – уже история, но потерянного времени жаль. При Оганесяне мы топтались на месте, и за два года (2013–2015 гг.) не было сделано ничего. Впрочем, в 2014 году наши объемы проектирования по Москве составляли уже 60%. Но это уже другая история.

ДОЛГОСРОЧНАЯ ПОЛИТИКА И ДЛИННЫЕ ДЕНЬГИ

– Последствия этой истории мы ощущаем очень остро, а Вы?

– Чтобы через три-пять лет было что и где строить, начинать следует уже сейчас! Нам же, повторюсь, в 2012 году перспективное проектирование срезали в 10 раз... И что будет через три года? Проектов нет, опять остановка, Метрострой будет думать, где же ему работать. К сожалению, господа чиновники нас не слышат. Раньше была хоть какая-то долгосрочная политика, которой занимался госзаказчик.

Кстати, освоение подземных пространств Европы и Америки происходит тоже отнюдь небыстро. И во Франции, и в Австрии, и в Италии 5-6 лет готовят только начало строительства. Но долгосрочная стратегия госзаказчика там не зависит от перестановки чиновников, и на освоение подземных пространств у них есть длинные деньги.

– Откуда же они их берут?

– От инвестора... У нас же, в Петербурге, от инвестора, который занимается стройкой на поверхности, не требуют освоения подземного пространства. Это серьезное упущение. Если ты строишь в городе, будь любезен, построй паркинг на три подземных этажа: эти затраты окупятся со временем, за 10-15 лет. Но нет, наши затраты почему-то всегда должны окупаться за 2-3 года, иначе это невыгодно. Но на мой взгляд, лучше сейчас увеличить стоимость квадратного метра, чем потом не иметь места, куда машину поставить. К тому же, пространство под домом – это не только паркинг, это любые коммерческие и технические помещения: склады, торговые блоки, офисы, помещения сферы услуг и проч. Это выгодно!

Китайские инвесторы готовы вложиться в линию метрополитена, если им отдать за это несколько сотен гектаров поверхности. Они построят там свою китайскую «Балтийскую жемчужину». Предлагается построить китайский город-спутник и в зоне новой Москвы «Коммунарка». Там надо сделать шесть станций. Москвичи думают, где-то отказываются, а где-то и соглашаются.

Наши инвесторы и наша власть не призывали работать с длинными деньгами, а запад,

По горячим следам 15-й международной конференции подземщиков ACUUS 2016 «Метростроитель» пришел в отраслевой проектный институт и поговорил о перспективах покорения подземных пространств с главным проектировщиком подземки Санкт-Петербурга, генеральным директором ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» Владимиром Александровичем Маслаком.

восток, арабский мир – готовы вкладывать средства в долгосрочные проекты. Их надо чем-то привлечь: создавать государственно-частные партнерства, выделять территории для коммерческого использования и под строительство транспортно-пересадочных узлов, с передачей инвестору взамен на инвестиции в строительство линии метро. Конечно, мы не сможем, как в Гонконге, выделять огромные территории под коммерческое строительство, но искать способы привлечения инвесторов и привлекать их определенными преференциями, я считаю, вполне разумно.

При этом совсем необязательно, что проектировать и строить эти линии метро должны сами инвесторы: проектирование и строительство вполне можно оставить за собой, в конце концов, инвестор заинтересован в территориях на поверхности, которые он может застроить «под себя». Все это госзаказчику следует решать на стадии стратегического планирования.

ЖДЕМ ГЕНПЛАН

– В продолжении этого разговора – о перспективах. В 2018 году, как заявил председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Сергей Харлашкин, должны опубликовать новый, откорректированный Генплан Санкт-Петербурга. Ваш институт принимает участие в этой корректировке?

– В небольшом объеме. Впрочем, за основу все равно берется старый план и схема развития метро, которую мы обосновывали еще Валентине Матвиенко. Я думаю, каких-то кардинальных отличий после корректировки не будет. Тем не менее, мы предлагаем в рамках корректировки Генплана несколько разумных и актуальных идей.

Во-первых, у нас еще жива идея вытянуть метрополитен в Лахту: туда, где сейчас строится газпромковский бизнес-центр. Забрать людей из Лахты и разгрузить Невско-Василеостровскую линию. Сейчас многие живут за городом. Из Курортного района народ едет в Приморский, на Старую Деревню. Можно было бы строить перехватывающие парковки: лично я с удовольствием приеду на работу на метро, оставив машину на такой парковке, это проще.

Эти перехватывающие парковки на конечных станциях метро вполне можно делать подземными. Одновременно со строительством станции, буквально в одном котловане, создается инфраструктура для обслуживания населения. Я надеюсь, что определенные подвижки в направлении именно такого развития территорий – через государственно-частные инвестиции – появятся в откорректированном плане. Основания для надежды есть.

Во-вторых, в Лахте есть кольцевая железная дорога. Запроектированная подземная станция метро расположена параллельно этой дороге, как раз напротив Лахта-центра.

– Что конкретно в перспективе по Генплану?

– Объекты, строительство которых уже ведется на Лахтинско-Правобережной и Красносельско-Калининской линиях, пойдут в первую очередь. По Невско-Василеостровской линии мы даем предложение перенести станцию «Шувалово» и вывести ее на поверхность. Это позволит пройти две станции имеющимся щитовым оборудованием.

Очень хотелось бы продлить Василеостровскую линию дальше – в сторону станций «Шкиперская» и «Морской фасад». Да, в районе «Морского фасада» пока чистое поле, ничего нет. Так давайте строить метро, тогда территория сразу превратится в большую стройку. Там огромный порт, приезжают люди, и мы оставим их без транспорта? Сейчас хорошую идею станции начинают «трансформировать». Вообще, мы все время подвергаем ревизии собственные решения. Пахнет скучным анекдотом. Примите долгосрочную программу и выполняйте ее, будет намного быстрее, эффективнее и проще.

В перспективе следующих четырех направлений приближается конкурс на проектирование трассы от «Проспекта Ветеранов» в «Пулково»; части кольцевой ветки от «Василеостровской» до «Лесной»; продление Красносельско-Калининского радиуса от «Обводного канала» до «Полострово» и от «Казакской» до «Петербургского шоссе».

Давайте заменим эту безумную электричку на скоростной трамвай, который будет пребывать через каждые семь-восемь минут – и уже через десять минут окажемся в Сестрорецке! Что мешает это сделать?

Еще одно предложение: Председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Борис Мурашов занимался скоростным трамваем от станции «Южная» в Шушары. Закончим «Южную», тут же надо делать скоростную линию трамвая – это самый оптимальный в данном случае вариант.

Максимально вытягивать метрополитен за кольцевую дорогу и создавать перехватывающие парковки – с моей точки зрения, это должно стать идеологией проектирования и строительства. По крайней мере, это позволит разгрузить город.

