

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

В СРЕДНЕМ — ПО ГРАФИКУ

К выходу в свет этого номера газеты на центральном участке Люблинско-Дмитровской линии останется уложить путевой бетон меньше чем на четырех километрах тоннелей, так как по состоянию на 26 марта остаток составлял 4048 м. Мартовское задание — 1155 м — к этому дню было выполнено на 80 процентов.

Если рассматривать отдельно укладку путевого бетона в приоритетном левом тоннеле, то наибольшее продвижение вперед достигнуто бригадами СМУ-3 — они уже превзошли задание на март, уложив бетон на 291 м при плане 259. Следом идет СМУ-6: его 187 м составляют три четверти от запланированных 250 м. Третье место у СМУ-15, обеспечившего укладку путевого бетона на 154 метрах из 230, намеченных на месяц. СМУ-1, работающее на субподряде у СМУ-5, к 26 марта еще не приступило к своей «стометровке» в левом тоннеле, у границы со СМУ-15.

ЗАТВОР ЗАНИМАЕТ СВОЕ МЕСТО

Участок Дмитрия Колесова из СМУ-4 доставил в левый тоннель на перегоне между станциями «Среденский бульвар» и «Трубная» детали затвора, изготовленного на Метромаше. Теперь монтажники, получив от путейцев отметку головки рельсов, приступили к установке его рамы в камере металлоконструкций. Потом участок Александра Невина из СМУ-15 должен будет забетонировать затвор и еще не менее двух недель потребуются, чтобы бетон набрал прочность, необходимую для продолжения монтажа. А на заводе тем временем делают металлоконструкции для правого тоннеля.

ПО СЛЕДАМ «ЛОВАТА»

Участки Ивана Ретюнского и Николая Давыденко из ТО-6 к 26 марта уже перевыполнили на 10 процентов мартовское задание (400 м) по укладке путевого бетона в левом тоннеле, проложенном «Ловатом» от станции «Крылатское» в сторону точки «D». В общей сложности, с учетом сделанного ранее, путевого бетон уложен ими на 794 метра, что превышает половину общей длины тоннеля. К той же дате участок Виктора Попова довёл ТПК в правом тоннеле до 186-го кольца. В ближайшее время в распоряжение проходчиков должен поступить ленточный конвейер, который позволит ускорить продвижение щита вперёд.

«МЕТРОСТРОИТЕЛЬ» — НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ

1 апреля начинается подписка на второе полугодие 2008 года. Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроителя» прежний — 24264 в каталоге российской прессы «Почта России».

Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 186 руб. 36 коп.; до востребования — 184 руб. 08 коп.; до квартиры — 195 руб. 42 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроителя» на 6 месяцев — 199 руб. 08 коп.

На шахте, растущей вверх

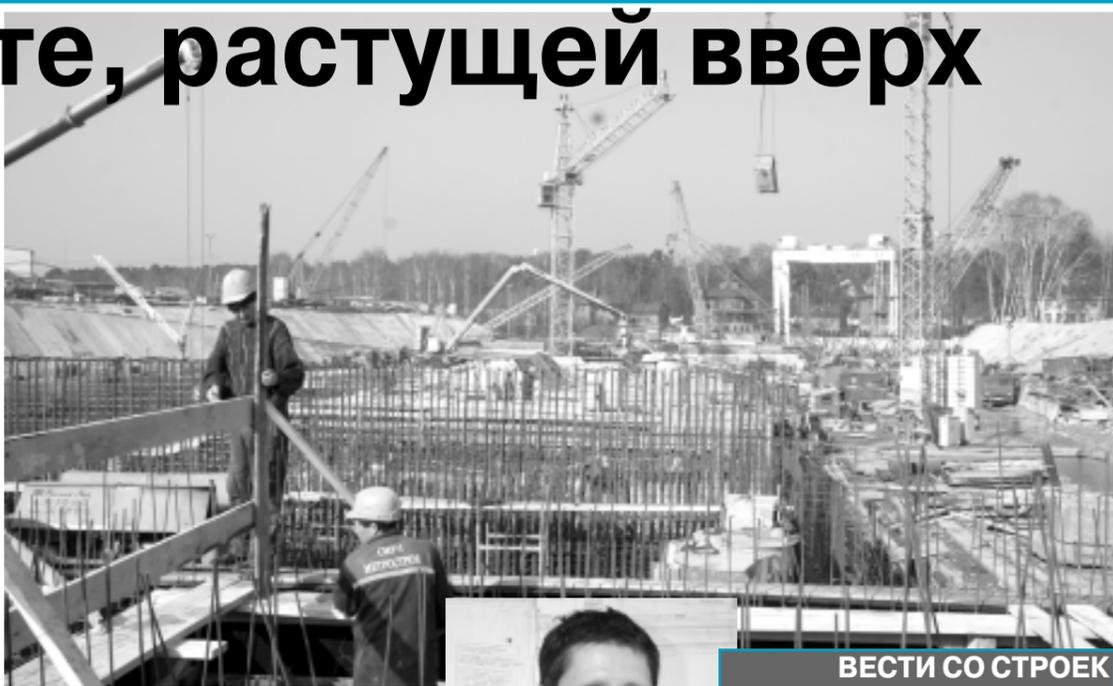
Речь пойдет о бригадах второго участка СМУ-1, которые в настоящее время работают в точке «D», на правой половине 20-й секции автотранспортных тоннелей. Они, действительно, строят шахту, только не обычную, а вентиляционную. И в соответствии с общим масштабом Краснопресненской магистрали это будет весьма солидное сооружение, хотя в законченном виде оно станет именоваться просто венткиоском. Уже сейчас бригадам Алексея Умрихина и Алексея Ушмаева для того, чтобы попасть на свое основное рабочее место, надо от борта большого котлована подниматься по временной лестнице метра на три. А готовый венткиоск будет возвышаться над уровнем поверхности на 15 метров.

