

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ЖУРНАЛИСТАМ ПОКАЗАЛИ  
«СПАССКУЮ»

**СТР. 6**

НОВАЯ СХЕМА  
ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО

**СТР. 6-7**

ИГРОКИ ХОККЕЙНОГО «МЕТРОСТРОЯ»  
ПРОЯВИЛИ ГЕРОИЗМ

**СТР. 11**

## «С ЛЕЙКОЙ И БЛОКНОТОМ» ПО СТРОЙПЛОЩАДКАМ БУДУЩИХ СТАНЦИЙ



В начале октября исполнился ровно год с того знаменательного момента, когда на пустыри площадок, наконец-то выделенных под строительство новых станций Фрунзенской линии, вышли бригады Метростроя. «Метростроитель» побывал на главных стройплощадках трассы и (с небольшим опозданием, работа-то идет...) представляет читателям отчет о своем путешествии.



Продолжение читайте на стр. 2-5

### Внимание! Подписка

Продолжается подписка на газету «Метростроитель» на 2014 год. Подписная кампания продлится с 1 октября по 20 ноября 2013 года. Подписной индекс издания – 16925. Цена годовой подписки для физических на 2014 год – 100 рублей за один комплект – 12 номеров газеты со спец-выпусками. 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 проспект, д. 52, 417 каб., редакция (четвертый этаж). **Все справки – по телефону: 635-77-28.** Расчет для физических лиц (индивидуальных подписчиков) – наличный, в бухгалтерию ОАО «Метрострой» через редакцию газеты. Расчет для предприятий и организаций – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой». Необходимо предоставить гарантийное письмо с указанием банковских реквизитов.

### ФОТОФАКТ

#### В ПИТЕР ПРИШЕЛ ОЛИМПИЙСКИЙ ОГОНЬ!



Наш олимпийский чемпион, двукратный чемпион мира Федор Триколич (см. Метростроитель №2 (3681), февраль 2013) – участник эстафеты Олимпийского огня



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.

Подписной индекс издания **16925**

**Метростроение**

Продолжение. Начало читайте на стр. 1

# «С ЛЕЙКОЙ И БЛОКНОТОМ» ПО СТРОЙПЛОЩАДКАМ БУДУЩИХ СТАНЦИЙ

## ГАЛЕРЕЯ НА «ЮЖНОЙ». ПОСЛЕДНИЕ ШТРИХИ?

Стоим в огромном тоннеле, ширина 10,7 м, высота 5,109 м, длина почти 300 м. Тоннель практически готов.



– Метростроителям нашей организации остается «добить» свод галереи. Скорее всего, свод и сборку щита мы с УМовцами закончим одновременно, месяца

через полтора, – считает начальник участка ЗАО «Управление-15 Метрострой» Евгений Алексеевич Лысов.

– Остается положить путевой бетон, и, собственно, все. В перекрытии на период проходки оставлен временный технологический проем для спуска тубингов, ну а в целом, тоннель готов. В течение октября-ноября силами нашего Управления-15 сооружение свода наземного участка тоннеля будет закончено. Сейчас посекционно снимаем верхний опорный пояс. Для этого устанавливаем специальные передвижные подмости, с них фрагменты опорного пояса, включая расстрел, части опорного стола, куски балок опорного пояса строятся и закрепляются подъемным краном, а потом вырезаются газосваркой. Таким способом мы сняли два основных опорных пояса по всей длине галереи и сейчас снимаем последний, поддерживающий. Работу выполняют четыре стропалящика и газосварщик.

**«М»: Тяжелая работенка...**

– А легкой работы у нас и не бывает. Параллельно строится полусфера свода наземной части тоннеля. Технология такая: выставляются две инвентарных 12-метровых разборных опалубки, вяжется арматура, свод бетонируется. Потом готовый участок свода защищается гидроизоляцией, сооружаются защитные конструкции.



Спускаемся в пониженную часть галереи. Здесь совсем скоро начнется сборка щита. Этот участок также полностью готов. На 66 метрах, непосредственно примыкающих к стартовому котловану, верхний свод был забетонирован еще в сентябре. А там, где находимся мы, установлена опалубка: здесь продолжается бетонирование участка верхнего свода.

– Заканчивать бетонирование свода приходится разрозненными участками. Слишком долго выполнялось нагнетание при строительстве стен галереи. Почему? Потому что не успевали до конца выбрать грунт: дело шло медленно, высота галереи очень большая. Но проблемы уже в прошлом, и теперь самое трудоемкое – собирать-разбирать временную опалубку для бетонирования последних открытых участков свода.

По мере того как бетон набирает проектную прочность, снимаются поддерживающие опалубку домкраты. На специальных катках 10-метровая стальная машина лебедками перемещается на следующий, открытый участок галереи. Подводятся домкраты, и по маркшейдерским отметкам опалубка поднимается в проектное положение. Теперь она готова принять



вес следующего участка бетонного свода. Вяжется арматура, бетонируется свод. Вся эта операция повторяется на следующем открытом участке. Казалось, бы все просто, но на самом деле, каждый шаг требует от строителей предельной внимательности, знания всех тонкостей процесса, решительности, и, самое главное, многолетнего опыта.

На строительство 12-метрового участка свода (это с разборкой опорного пояса!) у бригады уходит неделя. Сейчас на возведении верхнего свода по всей трассе гале-

реи под руководством начальника участка, опытного, знающего и ответственного горного инженера Евгения Лысова трудится 60 человек. Как-то в разговоре с корреспондентом главный инженер одного из СМУ Метростроя заме-

тил, что при вынужденном переходе в другие строительные организации Петербурга рабочие Метростроя автоматически становятся на вес золота на самых ответственных участках, что уж говорить о лучших специалистах!



*Управление механизации начинает сборку тоннельного конвейера. На строительной площадке ЗАО «Управление-15 Метрострой» вырос синий «зуб» башины-накопителя: восемь поставленных один на другой портовых контейнеров, внутри которых смонтированы секции для укладки транспортной ленты. Ленты должно быть много. По тоннелю лента отгрузочного транспортера проползет за щитом четыре километра, вынырнет на поверхность и по транспортному мосту потащит породу в отвал*



*На площадке будущего станционного комплекса «Южная» продолжаются работы нулевого цикла. Строители Семнадцатого управления закончили гидроизоляцию и сейчас выполняют армирование оснований фундаментов и подколонных выпусков в котлованах № 1 и № 2. Скоро начнется демонтаж шпунтового ограждения котлованов. Следующий этап строительства станции «Южная» – возведение стен котлована и железобетонных конструкций служебных помещений, соединение портальной части с тоннелем*

## УМ К СБОРКЕ ЩИТА ГОТОВ!

Прощались с Евгением на участке примыкания тоннеля к стартовому котловану. Он отправился в начало тоннеля решать ежедневные строительные задачи своего участка, а мы подошли к сменному механику Управления механизации Алексею Ивановичу Параю. Он может рассказать о сборке щита и показать главную «горячую точку» «Южной» – мобильный сборочный цех



Управления механизации.

– Что я могу сказать о сборке щита? Все идет по плану. Технологические тележки собраны полностью и готовы к следующему этапу сборки непосредственно в тоннеле. Сейчас у нас появилась еще одна задача. Так получилось, что распилка технологического



проема на соединении стартового котлована с тоннелем проводится силами Управления механизации. Толщина стены – 1,1 м. Используем специальное алмазное резательное оборудование компании Hilti. За смену снимаем бетонный блок до 6 тонн. Для нас это внеплановая

работа, но, думаю, еще дня три-четыре, и мы полностью пройдем проем и освободим фронт работ нашим коллегам для последующего бетонирования участка.