Станция «Девяткино» – единственная в области. Фактически, там появился новый город-спутник на 300-400 тысяч жителей. Но к «Девяткино» не подъехать! Там всего одна дорога, которая выходит на Муринское шоссе. Не выехать из Янино, из Мурино. Я вообще плохо понимаю такую стратегию: область застраивает города вокруг Санкт-Петербурга, а транспортной инфраструктурой не занимается вообще...

– Идеи очень хорошие, но ничего не попишешь, надо как-то ухитриться построить все быстро, красиво и недорого в рамках утвержденного генплана. Это реально?

– Если бы развитие в русле Генерального плана кто-то профессионально контролировал, то работа, может быть, и пошла, как у Собянина. Но что имеем, то имеем. Проблемы есть, и проблемы будут нарастать.

Основная проблема при реализации Генплана – электроэнергия. Нам нужны большие мощности для эксплуатации подвижного состава. Все наши перспективные планы до 2025 года, думаю, лежат где-то под сукном в Ленэнерго, никто их даже не смотрит. А когда прижмет, выделенную для метрополитена электроэнергию потянем за добрую сотню километров.

Мне лично жаль Метрострой. За вывоз грунта не заплачено ни копейки, а без налаженного вывоза грунта ты строить не можешь. Заказчик этого не понимает, выискивает причины простоя. Ты разбирайся, но сначала закрой вопросы по строительству. Твоя прямая задача выделить землю, принять проектную документацию, обеспечить стабильное финансирование и выполнение работ. А сейчас пишутся какие-то бумаги, работы не оплачиваются, не принимаются, все это создает крайне нездоровую атмосферу. Откровенная, неприкрытая бюрократия затягивает строительство. Ради чего? Время – деньги! Все это связано с некомпетентностью заказчика. Приемкой работ занимаются люди, не имеющие никакого отношения к метростроению. Может быть, они хорошие тоннельщики, строители БАМа, стадионов, музеев, занимались военным строительством... Но метро они не строили, и этим все сказано.

Метростроение

НА «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ» ДОСТАВЛЕНЫ ПРИВОДНЫЕ ЗОНЫ

На строительной площадке второго наклонного хода «Проспекта Славы» (проходка наклонного хода Упр.-15) «Девятка» по всей форме, с визами членов рабочей комиссии, приняла в производство фундаменты для установки главного эскалаторного оборудования. В сектор монтажа доставлены приводные зоны, отвечающие за движение эскалаторного полотна и поручней.

Приводные зоны смонтированы и установлены на фундаментах, подсоединены редукторы. Под руководством опытных механиков-бригадиров В.Н. Ашука и С.А. Юрышева производится точная регулировка положения механизмов оборудования – поручневых устройств и блокировок. Скоро механики приступят к монтажу балюстрады. По окончании сборки балюстрады начнется следующий этап – электромонтаж архитектурного освещения наклонного хода.

Начальник участка СМУ-9 Андрей Волкотруб:

– Монтаж балюстрады – дело тонкое и ответственное. Требуется точности и внимательности, не должно быть никаких смещений. К поручневым устройствам присоединяется так называемый «карниз» из алюминиевого профиля. На этот кар-



низ накладываются листы нержавеющей стали, которые закрывают эскалаторные ходки. Каждый лист надо выставить как можно точнее, с минимальными зазорами, от этого зависит дальнейшая расстановка светильников – строго по центру листа.

Задерживается установка цепей и эскалаторных ступеней, а следовательно, и монтаж зонтов. Но все по готовности строительных конструкций: как только строители закроют уровень кассового зала плитой перекрытия, монтажники СМУ-9 поставят входные площадки и с них начнут монтаж цепей и эскалаторных ступеней.



– Сейчас нам пришлось несколько «ужаться», – сетует Волкотруб, – с участка забрали 10 механиков, это, конечно, ощущается: темпы работ немного снизились. Но раз взялись за такое масштабное дело, хочется быстрее увидеть конкретный результат. Поэтому останавливаться нам нельзя, работаем малым коллективом. Сроки поставлены, задача ясна: к концу года должны запустить наш первый эскалаторный комплекс.

Скорбим

ПРОЩАЙ, ВЕТЕРАН МЕТРОСТРОЯ!



22 сентября 2016 года после тяжелой продолжительной болезни на 89 году жизни скончался Александр Николаевич Скорин, ветеран труда, ветеран Метростроя.

Трудовая деятельность Александра Николаевича началась в 1951 году, когда после окончания Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта он по распределению приехал в Ленинград и полностью связал свою жизнь с Ленметростроем.

А.Н. Скорин работал мастером строительного участка, прорабом, начальником участка и всюду проявлял себя как знающий специалист, отвечающий за вверенное ему дело.

При его участии возводились подлинные архитектурные шедевры – наземные вестибюли станций, начиная с 1-й очереди, которая вступила в строй в 1955 году. За добросовестный труд А.Н. Скорин награжден медалью «За трудовую доблесть»!

В 1970 году он был назначен директором завода ЖБКиД, без продукции которого не могли быть построены наши замечательные объекты метрополитена.

Под руководством Александра Николаевича строились не только объекты метрополитена. Успешно вводились в строй такие объекты, как жилые дома на шоссе Революции для метростроителей, подшефный детский сад №52 Ленметростроя, птицефабрика «Заводская» в Гатчинском районе Ленинградской области. Кроме этого, выполнялись реставрационные работы мозаичных мраморных полов и лестниц во многих залах Эрмитажа, на Пискаревском мемориальном кладбище, укладывались мраморные плиты в аэропорту «Пулково», проводилась реконструкция Московского вокзала.

В 1975 году за большой вклад в развитие городского хозяйства и транспортных связей Ленинграда, досрочный ввод в эксплуатацию 3-го участка Кировско-Выборгской линии метрополитена А.Н. Скорин был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Приказом Министерства транспортного строительства в 1983 году Александра Николаевича наградили именными часами за строительство Морского вокзала на Васильевском острове в Ленинграде.

За все годы работы (1971–1989 гг.) начальником СМУ-19 А.Н. Скорин проявил себя как прекрасный руководитель. Он был строгим и деликатным, требовательным и внимательным ко всем своим подчиненным. Всегда интересовался бытовыми условиями своих работников, в то же время сам оставался очень скромным человеком.

Александр Николаевич воспитал двух прекрасных сыновей, занимался с внуками. Он умел находить общий язык с коллегами по работе, чем заслужил подлинное уважение и авторитет в коллективе.

Память об Александре Николаевиче Скорине будет всегда жить в наших сердцах.



Совет ветеранов, Администрация и профсоюзная группа ЗАО «СМУ-19 Метрострой» выражают соболезнования родным и близким.