Строго говоря, монолитные стены прямоугольной шахты тянет вверх лишь бригада Умрихина, но на том же сегодняшнем уровне и в непосредственной близости трудится бригада Ушмаева, сооружающая демонтакану камеру для вытяжных вентиляторов и камеру обдува. И одновременно, хотя и с некоторым отставанием по высоте, ведутся работы в межтоннельном пространстве, где проектировщиками предусмотрено большое количество всевозможных служебных помещений.

Начальник участка Илья Олегович Звягин по памяти привел их обобщенный перечень: эвакуационные сбойки, щитовые, кабельные коллекторы, трубные коллекторы.

— 17-я секция, которую мы строили до этого, — сказал он, — была намного проще. Там проектом предусмотрено всего лишь два этажа — основной тоннель и над ним вентканал. 20-я же раза в три сложнее, из-за чего требуется в несколько раз больше согласований. А начинали мы три года назад с такого простого объекта как склад. Тогда основную нашу ударную силу составляла бригада Алексея Умрихина.

С этим бригадиром удалось немного пообщаться на его рабочем месте — на лесах 20-й секции, где густо-густо тянутся к небу арматурные стержни. За три года Алексей Сергеевич оставил свой след во многих местах большого котлована для открытого способа работ в точке «D», в том числе и на демонтаканых щитовых камерах. А вообще-то его без малого двадцатилетний стаж отсчитывается с момента окончания ПТУ-72. Там Умрихин выучился на слесаря и получил направление в СМУ-14, приступившее рядом с «Пролетарской» к строитель-



Над тоннелем поднимается венткиоск.

Начальник 2-го участка СМУ-1 И.О. Звягин.

ству станции «Крестыанская застава». Его начальником тогда был Зернов, а соседним участком командовал Чумаков.

В Крылатском, на сооружении Краснопресненской магистрали, непривычной на первых порах была строгая приемка каждого этапа работы. Но постепенно к этому привыкли. Вот и в тот день, 21 марта, бригаде предстояло предъявлять заказчику очередную часть стены венткиоска, подготовленную к заливке бетона. Однако никакого особого напряжения не чувствовалось. И это несмотря на то, что требования отнюдь не упростились, а большую часть коллектива составляют вахтовики.

— Да, — подтверждает Умрихин, — местных рабочих у нас мало. Зато есть из Чувашии, Мордовии, Саратовской области. И состав понемногу меняется. Есть сейчас в бригаде человек, который пока лишь одну неделю отработал. Учим его, как раньше других новичков учили.

Из сугубо производственных проблем Умрихин назвал только одну — иной раз приходится терять время из-за отсутствия в данный момент свободных опалубочных щитов.

К нашему разговору прислушался еще один опытный метростроитель — Игорь Анатольевич Елизаров. Он двадцать лет назад по лимиту пришел на Метрострой проходчиком. На его счету станции «Битцевский парк», «Теплый стан» и другие. Теперь вот трудится на открытом воз-

Бригадир А.И. Ушмаев.

Проходчик И.А. Елизаров и бригадир А.С. Умрихин.



Фото А. ПОПОВА

духе. Считает, что дела идут нормально. А беспокоит его пресловутый квартирный вопрос. Его семья до сих пор прописана в новокосинском общежитии, в квартире с подселением. В тех же примерно условиях и в том же Новокосино живет и бригадир Умрихин. Для обоих метростроителей перспектива получить отдельное жилье выглядит пока весьма туманной...

На тех же лесах нам встретился человек с еще большим стажем — стропальщик Александр Сергеевич Татаринцев на Мосметрострое с 1971 года. Когда СМУ-10 при Б.Г. Гуназе строило «Планерную», Татаринцев был там машинистом щита. Потом управлял блокоукладчиком. Прошел через станции «Орехово», «Кантемировскую», «Шоссе Энтузиастов»... Получается, что он и теперь связан с механизмом — с подъемным краном, хотя не напрямую. О жилье ветеран речь не заводил, а говорил о взрослых детях и о погоде. Александр Сергеевич с благодарностью вспоминает только что закончившуюся зиму — не было сильных холодов. Предыдущая зима прижимала строителей серьезными морозами, хотя, конечно, валенками и теплой одеждой их обеспечивали.