Параллельно готовимся к старту проходки. Специалистами ЗАО «Метроподземстрой» уже выруб-

лен в стене стартового котлована диаметр для установки заходного кольца, маркшейдеры производят исполнительную съемку его положения. Само заходное опорное кольцо и ниппельное уплотнение полностью подготовлены к установке. Далее кольцо связывается арматурой и бетонируется в стене стартового котлована. Кольцо мы поставим за смену, как только в стартовом котловане будет снята

опалубка. В назначенный час режущий орган войдет в стартовое кольцо, и начнется проходка.

В настоящий момент Управление механизации выполняет также монтаж ротора и сварку режущего органа. Собрана и готова к сварке юбка щита. Сварка частей юбки производится на поверхности, а приваривается к щиту она уже непосредственно на месте монтажа, в котловане.



*У маркшейдеров на «Южной» работы «выше крыши», и вся – срочная...*

## Метростроение



Две недели назад на сварочной площадке был установлен собранный режущий орган. От того, насколько точно в горизонтальной плоскости был выставлен 150-тонный диск, зависит и качество, и темпы будущей проходки. Сварка режущего органа – это кропотливое, трудоемкое дело, выполняется строго при определенной температуре по специальной технологической карте. Как считает Алексей Иванович, на весь сварочный цикл уйдет около 2 тонн электродов. Оно и понятно, размеры шва в разрезе – 60x45 мм. Сварка выполняется в несколько «прогонов»

с обязательной проверкой качества шва. Круглые сутки сварку режущего органа ведут 18 лучших сварщиков Управления механизации.

– Для меня этот режущий орган уже четвертый, мы варили их на станциях «Обводный канал», «Адмиралтейская», «Спасская», так что опыт имеется. Здесь, на «Южной», есть небольшой нюанс: если раньше мы вели сварку в котловане, варили частями прямо на щите, то сейчас все части режущего органа свариваются на поверхности. В котлован опустим порталным краном – грузоподъемность вполне позволяет – и будем монтировать в один заход.



Круглые сутки сварку режущего органа ведут 18 лучших сварщиков Управления механизации

## «ДУНАЙСКИЙ ПРОСПЕКТ»

Мы на стройплощадке станции «Дунайский проспект», расположенной между Дунайским проспектом и улицей Ярослава Гашека, помощника писателя, торговца перекрашенными собаками, анархиста, журналиста, самого популярного юмориста своего времени, автора так и не законченной эпопеи о бравом солдате Швейке. Похождения Швейки вряд ли будут запечатлены в мозаике панно новой станции, тем более не законченные, а жаль, возможно, это было бы не менее вкусно и не менее красочно, чем истории Сенного рынка.

Начальник участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Дмитрий Андреевич Морозов и заместитель генерального директора по персоналу Анатолий Григорьевич Гнедов обстоятельно угощали нас чаем и кофеями и лишь затем немного рассказали о делах.



«М»: Вроде бы в 2017 году должны пустить станцию?

– Разве?! Мы не в курсе. Скорей бы, а

то жители уже жалобы строчат: «собрались метро строить, а строят саран за забором».

«М»: Обидно конечно, но за 70 лет можно и попривыкнуть. Что же все-таки здесь будет к 2017 году?

– Что будет к 2017-му, мы не знаем, проекта не видели. Пока ясно

одно: начинается все с разработки котлована, как на Мариинском театре: открываем, распираем плитой, снова открываем и снова распираем плитой – классический top & down, полужакрытый способ строительства. Пока строим ограждающие конструкции котлована. Мне и самому интересно знать, как станция будет выглядеть в проекте. Сейчас есть лишь общее понимание конструкции: подземная железобетонная коробка с промежуточными колоннами под ригеля. Станция ограничена улицами Бухарестской и Гашека, а также Дунайским проспектом, имеет четыре выхода и вентиляционный ствол. Сверху будет парк. «Московскую» представляете? Вот примерно так. Щит от «Южной» через «Дунайский проспект» транзитом пойдет до проспекта Славы.

Сейчас мы строим временные здания и сооружения: административно-бытовой комбинат, арматурный двор, помещение слесарных и столярных мастерских, пункты охраны, водомерный узел, склады. По строительству на первое октября готова вся форшахта (480 метров – периметр котлована), выполнены две торцевые стены в грунте для прохода щита и две продольные по периметру котлована (в общей сложности выполнен 181 метр стены в грунте).

Большая вероятность, что в ноябре на «Дунайском проспекте» начнется интересная работа: метростроители приступят к сооружению свай несущих станционных колонн. Перекрытие станции удерживают 76 колон. Изюминка и основная сложность – минимальные допуски на установку каркаса колонны по вертикальной оси. Что представляет собой колонна? В скважину внедрен армокаркас, внутри которого за-



Отличная техника! Надежная, ремонтпригодная... Метрострой «рулит»!

бетонирована мощная несущая труба Ø 630 мм. Точно по оси позиционировать такую конструкцию в скважине будет не так-то просто. Глубина скважины почти 29 метров, диаметр в «голове» – 1000 мм, в «хвосте» расширение до 1500 мм. Бурение производится гидравлической буровой установкой Soilmes

SR-80. Понятно, что в процессе бурения мы имеем некоторое отклонение от вертикали самой скважины, это существенно осложняет установку колонны. Вес трубы – около 7 тонн, плюс пятитонный армокаркас. Все это в сборе нужно аккуратно и точно опустить в скважину подъемным краном. Чтобы точно выставить трубу, необходимо предварительно наварить на нее специальные направляющие, а до этого определить, с какими отклонениями была пробурена скважина, т.е. выполнить по каждой скважине геодезическую съемку и перед каждым спуском трубы провести соответствующую корректировку. Но самая главная сложность другая. По окончании транзитной проходки тоннелепроходческого комплекса через будущую станцию предстоит демонтаж многотонной щитовой обделки. Одна секция кольца весит 10 тонн. Демонтаж обделки – это процесс сложный и непредсказуемый. Одно дело наши стандартные блоки весом до полутора тонн, и совсем другое – новые, 10-тонные... Но до этого еще далеко: щит должен дойти до «Прспекта Славы», поэтому есть время изучить чертежи и подумать. В Петербурге такая обделка устанавливается в тоннелях метро впервые.



**Метростроение**

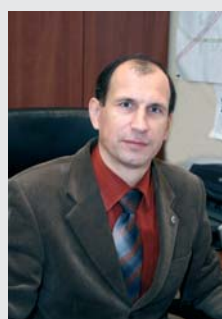
# «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»: СТАНЦИЯ В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

Станция «Прспект Славы» глубокого заложения (глубина около 50 метров), пилонного типа, имеет два выхода с двумя эскалаторными тоннелями, расположенными по оси среднего зала. Один тоннель примыкает к проспекту Славы у церкви Великомученика Георгия Победоносца (его строительством занимаются проходчики ЗАО «Управление-№10 Метростроя»), другой будет расположен близ пересечения Южного шоссе с Бухарестской улицей. Его построит коллектив ЗАО «Управление-15 Метрострой». Совмещенную тяговую подстанцию построят метростроевцы ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Средний станционный зал увеличенный – диаметр 9,8 метра. Такие габариты – большой плюс для станции, расположенной в крупном жилом районе.

ЗАО «Тоннельный отряд-3» построит станцию, ствол шахты № 624, подходы выработки к стволу, обустроит шахтную поверхность. Кстати, станция «Прспект Славы» закреплена за ними с 1994 года прошлого столетия... Пора отметить 20-летие ожидания фронта работ. Терпеливый, однако, народ эти метростроители...

