

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ЭСКАЛАТОРЫ «МЕТРОСТРОЯ»  
ПОКАЗАЛИ В ЛЕНЭКСПО

**СТР. 3**

«ДУНАЙСКИЙ ПРОСПЕКТ» –  
ПОКА СТРОИМ

**СТР. 4**

ИНЖЕНЕРНАЯ МЫСЛЬ –  
ОСНОВА ВСЕГО

**СТР. 6**

В КОЛЛЕДЖЕ МЕТРОСТРОЯ  
НАЧАЛАСЬ ВЗРОСЛАЯ ЖИЗНЬ

**СТР. 7**

# САМИ РАЗОБРАЛИ, САМИ И СОБЕРЕМ!

Монтажные работы в точке старта ТПК проекта S-782 пошли полным ходом, только запчасти подавай.



Читайте на стр. 2

## Внимание, подписка!



**ОБЪЯВЛЯЕТСЯ ПОДПИСКА**  
на газету «Метростроитель» на 2016 год.  
Подписная кампания продлится  
с 1 октября по 20 ноября 2015 года. Подписной индекс издания – 16925.

# 16925

Цена годовой подписки для физических на 2016 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 (инди-*

*видуальных 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.

# САМИ РАЗОБРАЛИ, САМИ И СОБЕРЕМ!



## ПРАВИЛЬНЫЙ ДЕМОНТАЖ – ЭТО ... ПРАВИЛЬНЫЙ ДЕМОНТАЖ



**Сергей Юрьевич Чумаков, главный инженер Управления механизации:**

– Сегодня, 7 сентября, мы подняли привод ротора весом в 130 тонн: вынули из щита, погрузили на трал, переправили по галерее до технологического проема и выдали на поверхность. На приводе девятнадцать гидромоторов с редукторами, много другого тяжелого и сложного оборудования.

И все бы хорошо, но проблема с запчастями как была, так и осталась: сейчас заканчиваем «большую зачистку» поднятых фрагментов, в том числе, и главного привода, пора приступать к его ремонту, но запчастей нет. А без привода встанет монтаж. Ну, опустим мы в галерею три нижних сегмента, все равно вперед не продвинемся, потому что дальше надо бы ставить отремонтированный привод, а где детали на замену? Они уже должны лежать на складе, но их там нет. Значит, нет и смысла вызывать специалиста из Германии для наблюдения за ремонтом привода.



**Евгений Чуев, начальник монтажного участка Управления механизации:**

– Поднятые сегменты мы готовим к сварке и отправляем на Туристскую, в зону стартовых котлованов. На поверхность подняты все восемь сегментов щита и главный привод. Так быстро и технически «чисто» снять три верхних, самых сложных сегмента, нам удалось благодаря специально сконструированным кронштейнам. Их вылета хватило, чтобы подвести тельфер и отсоединить сегменты.

В настоящий момент механики занимаются оценкой их состояния. Скорее всего, некоторое навесное оборудование, например, гидробатареи, будем менять.

С приводом дела обстоят сложнее. Мы должны его разобрать и провести ревизию уплотнений между кольцами, и, если предстоит замена, надо менять. Но новых уплотнений нет, и когда будут – неизвестно. Если же мы оставим старые, отработавшие свой срок, то в один «прекрасный день» щит встанет, и мы его в тоннеле «похороним». Отработанные запчасти следует обязательно менять, только так можно гарантировать безаварийную проходку.

Аналогичная проблема возникает и с соединением технологических телег. В точке стыковки необходимо обеспечить



герметичность соединений гидравлических трубопроводов, для этого следует менять уплотнения в соединительных кассетах, которых тоже нет. Получается, что пока мы не можем соединить уже собранные в галерее технологические телеги.

**Андрей Кореньков, сменный механик УМа:**

– Сегодняшняя задача – полностью освободить тоннель от деталей щита. На поверхности наша смена обеспечивает разгрузку поднятых сегментов и готовится к приемке «квадрата», в тоннеле мы ведем погрузку частей ротора и постепенно демонтируем тельферные установки. Помимо этого, приходится откачивать воду: «Метроподземстрой» демонтирует трассу водопровода, в тоннель поступает много воды, это мешает погрузке деталей. Значит – откачиваем.



Но самое сложное уже позади. Четыре дня назад в ночную смену наша бригада снимала главный привод щита. Вот когда пришлось помучиться. Мы выпрессовали эту машину из тела щита специальными стяжными болтами – дивидагами – и с помощью опорного устройства, ложемента, двумя траверсами и шестью тельферами опустили на жесткое основание. Высота, с которой нам пришлось опускать привод, – около трех метров.

### ДОСЬЕ «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Закончив Петербургский машиностроительный техникум, Андрей Кореньков «по велению души и сердца» пришел в Управление механизации. Рабочую биографию начал в 2008 году на участке Сергея Алексеевича Комбарова слесарем 4 разряда. Разряд постепенно повышался – до шестого, и в 2012 году Андрей становится механиком участка. По заданию генерального директора УМа больше года занимался настройкой щитовых бетононасосов, обслуживанием породотводящего конвейера. Наконец – поставили на проходку.

Все это время, как бы «между прочим», Андрей учился на вечернем факультете в «Корабелке», специальность – дай бог, «двигатели внутреннего сгорания». Закончил институт, работает в УМе механиком участка. Знающий, энергичный, ответственный. Такие люди нам нужны!



С Алексеем Чвилевым мы корректировали опуск привода одновременно с двух пультов радиуправления (по три тельфера на каждый). Тельферы работали под углом, буквально «на отрыв», были опасения, что какой-нибудь из них сорвет с балки. Приходилось все время подтягивать тормоза, но на крайних тельферах они уже не держали, поэтому снять привод долго не получалось. В ту смену вообще было много «стремной акробатики», но под утро мы его все-таки сняли и погрузили на трал. Все ребята, принимавшие участие в этой «операции», показали настоящий мужской характер, но особенно хочется отметить грамотные и решительные действия монтажников Управления механизации, непосредственно снимавших привод, – Алексея Чвилева, Эдуарда Чернышева, Владимира Белякова, Валерия Пасечника, Андрея Алексева.

## ДАЕШЬ МОНТАЖ!



**Михаил Николаевич Панков, сменный маркшейдер Управления механизации:**

– Монтаж идет по плану. Сегодня мы провели опуск последней (№1) технологической телеги нашего ТПМК. Контрольные замеры габаритов были сделаны заранее, проводился ежедневный мониторинг состояния подкрановых путей, процедуре опускания предшествовала серьезная техническая

подготовка, поэтому все такелажные работы были выполнены чисто, без сбоев. Таким образом, на сегодняшний день в галерее между стартовыми котлованами №1 и №2 установлены все основные части транспортного моста. Хотелось бы отметить необычайно слаженную работу группы монтажников Управления механизации, выполняющих монтажные и такелажные работы под руководством Виктора Васильевича Яскевича. Без суеты, в плановом порядке, на высоком техническом уровне выполнены все работы по сборке порталного крана и техно-





логических телег ТПК, включая сложное, крупногабаритное оборудование, аккуратно, грамотно, быстро и, надо признать, очень небольшими силами осуществлен опуск всех частей транспортного моста в галерею.