Блокадная память

ПАМЯТИ ЖУРНАЛИСТА МАТВЕЯ ФРОЛОВА



В Петербурге на Набережной Мартьянова, 12 открыли мемориальную доску радиожурналисту Матвею Фролову. Решение об установке доски было принято по представлению главы исполнительной власти Санкт-Петербурга на заседании петербургского парламента 18 мая 2016 года.

Матвей Фролов (1914–1995 гг.) – известный ленинградский радиожурналист, руководитель местного корпункта Всесоюзного радио с 1943 по 1995 годы. Во время Великой Отечественной войны Фролов работал не только журналистом на радио, но и был корреспондентом ТАСС. Одним из первых на всю страну рассказал историю девочки Тани Савичевой. Его репортажи из блокадного Ленинграда, с фронта, из партизанских отрядов теперь составляют золотой фонд ленинградской школы журналистики. О чем бы ни шла речь – о новом ли тракторе «Кировец», или о премьере в театре Акимова, или о сезоне фонтанов в Петергофе – первым в последних известиях рассказывал об этом Фролов.

Он успевал всюду, его энергии, жажды к работе, умения знать все и всех, все понимать и многое предвидеть хватало бы на целую редакцию. И при этом он был человеком смешливым, ценившим юмор, улыбки и доброжелательным.

Председатель Законодательного собрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров:

– Матвей Львович Фролов – легендарный ленинградский журналист. Масштаб его личности огромен. В страшные годы блокады его голос, его репортажи вселяли в людей надежду. Матвей Фролов стал одним из символов блокадного Ленинграда. Очень важно сохранить память о нем, о его вкладе в нашу ленинградскую победу. Матвей Львович заложил основу блестящей школы журналистики нашего города. Установка мемориальной доски – важнейшее событие для всего Санкт-Петербурга.

Генеральный директор ОАО «Метрострой», почетный гражданин Санкт-Петербурга Вадим Александров:

– Я очень хорошо помню нашу первую встречу с Матвеем Львовичем. Будучи еще совсем молодым, работая сменным мастером, я рассказывал ему о том, как трудятся метростроевцы. Матвей Фролов всегда

тепло говорил о людях труда, много внимания уделял строительству метрополитена в нашем городе, необходимости его развития. Я очень рад, что Метрострой смог помочь в создании этой мемориальной доски. И особенно я рад тому, что дело Матвея Фролова продолжилось в других поколениях этой семьи. Я имею в виду прекрасного журналиста, сына – Льва Матвеевича и внука Андрея, – отметил он в своем выступлении.

Людмила Фомичева, председатель Союза журналистов Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

– Мне посчастливилось быть знакомой с Матвеем Львовичем Фроловым. Это был замечательный, коммуникабельный человек, очень душевный. Ленинградский Союз журналистов во многом обязан ему своим существованием. Скульптор Вячеслав Бухаев предложил несколько эскизов мемориальной доски, мы хотели, чтобы наш замысел был понятен людям. Поэтому здесь и старое радио, и микрофон – главное орудие радиожурналиста. Большая радость для всех для нас, что мы почтили память такого замечательного человека.

Олег Сердобольский, репортер ТАСС:

– Я счастлив, что судьба подарила мне около тридцати лет профессионального и дружеского общения с Матвеем Львовичем. Он был человеком очень широким, душевным и очень большой собранности в профессии, в жизни и в своих идеях. Вряд ли кто-то еще может похвастать такой широтой всяких проектов, начиная от поездок по всей стране и кончая легендарным клубом ленинградских репортеров «Шариковая ручка».

Владимир Стругацкий, журналист:

– Для нас, ленинградских репортеров, клуб «Шариковая ручка», который создал Фролов, был той главной школой, которая учила нас отношению к профессии, отношению к людям, с которыми общаешься. Матвей Фролов благодаря своему авторитету приглашал на заседания выдающихся и интересных людей, прекрасных собеседников, до которых ты, рядовой молодой репортер, просто не достучался бы. Так ты расширял круг общения.



НЕ ИСКАЛ В ЖИЗНИ ЛЕГКИХ ПУТЕЙ



25 июня 2016 года исполнилось бы 75 лет Леониду Владимировичу СЕРЕБРЯКОВУ, в течение 30 лет бессменному руководителю Строительно-монтажного управления №9 Метростроя, посвятившему всю свою жизнь строительству метро.

То, что Леонид Владимирович родился на третий день Великой Отечественной войны, под грохот фашистской канонады, определило и его жизнь, и его характер. Решительность, упорство в достижении целей, мужество и стойкость при преодолении трудностей, целеустремленность, надежность – вот лишь малая часть тех качеств, которыми обладал этот замечательный человек. Именно про таких людей говорят:

*Гвозди б делать из этих людей:
Крепче б не было в мире гвоздей.*

Леонид Владимирович никогда не искал в жизни легких путей, свою дорогу он проторил сам. Пройдя трудовой путь от монтажника горного оборудования на подземных



работах до руководителя СМУ-9, Леонид Владимирович как никто другой знал специфику работы этого предприятия, был Профессионалом с большой буквы. Разработка и внедрение прогрессивных проектов и технологий, грамотная организация работ на всех этапах, согласование и принятие единственно верных решений, четкое и оптимальное выверенное взаимодействие – все осуществлялось под опытным руководством талантливого организатора, генерального директора Леонида Владимировича Серебрякова, прожившего долгую, достойную самого высокого уважения трудовую жизнь, сохранившего в трудные моменты истории СМУ-9 и сам коллектив, и бесценный опыт. Благодаря Леониду Владимировичу обязательность и добросовестность, надежность и качество стали единственной ассоциацией по отношению к возглавляемой им организации.

Леонид Владимирович Серебряков принимал непосредственное участие в строительстве 47 из 67 станций Петербургского метрополитена, все эскалаторы (за исключением пересадочного узла «Садовая» – «Спасская») смонтированы специалистами СМУ-9, где Леонид Владимирович проработал почти 50 лет!

Его многолетний добросовестный труд отмечен высокими государственными наградами.



БЕЗЗАВЕТНАЯ ПРЕДАННОСТЬ ДЕЛУ

Заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Александр Альбертович Петров:

– Я считаю, что у каждого крупного предприятия должна быть своя история. Все, чем располагает сегодня Метрострой, чего он добился за семь десятилетий своей истории, было достигнуто самоотверженным трудом нескольких поколений метростроевцев. Славу нашему предприятию принесли люди беззаветной преданности своему делу – метростроители. Таким человеком, истинным созидателем был Леонид Владимирович Серебряков. «Жить» для него всегда значило «строить».