Добавим, что первоначально вестибюль станции должен был располагаться на месте церкви, и ТО-3 «приложил руку» к ее строительству. Но это уже совсем другая история.

О ходе строительства станции «Прспект Славы» рассказывает главный инженер ЗАО «Тоннель-



ный отряд-3» Виктор Вячеславович Тишкин.

– К середине июня щитом небольшого диаметра мы транзитом прошли правый пилот-тоннель, это позволило без промедления выйти на станцию. Из пилот-тоннеля прошли подводящую штольню, фурнелем поднялись вверх и приступили к сооружению верхнего свода натяжной камеры №2 для второго наклонного хода. Сейчас мы уже бетонируем первую заходку верхнего свода. Конструктивно свод состоит из четырех заходов, к концу декабря тоннельщики должны забетонировать его полностью. Под прикрытием свода начнется разработка ядра натяжной камеры. К апрелю выйдем на монтаж тьюбингокладчика и начнем проходку среднего зала. По технологии, переборку пилот-тоннелей на больший диаметр можно начинать только после

*Виктор Вячеславович Тишкин работает в системе Метростроя с 1 сентября 1985 года. Окончив очень непростую физико-математическую школу №239, что на улице Салтыкова-Щедрина, будущий главный инженер прославленного «третьего тоннельного» отряда по зову сердца, иначе и не скажешь, поступает в профтехучилище №66 на специальность «проходчик». Дед Виктора Вячеславовича – бригадир путейцев, после войны был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Возможно, любовь к железнодорожному строительству передается на генетическом уровне?*

*Во время учебной практики Виктор Вячеславович «подцепил» предпусковую лихорадку на правобережной линии. Укладывал с носилок бетон в натяжную камеру станции «Прспект Большевик». Отдал долг Родине на Северном флоте и вернулся в Тоннельный отряд. Полетели трудовые годы: горнорабочий, изолировщик, бригадир изолировщиков, горный мастер, заместитель начальника участка, начальник участка, с сентября 2006 года – главный инженер. Работал и учился: в 1989 году поступил и в 2006-м успешно закончил вечерний факультет ЛИИЖТа, кафедра «тоннели метрополитена». Строил «Прспект Большевик», «Спортивную», «Достоевскую», «Озерки», «Старую Деревню», «Комендантский проспект», «Парнас», «Звенигородскую»... В следующем году Виктор Вячеславович отметит 25-летие своей работы в ТО-3. Метрострой – это целая жизнь, не так ли?*

проходки среднего зала, поэтому главной задачей для нас было, с одной стороны, форсировать сооружение горного комплекса и проходку подходов выработок к стволу шахты №624, а с другой – ускорить строительство станции, ее среднего зала. Поэтому параллельно были раскрыты два забоя: в натяжной камере и в камере на пересечении нижнего вентиляционного узла с правым перегонным тоннелем. Сейчас мы заканчиваем сооружение этой камеры и приступаем к эректорной проходке подводящей трассы к стволу шахты №624.

Должен заметить, что если бы руководством Метростроя не было принято грамотное инженерное решение об опережающей щитовой проходке правого пилот-тоннеля к будущей станции, мы занимались бы сейчас только строительством ствола, а возведение станции от-

ложилось на год. Сейчас правый пилот-тоннель обустроен, здесь проложен узкоколейный путь, на-

тянут троллейный провод, налажена электровозная откатка породы.

В ближайших планах выполнить проходку ствола до глубины 20 м, затем обустроить его: монтируем перекрытие, собираем копер и готовимся к дальнейшей проходке уже под защитой проходческого полка. На следующем этапе проходки ниже пойдем «классическим способом»: отбойными молотками. Выдача грунта будет производиться не грейфером, а проходческой бадьей. В натяжной камере продолжим разработку грунта на второй заходке. Параллельно завершим работы в камере на пересечении нижнего вентиляционного узла с правым перегонным тоннелем и начнем проходку подводящего тоннеля, пока – до руддвора, 90 колец.

В 2014 году объем работы существенно возрастет, поэтому коллектив расширяем уже сейчас.



Универсальная бригада В.Л. Клушина (ЗАО «Тоннельный отряд-3») на строительстве горного комплекса

## НА СТРОЙПЛОЩАДКЕ УЧАСТКА №1 ЗАО «ТОННЕЛЬНЫЙ ОТРЯД-3»:



**Заместитель начальника участка №1 ЗАО «Тоннельный отряд-3» Андрей Владимирович Бородин:**

– Сейчас самое главное для нашего участка – строительство ствола шахты 624. Мы прошли шесть двухметровых заходов, продолжаем углубляться, параллельно ведем бетонирование стенок ствола. Достигаем 20-метровой глубины, встаем и начинаем монтировать копер. Затем монтируем лебедку лесоспуска, опускаем элементы механизированного полка и монтируем его.

Под защитой полка уже вручную снижаемся до отметки -50 метров. На пересечении ствола нашей шахты и подводящего тоннеля начнем строить руддвор.

Бетонирование ствола шахты № 624 производится при помощи специально разработанной стальной опалубки



## НА УЧАСТКЕ НАБИРАЕТ ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВО ГОРНОГО КОМПЛЕКСА



**Механик участка №1 ЗАО «Тоннельный отряд-3» Дмитрий Сергеевич Трощенко:**

– В первую очередь, соорудили кран-балку для подачи материалов и выемки породы из ствола, впереди у «тоннельщиков» строительство тельферной и накопительной эстакад.

Хочу добавить, что силами нашего участка специально для проходки ствола была изготовлена стальная опалубка. После армирования очередной заходки опалубка устанавливается в ствол, в нее производится укладка бетона – так, последовательно, производится бетонирование ствола.

Закончен монтаж здания подъемной машины. Силами Управления механизации там сейчас ведутся пуско-наладочные работы. Электрослесарь-монтажник Управления механизации Андрей Владимирович Куров налаживает силовое оборудование



# ДВА НАКЛОННЫХ ХОДА СТАНЦИИ «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»: ПОДГОТОВКА К ПРОХОДКЕ



**Заместитель начальника участка ЗАО «Управление-15 Метрострой» Юрий Юрьевич Уксусов:**

– Подземные работы на нашем участке пока еще только планируются. Однако к их старту улица Бухарестская будет закрыта для движения автотран-

спорта, а трамвайные пути перенесены в параллельный «карман». К слову, Бухарестская будет также перекрыта и в районе строительства второго наклонного хода станции «Прспект Славы», на участке ЗАО «Управление №10 Метростроя». Таким образом, довольно

бойкая городская магистраль, связывающая «спальный» южный район с центром города, «выбывает из игры» надолго.

Глобальная задача для нашего СМУ – построить свою часть подземного вестибюля станции «Прспект Славы» и один из наклонных ходов. В конце июня было начато строительство форшахты и сейчас практически завершено, из 220 метров остается 60. По утвержденному плану, до 1 декабря мы должны построить стену в грунте по периметру участка строительства наклонного хода, чем, собственно, сейчас активно занимаемся.

По проекту станция включает несколько подземных переходов с выходами на обе стороны ул. Бухарестская, а также между трамвайными путями. Строительство этих переходов в основном и предопределяет

закрытие движения по ул. Бухарестской. Кстати, сама проходка наклонного хода не помешала бы движению, но вот для организации подземных переходов дорогу придется вскрывать и строить котлован.