Однако установить телеги – это лишь полдела. Завтра группа Яскевича начнет подготовку к их соединению: площадки должны быть строго выровнены, одну из них, возможно, придется «передернуть» (первая телега стоит точно, вторая – с небольшим перекосом), будет продолжен плановый монтаж и наладка штатного оборудования транспортного моста – уже в тоннеле.

## КОРОЛИ ФУТБОЛА



Как и обещал нам Виктор Васильевич, в конце дня мы погрузились в пестрый и противоречивый мир футбола. На соседней школьной площадке, честь по чести отработав смену, далеко не по-детски билась за мяч импровизированные команды УМа и Управление-15. Вокруг собиралась нешуточная толпа. Вечер явно переставал быть томным...

И пусть в истории существуют великие матчи – драма на стадионе «Маракана» в финале чемпионата мира 1956 года между сборными Уругвая и Бразилии, дебют никому не известного 17-летнего Пеле в матче Бразилия-Швеция на Чемпионате мира 1958 года, «урок тотального футбола», преподнесенный голландцам в 2008-м российской сборной на Чемпионате Европы – это все где-то там, на небесах. А здесь, на земле, после тяжелой работы самозабвенно играют в футбол простые питерские работяги, и пока это так, никакие конкурсы, никакие кризисы...



## СТАНЦИЯ «ЮЖНАЯ»: КРЫША – ЭТО ЛЕТНЯЯ РАБОТА



**Владимир Константинович Матына (Семнадцатое управление Метростроя) делится с «Метростроителем» успехами и проблемами своего участка.**

– На первую декаду сентября на станции «Южная» закончены все общестроительные работы, в том числе, по кирпичной кладке, завершена также подготовка всех трех котлованов (уложен керамзитобетон) к заливке «чистых» полов. По всей станции выполнена подготовка к бетонированию полов кабельных коллекторов. В настоящий момент завершена укладка «чистых» полов по оси «Ж» и по коллектору оси «Е». Бетонные работы на полах продолжаются. В ближайшей перспективе предстоит стяжка «чистых» полов в служебных помещениях.

По всем секторам служебных помещений станции полностью завершены также кровельные работы. Впереди большая программа с сэндвич-панелями. Рабочие чертежи подготовлены, остается решить финансовый вопрос. Как только появятся деньги мы сможем оформить заказ на поставку панелей и начнем, наконец, перекрывать крышу (1260 м<sup>2</sup>) станции. Но денег пока нет – нет и панелей... Мало того, у нас по второму сектору



(одна треть площади крыши) нет еще и ферм каркаса. Монтаж каркаса могли делать уже летом, но... Опять же – пресловутый финансовый вопрос. Нужны деньги, и тогда в течение месяца «Метромаш» мог бы поставить нам фермы и собрать их. Хотя монтировать на высоте двутавровые балки зимой, конечно, менее приятно, чем летом. Крыша – это летняя работа.

Что дальше? Дальше, если «под крышей», надо заниматься «внутрилкой»: вентиляцией, водопроводом, канализацией. Рабочие документы по вентиляции пришли, но сейчас углубляться в это нет никакого резона: сначала нужно малярные работы провести, по-другому быть никак не может. А малярные работы без крыши, это знаете ли, уже «модернизм»... К тому же, чтобы заниматься «внутрилкой», должно быть постоянное электропитание – для обогрева помещений. Но пока и его у нас нет.

## Выставки

### ЭСКАЛАТОРЫ «МЕТРОСТРОЯ» ПОКАЗАЛИ В ЛЕНЭКСПО



*Зам. председателя КРТИ Михаил Цалко и ген. директор ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Алексей Уханов*

В рамках работы экспозиции Комитета по развитию транспортной инфраструктуры были представлены эскалаторы Метростроя, разработанные для использования в петербургском метрополитене. О возможности нового производства доложил генеральный директор ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Алексей Уханов. В частности, он презентовал эскалатор КТП-VI.K, который предназначен для установки на станции «Прспект Славы» Фрунзенского радиуса и уже производится на базе ЗАО СМУ-9 «Метрострой». Это первый опыт применения эскалаторов, изготовленных Метростроем, и от него во многом будет зависеть будущее всего производства. Среди явных преимуществ конструкции КТП-VI.K – ее долговечность и ремонтпригодность. Вся начинка эскалаторов, в том числе

10 сентября в Ленэкспо состоялось открытие Центра импортозамещения и локализации. Присутствующая на открытии председатель Совета Федерации РФ Валентина Матвиенко отметила важность снижения импортозависимости в промышленной сфере и передовой опыт Петербурга в области импортозамещения на примере создания и работы Центра. «Я думаю, что это первая в России коммуникационная площадка, где будет налажено современное взаимодействие производителей, поставщиков и заказчиков», – подчеркнула она.

цепи, редукторы, ступени и прочие производится на российских предприятиях. Кроме того, на экспозиции был представлен проект узкобальстрадного эскалатора КТП-V, конструкция которого дает возможность при реконструкции старых станций в эскалаторные тоннели диаметром 7,7 метров устанавливать не три, а четыре нитки эскалатора, увеличивая таким образом пропускную способность станции.

Целью создания Центра импортозамещения и локализации является реализация мероприятий антикризисного плана и программы правительства Санкт-Петербурга по росту локализации и развития производства в целях обеспечения устойчивого развития экономики и социальной стабильности Санкт-Петербурга. За этой сложной фразой кроется один простой и до боли знакомый советский слоган «Поддержим отечественного производителя!». Работа Центра рассчитана на три года, за которые планируется систематизировать промышленный потенциал петербургских предприятий и наладить постоянное взаимодействие представителей производств с контрактной государственной системой города.

## Поздравляем!

**23 сентября 2015 года Генеральному директору ЗАО «Метромаш» АНАТОЛИЮ ИВАНОВИЧУ ПЛАУМУ ИСПОЛНИЛОСЬ 70 ЛЕТ!**



Стаж работы Анатолия Ивановича Плаума составляет 51 год! Вся трудовая жизнь отдана Метрострою. Пройден красивый путь – от проходчика-подземщика до генерального директора ЗАО «Метромаш».

22 августа 1964 г. выпускник ПТУ №66 (ныне – Колледж Метростроя), Анатолий Плаум был направлен на работу в СМУ-17 проходчиком. Тогда же молодой рабочий поступил на вечернее отделение ЛИИЖТа. После армии Анатолий Иванович продолжил учебу в институте и работу в СМУ-17. Толкового третьекурника ЛИИЖТа назначают механиком на строящуюся станцию «Купчино», где начальником участка был в те памятные годы генеральный директор Метростроя Вадим Николаевич Александров. В 1975 году Анатолий Иванович направляется на работу в город Кировск Мурманской области, а в 1980-м – возвращается в родное СМУ-17 уже главным механиком. В 1989 году за внедрение на станции «Пр. Большевиков» своей разработки – АМК-1 (агрегат механический колотный) А.И. Плаум был награжден Золотой медалью ВДНХ.

В 1992 году в Ленметрострое сложилась трудная ситуация с шахтными электровозами. Для решения проблемы было создано предприятие по их сервисному обслуживанию и ремонту – ЗАО «Метромаш», его возглавил Анатолий Ива-

нович Плаум. В основу работы лег принцип сокращения подземных ремонтов, стремление выполнять все операции на собственной производственной базе. И сегодня ЗАО «Метромаш» стабильно наращивает объемы ремонтных работ для ОАО «Метрострой».