Татаринцев на лесах принимает грузы, предназначенные для обеих бригад участка, занятых возведением железобетонных конструкций 20-й секции. Это и опалубочные щиты, и пиломатериалы, и арматура. Как раз к связке арматурных стержней примеривался на наших глазах Алексей Иванович Ушмаев, руководящий второй бригадой. Его путь на стройку получился достаточно прямым, хотя и необычным. Ушмаев был водителем междугороднего автобуса, доставлявшего строителей-вахтовиков из Мордовии в Москву и об-

ВЕСТИ СО СТРОЕК

ратно. Сначала они трудились в фирме «Монолит», а когда состоялся их переход на точку «D» Краснопресненской магистрали, то Ушмаев решил оставить баранку и работать заодно со своими бывшими пассажирами, давно ставшими его друзьями. Уже три года он строит эти тоннели. Как-то затосковал о прежней профессии, попросил перевести на служебный автобус, но директор СМУ-1 Александр Васильевич Иванов его уже не отпустил с объекта. Ведь Ушмаев настолько овладел основными строительными профессиями, что стал надежным бригадиром.

Теперь, когда «конструктив» на точке «D» близится к завершению, он, наверно, дожидается волнующего момента пуска. С полным основанием прочувствует этот праздник как свой. Ну, а дальше видно будет.

На мой вопрос о том, что остается сделать участку, Илья Олегович Звягин ответил лаконично:

— Уложить около тысячи кубов бетона.

Потом все же добавил, что им удалось за месяц в среднем укладывать порядка семисот кубов, но последние объемы будут даваться несколько тяжелее, так как на финишном этапе предстоит соорудить много небольших помещений. Отдельной строчкой в графиках идет гидроизоляция возводимых сооружений. Ею занимается специальная бригада изоляторов под руководством сменного мастера Константина Сулимова. Кроме того, не исключено, что участки СМУ-1, которое является генподрядчиком на точке «D», станут оказывать помощь по монолиту какой-либо из субподрядных организаций. А летом придет пора работ по ликвидации стройплощадки. В их перечень входят демонтаж ограждения и дорожных плит, уборка и благоустройство территории, сдача площадки озеленителям. И вполне можно предположить, что на будущий год те же венткиоски (аналогичный строится на левом тоннеле) будут очень неплохо смотреться на восстановленной зеленой лужайке по соседству с Серебряным Бором.

Юрий ПЕТРУНИН.

Охрана труда – постоянная задача

По установившейся традиции в первом квартале конференц-зал Управления Мосметростроя становится местом проведения совещания, на котором подробно анализируются итоги работы по охране труда. Для обсуждения итогов 2006 года здесь собрались руководители Мосметростроя, ведущие специалисты Управления, директора и главные инженеры всех дочерних предприятий, профсоюзный актив, работники службы охраны труда, председатели совместных комиссий по охране труда. Традиционно в работе таких совещаний участвуют представители органов государственного надзора. На этот раз – исполняющий обязанности начальника межрегионального горнотехнического отдела Московского территориального управления Ростехнадзора М.К. Логвиненко и командир Московского военизированного горноспасательного отряда В.А. Хомченко. Открыл и вел совещание главный инженер Мосметростроя Б.И. Яцков.

В докладе, с которым выступил заместитель главного инженера Ю.К. Святухин, отмечено, что в 2006 году программа строительно-монтажных работ метростроевцами была успешно выполнена. Освоено почти 22 миллиарда рублей, что на 24 процента превысило уровень предшествовавшего года. В том числе по работам, выполненным своими силами, прирост достиг 29 процентов – с 11,3 миллиардов рублей до 14,6. При этом среднесписочная численность работающих в структурных подразделениях ОАО «Мосметрострой» увеличилась на 11 процентов.

За этот период на объектах было зарегистрировано 42 несчастных случая, повлекших за собой временную потерю трудоспособности общей продолжительностью 2484 дня, что на один случай и на 699 дней больше, чем было в 2005 году. Значит, по своим последствиям производственный травматизм стал более тяжелым.

Наибольшее число случаев травматизма в истекшем году зафиксировано на участках СМУ-3 (их было 9, в том числе один со смертельным исходом, он имел место в феврале, и о нем подробно говорилось на предыдущем совещании). На участках ОАО «Тоннель-2001» за тот же период произошло 6 несчастных случаев, на участках ТО-6 их было на один меньше. По 4 несчастных случая пришлось на объекты СМУ-5 и СМУ-11. Наряду с этим коллективы десяти метростроевских организаций не допустили в

Бригада слесарей по ремонту автомашин участка № 4 ООО «Строймехсервис Метростроя», занявшая в номинации «Объекты промышленного назначения» первое место по итогам конкурса на лучшую организацию охраны труда и производственного быта.

Слева направо: Ю.А. Тайчев, А.Е. Силаев, А.М. Поминов, О.В. Крылов, В.М. Решиков, Г.П. Остапенко, А.Н. Сурнов (бригадир), А.А. Карпов, О.В. Лысенкин, В.А. Саньков, С.Г. Сиркин, В.А. Корнауков, А.М. Ермишов, А.П. Столярчук.



На современной стройке не обойтись без охраны труда.

течение года ни одного случая производственного травматизма. Это СМУ-2, СМУ-10, УСР, Спецметрострой, Авто «М-34», Очаковский завод ЖБК, Черкизовский завод, КСУМ, РСУ, автобаза № 3.

По отчетным данным подразделений за этот период на реализацию мероприятий по охране труда было израсходовано более 44 миллионов рублей. Во всех организациях успешно завершена сертификация работ по охране труда. Ведётся планомерная подготовка и аттестация кадров по вопросам охраны труда и промышленной безопасности. В течение года все организации централизованно обеспечивались стандартными журналами по ТБ, бланками, плакатами, знаками.