В данный момент на площадке, где начнется строительство наклонного хода, ведется замораживающее наклонное бурение. Заморозка выполняется буровыми бригадами ЗАО СМУ-9 «Метрострой». Буровики ведут бурение на глубину 30-35 метров: глубина заморозки до коренной породы диктуется степенью обводненности данного участка. Согласно проекту, на площадке, где располагается устье наклонного хода, будет 40 скважин, половина уже пробурено.

По окончании заморозки мы начинаем проходку. На глубину оголовка будет раскрыт котлован, сооружен оголовок ствола, далее порода выбирается на глубину устья на-





## Метростроение



клонного хода, бетонируется опорное кольцо, устанавливаются кольца временной крепи. Проходка ствола будет вестись вручную. Поверхностный грунт до коренной породы очень неустойчивый, поэтому в начале проходки понадобится аккуратная работа проходчи-

ков. Что касается глубины наклонного хода, точную цифру назвать не могу: документации мы пока не получили, по предварительным данным, около 100 метров. Для реализации всего объема запланированных работ на участке должно быть задействовано порядка 250 человек. Нам придется привлекать новых людей. К сожалению, стабилизации ситуации с метростроением мы пока не чувствуем: если раньше работы не было и люди уходили, то теперь картина обратная, работа есть, а работать зачастую некому... Но хочется отметить, что многие возвращаются, ведь если работа есть, работать, конечно, лучше в Метрострое. Здесь и подземка идет, и деньги неплохие, если работаешь хорошо.

Безусловно, будет подгонять и дорожная ситуация: например, на закрытие даже одной полосы движения по Бухарестской незамедлительно последовала реакция.

**Начальник участка №2 ЗАО «Управление №10 Метростроя» Сергей Сергеевич Абдулин:**

– Подготовка к проходке наклонного хода,

так же, как и у наших коллег из Управление-15, находится на стадии замораживающего наклонного бурения. Основную площадь бригады ЗАО СМУ-9 «Метрострой» уже разбурили, далее предстоит закольцевать скважины общим коллектором, затем начнется установка специальных станций для выработки замораживающего рассола. К первому декабря коллектор должен быть готов, и тогда начнется заморозка.

Параллельно по контуру стройплощадки ведется сооружение стены в грунте. Коллектив участка №3 нашего Управления под руководством Вячеслава Анатольевича Богданова построил 70% стены вокруг вестибюля и приступил к оконтуриванию подземных переходов. Сейчас строительство стены вестибюля приостановлено, так как недостроенный отрезок захватывает проезжую часть. Ждем переноса забора строительной площадки за проезжую часть.

Схему организации движения «подкорректируют»: в лучшем случае, оно будет ограничено двумя встречными полосами, причем одна пойдет по «карману» этой улицы, в худшем – Бухарестскую улицу закроют для автотранспорта (кроме трамвая) вообще. Проходка наклонного хода, так же, как в Управлении №10, пойдет вручную.



Сварку армокаркасов выполняет сварщик Николай Александрович Блинов

## Поздравляем!

### АНАТОЛИЮ НИКОЛАЕВИЧУ МИХАЙЛОВУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 60 ЛЕТ!



21 октября 2013 года исполнилось 60 лет прекрасному человеку, замечательному специалисту, отдавшему 34 года своей жизни строительству метрополитена в Санкт-Петербурге, Анатолию Николаевичу Михайлову – главному инженеру ЗАО «Управление-15 Метрострой».

В далеком 1974 году после службы в Советской Армии Анатолий Николаевич пришел на работу в Строительно-монтажное управление №15 Ленметростроя, где прошел трудовой путь от проходчика до главного инженера организации. В 1979 году А.Н. Михайлов принимал участие в скоростной проходке. За календарный месяц комплексом КТ-1-5,6 было сооружено 1070 метров готового перегонного тоннеля метрополитена, впервые в мировой практике был перекрыт рубеж 1000 погонных метров тоннелей этого класса. За участие в скоростной проходке А.Н. Михайлов был награжден Почетной Грамотой Министерства Транспортного Строительства.

Совмещая работу и обучение, в 1982 году А.Н. Михайлов закончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «мосты и тоннели».

С 1983 по 1987 годы А.Н. Михайлов в качестве начальника смены принимал участие в строительстве и эксплуатации станций «Черная речка», «Площадь Александра Невского II». При сооружении перегонных тоннелей к станции «Рыбацкое» вел работы в кессоне.

За время работы А.Н. Михайлов проявил себя трудолюбивым, инициативным работником, квалифицированным

инженером-руководителем. В 1988 году Анатолий Николаевич был назначен начальником участка. Руководимый им участок принимал участие в сооружении и сдаче в постоянную эксплуатацию станционного комплекса «Лиговский проспект», «Чкаловская», «Комендантский проспект». При сооружении станции «Лиговский проспект» наиболее ярко раскрылся его организаторский талант и профессиональные знания.

А.Н. Михайлов принимает участие в организации рационализаторской работы в коллективе, сам является активным рационализатором. Постоянно работает над повышением уровня механизации горнопроходческих работ. Им разработаны и внедрены в производство более 10 рационализаторских предложений.

В январе 2000 года А.Н. Михайлов назначен главным инженером ЗАО «Управление-15 Метрострой». Много внимания Анатолий Николаевич уделяет становлению трудового коллектива, воспитательной работе в коллективе, повышению квалификации и профессиональных знаний работников, улучшению материально-технической базы предприятия.

Приобретенные знания и накопленный опыт позволяют А.Н. Михайлову и в трудные годы сохранять коллектив и продолжать сооружение новых станций метрополитена. В качестве главного инженера А.Н. Михайлов руководил строительством порученных объектов на ст. «Комендантский проспект», «Спасская».

ЗАО «Управление-15 Метрострой» является одной из основных подрядных организаций на Фрунзенском радиусе. Коллективом предприятия были сооружены наклонный ход и вестибюль ст. «Международная», ствол и нижний вентиляционный узел ш.621. В декабре 2012 года были введены в эксплуатацию станции метрополитена «Бухарестская» и «Международная». Впервые ЗАО «Управление-15 Метрострой» выполнило весь комплекс работ «под ключ»: от проходки подземных выработок

до установки «монетоприемников», что потребовало больших усилий по координации графиков работ субподрядчиков и смежников. Грамотное руководство А.Н. Михайлова огромным комплексом работ, талант организатора, умение мобилизовать коллектив обеспечили отсутствие претензий со стороны заказчика к качеству строительно-монтажных работ, соблюдению договорных обязательств и, в конечном итоге, пуск долгожданных станций.

В настоящее время ЗАО «Управление-15 Метрострой» является Генсубподрядчиком на ст. «Южная», где успешно ведет подготовку к проходке ТПМК.

За многолетний добросовестный труд и заслуги в транспортном строительстве Анатолий Николаевич был награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», многими Почетными грамотами, ему присвоено звание «Почетный строитель России», «Строитель Санкт-Петербурга II степени», «Ветеран Метростроя».

Дорогой Анатолий Николаевич!

Примите в день Вашего 60-летия теплые и сердечные поздравления от коллектива ЗАО «Управление-15 Метрострой»!

Есть такие понятия, над которыми не подвластно время – долг, профессионализм, ответственность, дух созидания. И все это применимо к Вам. Еще не подвластно годам уважение.

Примите наше искреннее уважение и пожелание оставаться тем, кем Вы были и есть для нас все эти годы, тем человеком, за которым хочется идти и с которым хочется работать.

С юбилеем Вас, с 60-летием!