Коллектив «Метромаша» принимал участие в строительстве многих уникальных объектов, таких как ТРК «Планета Нептун», Комплекс Защитных Сооружений Санкт-Петербурга и других.

На Фрунзенском радиусе ЗАО «Метромаш» выполняло целый ряд важнейших работ: ремонт и обслуживание шахтных контактных электровозов, изготовление и монтаж 600 противопожарных дверей в подплатформенные помещения всех станций, 16 затворов, сложные металлоконструкции. Специалисты «Метромаша» принимали активное участие в архитектурном оформлении станции «Обводный канал».

Талантливый инженер, Ветеран труда, заслуженный изобретатель-рационализатор, Анатолий Иванович Плаум в 2005 году награжден медалью «За трудовые заслуги». За успешное выполнение производственных заданий ему в 2008 году было присвоено звание «Почетный строитель России», а в 2012 году, за заслуги в области строительства и многолетнюю добросовестную работу – звание «Заслуженный строитель Российской Федерации».

*Дорогой Анатолий Иванович! Коллектив Вашего «Метромаша» и весь Метрострой поздравляет Вас с замечательным юбилеем! Желаем Вам богатырского здоровья, благополучия и новых творческих побед!*

Метростроение

# «ДУНАЙСКИЙ ПРОСПЕКТ» – ПОКА СТРОИМ



Работа на станции «Дунайский проспект» проделана огромная. В действительности, уже сейчас можно побродить по гулкому станционному пространству и ясно представить, как будет здесь все устроено, когда заработают эскалаторные спуски, заполнятся спешащим народом пешеходные переходы и пассажирская платформа. Трудями наших коллег, людей талантливых, трудолюбивых и упрямых, в Санкт-Петербурге рождается неповторимая станция, первая в России, построенная «сверху вниз», по методу «Top-Down». Но рождается не быстро и не просто. О том, как продвигаются работы и с чем приходится сталкиваться главному исполнителю уникального строительства, рассказывает начальник участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Алексей Александрович Смирнов.

## С НАЧАЛА

Полуторагодовой период строительства станции включал несколько основных этапов: возведение единой ограждающей конструкции станционного котлована – «стены в грунте» общей протяженностью 480 м, бурение, технически сложную установку и бетонирование семидесяти шести несущих свай-колонн, выполнение грунтозаменяющей струйной цементации в зонах входа и выхода ТПМК S-782, разработку грунта на первом уровне заглубления котлована с отметки +17,3 м от УРГ до отметки +11 м от УРГ, за что, собственно, единственный раз наша организация получила деньги в рамках утвержденной общегородской программы строительства метро. Далее – переход к «миттельшпиль», основной части этой непростой «шахматной партии».

## «МИТТЕЛЬШПИЛЬ»

Второй и третий основные этапы включали монтаж и бетонирование плиты подготовки, монтаж поддерживающей опалубки и строительство верхней плиты покрытия, дальнейшую разработку грунта вниз – уже до щельги свода, пропущенного к тому времени через станцию двухпутного тоннеля. Эскаваторная выгрузка грунта осуществлялась теперь через технологические проемы в плите покрытия. В августе этого года мы закончили колоссальный объем земляных работ – под прикрытием распирающей котлован верхней плиты мы разработали более 22000 м<sup>3</sup> грунта и опустили на отметку +7,0 м от УРГ. Залили следующую опорную «плиту подготовки», установили опалубку, связали и забетонировали плиту второго перекрытия на отметке +9,9 м. Котлован станционного комплекса площадью 5116 м<sup>2</sup> к сентябрю перекрывали теперь уже две мощные распорные плиты, одна из которых, нижняя, лежит на опорных столбиках несущих колонн. Мы выполнили бетонирование и сложную, многоэтапную гидроизоляцию стен, требующую грамотного подхода к технологии нанесения.



За этот выполненный и документально оформленный этап работ денег от города не получили – построили второй ярус станции на собственные средства.

## СЕГОДНЯ

В настоящий момент мы ведем разработку грунта на третьем ярусе (отметка +3,3 м от УРГ). Грунт выдается на поверхность так же, через технологические проемы первой и второй плит перекрытия, но уже «по цепочке», в которую включены породотводящий конвейер и экскаваторы. Параллельно бетонируем и готовим к гидроизоляции стены этого яруса, строим третью распорную плиту, покончив с которой, мы рассчитываем в ближайшее время приступить к демонтажу ж/б блоков тоннеля. Однако именно сейчас, приближаясь к зиме, мы уже фактически не можем продолжать работы за счет собственных финансовых резервов. Мы не можем больше за свой счет покупать дорогостоящую гидроизоляцию, бетон и арматуру. Гидроизоляционные работы сейчас практически остановлены. Последние объемы закрываем на волевых ре-



шения руководства и на добром отношении УПТК – нашего поставщика. Но кредит доверия, как известно, тает быстро. А ведь сейчас, в сентябре, должны закрываться основные объемы гидроизоляции. Еще острее встает вопрос о продолжении всех последующих работ производственного цикла: мы не можем выбирать грунт, не распирая стены плитой перекрытия, для продолжения строительства которой необходимы бетон и арматура. Все взаимосвязано. Нарушение технологического цикла небезопасно, а потому недопустимо.

Пока мы еще не стоим, продолжаем за счет собственных резервов разработку грунта на третьем ярусе, но еще неделя-две, и наступит момент, который может резко осложнить ход дальнейшего строительства станции.

На четвертом, заключительном этапе предстоит разобрать и поднять на поверхность около 800 десятитонных блоков обделки двухпутного тоннеля, залить плиту ростверка, построить платформу и т.д., но говорить об этом, наверное, преждевременно, особенно в свете сегодняшних обстоятельств.



## ИТОГИ МЕСЯЦА. Август 2015



По проходке общие задачи на август выполнены. В частности, закончена проходка НВУ на ш. №625 ЗАО «СМУ №13 Метрострой» на ш. 624 по левому и правому станционным тоннелям проходческие бригады ЗАО «Тоннельный отряд-3» перевыполнили намеченные объемы. На ш. 622 (ст. «Пр. Славы») ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» приступило к проходке камеры металлоконструкций.

На ст. «Дунайский проспект» ЗАО «СМУ-11 Метрострой» продолжает сооружение постоянной конструкции станционного комплекса. На ст. «Новокрестовская» и «Беговая» ведется сооружение «стен в грунте» и бурение скважин струйной цементации (ЗАО «Управление-15 Метрострой», ЗАО «СМУ №13 Метрострой», Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой», ЗАО «Геострой»).

На ст. «Дунайский проспект» ЗАО «СМУ-11 Метрострой» в полном соответствии с утвержденным месячным графиком одновременно с возведением основных конструкций станции производит разработку грунта на третьем ярусе станционного котлована.

На 465 ш. (ст. «Новокрестовская») успешно выполняются текущие задачи. На застраиваемой территории Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой», ЗАО «Геострой» и ЗАО «СМУ №13 Метрострой» выполняют буровые работы по струйной цементации. Из 23000 пробурено за август 2250 скважин. В сутки удается пробурить до 110 скважин.