Только истинный профессионал, и к тому же талантливый организатор, мог, имея в подчинении относительно небольшой штат сотрудников, выполнять столь грандиозные задачи. Серебряков справлялся со всем блестяще. Будучи человеком требовательным, Леонид Владимирович вместе с тем в любой ситуации был готов разобраться в проблеме, поддержать и защитить в трудную минуту. Способность на большую дружбу – один из его талантов, которым Серебряков щедро делился с людьми.

Потрясающая работоспособность и неизменный интерес к жизни, организаторский талант, стойкая принципиальность – вот что в первую очередь вспоминается о Леониде Владимировиче Серебрякове. Я видел, как Леонид Владимирович работает, и всегда поражался его энергии и увлеченности. Благодаря ему я понял, откуда в людях берется этот энтузиазм, этот неугасающий интерес: их дает безусловная уверен-

ность в том, что ты делаешь важное и нужное дело. В нем было что-то, придававшее вес каждому его слову. Трудно так сразу объяснить, что это было. Он действительно жил в соответствии со своими правилами, и каждое его слово было оплачено опытом. Он был неизменно благожелателен, но при этом принципиален, спокоен и внимателен. Любая несправедливость, подлость, вранье всегда возмущали его до глубины души, он реагировал на них неизменно остро. Компромиссы типа «...но зато он нужный человек» были для него неприемлемы. К коллегам по работе он подходил со строгой нравственной меркой, но уж если видел в человеке ответственность, талант и «метростроевский» стержень, то принимал его всей душой. Другая запомнившаяся черта – он очень тепло и внимательно относился к молодым, кто этого, конечно, заслуживал, и никогда не терял их из виду.

Мы все, его коллеги, благодарны Леониду Владимировичу Серебрякову за дружбу, за доброе отношение, за деликатное и ненавязчивое наставничество.

Метростроение

ПОПАЛИ НА ПЛЫВУН В СТАРОМ РУСЛЕ РЕКИ

На карте города 1969 года, наложенной на спутниковый снимок, хорошо видно, что вблизи стройплощадки станции «Прспект Славы» проходит старое русло реки Волковки. Похоже, что при разработке грунта в пониженной части котлована (зона оголовка наклонного хода) проходчики Упр.-10 столкнулись с мощным плавунуном этого старого русла.



Первые «симптомы» появились в апреле, на начальном этапе общей азотной заморозки участка. Стало ясно: ситуация сложная, с разбегу ее не решить. В дальнейшем плавун захватил зону трех первых колец наклонного хода. В плавунной зоне оказалась практически вся пониженная часть котлована.

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

– Идет постоянный вынос воды с глиной: берешь ковшом, а грунт из него вытекает, как зыбучий песок, и тут же это место заполняется новой порцией воды.

По проекту разработка грунта под кольцами велась для установки закладных деталей и дальнейшего строительства постоянных ж/б конструкций в устье наклонного хода. Однако интенсивный вынос воды с глиной в плавунной зоне эти планы перечеркнул. Осмотрев участок подмыва пред-

ставители проектного института предписали выполнить дополнительную забивку шпунта, чтобы отсечь плавун от места разработки породы и заблокировать поступление воды.

– Забили шпунт, – рассказывает Сергей, – стало лучше, ограждающая конструкция держала очень серьезную нагрузку. Однако при попытках дальнейшей разработки породы плавун расширился. Тогда, по рекомендации института, в зону плавунуна мы влили 150 кубов бетона, чтобы хоть как-то его «подхватить». Мы рассчитывали, что в укрепленной зоне можно будет работать, пока же трактор на гусеницах там просто проваливается и тонет.

Продолжающийся вынос грунта – дело неприятное, могут возникнуть пустоты там, где даже не предполагаешь, поэтому было принято решение провести дополнительное азотное замораживание участка плавунуна. В ближайшие дни в зоне плавунуна параллельно оси наклонного хода будут пробурены семь замораживающих скважин и залито в колонки 140 тонн жидкого азота. Заморозка грунта жидким азотом широко применяется для временного придания неустойчивым грунтам



прочности и исключения притока воды в область выработки. Этот способ отличается универсальностью: его можно применять практически на всех типах грунта – сыпучих, связных, рыхлых. Заморозка жидким азотом проводится на самых разных глубинах, независимо от водонасыщенности.

Начальник участка настроен оптимистично:

– Тогда мы сможем вести разработку замороженного грунта в соответствии с проектным заданием, готовиться к гидроизоляционным работам, укладывать подготовительный бетон для дальнейшего возведения постоянных конструкций.

Бурение скважин займет несколько дней, две недели уйдет на слив азота, и еще две недели на разработку замороженного грунта и бетонирование. В середине октября должно быть все сделано. Тогда и только тогда можно будет приступить к строительству постоянных ж/б конструкций в зоне пониженной части котлована.

Выставка

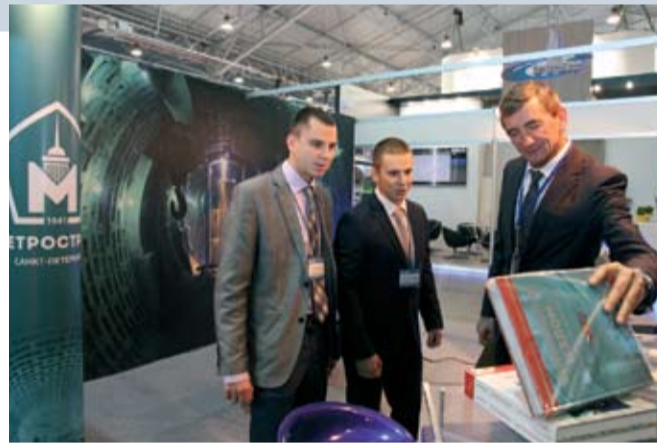
ДОРОГИ. МОСТЫ. ТОННЕЛИ–2016

С 28 по 30 сентября 2016 года в Санкт-Петербурге состоялась XVII Международная специализированная выставка «Дороги. Мосты. Тоннели», которая, по оценкам экспертов, является одним из ключевых отраслевых проектов Северо-Западного региона.

Выставка проходит по распоряжению Правительства Санкт-Петербурга при поддержке Совета Федерации Федерального Собрания РФ, Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ, Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, Комитета по благоустройству Санкт-Петербурга, Комитета по дорожному хозяйству Ленобласти, Координационного Совета по безопасности дорожного движения, НП «Ассоциация ГЛОНАСС/ГНСС – Форум» и НП «Объединение «Дормост».

В тематике выставки – проектирование и строительство дорог, мостов и тоннелей, оборудование, материалы и конструкции для строительства и ремонта, прокладки коммуникаций, технические средства обеспечения безопасности, интеллектуальные транспортные системы, специальные материалы и оборудование для содержания дорог и многое другое.