В соответствии с утвержденным графиком на участках работ были проведены все запланированные целевые, а также 9 комплексных проверок состояния охраны труда и промышленной безопасности, в которых участвовали специалисты органов государственного надзора.

В 2006 году на Мосметрострое было продолжено проведение смотр-конкурса на лучшую бригаду по охране труда и производственному быту. Конкурсная комиссия, заседавшая 26 января, рассмотрела результаты целевых проверок на объектах и представленные организациями отчеты, после чего определила лучшие бригады по трем номинациям.

В номинации «Объекты подземного строительства» первое место присуждено комплексной бригаде слесарей-монтажников участка № 1 ООО «СМУ-6 Метростроя» (бригадир С.Н. Дворецкий). Она получит премию в сумме 300 тысяч рублей. На второе место вышла бригада изо-

лировщиков участка № 1 ООО «Тоннель-2001» (бригадир С.Н. Орешников), чья награда составит 250 тысяч рублей.

В номинации «Объекты открытого способа работ» лучшей признана бригада проходчиков участка № 3 ООО «СМУ-9 Метростроя» (бригадир Г.Н. Воробьев), премированная суммой в 200 тысяч рублей.

Первое место в номинации «Объекты промышленного назначения» отдано бригаде слесарей по ремонту автомашин участка № 4 ООО «Строймехсервис Метростроя» (бригадир А.Н. Сурнов). Её премия – 200 тысяч рублей. Вторым призёром в этой же номинации стала бригада механического цеха ООО «СМУ-4 Метростроя» (бригадир В.Ю. Арсеньев), которая получит 100 тысяч рублей.

Перечислив эти лучшие коллективы, Ю.К. Святухин в то же время подчеркнул, что в целом ряде организаций до сих пор не устранены причины, приводящие к травмированию работающих. А самыми распространенными и в общем-то давно известными причинами являются недостаточная технологическая проработка производственных процессов, неудовлетворительная организация труда, плохое содержание проходов и рабочих мест.

Докладчик привел примеры того, как по-разному реагируют первые

руководители на происшедшие в их организациях несчастные случаи. Так, директор СМУ-8 Николай Александрович Сорокин заметно усилил свое влияние на состояние охраны труда на объектах, укрепил службу техники безопасности, пригласив на эту работу в ранге заместителя главного инженера Сергея Васильевича Джентимирова, работавшего до этого главным государственным инспектором МТУ Ростехнадзора.

Значительно больше внимания решению конкретных вопросов охраны труда и промышленной безопасности в истекшем году стали уделять генеральный директор СМУ-1 Александр Васильевич Иванов, генеральный директор СМУ-6 Юрий Николаевич Левченко. До трёх человек возросла численность работников службы охраны труда в СМУ-5 (директор – Михаил Юрьевич Арбузов).

Иной подход проявили руководители СМУ-3. Здесь служба техники безопасности в настоящее время фактически развалена. Опытные работники по различным причинам уволились. А недавно назначенный новый специалист с работой по охране труда справляется неудовлетворительно, так как должен совмещать ее с исполнением дополнительных обязанностей по линии гражданской обороны. В результате проверки, произведенной незадолго до совещания на шахте № 906, были вскрыты многочисленные серьезные нарушения требований действующих «Правил безопасности при строительстве подземных сооружений».

В целях усиления профилактической направленности работы по охране труда генеральный директор ОАО «Мосметрострой» Г.Я. Штерн 20 декабря 2006 года подписал приказ «О проведении в организациях ОАО «Мосметрострой» в 2007 году комплексных проверок состояния охраны труда и промышленной безопасности», которым утвержден соответствующий график, предварительно согласованный со всеми надзорными органами.

Основная цель комплексного обследования – проверить, как выпол-

няются Федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности», Федеральный закон «О недрах», постановления Ростехнадзора (Госгортехнадзора России) и другие его решения. При этом будут проверяться: состояние проектной и технологической документации, её соответствие требованиям правил и норм промышленной безопасности; соответствие фактического состояния производства работ утвержденным проектным решениям и техническим требованиям; эффективность осуществления производственного контроля; обеспечение подготовки и аттестации руководителей и специалистов, обучение, инструктаж и допуск к самостоятельной работе персонала; соответствие организации учёта и расследования аварий, инцидентов и несчастных случаев на производстве действующим нормативным документам; полнота и качество выполнения мероприятий, предложенных комиссиями по расследованию аварий и несчастных случаев на производстве; проведение страхования ответственности организации за причинение вреда при эксплуатации опасного производственного объекта.

В заключительной части своего доклада Ю.К. Святухин напомнил, что с 1 января действует Московское трехстороннее соглашение на 2007 год, заключенное между Правительством Москвы, московскими объединениями профсоюзов и московскими объединениями промышленников и предпринимателей (работодателей). В нем наряду с установлением нового городского минимума оплаты труда (с 1 мая – 5400 рублей, с 1 сентября – 6100 рублей) в адрес работодателей записано: «Обеспечить затраты на мероприятия по охране труда, в расчете на каждого работника, в размере не менее годовой суммы минимального размера оплаты труда, установленного законодательством Российской Федерации».

Было высказано конкретное предложение: на каждой шахте, на каждом участке работы уже в ближайшие годы создать необходимые условия для регулярной демонстрации видеороликов по безопасности труда и культуре производства. И это будет хорошим дополнением к тематической странице по охране труда, публикуемой в газете «Метростроевец».