ЗАО «СМУ №13 Метрострой» по результатам выигранного тендера возобновило работы по подготовке к проходке рабочего ствола ш. 572 (ст. «Горный институт»). В сентябре руководством ОАО «Метрострой» принято решение о передаче ЗАО «СМУ №13 Метрострой» функций генерального субподрядчика на сооружении ст. «Беговая».

ЗАО «Управление-15 Метрострой» по окончании проходки двухпутного тоннеля на линии Ф-2 совместно с ЗАО «Метроподземстрой» ведет бетонирование перекрытия вентканала этого тоннеля. На сегодняшний момент построено

882 м перекрытия. В августе при плане 1015 м<sup>3</sup> проходчики ЗАО «Управление-15 Метрострой» уложили в перекрытие 1304 м<sup>3</sup> бетона. Кроме этого, ЗАО «Управление-15 Метрострой» заканчивает подготовку к проходке двухпутного тоннеля на Невско-Василеостровской линии. В августе на ш. 462 (зона старта ТПМК проекта S-782 на ул. Туристская) при плане 700 м<sup>3</sup> уложено 1100 м<sup>3</sup> бетона. Таким образом, ЗАО «Управление-15 Метрострой» перевыполнило плановые объемы работ.

ЗАО «Тоннельный отряд-3» продолжает проходку левого и правого станционных тоннелей ст. «Проспект Славы». В августе специалисты ЗАО «Тоннельный отряд-3» начали подготовку к путеукладочным работам. Отряду предстоит выполнить следующую масштабную программу: в тоннелях линии Ф-2 уложить около 8,5 км путевого бетона, в тоннелях линии Ф-1 – до 1,5 км.

Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой» в настоящее время выполняет ответственные монтажные работы. В тоннеле станции «Южная» закончен демонтаж ТПМК проекта S-782. На ш. 462 разворачивается сборка основных узлов этого тоннелепроходческого комплекса. В механосборочном цехе Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» ведутся ремонтно-восстановительные работы и замена изношенных деталей щита.

Подготовил Юрий Дейбук

# ИЗ ИСТОРИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ВТОРОГО ВЕСТИБЮЛЯ СТАНЦИИ «СПОРТИВНАЯ»



Технико-экономическое обоснование (ТЭО) строительства участка метрополитена от ст. «Садовая» до «Комendantская-Приморская» было разработано «Ленметрогипротрансом» в 1985 году. Спустя три года, в 1988 г.,

появилось ТЭО Кольцевой линии, участка от ст. «Василеостровская-II» до ст. «Выборгская-II». Оба этих ТЭО предусматривали одну общую пересадочную станцию «Спортивная» с двумя подземными вестибюлями: на пр. Добролюбова (Петроградская сторона) и перед въездом на Тучков мост (Васильевский остров). В обоих случаях этот второй вестибюль соединялся с нижним уровнем ст. «Спортивная» пешеходным тоннелем под р. Малая Нева и, как задумано было с самого начала, тоннель оснащался траволаторами.

В новой по конструкции двухэтажной пересадочной станции на две линии метрополитена оснащался по-новому и тоннель к одному из вестибюлей – траволаторами, которыми в те годы в Ленинграде был оснащен только пешеходный тоннель в аэропорту Пулково-II.

В августе 1989 г., когда шло строительство третьего участка Правобережной линии от ст. «Садовая» до ст. «Богатырский проспект», начальник «Ленметростроя» Горышин В.В. и директор «Ленметрогипротранса» Кулагин Н.И. докладывали письмом заместителю Председателя Ленгорисполкома т. Губкину М.А. о проходе перегонных тоннелей этого участка под Невой. В письме указывалось, что этот участок метрополитена «для ускорения строительства был запроектирован, минуя стадию «Проект». На стадии рабочего проектирования требовалось пробурить в акватории р. Большая Нева дополнительные разведочные скважины. На главном фарватере реки бурить летом, т.е. в навигационный период, категорически запретил «Ленречпорт». А в зимнее время выполнить бурение не представлялось возможным из-за отсутствия необходимого оборудования.

Чтобы не останавливать работы по строительству метро, было принято ре-

шение максимально приблизить трассу тоннелей строящейся линии на участке под Невой к действующим тоннелям Невско-Василеостровской линии».

В результате изменения трассы вестибюль станции «Университетская» строящейся линии (позже ее назвали Фрунзенско-Приморской) оказался в начале Большого проспекта Васильевского острова.

И тут с «Университетской» повторилась история, которая случилась с «Адмиралтейской» на Невско-Василеостровской линии, ее не построили и до сего дня. Перегонные тоннели в пределах станционного участка были Метростроем пройдены, и строители готовились уже перебирать их на больший диаметр под боковые станционные тоннели. Но...

Дело в том, что в районе строительства этой станции и наклонного хода в те годы находилось предприятие, выпускающее высокоточную технику для навигации кораблей военно-морского флота. Технология изготовления этой техники не допускала уровня вибрации, которая вызывалась в грунтах работающими эскалаторами. После проведения замеров вибрации на нескольких эскалаторных тоннелях города, по решению оборонного отдела городского Комитета КПСС было принято решение отказаться от строительства ст. «Университетская», а для «возмещения этой потери» построить в районе Тучкова моста на Васильевском острове второй вестибюль станции «Спортивная», соединив его тоннелем с траволаторами для пассажиров под р. Малая Нева. Но строительство этого второго вестибюля, отложенное в том 1989 году на ближайшую перспективу, было начато лишь в 2012 году, т.е. спустя более 20 лет. Также было отложено и строительство самой Кольцевой линии, ее северной части от «Василеостровской» до «Выборгской», хотя ТЭО было рассмотрено и в экспертизе МПС.

Но город изменил приоритеты и очередность в строительстве линий метро.

К теме строительства второго вестибюля ст. «Спортивная» вернулись в 1996 г. и позже, в 2004 г., когда было рассмотрено несколько вариантов его расположения и конструкций.

Наземные варианты:

1) На пересечении Среднего проспекта В.О. и Тучкова переулка.



2) В реконструируемом дворе дома № 29 по Съездовой линии рядом с церковью «Св. Екатерины».

Внутренний двор этого дома предполагали перекрыть по типу пассажа стеклоалюминиевой конструкцией. В реконструируемых зданиях кроме вестибюля предлагалось разместить торгово-гостиничный комплекс «Тучков мост» по типу перестроенного позже дома № 19 по Владимирскому проспекту, где сейчас находится подобный комплекс «Владимирский Пассаж».

Подземные варианты расположения второго вестибюля «Спортивная» учитывали съезд транспорта с Тучкова моста и сохранение трамвайного движения. Один вариант предусматривал подземный вестибюль на набережной Макарова, но севернее съезда с моста, причем наклонный ход «нырнул» под трамвайные пути. Были варианты, предусматривающие пропуск тоннелем автотранспорта по набережной в месте съезда с Тучкова моста, а подземный вестибюль метрополитена заглублялся ниже транспортного тоннеля. Варианты с автотранспортным тоннелем появились в связи с обсуждавшимся в те годы вопросом пропуска Северо-Западного скоростного диаметра, в том числе по этому участку набережной Макарова.

Все рассматриваемые варианты имели различные в плане и профиле не только эскалаторные тоннели, но и пешеходные тоннели под Малой Невой от станции «Спортивная» к натяжной камере эскалаторного тоннеля. Например, вариант наземного вестибюля на углу Среднего проспекта и Тучкова переулка требовал сооружения пешеходного тоннеля

общей длиной около 340 м с переломом в плане. Этот вариант требовал еще и сноса или реконструкции зданий № 8, 10 на Среднем пр. и д. 20 по Тучкову переулку.