Коллектив ЗАО «Управление-15 Метрострой»

## БУРОВОЙ МАСТЕР АНТОН СИДОРОВ: «СЛАБЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЕРЖАТЬ НЕ БУДУТ»



опыта, знаний, своевременной реакции на возникающие проблемы, профессионального чутья на участке замораживающего бурения зависит практически все.

– Работа начинается с установки буровой машины на скважину по подготовленной разметке. Забуриваемся на длину 40 метров сначала одним сечением – под 245-ю трубу, потом меняем сечение на меньшее, и продолжаем бурение до 60 метров для установки замораживающей колонки. На подготовку одной 60-метровой скважины у бригады уходит два дня. Процесс наклонного бурения и обсадки труб сложный, много ручного труда. Обсадные трубы все

резьбовые, закручиваются вручную, соединение должно быть надежным, держать давление, замораживающий раствор не должен уходить.

Необходимо очень внимательно подходить к любому технологическому этапу бурения скважины: следить, чтобы не «уводило» трубу, чтобы не прерывался излив раствора, чтобы не «заиливало» шарошку и так далее. Геологию разбуриваемого пласта оцениваем по приборам, определяющим давление на вращение и на забой, но вообще-то многое в нашей работе зависит только от профессионального чутья. С опытом ты уже просто чувствуешь: например, процесс пошел тяжелее, трубу начинает притормаживать, подклинивать – рассказать об этом нельзя, все приходит только с опытом, поэтому постоянная практика – ключ к успеху. Хочу сказать, что на этой площадке работа идет легче, чем, например, на «Спортивной»: там условия бурения были тяжелые, а здесь порода мягкая, в основном глина. В плотных грунтах трубу нередко начинает заклинивать, срывает резьбу, обрывает стаф. Приходится такую трубу вытаскивать, процесс



Замораживающее наклонное бурение ведет бригада Антона Сидорова

это тонкий, все делается фактически «на ощупь». Вообще, бурением наклонных скважин занимается в Метрострое только «девятка»... В нашей бригаде ребята все отличные, ответственные, знающие, а слабых специалистов здесь держать не будут – просто невыгодно.

Наша «экспедиция» подошла к концу. Год работы «Метростроя» не впишешь в один репортаж, даже такой длинный. Нельзя объять необъятное, как ни старайся. Поэтому желаем успехов всем, кто работает на «стройплощадках будущего», и до новых встреч на страницах газет!

# ГУБЕРНАТОР УТВЕРДИЛ ИЗМЕНЕНИЯ В СХЕМЕ РАЗВИТИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Георгий Полтавченко подписал закон о внесении изменений в постановление городского правительства от 28 июня 2011 года «Об отраслевой схеме развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года». В соответствии с документом, ввод в эксплуатацию Фрунзенского радиуса переносится на 2018 год. К 2020 году планируется построить станцию «Шуваловский проспект» с двумя выходами и второй выход с «Комендантского проспекта». На тот же год намечен пуск Красносельско-Калининской линии (шесть станций), а также двух станций Лахтинско-Правобережной линии – «Шкиперской» и «Новокрестовской-2».

## ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 16 октября 2013 года № 800

Правительство Санкт-Петербурга постановляет:

1. Внести в постановление Правительства Санкт-Петербурга от 28.06.2011 №836 «Об Отраслевой схеме развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года» следующие изменения:

1.1. Пункт 1.2 изложить в следующей редакции:

«1.2. Схема развития метрополитена в Санкт-Петербурге согласно приложению №2».

1.2. Пункт 4 изложить в следующей редакции:

«4. Контроль за выполнением постановления возложить на вице-губернатора Санкт-Петербурга Оганесяна М.М.».

1.3. Приложение к Основным положениям Отраслевой схемы развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года, утвержденным указанным постановлением, изложить в редакции согласно приложению № 1 к настоящему постановлению.

1.4. Приложение № 2 к постановлению изложить в редакции согласно приложению № 2 к настоящему постановлению.

2. Контроль за выполнением постановления возложить на вице-губернатора Санкт-Петербурга Оганесяна М.М.

*Губернатор Санкт-Петербурга  
Г.С.Полтавченко*

*Приложение № 1  
к постановлению Правительства Санкт-Петербурга  
от 16.10.2013 № 800*

*Приложение  
к Основным положениям Отраслевой схемы развития  
метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы  
с перспективой до 2025 года*

## ПРИМЕРНЫЙ АДРЕСНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ

### 2013-2018 ГГ. ФРУНЗЕНСКО-ПРИМОРСКАЯ ЛИНИЯ (ЛИНИЯ 5)

1. Вестибюль №1 станции метро «Проспект Славы»: Бухарестская ул., участок 3 (южнее пересечения с пр. Славы и Бухарестской ул.). Бухарестская ул., участок 4 (юго-восточнее пересечения с пр. Славы; ЗНОП №17095). Бухарестская ул., участок 2 (южнее пересечения с пр. Славы и Бухарестской ул.). Бухарестская ул., участок 1 (южнее пересечения с пр. Славы и Бухарестской ул.).

2. Вент. шахта №624: Бухарестская ул., участок 2 (севернее пересечения с Южным шоссе; ЗНОП №17095). Бухарестская ул., участок 1 (севернее пересечения Южного шоссе, Бухарестской ул. и Альпийского пер.).

3. Вестибюль №2 станции метро «Проспект Славы»: Бухарестская ул., участок 1 (южнее пересечения Южного шоссе, Бухарестской ул. и Альпийского пер.), Южное шоссе, участок 1 (юго-восточнее пересечения Южного шоссе, Бухарестской ул. и Альпийского пер.), Бухарестская ул., участок 2 (южнее пересечения Южного шоссе, Бухарестской ул. и Альпийского пер.).

4. Вент. шахта №625: Загребский бульв., участок 2 (между Дунайским пр. и ул. Димитрова; ЗНОП №17016).

5. Вестибюль станции метро «Дунайская» и вент. шахта №626: Бухарестская ул., участок 2 (северо-западнее пересечения с ул. Ярослава Гашека; ЗНОП №17091). Бухарестская ул., участок 1 (южнее пересечения Бухарестской ул. с Дунайским пр.).

6. Вент. шахта №627: Бухарестская ул., участок 2 (западнее д. №150, лит. А, по Бухарестской ул.; ЗНОП №17090). Бухарестская ул., участок 1 (восточнее д. №150, лит. А, по Бухарестской ул.).

7. Вестибюль станции метро «Шушары» с электродопо «Южное»: пос. Шушары, Автозаводская ул., участок 1 (западнее пересечения с Софийской ул.).

### 2014-2018 гг.

8. Вестибюль №2 ст. метро «Спортивная»: наб. Макарова, участок 24 (севернее дома №26, лит. А, по наб. Макарова).

### 2012-2015 гг.

9. Вестибюль №2 ст. метро «Комендантский проспект»: Комендантский пр., участок 1 (северо-западнее дома №17, корп. 1, лит. А, по Комендантскому пр., вестибюль №2 ст. метро «Комендантский проспект»).

### 2016-2020 гг.

10. Вент. шахта №609: Нижне-Каменская ул., участок 1 (юго-восточнее д. №16, корп. 2, лит. А, по Нижне-Каменской ул., вент. шахта №609).

11. Вестибюль №1 ст. метро «Шуваловский проспект»: ул. Шаврова, участок 3 (западнее пересечения с пр. Авиастроителей, вестибюль №1 ст. метро «Шуваловский проспект»).