Докладчик также отметил, что обеспечение здоровых и безопасных условий труда создает для ОАО «Мосметрострой» конкурентные преимущества перед другими компаниями, занятыми освоением подземного пространства Москвы.

В прениях по докладу выступили генеральный директор ТО-6 Г.В. Макаревич, директор СМУ-5 М.Ю. Арбузов и директор СМУ-3 В.В. Сергиевский. Руководители организаций, в которых за прошлый год зарегистрировано значительное число несчастных случаев, проанализировали положение дел в своих коллективах, сообщили о конкретных мерах, принятых для исправления сложившейся ситуации. Г.В. Макаревич и М.Ю. Арбузов сошлись во мнении, что в большинстве своем неприятные производственные инциденты непосредственно связаны с прибывшими на стройку новичками, которые не успели адаптироваться к специфическим условиям. В.В. Сергиевский пообещал, что порядок на шахте № 906 будет наведён в самые кратчайшие сроки.

Завершил обсуждение М.К. Логвиненко, который в своем выступлении обратил внимание собравшихся на необходимость устранения ряда недостатков в работе руководителей структурных подразделений ОАО «Мосметрострой» по выполнению требований промышленной безопасности на объектах.

Юрий ПЕТРУНИН.

Фото А. ПОПОВА



Чистота и порядок – залог безопасности.



Начальник Метрополитена Дмитрий Гаев: «Надо строить дублер Кольцевой линии»

В отсутствие средств на строительство Большого метрокольца, которое должно соединить ветки столичной подземки на окраине, власти Москвы решили срочно построить новый метроконтур на расстоянии одного-двух перегонов от Кольцевой линии. Подробнее об этом проекте, а также об идее привлечения частных инвестиций в метростроительство начальник столичного метрополитена Дмитрий Гаев рассказал в интервью обозревателю «Известий» Наталье Давыдовой.



Фото А. ПОЛОВА



«Это не альтернатива Большому метрокольцу»

— В правительстве Москвы поддержали ваше предложение построить новую Кольцевую линию метро. Чем оно аргументировано?

— Перегрузкой пересадочных узлов. Сейчас у нас, по сути, действуют два пересадочных контура: один — в самом центре Москвы, где пересекаются диаметры метрополитена и между ними есть пересадки, второй — это наша Кольцевая линия, строительство которой было завершено в начале 1950-х. Чтобы их разгрузить, можно было бы, к примеру, строить дополнительные выходы и эскалаторы. Но речь идет о станциях по преимуществу глубокого заложения, поэтому новое строительство потребовало бы объемных горных работ, причем вести их пришлось бы в районах с очень плотной застройкой. Это и дорого, и не всегда возможно. Потому что возникла идея еще одного пересадочного контура — на расстоянии 1-2 перегонов от Кольцевой линии, где поезд наиболее перегружен. Мы знаем, что 15% пассажиров едут по радиусам к центру, чтобы затем пересестись на другую линию и ехать в обратном направлении. Дублер Кольцевой линии позволит отвести эти потоки от центра, кроме того, для многих он просто сократит время поездок. Подчеркну, мы предлагаем не альтернативу Большому метрокольцу. Его трассы зарезервированы, и жизнь рано или поздно заставит его построить.

— Новое кольцо вы собираетесь построить очень быстро, за 10 лет. За это время оно замкнется полностью?

— Нет, пока речь идет о строительстве примерно четверти нового кольца, это участок длиной в 19 км — от станции «Международная» до «Савеловской». Если будут деньги, начать строительство можно в 2008 году, а завершить через 36-40 месяцев. Мы решили использовать очень удачную конфигурацию, возникшую в связи со строительством линии в деловой центр «Москва-Сити». Будем продлевать ее через два мощных застраиваемых района, Шелепиху и Ходынку, где возникнет большая потребность в скоростном транспорте. Линия также перехватит наиболее загруженные подъезды к Кольцевой линии: Таганско-Краснопресненскую в районе «Полежаевской», Замоскворецкую — в районе «Динамо» и Серпуховско-Тимирязевскую — у «Савеловской». Главное, что у нас есть возможность привлечь к строительству этой трассы не только бюджетные, но и инвесторские деньги. Приход сюда метро повысит стоимость земли, значит, и в бюджете Москвы появятся дополнительные средства на метростроение. На уровне концепции этот проект поддержан правительством Москвы. Метрополитен уже направил предложение на разработку ар-

хитектурно-планировочных и градостроительных заданий. Надеюсь, к лету их утвердят транспортная комиссия правительства Москвы и градостроительный совет, и будет принято окончательное решение по трассировке линий. Думаю, что одновременно с первой очередью будет утверждена и будущая трассировка всего контура.

— Интересно, а в столичном Генплане этот контур имеется?

— Нет, в Генплане его не было. В 1980-е активно обсуждалась идея скоростных хордовых линий, уходящих на периферию города. Правда, своими пересечениями они этот контур как раз создавали. То есть еще тогда было понятно, что такая пересадочная система нужна.

— Значит, сегодня этот контур оказался более актуален, чем вся хордовая схема? Но кто решает, что городу нужней?