Руководство города понимало серьезность этой проблемы, и губернатор В.И. Матвиенко однажды в 2006 г. провела выездное совещание на местах будущих вестибюлей и стройплощадок, в том числе и с осмотром мест под возможные варианты вестибюля № 2 метро «Спортивная». В этом объезде приняли участие вице-губернатор А.И. Вахмистров, руководители районов, где размещались вестибюли, руководители Комитета по транспорту, метрополитена, Метростроя, Ленметрогипротранса. Конечно, были и представители прессы

И еще одно интересное совпадение! Подобно тому, как при различных обсуждениях многочисленных вариантов расположения вестибюля ст. «Адмиралтейская» в конце концов вернулись к первоначальному варианту на углу Кирпичного пер. и Малой Морской, так и второй вестибюль ст. «Спортивная» на Васильевском острове был построен на месте первого варианта, предложенного ТЭО в 1985 г., перед Тучковым мостом. И тоже в подземном исполнении.

Интересно, сколько пройдет лет, когда будут все-таки построены станции «Адмиралтейская-II» и «Университетская»? И вернутся ли вообще к этим станциям?

Советник генерального директора  
Ленметрогипротранса, д.т.н.  
Н.И. Кулагин

## Награда

# В АТОМНОЙ ОТРАСЛИ МЕТРОСТРОЙ – СРЕДИ ЛУЧШИХ!

На Ежегодном конкурсе профессионального мастерства «Лучший по профессии в комплексе капитального строительства атомной отрасли» Метрострой завоевал кубок победителя!



Частное учреждение  
Государственной корпорации  
по атомной энергии «Росатом»  
«Отраслевой центр капитального строительства»

Уважаемый Вадим Николаевич!

Возрождая традиции чествования работников отрасли и трудовых коллективов организаций Госкорпорации «Росатом», внесших значительный вклад в реализацию проектов капитального строительства на объектах использования атомной энергии, на торжественном мероприятии 07 августа 2015 года, посвященном празднованию «Дня строителей атомной отрасли», вручены государственные награды Российской Федерации, отраслевые награды Госкорпорации «Росатом», а также награды победителям III Ежегодного конкурса профессионального мастерства «Лучший по профессии в комплексе капитального строительства атомной отрасли».

ОАО «Метрострой» было отмечено среди лучших трудовых коллективов 2015 года в номинации «Лучшая подрядная организация на площадках сооружения АЭС».

Направляю Вам кубок победителя и выражаю свою искреннюю благодарность и глубокую признательность всему коллективу ОАО «Метрострой» за плодотворное сотрудничество и высокий уровень профессионализма.

Генеральный директор  
«Отраслевого центра капитального строительства»  
Государственной корпорации  
по атомной энергии «Росатом»  
Г.С. Сахаров

**Гость редакции**

# Игорь Мещерин: «Инженерная мысль – основа всего, что нас окружает»



– **Игорь Викторович, какова роль инженера в современных экономических реалиях?**

– Важнейшими стратегическими задачами России сегодня объявлены модернизация экономики и новая индустриализация. Кто осуществит эти идеи практически? Ответ очевиден. Будущее – за инженерами, потому что именно инженерная деятельность играет основополагающую роль для практического применения достижений науки, внедрения и оптимизации технологических решений во всех отраслях народного хозяйства. Именно проектные и конструкторские работы являются основой для внедрения любых инноваций.

– **Говоря о строительном проектировании как одном из видов инженерной деятельности, как бы Вы оценили общую ситуацию?**

– Как критическую. Сегодня доля проектно-изыскательских работ в капитальных вложениях продолжает сокращаться. Непонятно, какими причинами вызвано желание заказчика экономить на проекте, ведь чем лучше проработаны проектные решения, тем быстрее, качественнее, а главное, экономичнее будет строительство.

Отсутствие спроса на строительное проектирование не могло не привести к упадку проектной отрасли. Дело не только в слабости материально-технической базы, устаревших технологиях, шаблонных подходах. Хуже всего то, что инжиниринговые бизнесы в рамках действующего законодательства не воспроизводятся. А с точки зрения дальнейшей перспективы, самой большой проблемой является низкий уровень выпускников вузов, приходящих в отрасль. К тому же большинство молодых специалистов лишены возможности обрести наставника, чтобы учиться настоящему делу – как было в советском прошлом. Сегодня большинство работающих в отрасли пришли в инженерное дело после 2000 года, поэтому существующее незавидное положение представляется им в порядке вещей. Чтобы не сгущать краски, скажу, что в России есть настоящие инженеры, которые создают положительные примеры результативного инжиниринга, но их мало, и они скорее исключение, чем правило.

– **Снижение качества строительства напрямую связано с недоработками в проектной документации?**

В рубрике «Гость редакции» мы представляем человека, имя которого хорошо известно специалистам в области инжиниринга и строительного проектирования. Он не понаслышке знает о проблемах, с которыми приходится сталкиваться российским инженерам в своей профессиональной деятельности, и ведет активную общественную деятельность, направленную на их комплексное решение. Наш собеседник – президент Национальной палаты инженеров Игорь Мещерин.

– Безусловно! Посмотрите статистику Национального объединения строителей: за последние пять лет количество аварий выросло более чем на 400%, а количество погибших почти в 7 раз. Разрушение объектов вследствие нарушений, допущенных при реализации инвестиционных проектов, стало довольно распространенной практикой, принося ущерб не только имуществу, но главное – жизни и здоровью граждан России.

– **Значит, нужна корректировка в системе взаимоотношений заказчик – проектировщик – строитель?**

– Разумеется. Более того, необходимо структурно перестроить систему регулирования инженерной деятельности, повысить статус инженерной профессии, принять специальный закон «О профессиональных инженерах в РФ», создать систему сертификации инженеров на базе Национальной палаты инженеров, что в комплексе даст толчок развитию инженерного дела.

Сегодня нам приходится доказывать: раз признано, что России необходима крупномасштабная структурная перестройка экономики, следует изменить подходы к регулированию инженерной сферы. Экономистам, журналистам и политикам необходимо усвоить, что в основе любых технико-технологических продуктов лежит инженерная мысль.

Меры, ведущие к активизации разработки, внедрения в производство и экспорта инновационных технологий, не должны ограничиваться развитием материально-технической базы. Необходимы изменения в законодательстве о профессиональной деятельности инженеров, тем более, что понятия «инженер», «инжиниринговая деятельность» сейчас ни в одном законе не прописаны, права и обязанности лиц, осуществляющих эту деятельность, не урегулированы.

– **С Вашей точки зрения, какова роль инжиниринга в реализации проектов развития городской подземной инфраструктуры?**

– Профессиональный инжиниринг – первое и главное условие успешной реализации проектов подземного строительства, гарантия их безопасности и эффективности в эксплуатации. Если в строительстве наземных объектов возможно применение типовых проектных решений, то проектирование подземных сооружений любого назначения, а тем более метрополитенов и транспортных тоннелей – это штучная работа, требующая индивидуального подхода. Это творческая деятельность, связанная с проектированием, строительством и эксплуатацией уникальных инженерных объектов, включающая в себя проведение прединвестиционных исследований, разработку инвестиционных замыслов и бизнес-планов, технико-экономических обоснований и исследований, сметных расчетов, бюджетов и программ финансирования строительства, изготовление проектной, рабочей, исполнительной документации, экспертизу проектов и документов. Грамотное решение этих вопросов под силу только профессиональным организациям, обладающим

значительным опытом работы в области подземного строительства, квалифицированными кадрами, современной материально-технической базой.