12. Вестибюль №2 ст. метро «Шуваловский проспект»: Шуваловский пр., участок 1 (на пересечении с пр. Авиастроителей, вестибюль №2 ст. метро «Шуваловский пр.»).

13. Вент. шахта №610: ул. Шаврова, участок 1 (напротив д. №9, лит. А, по ул. Шаврова, вент. шахта №610).

### КРАСНОСЕЛЬСКО-КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ (ЛИНИЯ 6)

14. Вент. шахта №841: Ленинский пр., участок 1 (западнее д. №100, корп. 2, лит. А, по Ленинскому пр.).

### 2014-2020 гг.

15. Вестибюль №1 ст. метро «Юго-Западная»: пр. Маршала Жукова, участок 82 (у д. №31, корп. 1, лит. А), пр. Маршала Жукова, участок 80 (у дома №31, корп. 1, лит. А).

16. Вестибюль №2 ст. метро «Юго-Западная»: пр. Маршала Жукова, участок 1 (северо-восточнее пересечения с ул. Маршала Казакова, стройплощадка вестибюля №2 ст. метро «Юго-Западная»).

17. Вент. шахта №842: ул. Маршала Казакова, участок 5 (северо-западнее пересечения с пр. Маршала Жукова).

18. Вент. шахта №843: пр. Маршала Жукова, участок 1 (севернее дома №7, корп. 2, лит. А, по Кронштадтской ул.).

19. Вестибюль станции метро «Путиловская»: ул. Васи Алексеева, участок 1 (северо-восточнее дома №72, лит. А, по пр. Стачек).

20. Вент. шахта №844: ул. Васи Алексеева, участок 1 (восточнее дома №72, лит. А, по пр. Стачек).

21. Вент. шахта №845-бис вспомогательная: пр. Стачек, участок 1 (западнее д. №62, лит. А, по пр. Стачек).

22. Вент. шахта №845-бис.: ул. Маршала Говорова, участок 1 (юго-восточнее д. №62, лит. Е, по пр. Стачек), пр. Стачек, участок 248 (у дома №54).

23. Вент. шахта №845: Броневая ул., участок 1 (юго-западнее д. №7, лит. В, по Броневой ул.).

24. Вестибюль №2 ст. метро «Броневая» и вент. шахта №846: Кубинская ул., участок 1 (напротив д. №4, корп. 1, лит. А, по Кубинской ул.), Кубинская ул., участок 1 (напротив д. №4, корп. 2, лит. К, по Кубинской ул.).

25. Вестибюль №1 ст. метро «Броневая»: Благодатная ул., участок 1 (восточнее д. №6, лит. А, по Благодатной ул.).

26. Вестибюль ст. метро «Заставская»: Ташкентская ул., участок 1 (северо-западнее д. №103, корп. 6, лит. Й, по Московскому пр.).

27. Вент. шахта №847: Рошинская ул., участок 1 (восточнее д. №3, лит. И, по Рошинской ул.).

28. Вент. шахта №848: Ташкентская ул., участок 1 (юго-западнее д. №97, лит. А, по Московскому пр.).

29. Вестибюль №1 ст. метро «Боровая»: Киевская ул., участок 2 (юго-западнее пересечения с Черниговской ул.).

30. Вент. шахта №849: Черниговская ул., участок 1 (западнее д. №5, лит. ЕК, по Киевской ул.).

31. Вестибюль №2 ст. метро «Боровая» и вент. шахта №850: Лиговский пр., участок 1 (севернее д. №236, лит. Б, по Лиговскому пр.; вестибюль №2 ст. метро «Боровая» и вент. шахта №850).

32. Вестибюль №2 ст. метро «Обводный канал»: наб. Обводного кан., участок 1 (юго-восточнее д. №42, лит. А, по наб. Обводного кан.).

33. Вент. шахта №851: Расстанная ул., участок 1 (юго-восточнее д. №226, лит. А, по Лиговскому пр.).

34. Вент. шахта №853: ул. Чернышевского, участок 1 (южнее д. №19, лит. А, по ул. Чернышевского).

### ЛАХТИНСКО-ПРАВОБЕРЕЖНАЯ ЛИНИЯ (ЛИНИЯ 4)

35. Вестибюль ст. метро «Новокрестовская-2» и вент. шахта №566: Южная дор., участок 1 (юго-западнее д. №15, лит. А, по Северной дор.; вестибюль ст. метро «Новокрестовская-2» и вент. шахта №566).

### 2021-2025 гг.

36. Вент. шахта №567: Южная дор., участок 1 (юго-западнее дома №15, лит. А, по Северной дор.; вестибюль ст. метро «Новокрестовская»).

### 2016-2020 гг.

37. Вестибюль ст. метро «Морской Фасад» и вент. шахта №568: Невская губа, участок 1 (западнее дома №1, лит. В, по берегу Невской губы В.О.; вестибюль ст. метро «Морской Фасад» и вент. шахта №568).

38. Вент. №569: Невская губа, участок 1 (юго-западнее д. №9, лит. В, по Морской наб.; вент. шахта №569).

39. Вестибюль №2 ст. метро «Шкиперская»: Шкиперский проток, участок 1 (южнее пересечения с Галерным пр.; вестибюль №2 ст. метро «Шкиперская»).

40. Вент. шахта №570: Шкиперский проток, участок 1 (юго-восточнее пересечения с Галерным пр.; вент. шахта №570).

41. Вестибюль №1 ст. метро «Шкиперская»: Шкиперский проток, участок 1 (западнее пересечения с Наличной ул.; вестибюль №1 ст. метро «Шкиперская»).

42. Вент. шахта №571: ул. Шевченко, участок 1 (юго-западнее дома №93, лит. А, по Среднему пр. В.О.; вент. шахта №571).

43. Вент. шахта №572: Большой пр. В.О., участок 1 (между 26-й линией и Клубным пер.; вент. шахта №572).

44. Вестибюль №1 ст. метро «Большой проспект»: Большой пр. В.О., участок 1 (пересечение с Косой линией; вестибюль №1 ст. метро «Большой проспект»).

### 2014-2018 гг.

45. Вестибюль №2 ст. метро «Большой проспект»: 23-я линия В.О. (западнее пересечения с Масляным кан.; вестибюль №2 ст. метро «Большой проспект»).

46. Вент. шахта №573: ул. Александра Блока, участок 1 (севернее дома №5, лит. А, по ул. Александра Блока; вент. шахта №573).

47. Вестибюль №1 ст. метро «Театральная-1»: Театральная пл., участок 1 (на пересечении ул. Декабристов и ул. Глинки). Театральная пл., участок 1 (восточнее пересечения ул. Глинки и ул. Союза Печатников).

48. Вент. шахта №574: Театральная пл., участок 1 (северо-западнее пересечения ул. Глинки и ул. Союза Печатников).

49. Вестибюль №2 ст. метро «Театральная-1»: Лермонтовский пр., участок 1 (южнее пересечения с ул. Декабристов, стройплощадка вестибюля №2 ст. метро «Театральная»).

50. Вестибюль ст. метро «Спаская»: Сенная пл., д.2, лит. А.

### 2012-2013 ГГ. НЕВСКО-ВАСИЛЕОСТРОВСКАЯ ЛИНИЯ (ЛИНИЯ 3)

51. Вестибюль №2 ст. метро «Приморская»: ул. Одоевского, участок 1 (западнее д. №28, лит. А, по ул. Одоевского; вестибюль №2 ст. метро «Приморская»).

### 2014-2018 гг.

52. Шахта №465: парк им. 300-летия Санкт-Петербурга, участок 1 (юго-западнее д. №72, лит. А, по Приморскому пр.; шахта №465).