— Метрополитен вместе с Москомархитектурой. Мы непосредственно ощущаем перегрузку на линиях, являемся заказчиком-застройщиком по строительству новых трасс, и вправе выдвигать свои предложения. Но решать такие вопросы невозможно без участия градостроителей. Так что это наши совместные решения.

«Вести метро под Коломенским нецелесообразно»

— Как вы относитесь к решению о строительстве метро под заповедным Коломенским, где метро планируется пустить по тоннелю, совмещенному с автодорожным?

— Кем планируется? Я как заказчик строительства метро не вносил предложения по этому строительству. Может быть, его вносили другие организации, градостроители, но совместного предложения не было. Эта тема муссируется уже года два-три. Не могу ничего сказать об автодороге, но что касается

метро, то строить его в этом месте нецелесообразно. Во-первых, это направление не актуально для пассажиров. К тому же при нынешнем уровне финансирования нужно сначала приоритеты. В планах у нас консервировано или находится в режиме полуконсервации, или построить тот же третий пересадочный контур, но никак не эту линию. Конечно, если денег немерено, можно строить что угодно и где угодно. Но у нас-то — другая ситуация. Есть ли эти деньги и нужно ли их потратить на это? При разработке программ строительства метро правительство Москвы всегда определяло приоритеты. В планах у нас много чего имеется — и глубокая линия в Солнцево через «Парк Победы», и то же Большое кольцо, а, к примеру, в Генплане Калининская линия через центр продлена в направлении «Живописный». Но это же не значит, что надо бросать то, что не достроено, и копать под Коломенским.

«Жители Митина могут скинуться, и на строительство трассы через их район денег хватит»

— Новый контур, как вы сказали, можно будет строить в том числе и на инвесторские средства.

— Да, мировая практика показывает, что заинтересованный инвестор может обеспечить примерно 8-10% от необходимых инвестиций, не более того. Но если у нас, наконец, примут закон о концессиях, возможно, строить метро мы будем на условиях концессии, как это сегодня активно происходит в странах Юго-Восточной Азии. Тогда вкладывать деньги в метро смогут и отдельные граждане, и юридические лица, и пулы инвесторов. Не исключено, например, появление акционерных обществ, акции которых станут про-

даваться на бирже. Возьмем Сеул, половина линий метрополитена там государева, половина — акционерных обществ с участием частного капитала. То же самое и в Токио. Метро в Гонконге не так давно превратилось в публичное акционерное общество. Таких примеров много. В Лондоне реализовали программу «PPP» — Public Private Partnership, то есть частно-государственного партнерства, когда практически вся инфраструктура передана частным инвесторам, а за государством осталась только система управления. Но чтобы вложить деньги, нужны гарантии, что они не пропадут. Необходимы понятные, прозрачные условия компенсаций для инвесторов, вкладывающих деньги в проекты с долгими сроками окупаемости. Нужен закон о защите инвестиций, закон о концессиях. Метроперевозки — бизнес прибыльный, но срок его окупаемости — от 17 до 30 лет.

— А горожане, по-вашему, готовы отдать свои кровные на строительство метро, к примеру, в своем районе?

— Жители Митина могут скинуться, и на строительство трассы через их район денег хватит. Но ведь до того как доехать до Митина, нужно еще добраться до Строгина, отсюда — до Мякининской поймы... Так что деньги населения нужно привлекать не на конкретные станции, а на развитие всей системы метро. Жители Гонконга, к примеру, с удовольствием покупают акции метрополитена на бирже. Но, повторюсь, человек должен не просто вложить деньги ради идеи. Он должен иметь гарантии, что они не пропадут и инфляция их не съест. А для этого нужны определенные законы и механизмы, которых у нас в России пока, к сожалению, нет.

Что еще будет построено

В этом году наконец нашлись деньги на строительство метро в самом центре Москвы — от станции

«Чкаловская» через Сретенский бульвар и Трубную площадь в Марьино Рош. Обещают, что участок от «Чкаловской» до «Трубной» начнет действовать уже в 2007-м. Сооружение метро в этом районе началось больше 10 лет назад, в те времена, когда темпы столичного метростроения доходили до 10 километров за год, а деньги на него еще щедро отпускал федеральный бюджет. Позже строительство было приостановлено из-за проблем с финансированием. Однако столица задыхается без новых станций подземки, к тому же поддерживать работу в замороженном состоянии — себе дороже. Как утверждают специалисты ОАО «Метрогипротранс», «не исключены и техногенные катастрофы — выработки стареют, они стоят на временной креплении в самом центре города, идет постоянная откачка воды, и ничем хорошим это кончиться не может». Словом, понятно, почему деньги на завершение строительства теперь нашла Москва.

Продолжается строительство и Митинско-Строгинской линии, идущей от станции «Парк Победы» в Митино. В 2007 году должны пойти по маршруту «Парк Победы» — «Славянский бульвар» — «Кунцевская», который продолжится действующим участком от «Кунцевской» до «Крылатского» и дальше до «Строгино». Полтора километра этой линии — под Серебряным Бором — пройдут в строящемся совмещенном автодорожном тоннеле. Сооружение подземного тоннеля, по которому вместе пойдут метро и автодорога, — первый подобный опыт не только в Москве, но и в мире. За эту совместную разработку ОАО «Метрогипротранс» и проектно-строительное объединение «Система Галс» в прошлом году получили медаль на выставке в Брюсселе.

Наталья ДАВЫДОВА.