– **Сегодня с самых высоких трибун говорится не только о необходимости создания инновационной экономики, но и повышения комфорта и безопасности жизни граждан в российских мегаполисах. На Ваш взгляд, является ли комплексное освоение городского подземного пространства ключом к решению этих проблем?**

– Не нужно быть специалистом, чтобы понимать: нынешняя транспортная ситуация в крупных российских городах в целом такова, что без масштабного развития сети метрополитенов, транспортных тоннелей, подземных паркингов и торговых зон и общественных пространств уже невозможно обойтись. Существующий мировой опыт развития и реконструкции крупнейших мегаполисов мира лишь подтверждает этот тезис. В качестве примера можно привести Монреаль и Торонто (Канада), в подземном пространстве которых располагаются не только транспортные сети и развязки, но и торгово-развлекательные зоны, спортивные центры. В Пекине власти разработали программу, согласно которой уже к 2020 году весь автотранспорт уйдет с уровня земной поверхности в подземное пространство, а улицы будут благоустроены для пешеходов. К сожалению, в нашей стране метростроение и тоннелестроение наиболее активно развивается только в столице, что, конечно, неправильно, ведь жители других российских городов в не меньшей степени достойны комфортных условий проживания, чем москвичи. Очевидно, что создание подземной транспортной инфраструктуры – необходимое условие успешного развития любого города – миллионника. Что касается Санкт-Петербурга с его исторической застройкой и особенностями ландшафта, можно с уверенностью сказать, что комплексное освоение подземного пространства позволит городу не только динамично расти и развиваться, но и сохранить статус архитектурного шедевра, музея под открытым небом.

– **Как житель мегаполиса, считаете ли Вы метрополитен комфортным способом передвижения?**

– Безусловно! метрополитен прохладен летом и согрет зимой. Наиболее важным его достоинством я считаю возможность точного планирования времени на дорогу. Конечно, в час пик комфортность значительно снижается, зато растет консолидация коллектива. Ждем, когда на метро можно будет добраться до аэропортов. Безусловно, метрополитен как независимая транспортная система должен активно развиваться в Москве, Санкт-Петербурге и других крупных российских городах.

– **Скажите, пожалуйста, сами Вы пользуетесь метро? Какие впечатления у Вас с связаны с московским метрополитеном?**

– Регулярно пользуюсь метро, особенно когда после работы нужно успеть в театр.

Впечатления? Все бы ничего, народу много-много, чистота не идеальная, но, конечно, эти вопросы – за пределами компетенции самих метростроителей.

– **Приходилось ли Вас бывать в петербургском метро? В чем его отличие от московского?**

– Я вырос в Петербурге, и, конечно, петербургское метро для меня почти родное. Что касается отличий, в Москве нет станций с раздвижными дверями, в центре города насыщенность выходами и удобство их использования значительно выше. В Санкт-Петербурге метрополитен должен развиваться в соответствии с потребностями сегодняшнего дня – ростом численности населения и интенсивности передвижения по городу. Строительство метро – важная задача, стоящая перед городской администрацией, проектировщиками и строителями. В Петербурге работают профессионалы, которые справятся со всеми поставленными задачами.

– **Приходилось ли Вам сталкиваться по роду деятельности со специалистами в области метростроения?**

– В молодости, лет где-то 25 тому назад, наша рок-группа репетировала в актовом зале дело «Северное», расположенном в Ленинградской области за станцией метро «Девяткино». А однажды мы выиграли творческий конкурс на базе Петербургского метрополитена в Рощино. Кстати, об этом пишет рок-энциклопедия Андрея Бурлаки.

С петербургскими специалистами мы сотрудничаем по общим профессиональным вопросам. На сегодняшний день я много общаюсь со специалистами – проектировщиками московского «Метропроекта» и одним из его руководителей – Мариной Семенович Слупак. В метростроителях я всегда отмечал высочайший профессиональный уровень и упорство в достижении целей. Замечательный сплав шахтерского характера и путейского инженерного потенциала.

– **И последний вопрос: что ждет российских инженеров в ближайшем будущем?**

– В странах Евросоюза, Северной Америки, во многих странах Азии, в отличие от нашей страны, право заниматься инжиниринговой деятельностью предоставлено в первую очередь аттестованным инженерам – физическим лицам, а уже во вторую очередь – инженерным организациям как юридическим лицам, обязанным иметь таких инженеров в штате, а в некоторых случаях в составе учредителей организации. Очевидно, что и Россия непременно вступит на этот путь, когда развитие отрасли определяется уровнем личной свободы и ответственности специалистов, ведущих инжиниринговую деятельность.

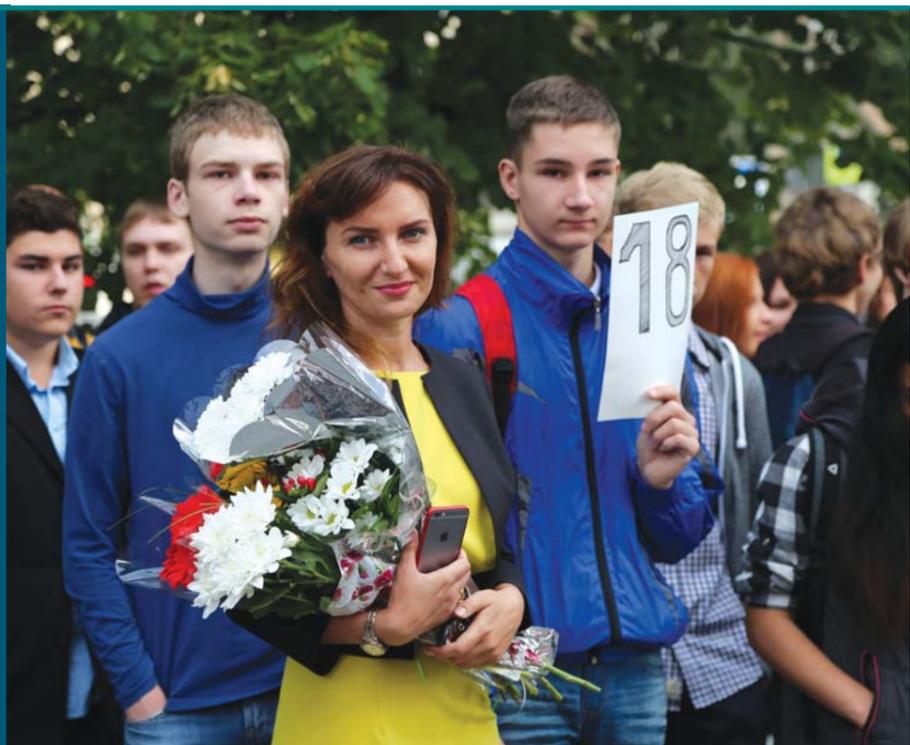
Наша главная задача – принципиально пересмотреть отношение к инженерным специальностям – как в общественном сознании, так и федеральном законодательстве. Инженерному делу необходимо вернуть свободу как творческую составляющую процесса. Не по духу, ведь творчество всегда было основой лучших отечественных инженерных разработок, а по букве Закона, чтобы инженерный корпус занял заслуженное место среди других творческих профессий в нашей стране – художников, архитекторов, адвокатов. Это – неперемное условие развития инженерной мысли, а значит, технологического прогресса и финансового роста во всех отраслях экономики страны.