53. Вестибюль №1 ст. метро «Новокрестовская-1» и шахта №466: Южная дор., участок 1 (юго-западнее дома №15, лит. А, по Северной дор.; вестибюль ст. метро «Новокрестовская»).

54. Шахта №467: ул. Кораблестроителей, участок 1 (северо-восточнее дома №35, лит. В, по ул. Кораблестроителей; шахта №467).

55. Вестибюль ст. метро «Улица Савушкина» и вент. шахта №464: Туристская ул., участок 1 (южнее пересечения с ул. Савушкина; вестибюль станции метро «Улица Савушкина» и вент. шахта №464).

56. Шахта №463: Туристская ул., участок 1 (западнее д. №11, корп. 1, лит. А, по Туристской ул.; шахта №463).

57. Вестибюль ст. метро «Яхтенная» и вент. шахта №462: Туристская ул., участок 1 (севернее пересечения с ул. Оптиков; вестибюль ст. метро «Яхтенная» и вент. шахта №462).

### 2016-2020 гг.

58. Шахта №461: Камышовая ул., участок 1 (севернее пересечения с Туристской ул.; шахта №461).

### 2018-2025 гг.

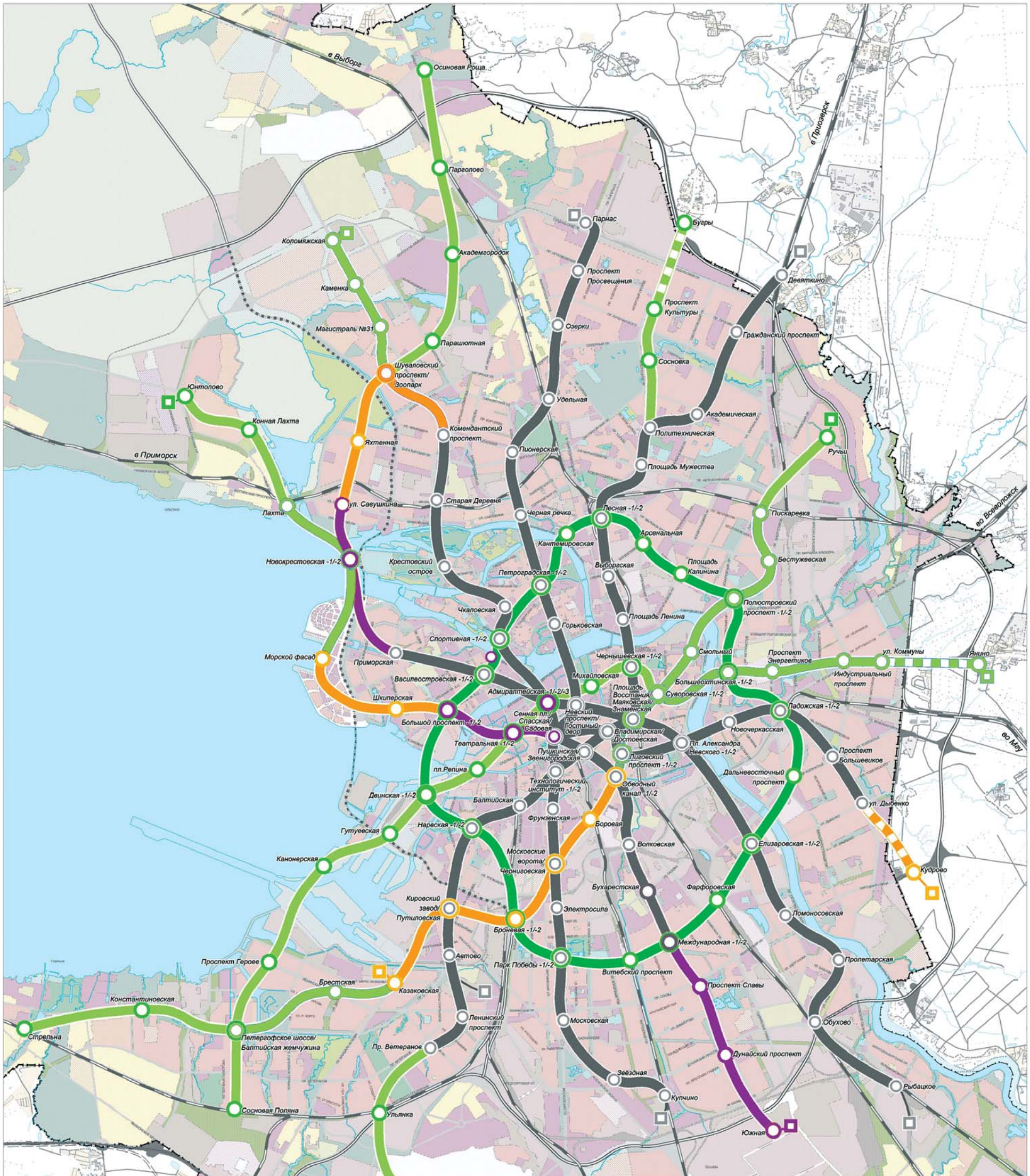
59. Стартовый котлован: Туристская ул., участок 1 (южнее пересечения со Школьной ул.; стартовый котлован).

60. Шахта №460: Планерная ул., участок 1 (северо-западнее пересечения с ул. Шаврова; шахта №460).

61. Вестибюль ст. метро «Зоопарк»: Шуваловский пр., участок 1 (северо-восточнее пересечения с Планерной ул.; вестибюль ст. метро «Зоопарк»).

62. Шахта №459: Шуваловский пр., участок 1 (юго-западнее пересечения с пр. Королева; шахта №459).

# СХЕМА РАЗВИТИЯ МЕТРОПОЛИТЕНА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



## УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Линии, станции и депо метрополитена:

— существующие

— планируемые к вводу в 2014-2018 гг.

— планируемые к вводу в 2019-2025 гг.

— планируемые к вводу после 2025 г.

— кольцевая линия

— направления развития линий для связей с Ленинградской областью

# ЖУРНАЛИСТАМ ПОКАЗАЛИ «СПАССКУЮ»



14.10.2013

РИА Новости <http://ria.ru/spb/>

## «СПАССКУЮ» ОТПРАВИЛИ НА ВЫХОД

Вестибюль станции метро «Спасская» откроют 7 ноября – на год раньше запланированного срока. Катализатором процесса стал отказ правительства Петербурга от строительства объекта в составе торгово-развлекательного комплекса «ПИК-2».