Выставка традиционно собирает на одной площадке специалистов отрасли со всей России. В ее работе приняли участие предприятия из 9 регионов. Среди ключевых участни-



ков: ОАО «Метрострой», НП «Объединение «Дормост», ЗАО «ПИЛОН», ООО «СК Стройкомплекс-5», НИИПИИ «Севзапнжтехнология», ОАО «Завод Продмаш», ОАО «Могилевхимволокно» (Беларусь), ЗАО «ВАД», ООО «Геоизол», ЗАО «Завод «Тюменьремдормаш», АО КТЦ «Металлоконструкция», ООО «Ульграст» и многие другие.

В рамках выставки состоялся XII Международный форум «Мир Мостов» (организатор: НП «Объединение «Дормост»), на котором обсуждались вопросы инноваций и инвестиций в транспортном строительстве, новые технологии и кластерное развитие отрасли. Впервые выставка проходила на территории выставочного комплекса «Ленэкспо». В рамках международного форума «Мир мостов» состоялась техническая экскурсия на строящийся в западной части Крестовского острова стадион. В ней приняли участие эксперты из разных регионов России, представители Росавтодора, Ленавтодора и многих других организаций. Также во встрече приняли участие подрастающие инженеры-строители – студенты Государственного архитектурно-строительного университета. Интерес специалистов к строительству спортивной арены вызван наличием большого количества уникальных инженерных решений, которые были применены на стадионе. Так, традиционные для мостового строительства ванты и пилоны нашли свое применение в конструкции крыши стадиона. Эксперты осмотрели стадион снаружи, пройдя по отметке +14 метров, двухуровневые и открытые парковки, увидели строящуюся рядом со стадионом станцию «Новокрестовская». Большой интерес вызвала у дорожников и мостовиков конструкция выдвинутого поля, оснащенная воздушными подушками, задача которых снизить нагрузку на приводное оборудование. Также эксперты смогли оценить работы, проводимые внутри стадиона и осмотреть из чаши арены конструкцию раздвижной крыши.

Зенит-арена

ПРОБНОЕ ДВИЖЕНИЕ

27 сентября метростроители провели первое пробное движение южной части раздвижной крыши стадиона.

С 16:00 до 19:30 часов осуществлялось поэтапное движение, в перерывах которого производился анализ произведенных действий, делались соответствующие замеры. Поскольку крыша впервые была приведена в движение, требовалась максимальная осторожность и точность производимых действий. В целях безопасности работы в чаше стадиона на период движения крыши были приостановлены. Сотрудниками Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» вместе с высотниками-монтажниками компании «АТЛАНТ» и другими подрядчиками проделана как вся подготовительная работа (монтаж приводного оборудования, путей, элементов кровли, гидроизоляционные работы и наладка системы водосбора, монтаж «подушек», т.е. особо прочного полиэтилена, закрывающего пролеты кровли, и пр.), так и пусконаладочные работы во время первого испытания. В результате проделанной работы южная часть крыши успешно достигла проектной отметки.



В ближайшие дни по готовности северной части раздвижной крыши спортивной арены будет произведено ее испытание, в результате чего крыша стадиона полностью замкнется. Таким образом, закроется весь тепловой контур, что позволит максимально развернуть фронт работ внутри стадиона.

Скорбим



ВЛАДИМИР АЛЕКСЕЕВИЧ ЧУРЛЯЕВ
11.08.1955 – 26.09.2016

26 сентября 2016 года после тяжелой болезни скончался генеральный директор ЗАО «Тоннельный отряд-3» Владимир Алексеевич Чурляев.

Владимир Алексеевич родился 11 августа 1955 года в Ленинграде. В 1977 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности инженер путей сообщения – строитель. Этой профессии он посвятил всю свою жизнь.

С 1977 года и до последних дней вся биография Владимира Алексеевича связана с Метростроем, а именно с Тоннельным отрядом №3. Здесь он начал свою трудовую деятельность мастером подземного участка, здесь же был избран генеральным директором ЗАО «Тоннельный отряд-3».

Владимир Алексеевич был настоящим руководителем. Его отличали высокие организаторские способности, профессиональный подход к делу, умение всегда находить верное решение в самых сложных ситуациях.

За большой вклад в строительство метрополитена Владимир Алексеевич был награжден медалями ордена «За заслуги перед Отечеством» 1-й и 2-й степени, почетным Знаком «Строительная Слава» и многочисленными грамотами.

Весь коллектив ЗАО «Тоннельный отряд-3» скорбит в связи с безвременной кончиной Владимира Алексеевича Чурляева и выражает глубокое соболезнование его родным и близким. Светлую память о Владимире Алексеевиче, хорошем руководителе и прекрасном человеке, мы навсегда сохраним в своих сердцах.

Коллектив ТО-3

«ЗУБР» МЕТРОСТРОЕНИЯ



КАРТИНКА ИЗ ДЕТСТВА

Я родился в деревне Лодыгино, Ярославской области. Мама – крестьянка, отец, «белая кость» сельского хозяйства, работал на машинно-тракторной станции.

Вот такая картинка из детства: отец на фронте, нас у мамы пятеро, старшему брату десять, он работает в колхозе, на лошади. В семье мой старший брат – за мужика. Правда, мужик из-за малого роста пока еще не может надеть хомут лошадке, и мать ему помогает. Но запрягает Саша колхозную клячу вполне самостоятельно, неспешно, солидно, со знанием дела.

Младшей моей сестренке в сорок втором меньше года, а мне – четыре-пятый. Мать целый день на работе, и вся забота о девочках – на мне. Взрослых мужиков в деревне ни одного, колхоз выезжает на женщинах. Чтобы нас всех прокормить, мама наша трудилась очень много, просто адски, судите сами: в день серпом жала по восемь соток и траву косила по сорок.

В ПИТЕР К ДЕДУ

В сорок шестом – неурожай и лютый голод. Отец хоть и вернулся с войны живой-здоровый, но работает где-то далеко и помочь нам не может. А мы едим траву: рвем клеверные шишки, сушим, растираем в муку и печем лепешки.

После войны вся наша беднота побежала в города. Оно и понятно, дороги нет, связи с райцентром нет: хочешь, иди пешком в Борисоглебский, двадцать пять километров. Старший брат в сорок девятом подался в Питер к деду нашему, Кузьме Андреевичу, поступил в ремесленное, за ним и я потопал искать лучшей доли. В Лодыгино бедность была страшная. Корову пришлось продать, совсем задушило нас государство налогами: больше трехсот литров молока отдай, считай, по литру в день. Не под силу матери с тремя девочками это бремя. А без коровы в деревне как? Погибай и все. Надежда только на сыновей из города.