## Колледж

# У ПЕРВОКУРСНИКОВ КОЛЛЕДЖА МЕТРОСТРОЯ НАЧАЛАСЬ ВЗРОСЛАЯ ЖИЗНЬ

В жизни абитуриента неизбежно возникает вопрос: «а куда, собственно, поступать?». И здесь главное, чтобы этот краеугольный вопрос не перетек в другую временную плоскость: «а куда я, собственно, поступил?». Студентам Колледжа Метростроя это не грозит, настоящая рабочая специальность – каменщик, плотник, мастер отделочных строительных работ, автомеханик – не будет лишней при любом раскладе. А можно пойти и на «мастера по обработке цифровой информации» и посвятить себя компьютерным технологиям будущего! А что? «Ничего невозможного нет!» – сказала одна знакомая лягушка, выбравшись из горшка с маслом... Кем бы ни стали сегодняшние «новобранцы» в будущем, Метрострой желает им счастливых студенческих лет! Однако новоиспеченным студентам не стоит забывать, что начало учебного года приносит с собой не только праздники и бурные встречи с друзьями и подругами, не только планы и надежды, но и, конечно, испытания. Первыми почувствовали неминуемо приближающуюся череду испытаний, разумеется, первокурсники. Вливаться в новый коллектив, привыкать к иной системе обучения, подстраиваться под незнакомые требования – это всегда непросто. Вот и посмотрим на зимней сессии, как прошли испытания.



## НА ЛИНЕЙКУ СТАНОВИСЬ!

Каждый год «новобранцы»-первокурсники Колледжа Метростроя, плечом к плечу со своими старшими товарищами 1 сентября принимают поздравления и напутствия. По традиции, День знаний начался здесь с торжественной линейки, собравшей множество студентов, преподавателей, сотрудников Колледжа и его гостей.



Первым с началом учебного года студентов поздравил директор Колледжа **Александр Дмитриевич Филатов**:

– Студенческие годы открывают перед человеком огромные перспективы. Это увлекательный и чрезвычайно ответственный этап жизни. Именно в это время формируется характер, закладываются знания и умения, которые становятся основой взрослой жизни. Потому что

качественное образование – это всегда уверенность в собственных силах, залог успешной карьеры, возможность самореализации.

Тему необходимости полноценного образования продолжила заместитель директора по учебной части **Наталья Павловна Тимофеева**:



– День знаний – это праздник для тех, кто считает образование неотъемлемой частью жизни. И в первую очередь, в этот день я поздравляю ребят, впервые входящих в здание нашего прославленного Колледжа. Пусть ваши надежды обязательно сбудутся, Колледж Метростроя станет для вас вторым домом, мастер-педагог – действительно главным наставником, а однокурсники – настоящими и верными друзьями на всю жизнь.

Со словами благодарности и признательности обратился к своим коллегам, мастерам-педагогам Колледжа, старший мастер **Эдуард Гравичевич Симонян**:

– Ваш профессионализм и ответственность, мудрость и терпение, искреннее участие в судьбах детей достойны глубокого уважения. Посвящая свою жизнь образованию молодого поколения, вы помогаете им стать хорошими



и добрыми людьми, полноценными гражданами своего Отечества.

В этом году поздравить ребят с Днем знаний и пожелать им счастья, новых открытий и творческих удач пришли многие почетные гости. После зачитания приказа по итогам 2014–2015 учебного года самые успешные студенты и лучшие группы Колледжа были награждены почетными грамотами и призами.



## КАКИЕ ЖЕ ОНИ – ПЕРВОКУРСНИКИ?

Пока они стоят на линейке, скромные и робкие, но пройдет немного времени, и каждая новая группа будет единой командой! По окончании линейки под общие аплодисменты прошло «Торжественное шествие Студенческого билета и Зачетной книжки».



Первокурсники совершили экскурсию по кабинетам, мастерским, на первом уроке узнали подробнее о правилах и традициях славного учебного заведения. Председатель Совета ветеранов Метростроя **Константин Яковлевич Поначев** и почетный метростроевец, отдавший строительству метро более 50 лет, **Борис Федорович Яковлев** провели у первокурсников «урок памяти», ярко и интересно рассказывали об истории Метростроя, военных и трудовых подвигах первых метростроевцев, о техническом перевооружении предприятия и перспективах его развития.



Праздник закончился вручением студенческих билетов. Началась взрослая жизнь. Так что расслабляться не стоит!



Фото Люси Бергнер

## ТВОЙ ПЕРВЫЙ «ШАГ В ПРОФЕССИЮ»



О приближающемся большом событии в кипучей жизни Колледжа Метростроя рассказывает главный эксперт соревнований по профессиональному мастерству, старший мастер Колледжа **Эдуард Гравичевич Симонян**.

– В ближайших планах Колледжа – участие в грандиозном профессиональном конкурсе «Шаг в профессию», который пройдет 14–16 октября в Санкт-Петербургском конгрессно-выставочном центре «Экспо-форум». В рамках этого интереснейшего представления мы примем участие и в финале I открытого чемпионата профессионального мастерства по правилам WorldSkills Russia Северо-Западного федерального округа. Нашей суперкоманде будущих «мастеров-золотые руки» предстоит дуэль с сильнейшими составами Архангельска, Новгорода, Вологды, Калинин-

града, Выборга, Тихвина, Мурманска, Санкт-Петербурга, а также Белоруссии, Финляндии и Германии. Фактически, участие в данном конкурсе – это многотрудный отборочный поединок будущих бойцов Чемпионата России, который пройдет весной в Казани. Победителям Чемпионата, в свою очередь, предстоит бескомпромиссная борьба за призовые места на Чемпионате Европы, который состоится в 2016 году в Гетеборге, Швеция.

Создание боеспособной команды из талантливых ребят, будущих корифеев рабочих профессий, дело сложное и ответственное. И здесь я могу с гордостью признать, что коллектив мастеров и педагогов Колледжа Метростроя готовит конкурентоспособных участников конкурсов всех уровней. Команды наших студентов многократно одерживали побе-

ды на городских, региональных и российских конкурсах профессионального мастерства в течение многих лет, что позволяет достойно представлять нашу страну на международных конкурсах.

На городском конкурсе профессионального мастерства по системе WorldSkills, который состоится в октябре, командам предстоит не только собрать по чертежу большую объемную конструкцию из гипсокартона, но и выполнить целый ряд очень непростых строительных заданий, в том числе, провести художественную облицовку сложных поверхностей, вытянуть лепку вокруг дверного проема и многое другое.

К участию в таком масштабном «строительном марафоне» уже сейчас начинаем готовить команду. У нас есть очень перспективные ребята и девушки. Возможно, что в подготовке примут участие и наши лучшие выпускники, не достигшие 23 лет – правилами соревнований это допускается. Поэтому уже на подготовительном этапе развернется нешуточная борьба за право участия в Чемпионате Европы EuroSkills – крупнейших мировых состязаниях «рабочих рук».