Где пройдет вторая Кольцевая линия метро



— Прокладка новой Кольцевой линии начнется уже в 2010 году, — такое заявление недавно сделали в пресс-службе столичной подземки. Сейчас заканчиваются проектные работы, и к лету план нового кольца представят на рассмотрение градостроительному совету при мэрии Москвы. Если будет получено одобрение, линию начнут строить в 2010 году — на северо-восток от сданной в августе 2006-го станции «Международная». К 2015 году в районе этой станции уже откроется большинство объектов ММДЦ «Москва-Сити»: сюда переедут мэрия и гордума, появятся высотки с отелями и бизнес-центрами. После сдачи первого участка нового кольца от «Международной» можно будет доехать через «Полежаевскую», «Ходынку» и «Динамо» до станции «Савеловская».

— И все-таки основная идея новой Кольцевой — отвести потоки пассажиров от центральных станций, — сказал начальник Метрополитена Д. В. Гаев. — Их переходы перегружены людьми. Это происходит, потому что в центр едут даже те, кому туда не нужно: едут для того, чтобы пересестись на другую ветку.

Первый скоростной трамвай пустят в 2009 году

Столичные власти определяют, кто будет строить линию для скоростного трамвая на шоссе Энтузиастов, уже в этом году.

Как сообщили в Департаменте транспорта и связи столицы, линия соединит районы Новокосино и Засова Ильяча. Новый для Москвы вид транспорта сможет перевозить на этом участке до 6 тыс. пассажиров в час. При этом дорога займет 25–30 минут. В 2007 году планируется выбрать организацию, которая будет вести строительство. Этот трамвай относится к скоростным видам транспорта, и в некоторых случаях на нем можно добраться до нужной точки быстрее, чем на автомобиле. «Быстрые» трамваи побегут вдоль шоссе Энтузиастов в 2009 году.

Ярославское шоссе перекрыли на четыре месяца

Въехать в столицу и выбраться из нее в северо-восточном направлении стало сложнее водителям. 14 февраля началась масштабная реконструкция Ярославского шоссе в районе поворота на Королев.

Чтобы водители не мешали строителям, трассу перекрыли на участке с 21-го по 22-й километр. Число полос на шоссе в направлении Москвы теперь сокращено до четырех. Со стороны мегаполиса до по-

МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ

ста ДПС машинам разрешили двигаться по трем полосам, а далее на протяжении полукилометра – всего по двум. При этом столичные власти не стали менять режим работы светофоров общественного транспорта.

Автоинспекторы уже предупредили, что проехать по узкому участку будет весьма проблематично. Они не советуют пытаться прорваться по Ярославке, потому что велика вероятность застрять в многочасовой «пробке», а рекомендуют выбирать другой путь. В частности, лучше ехать по московскому Малому кольцу, а также по Осташковскому, Дмитровскому и Щелковскому шоссе.

Работы по реконструкции трассы продлятся четыре месяца. Однако на этом реконструкция Ярославского шоссе на столичной земле не закончится. В будущем магистраль планируют расширить на одну полосу, это произойдет на участке от Северянинского путепровода до МКАД.

Кроме того, столичные власти предложили своим подмосковным коллегам продолжить модификацию Ярославского шоссе. Потому что иначе все усилия окажутся напрасными. Если с расширенного Ярославского шоссе водители попадут в узкое «горлышко» у Мытищ, то движение остановится. И вся проделанная на Ярославке работа сойдет на нет.

Маленькие шарики и большие надежды

Сергей Викторович Мерзликин — начальник второго участка СМУ-8, сооружающего станцию «Трубная». А еще он давний метростровец и отец шестикратного чемпиона России среди юниоров по настольному теннису Тараса Мерзликина. Сколько раз младший сын Сергея Викторовича выигрывал среди сверстников чемпионат Москвы, отец уже и не может точно сказать, сбиваясь со счета.

При таких стабильных результатах юного спортсмена неудивительно, что он, во-первых, с некоторых пор стал выходить и на международный уровень, а во-вторых, все смелее вступает в борьбу со взрослыми соперниками. В составе сборной России в своей возрастной группе он уже много раз выезжал на соревнования за границу и отстаивал спортивную честь своей страны. А в международном турнире, который проходил прошлой осенью в Питере, Мерзликину-младшему удалось взять верх над взрослым соотечественником, занимающим 12-ю строчку в российском рейтинге.



Дмитрий Мерзликин.



Тарас Мерзликин.

Тарас родился в 1991 году. И задолго до своего гражданского совершеннолетия успел трижды побывать в Венгрии, дважды — в Польше и Швеции, которая давно славится своими мастерами маленькой ракетки. Он выступал в открытых чемпионатах некоторых европейских стран. Самый экзотический маршрут Тараса дотянулся до Объединенных Арабских Эмиратов, а последняя зарубежная поездка была связана с участием в чемпионате Европы, который проходил в Сараево, столице Боснии и Герцеговины. Там юный москвич занял 11-е место, но при этом оказался лучшим среди россиян. А отец говорит, что его сыну еще и не повезло. При более благоприятном стечении обстоятельств он мог бы и в четверку попасть.