УЧЕНИК МЕТРОСТРОЯ

1951 год, мне пятнадцать лет. Дядька мой, Владимир Иванович Фролков, работал в Метрострое. Поговорил, видать, с кем надо, и меня взяли учеником. В Ленинграде полным ходом идет строительство первой линии метро. СМУ-17 Ленметростроя одновременно строило две станции: «Площадь Восстания» и «Владимирскую». Народу там работало тьма-тьмущая, одних проходческих бригад больше двадцати. А проходчики – считай, все женщины. Огромную камеру съездов за

В октябре заместитель генерального директора СМУ-11 Кузьма Анатольевич Шилов отметит двойной юбилей: 80-летие со дня рождения и 65 лет трудовой вахты в Метрострое!

...На своей машине в Управление Метростроя приехал подтянутый, крепкий мужчина, легко поднялся на четвертый этаж и вошел к нам в редакцию. Одного взгляда достаточно, чтобы понять: вот человек, который никогда не сдастся. Дорогой Кузьма Анатольевич! От всего сердца желаем Вам оставаться таким же крепким и неунывающим, мудрым и надежным. А мы, по мере сил, будем у вас учиться! С юбилеем!



«Площадь Восстания» горным способом строили только женщины. Эти «барышни» вагоны с породой катали, только шум стоял, ну и характер, конечно, неповторимый.

Пятьдесят первый год – самое послевоенное «пекло», город по заборам, по трамваям, по вокзалам, по пивным запружен инвалидами. Каждый безногий, безрукий, слепой солдат надеялся, что после победы заживет он в городе Ленина как в раю. А вышло не очень...

ПЕРВАЯ ЛИНИЯ

В марте пятьдесят первого на площади Восстания снесли церковь и на этом самом месте раскрыли котлован станции. Такие были времена. Здание на углу Лиговки и Невского проспекта полностью расселено и держалось на деревянных подпорках. Снизу доверху во всех проемах капитальных стен стояли мощные бревенчатые стойки-опоры, связанные между собой поперечинами, деревянный каркас гулко звенел, такой он был жесткий и упругий! Прямо под этот дом с площади Восстания уходил черный чугунный наклонный ход.

Я оказался в бригаде Владимира Петровича Самохвалова. Знатный был бригадир и великий специалист-арматурщик. Это сейчас куда ни плюнь, все арматурщики, а тогда была редкая, особенная специальность.

Ну и пошла, полетела рабочая моя жизнь. У Петровича в бригаде десять человек: все ребята кто с войны, кто после армии, ну и я – самый молодой. Но толковый был, хотел всему научиться, и главное – чтобы разбираться в чертежах. Бригадир наш, как профессор, вечно с пачкой чертежей, руководит монтажом. Разводит по работам, иногда прикрикнет, шлифанет бездельника. Мне, конечно, интересно – как это он все построит по бумаге? Котлован станции метров пятьдесят, вся площадь основания перекрывалась длинными прутами арматуры, которые варили прямо во дворе гостиницы Октябрьская. Ночами арматуру перетаскивали в котлован и связывали в каркас. А днем арматурщики поднимали стены и купол. В центре основания стоял кран и вел все бетонирование вестибюля. В конце концов, он все вокруг себя забетонировал, мы его разобрали и выгнали через проем в шапке купола. В декабре, перед самым новым, 1954-м годом, отверстие забетонировали. Толщина стен, кровли и купола вестибюля «Площади Восстания» – два метра. И никакой тебе сварки, вся арматура связана вручную...

Мы закончили полностью вестибюль, построили станцию, перешли на «Владимирскую» и построили еще один красивый вестибюль на первой линии ленинградского метро.

Когда Петрович ушел на пенсию, я стал вместо него бригадиром. Вот и получается, что командовал всеми мужиками его бригады, можно сказать, совсем еще пацан. А почему? А потому что закончил школу рабочей молодежи и умел читать чертежи.

Меня призвали в армию в октябре 1955 года, а 15 ноября мои товарищи и друзья, ленинградские метростроевцы, пустили первую линию.

ЗАПОЛЯРЬЕ

Через три года, отслужив срочную, возвращаюсь в Ленметрострой, как в родной дом. На СМУ-17 меня уже ждали: начиналось строительство станции «Электросила». Какое-то время я работал на демонтаже временных колец наклонного хода, но в один злополучный день крепко сорвал спину. Начались мои мучения и хождения по врачам. Наконец, в отделении нейрохирургии Военно-медицинской академии сделали операцию. Восстанавливался долго, но зато успел закончить ЛИИЖТ, поработать на целине и построить дороги «Гурьев–Астрахань» и «Ачинск–Абалаков». Что и говорить, веселое было время!

Закончив институт, я отправился горным мастером в Заполярье, на Кольский полуостров – добывать стране апатиты. В массиве горы Росвумчор мы нарезали рабочие выработки – тоннели, откаточные пути, штольни и рудоспуски для транспортировки взорванной породы на обогатительный комбинат. Работа была интересная, платили нам хорошо, жизнь в Заполярье складывалась просто и буднично и сложилась так, как сложилась. Я ни о чем не жалею, наоборот, вспоминаю эти северные десять лет с большой теплотой и только хорошее! Разве можно, например, забыть рождение дочери? Или первый автомобиль? Или белые ночи и полярные дни Кольского полуострова?

ТОННЕЛЬ ГЛАВНОГО КОЛЛЕКТОРА

В Ленинград мы с женой и дочкой вернулись в 1976 году. Конечно, когда привыкаешь к одной среде, к определенному стилю работы, быстро перестроиться – это целое искусство. В Метрострое и порядок, и спрос с начальника участка были другими. Прекрасно помню энергичные утренние планерки, жесткий разнос за малейшую промашку – это все Метрострой семидесятых. На руднике в Кировске было, честно говоря, попроще. Кстати, метростроевские планерки на участках – это настоящий «мозговой шторм», в который включаются все – от начальника СМУ до горного мастера и бригадира. Эту «вредную привычку» нужно сохранять и всячески поддерживать.

По возвращению в Метрострой меня пригласил начальником участка старый товарищ по первой линии метро и по Заполярье, Марат Васильевич Тузин. В 1976 году он руководил Одиннадцатым управлением Ленметростроя. Замечательный был человек и уникальный специалист. Настоящий самородок. Метрострой взялся построить большой отрезок тоннеля главного канализационного коллектора северной части города от Ольгино до Ушаковского моста. Тоннель протяженностью 8 километров сечением 5,5 метров в обжатой железобетонной оболочке. Мой участок приступил к проходке стволов 404 и 403 будущей трассы. Первый ствол поставили в

Лахте методом «опускного колодца». Обделку собирали на поверхности и стонными щитовыми домкратами задавливали чугунное кольцо в землю. Так, кольцо за кольцом, мы «продавили» первый, 404-й ствол. Шестидесятиметровый ствол построили рекордно быстро, хотя метод «опускного колодца» в Метрострое до этого не применялся. Этим способом мы прошли еще один ствол, заморозили между ними трассу в зоне размыва, «по морозу» прошли опасный участок и за три года построили четырехкилометровый тоннель канализационного коллектора. Ясиноватским щитом проходили до восьми колец в смену, за сутки до двадцати! Проходка была идеально налажена. По моему твердому убеждению, проходчиков стимулировала зарплата. «Сделал больше – получил больше» – простая рабочая мудрость.