**Спорт**



**ОСЕННИЕ СТАРТЫ МЕТРОСТРОЯ**

9 сентября на стадионе «Динамо» Спартакиада ОАО «Метрострой» продолжилась соревнованиями по легкой атлетике.

Программа соревнований включала дистанции 100 и 400 м у женщин, 100 и 800 м у мужчин и смешанную эстафету 100+200+300+400 м, где этап 200 м бежали девушки. Победителями и призерами у женщин стали:

**В беге на 100 м:**

- 1 место – Ерохина Юлия (14,06 сек., УМ)
- 2 место – Никольская Надежда (14,31 сек., ТО-3)
- 3 место – Степанова Наталья (14,35 сек., Упр. № 10).

**В беге на 400 м:**

- 1 место – Ерохина Юлия (1 мин. 5,52 сек., УМ)
- 2 место – Никольская Надежда (1 мин. 5,98 сек., ТО-3)
- 3 место – Степанова Наталья (1 мин. 6 сек., Упр. № 10).

**ПОБЕДИТЕЛИ И ПРИЗЕРЫ У МУЖЧИН:**

**В беге на 100 м:**

- 1 место – Заварин Григорий (11,24 сек., УМ)
- 2 место – Киселев Павел (11,98 сек., СМУ №13)
- 3 место – Чирков Михаил (12,00 сек., УМ).



**В беге на 800 м:**

- 1 место – Бочкарев Вадим (2 мин. 8,2 сек., СМУ №13)
- 2 место – Бабенко Виктор (2 мин. 8,3 сек., СМУ №13)
- 3 место – Волков Николай (2 мин. 11,76 сек., Управление).

Интересно сложилась борьба в забеге с участием команд УМа и ТО-3. На заключительный этап 400 м с небольшим преимуществом первой ушла команда УМа, но Е. Федоров из команды ТО-3 сумел догнать соперника, и на последней прямой спортсмены боролись до самых финишных клеток. Больше сил на финиш сохранил представитель УМа М. Чирков: он принес своей команде победу.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ЭСТАФЕТЫ:**

- 1 место – Управление механизации (2 мин. 16,16 сек.)
  - 2 место – Тоннельный отряд-3 (2 мин. 16,50 сек.)
  - 3 место – Управление №10 (2 мин. 21,34 сек.).
- В командном зачете 1 место в упорной борьбе заняла команда Управления механизации. Второе место – у бегунов Тоннельного отряда-3, спортсмены СМУ №13 – на третьем месте.



В.В. Зорька и В.П. Забродина награждают победительницу в беге на 100 метров Юлию Ерохину

**А ТЫ ГОТОВ К ТРУДУ И ОБОРОНЕ?!**



**НОРМЫ ГТО СДАНЫ!**  
Слева направо: Р. Галеев, Д. Шушукин, С. Картюшкина, Е. Кулеш, В. Гурьянова, Н. Волков, И. Щев

В программе осенних стартов прошло и еще одно важное мероприятие – вручение через представителей организаций удостоверений и значков ГТО всем, кто с 26 мая по 4 июня этого года сдал нормы ГТО.

Напомним, что в 2015 году ОАО «Метрострой» одной из первых компаний в Петербурге поддержала указ Президента РФ Владимира Путина о введении в действие физкультурного комплекса «Готов к труду и обороне» (ГТО). Так, на физкультурно-оздоровительные мероприятия с энтузиазмом явились 274 сотрудника и 15 организаций, а общее настроение участников ярко говорило о том, что инициатива приживется и будет развиваться.



**МИНИ-ФУТБОЛ**

15 команд приняли участие в первенстве ОАО «Метрострой» по мини-футболу, которое прошло на футбольном поле стадиона «Динамо».

На предварительном этапе команды были разбиты жребием на 4 группы, где игры проводились по круговой системе розыгрыша. Затем по две лучших команды по итогам предварительного этапа по кубковой системе разыграли места с 1-го по 8-е.

В полуфиналы пробилась команда Управления-15, победившая футболистов Метробетона (2:0), Компакта, обыгравшая СМУ №13 (3:1), ЛМГТ, переигравшая СМУ-9 (5:0) и команда Семнадцатого управления, одолевшая команду Управления №10 (2:1).

В первом полуфинале встретились футболисты ЛМГТ и Семнадцатого управления. В первом периоде вперед вышла команда Семнадцатого управления, но во втором периоде ЛМГТ сравняли счет, а на последней минуте сумели забить второй мяч и вышли в финал.

Во втором полуфинале футболисты Компакта сумели повести в счете 2:0, но спортсмены Управления-15 прояви-

ли спортивный характер и сумели отыграть два мяча. Основное время закончилось со счетом 2:2, а в серии пенальти удача была на стороне Управления-15 (3:2).

В матче за третье место футболисты Компакта постоянно вели в счете, но ребята из Семнадцатого управления сумели отыгратсья, и основное время закончилось со счетом 3:3. По пенальти Компакт победил (3:1) и стал бронзовым призером первенства, команда Семнадцатого управления заняла четвертое место.

В финале встретились команды Управления-15 и ЛМГТ. Равный и довольно упорный поединок не выявил победителя, и основное время закончилось ничьей 2:2. Серия послематчевых пенальти принесла победу футболистам Управления-15 (2:1), и они стали победителями первенства ОАО «Метрострой» по мини-футболу, спортсмены ЛМГТ – серебряные призеры.

Дальнейшие места распределились так: Метробетон – 5 место, Управление №10 – 6 место, СМУ №13 – 7 место, СМУ-9 – 8 место, УМ – 9 место, Управление №10, ТО-3 – 11 место, СМУ-19 – 12 место, СМУ-11 – 13 место, ЛМЗ – 14 место, ГлавПетербург-Строй – 15 место.

**ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ**

**ОКТАБРЬ**

2	Татьяна Анатольевна БОЖКО (ТО-3) – 60-летие
5	Александр Анатольевич ШИЛИН (ТО-3) – 60-летие
12	Виктор Иванович КОНДРАШИН (СМУ-9) – 60-летие
13	Николай Иванович КОРАБЛЕВ (Управление-15) – 60-летие
19	Валентина Ивановна ОБОЕНКОВА (СМУ-11) – 65-летие
21	Анатолий Васильевич СИДОРЕНКОВ (Семнадцатое упр.) – 65-летие
22	Галина Анатольевна ХОХЛОВА (АТП) – 65-летие Ирина Борисовна ИСАЕВА (Управление-20) – 60-летие
28	Екатерина Васильевна ЧЕБАНОВА (Поликлиника) – 80-летие
31	Александр Николаевич ФОМИЧ (УМ) – 60-летие

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

Редактор: Андрей Бергнер  
Корреспондент: Ирина Сидорина  
Фото: Виктор Чумаков  
Верстка и дизайн: Елена Тальянова  
Номер подписан в печать 28.09.2015 г. 11.00 ч.  
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

**АДРЕС РЕДАКЦИИ:**  
190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а  
Телефон: (812) 635-77-28  
metrostroitel@mail.ru  
www.metrostroy-spb.ru  
Отзывы направлять по адресу редакции.  
Тираж 1700 экземпляров.