С чего же и как это началось? И отец, и мать Тараса (Галина — дочь бывшего главного инженера Метромаша Григория Абрамовича Недзвецкого) сами в школьные, в молодые годы занимались спортом. Играли в баскетбол, правда, больше ради здоровья. На чемпионские титулы не замаскировались. У них два сына. За четыре года до Тараса родился первенец, Дмит-

рий. Когда пришла пора идти в школу, родители задумались — чем же он будет заниматься после уроков? И решили отвести Диму по соседству в спортклуб «Шахтер» (это в Сокольниках), где малышкой принимали в секцию настольного тенниса. Сергей Викторович посчитал, что это очень подходящий — в воспитательных целях — вид спорта. Он, как и шахматы, антидопинговый, но способствует и физическому развитию. Кроме того, развивает координацию, силу воли и немало других очень полезных качеств.

Галина Григорьевна водила Дмитрия на занятия, со временем с ней стал увязываться и младший сын. Тарас стоял за дверью или сидел в сторонке и, что называется, во все глаза рассматривал происходящее в спортивном зале. Так прошло года два, и кончилось это тем, что Тарас и сам взял в руки ракетку. Очень скоро стало ясно: мальчик просто рожден для настольного тенниса. Он быстро совершенствовался и начал догонять старшего брата.

Звание мастера спорта братья Мерзликины получили одновременно — в прошлом году. Дмитрий сейчас учится в Государственном университете управления и, конечно, выступает за его команду. В этом году стал обладателем Кубка России среди студентов. Тарас еще школьник, хотя занимается, конечно же, по особому графику. Дальше мечтает учиться в Российском гуманитарном университете. Ну, а ближайшие его задачи — как можно успешнее выступить на соревнованиях, которые в течение этого года пройдут в Швеции, Тунисе и Катаре. К ним он готовится под руководством заслуженного тренера России Евгения Олеговича Эделя.

А у отца есть мечта, чтобы братья Мерзликины так же вошли в историю отечественного настольного тенниса, как это лет тридцать назад удалось легендарным братьям Мазауновым.

Юрий ПЕТРУНИН.

Благодарность

Мы, ветераны СМУ-8, постоянно чувствуем поддержку и внимание своего коллектива. Выражаем благодарность совету ветеранов СМУ и особенно Ключниковым — Оксане Дмитриевне и Александру Сергеевичу за внимание, за то, что не забывают нас, пенсионеров. К каждому празднику мы получаем открытки, каждую неделю приходит газета «Метростровец», которая связывает нас с Метростроем, из которой мы узнаем о делах СМУ-8. Как это приятно чувствовать свою причастность к жизни родного коллектива! Большое спасибо!

Нина Ивановна и Валентин Иванович Даниловы, ветераны СМУ-8.

Навстречу 1 апреля

Владимир ФИЛИППОВ, архитектор Метрогипротранса



Все оттенки юмора

Гадать о том, что будет — труд напрасный. Тот день хорош, в котором мы живём. А будущее тем уже прекрасно, что ничего не знаем мы о нём.

Желающих «как лучше» сделать — тьма. Но не разрушить им хотя бы это: За осенью опять придёт зима. А за весной вновь наступит лето!

Потекли, зазвенели, запели капели, И ручьи стали рекам сродни. И осели сугробы под солнцем апреля, Доживая последние дни. Вот уж ночи теплей и короче.

Не спится Молодым, да и мне в их числе. Перелётная птица на север стремится, Птичий грипп разнося по земле!

Как правило, бывая на рыбалке, Я мелочь отпускаю в пруд обратно. Не потому, что мне рыбёшек жалко, А потому, что чистить неприятно.

Когда маразм крепчает, Я знаю — быть беде. Да, в жизни так бывает, А более — нигде!

Браток на стрелку не поспел, На «Мерседесе» в дуб влетел. Висит помятая, с крестом, Златая цепь на дубе том.

Звонил я Мейджору по пейджеру, Но Мейджер пейджер отключил. Не дозвонился я до Мейджора, Хоть он меня и не просил.

Гостил я в Новокосино. Там ночью скучно и темно. А вот на Красной Пресне Жить людям интересней.

Вы предложили мне билет В Большой в субботу на балет. Спасибо Вам,

ведь это здорово, Что мы идём не на Киркорова.

Горько

Был, как фужер, её девичий стан. Жених был многогранен, как стакан.

Подражание О. Хайяму

Жизнь безумных соблазнов полна, Хочешь радости — выпей вина. И доступнее станут соблазны, И забудешь, что дома жена.

Поэта бросила жена, Ушла, введя в недоумение. Без ссоры и без объяснения, Кто виноват и в чём вина.

Да, он бывал, порой, неправ, Но, не настолько же, ей-богу, Чтоб, не прибегнув к диалогу, Исчезнуть, здравый смысл поправ.

И, горечи хлебнув сполна, Преодолев в душе борение, Он написал стихотворение «Поэта бросила жена».

Когда тело мое На погост понесут И назначат душе моей праведный суд, Не горюйте, друзья, Обо мне в этот час, Все проблемы свои Я оставлю у вас.

Что бы это значило?

ФОТО-ШУТКА



Объявляем конкурс на самую остроумную подпись к этому снимку, сделанному П.С. Семеновым накануне 1 апреля.

Варианты подписи принимаются как в письменном виде, так и по телефону.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)

E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в ГУП «ИПК «Московская правда»
(101990, Москва, Потаповский пер., д. 3).

Номер подписан в печать 27.03.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2531

Заказ № 148