Кстати, как раз в этот период на восьмом и нулевом горизонтах мы внедрили новую для Метростроя технологию разводки подвижного состава. Взамен перекрестных съездов стали использовать поперечные тележки. Теперь этот метод раскатки вагонеток используется в Метрострое повсеместно!

В 1985 году мы закончили все проходческие работы по коллектору и сдали трассу в эксплуатацию.



«ЛАДОЖСКАЯ»

Мой участок перебросили на строительство станции «Ладужская». Снова проходка вентиляционного ствола, рудвор, рассечка и т.д. – обычные проходческие работы. Время поджимало, поэтому сводовую часть подземного вестибюля «Ладужской» мы впервые проходили встречными арками. Помню, начальник Ленметростроя, Георгий Александрович Федоров, меня буквально третировал: «Когда начнешь собирать обратный свод?!». У нас еще до ядра не дошло, а начальнику уже обратный свод подавай. Может, и правильно торопил? Сдали станцию точно в срок.

Фактически, это последняя большая работа, где я был начальником участка – в 1988 году был назначен заместителем генерального директора СМУ-11 и тружусь в этой должности в настоящее время.

ТАМ, ГДЕ НЕТ МЕТРО

Мне кажется, что метростроение – это совсем та область, где допустимы какие-либо тендеры. Здесь должны работать только профессионалы нашей отрасли. А в Петербурге значимость и сложность метро будет только повышаться. Огромное количество людей, даже имея собственные машины, мечтают пользоваться подземкой. В жилых районах метро обязательно должно быть в шаговой доступности. Спросите людей в любом микрорайоне города, там где нет метро: «Вам нужна станция?», и вы обязательно услышите «да!», потому что с приходом метро отдаленный район оживает.

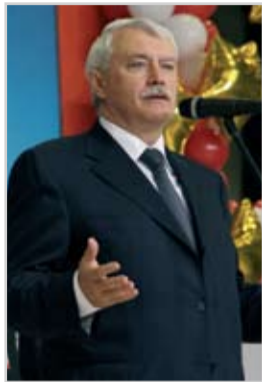
И еще одно пожелание – к проектировщикам. В новых районах нужно проектировать станции с рациональными системами подземных переходов и пандусных спусков. В новых районах это не проблема!

Конкурс

WORLD SKILLS RUSSIA: НАШИ ОПЯТЬ ПОБЕДИЛИ!



21-23 сентября в выставочном центре «Экспофорум» прошел отборочный этап регионального чемпионата WorldSkills Russia «Молодые профессионалы». Наши победили!



Открыл мероприятие губернатор Петербурга **Георгий Полтавченко**.

– Возможность продемонстрировать свое мастерство, стать лучшим в колледже, в стране – прекрасная мотивация для молодых профессионалов. На конкурсе WorldSkills Russia можно увидеть, какая смена подрастает для современных кадров, – сказал Георгий Сергеевич.

В рамках этого грандиозного мероприятия, в котором приняли участие около 600 юношей и девушек, прошли соревнования по рабочим специальностям, наиболее востребованным на петербургском рынке труда. Три площадки были отданы учащимся Колледжа Метростроя – постоянного участника чемпионата WorldSkills Russia. «Молодые профессионалы»

соревновались по пять человек в номинациях: «кирпичная кладка», «малярные и декоративные работы» и «сухое строительство и штукатурные работы».

Учащиеся Колледжа Метростроя выступили успешно. Георг Байбурнян стал победителем в номинации «сухое строительство и штукатурные работы»; в номинации «малярные и штукатурные работы» выиграла Анжела Коровка, а Виталий Кушнир был сильнейшим среди каменщиков.

Вторые места в своих номинациях заняли Дмитрий Тихомиров (сухое строительство), каменщик Виталий Ашнин и плиточник Валерий Хачатрян.

Третьими стали также представители Колледжа Метростроя: Никита Иванов (сухое строительство), Дмитрий Тормозов (кирпичная кладка), Никита Дегтев (малярные и декоративные работы).

Победителей, как в прошлых конкурсах, так и в нынешнем, ждут всероссийские, а затем и европейские соревнования.

– Проведение таких мероприятий способствует привлечению молодых людей в рабочие профессии, – считает



старший мастер Колледжа Метростроя **Эдуард Симонян**.

Колледж Метростроя – действительно привлекательное учебное заведение. Здесь выплачивают стипендию до двух тысяч рублей, а для учащихся созданы и дополнительные условия, которые делают учебный процесс интересным и разнообразным. Это и участие в спортивных соревнованиях, и экскурсии по городу, и многое-многое другое.

Успехов вам, друзья!

Спорт

ОСЕННИЕ СТАРТЫ НА НОВОМ СТАДИОНЕ

8 сентября на стадионе ОАО «Метрострой» прошли легкоатлетические «Осенние старты» Спартакиады. В них приняли участие спортсмены из тринадцати метростроевских организаций.



В шведской эстафете еще сложнее расставить спортсменов на этапы, а значит, и результаты этапов становятся совершенно непредсказуемыми.

На этот раз спортсмены бежали 400, 300, 200 и 100 метров. Первенствовала команда Управления №10. На втором месте – команда Управления механизации, на третьем – ТО-3.

ИТОГИ ТАКОВЫ:

100 м (женщины): 1 место – Вишнякова Дарья – 13,82 сек. (Управление №10); 2 место – Никольская Надежда – 14,30 сек. (ТО-3); 3 место – Гурьянова Вера – 15,49 сек. (Управление).

400 м (женщины): 1 место – Вишнякова Дарья – 1.02,8 сек. (Управление №10); 2 место – Дмитриева Ольга – 1.15,2 сек. (Семнадцатое управление); 3 место – Салаткова Екатерина – 1.17,6 сек. (УМ).

100 м (мужчины): 1 место – Заварин Григорий – 10,99 сек. (УМ); 2 место – Семенов Владимир – 11,50 сек. (СМУ-11); 3 место – Хоменко Дмитрий – 12,00 сек. (Управление-15).

800 м (мужчины): 1 место – Зайцев Иван – 2.00,8 сек. (Управление №10); 2 место – Ткач Влад – 2.05,4 сек. (Управление №10); 3 место – Бешляга Вячеслав – 2.06,2 сек. (Метробетон).

Эстафета: 1 место – Управление №10 – 2.10,9 сек.; 2 место – УМ – 2.13,0 сек.; 3 место – ТО-3 – 2.18,0 сек.

Победителем командного зачета стала команда Управления №10, на 2-ом месте – команда УМа, 3-е место у коллектива ТО-3. Дальнейшие места заняли: 4-е – Управление; 5-е – Семнадцатое управление; 6-е – СМУ-9; 7-е – Управление-20; 8-е – ОАО «Метробетон»; 9-е – СМУ №13; 10-е – СМУ-11; 11-е – УПТК; 12-е – Управление-15; 13-е – ЛМГТ.

САМЫЕ МЕТКИЕ

20 сентября 2016 в тире «Динамо» прошло первенство ОАО «Метрострой» по ПУЛЕВОЙ СТРЕЛЬБЕ.

В личном первенстве среди женщин 1 место заняла Божена Туркина – 45 очков (Управление №10), на 2 месте Ольга Семенова – 43 очка (УПТК), на 3 месте Анжела Шабатура (Управление) – 43 очка.

У мужчин победителем стал Малков Григорий – 48 очков (УМ), 2 место – Федоров Евгений – 47 очков (ТО-3), на 3 месте – Бобров Сергей – 47 очков (СМУ-9).

В командном первенстве (сумма 5-ти лучших результатов) победили стрелки Управления №10 с результатом 225 очков, на 2 месте – спортсмены УМа – 220 очков, 3 место у представителей СМУ-9 – 220 очков. В соревнованиях приняли участие 105 спортсменов из 15 организаций.

— Осенними стартами мы заканчиваем летний этап Спартакиады-2016, – сказал, открывая соревнования, председатель профсоюзного комитета ОАО «Метрострой» Виктор Зорька. – Я хочу пожелать всем хороших стартов на новом стадионе, который мы так долго ждали.

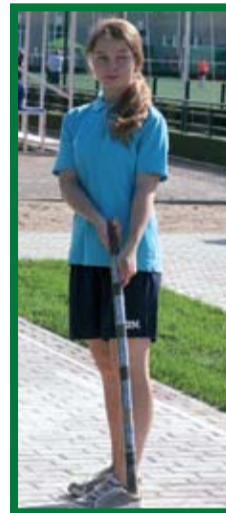
Флаг соревнований подняли представители команд-победительниц осенних стартов 2015 года Григорий Заварин и Екатерина Салаткова (оба – из команды Управления механизации).

Старты открылись традиционной женской стометровкой, в которой победу одержала Дарья Вишнякова (Управление №10), показавшая время 13,82 сек. Она же выиграла забег на 400 метров, пробежав дистанцию за 1.02,8 сек. и опередив финишировавшую второй Ольгу Дмитриеву из Семнадцатого управления на 12,4 сек. Третье место – у Веры Гурьяновой (Управление).

У мужчин в стометровке победил Григорий Заварин (УМ), а восемьсот метров быстрее всех преодолел Иван Зайцев (Управление №10), показавший результат 2.00,8 сек.

Ну а «на десерт» была шведская эстафета. Эти соревнования на 100, 200, 400 и 800 метров получили такое название, потому что долгое время проводились на этапах серии Гран-при в Стокгольме. Это действительно очень захватывающее зрелище! Ведь даже в обычных эстафетах кроется немало незаметных зрительно нюансов. Тренер, готовя команду к эстафете, должен учитывать индивидуальные особенности каждого спортсмена. К примеру, в классической эстафете 4x100 первый спортсмен пробегает примерно 110 метров, второй и третий, с учетом дополнительного разбега, 130, а финишер – 120 метров.

Объявление



В понедельник 3 октября на стадионе ОАО «Метрострой» начинает свою работу секция городского спорта.

Тренировки будут проводиться на новых отличных кортах, соответствующих современным требованиям и правилам соревнований. Тренер – студентка второго курса НГУ имени П.Ф. Лесгафта, начинающий преподаватель, опытная спортсменка, чемпионка мира в командных соревнованиях, первая женщина, официально выполнившая норматив мастера спорта России и первая чемпионка России **Соловьянова Александра**.

ТЕЛ.: 8-911-702-85-96

ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

ОКТАБРЬ

- 2** СЕМЕЙКИН Николай Михайлович (СМУ-15) – 85 лет
- 3** КОНОПЛИН Владимир Владимирович (СМУ-17) – 75 лет
- 3** ЕВТУШЕНКО Иван Дмитриевич (СМУ-15) – 75 лет
- 4** ЖУРУНОВА Юлия Львовна (СМУ-17) – 70 лет
- 4** КРАСНЯКОВА Надежда Васильевна (СМУ-11) – 65 лет
- 7** КУЗНЕЦОВ Рудольф Николаевич (СМУ-17) – 85 лет
- 9** МАМЫКИН Александр Сергеевич (СМУ-19) – 65 лет
- 10** БОГАЧЕВ Василий Владимирович (СМУ-13) – 55 лет
- 10** СТЕПАНОВА Мария Самсоновна (УПТК) – 80 лет
- 10** КЕЧИН Владимир Иванович (ТО-3) – 65 лет
- 10** КУЗНЕЦОВ Геннадий Дмитриевич (СМУ-15) – 60 лет
- 11** ШАРЫГИНА Людмила Ивановна (Управление) – 90 лет
- 16** ТАРАНОВ Иван Трофимович (СМУ-15) – 85 лет
- 16** ИВАНОВА Елена Николаевна (УПТК) – 55 лет
- 17** НИКУЛИН Сергей Николаевич (УМ) – (65 лет)
- 18** ПОСОХИНА Прасковья Ивановна (УМ) – 80 лет
- 20** АНОШИН Виктор Васильевич (Управление) – 70 лет
- 21** СМИРНОВ Леонид Павлович (СМУ-9) – 75 лет
- 21** БАБАНОВ Михаил Александрович (СМУ-15) – 90 лет
- 23** МАТВЕЕВ Александр Николаевич (СМУ-15) – 60 лет
- 26** ТОЛСТУХИНА Людмила Александровна (СМУ-20) – 75 лет
- 27** ПИРМОТОВ Шамшидин Хожиевич (СМУ-15) – 55 лет
- 30** СОЛОВЬЕВ Леонид Иванович (СМУ-17) – 80 лет

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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

Редактор: *Андрей Бергнер*

Корреспондент: *Алексей Ерофеев*

Фото: *Виктор Чумаков*

Верстка и дизайн: *Елена Тальянова*

Номер подписан в печать 03.10.2016 г. 11.00 ч.

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а

Телефон: (812) 635-77-28

metrostroitel@mail.ru

www.metrostroy-spb.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1 700 экземпляров.