На прошлой неделе журналистам показали строящийся вестибюль станции метро «Спасская», которая начала свою работу в 2009 году. Еще Валентина Матвиенко, экс-губернатор Петербурга, обещала, что жители города получат надземный вестибюль «Спасской» в 2012 году. Но из-за того, что власти не могли решить вопросы, связанные со строительством торгового комплекса «ПИК-2», ввод в работу этого выхода из подземки затягивался. Одним из последних сроков сдачи вестибюля оговаривался уже конец 2014 года. Но по словам Алексея Старкова, главного инженера ОАО «Метрострой», правительство Петербурга приняло решение не встраивать вестибюль в торговый центр и открыть вестибюль станции метро «Спасская» как самостоятельный объект. «Дальнейшее решение по строительству какого-либо объекта над вестибюлем будет приниматься отдельно, как и план по устройству Сенной площади», – подчеркнул Алексей Старков. Специалист отметил, что сейчас построены наклонный ход станции «Спасская», длина которого составляет 88 м, переходной коридор и вестибюль. На 80% завершены отделочные работы, началось благоустройство территории. «Через две недели здесь все будет готово», – заверил собравшихся Алексей Старков. Он добавил, что стоимость строительства наземного вестибюля составляет 200 млн рублей (без учета цены эскалаторов). Помимо отделочных работ продолжаются пусконаладочные работы на четырех эскалаторах, поставку которых сделал завод «Элес». Алексей Старков заверил, что перебоев в работе эскалаторов, подобных тем, что были на «Адмиралтейской» в новогоднюю ночь – 2013, не будет. «На «Адмиралтейской» была определенная проблема с поставкой оборудования. А здесь мы получили оборудование за три месяца. Проверили в цехах. Поэтому у нас есть большая надежда, процентов на 100, что сбоев не будет», – прокомментировал он. Для отделки стен и пола ОАО «Метрострой» использует желтый отделочный камень и белый мрамор из Греции, а также черный и коричневый гранит габбро из Финляндии. В торце кассового зала смонтированы пять мозаичных панно, на которых изображены картинки из жизни Сенной площади XIX века. Михаил Петрович, заместитель директора



по развитию ЗАО «НИПИГрад», считает, что вестибюль станции «Спасская» очень важен для удобства горожан. «Во-первых, снизится нагрузка на переходы между тремя линиями метро – синюю, оранжевую и фиолетовую ветки, а также на вестибюль станций «Сенная площадь» и «Садовая». Во-вторых, повысится надежность на случай пожара или каких-то ремонтных ситуаций», – прокомментировал эксперт. Он считает верным решение о строительстве вестибюля станции метро «Спасская» отдельно. В противном случае этот процесс затянул бы на неопределенное время строительство выхода из подземки. В ОАО «Метрострой» добавили, что вестибюль станции «Сенная площадь» после открытия «Спасской» планируется закрыть на капитальный ремонт. А позже возможно объединение этих вестибюлей по аналогии со станциями «Технологический институт-1» и «Технологический институт-2».

Газета «Коммерсантъ С-Петербург», №185 (5216), 10.10.2013

## ВЕСТИБЮЛЬ «СПАССКОЙ» ОТКРОЕТСЯ РАНЬШЕ СРОКА

Выход со станции метрополитена «Спасская», открытие которого изначально было запланировано на 2014 год, произойдет уже через месяц – 7 ноября. Причиной ускорения процесса стало решение властей не ждать, пока станет понятно, будет ли над вестибюлем строиться торговый комплекс.

Вчера журналистам был продемонстрирован наземный вестибюль станции метро «Спасская». Сама станция запущена в эксплуатацию в марте 2009 года. Однако пока выход с нее осуществляется через «Сенную площадь» и «Садовую». Изначально открытие выхода было намечено на 2014 год. По новому плану, пассажиры смогут пользоваться им уже

с 7 ноября текущего года. По данным пресс-службы ОАО «Метрострой», причиной такого ускорения стало решение не ориентироваться на первоначальный план встроить вестибюль в первый этаж торгового центра «ПИК-2», создание которого до сих пор не согласовано. «Изначально предполагалось делать его на основе ГЧП, когда в строительстве также участвует владелец здания, в которое встраивается выход из метро. Так было со станциями «Звенигородская», «Адмиралтейская» и «Обводный канал», – говорят в «Метрострое». Однако до сих пор не готов проект комплексного благоустройства Сенной площади, на основе которого будет решено, строить ли торговый комплекс. Тогда же будет решено, объединять ли вестибюль со станцией метро «Сенная» (на примере станции «Технологический институт»). На строительстве выхода, говорят в пресс-службе, затрачено более 200 млн рублей, в том числе 40 млн потратили на отделку переходного коридора от вестибюля до основной станции. В эту же сумму включены инженерная подготовка территории и ее благоустройство.

НТВ

<http://www.ntv.ru/novosti/>

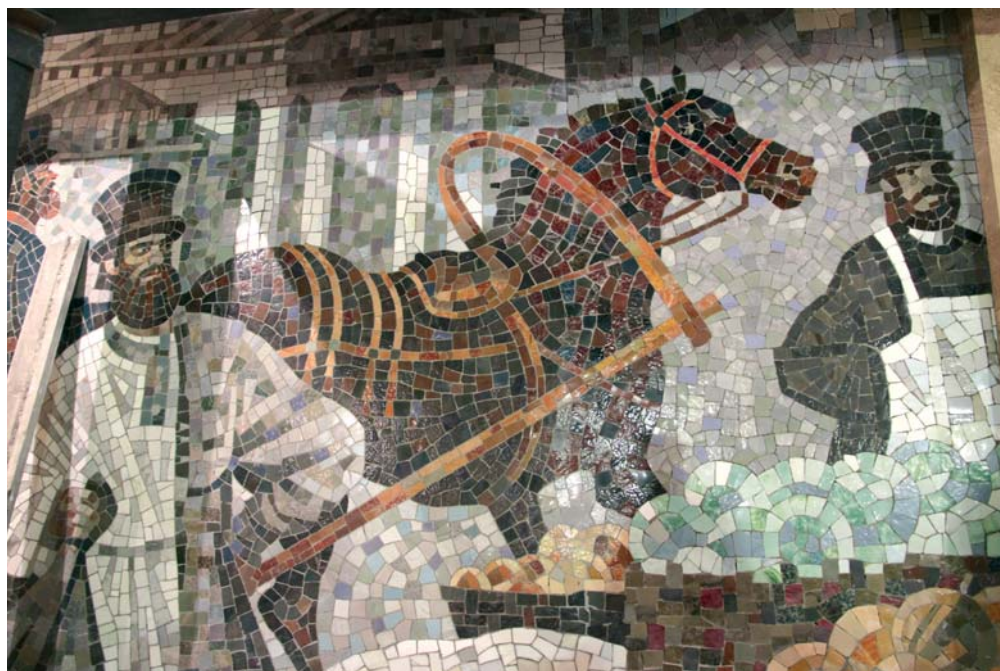
## СТРОИТЕЛИ ПОКАЗАЛИ ВЕСТИБЮЛЬ СТАНЦИИ МЕТРО «СПАССКАЯ», КОТОРЫЙ ОТКРОЕТСЯ УЖЕ 7 НОЯБРЯ В ПЕТЕРБУРГЕ

Журналистам продемонстрировали наземный вестибюль станции метро «Спасская». Пассажиры смогут оценить его уже 7 ноября, понав на правобережную линию метрополитена не в обход, как раньше, а напрямую. Впрочем, кроме удобства, у новой постройки есть и другие плюсы: богатая отделка и авторское мозаичное панно.

В наземном вестибюле «Спасской» еще работы невпроворот. Повсюду леса, пыль, ра-



бочие. Так может показаться человеку непосвященному. Люди с хотя бы даже намеками на инженерные познания тут же обращают внимание на то, что наклонный ход длиной 80 метров выполнен, и эскалаторы, пусть без накладок поручней, без светильников, но уже работают в тестовом режиме. Значит, окончание всех работ – вопрос нескольких недель. Алексей Старков, главный инженер ОАО «Метрострой»: «Сейчас откроем наклонный ход, примыкание к станции, в вестибюле ведутся отделочные работы. Сегодня процентов на 80 они выполнены. Через две недели здесь будет облицовано все. Начинается благоустройство прилегающей территории, укладывается асфальт. На следующей неделе выйдем на благоустройство на улице Ефимова». Руководитель художественной мастерской Александр Быстров оформлял еще десять станций петербургской подземки. Но выход со «Спасской» на Сенную площадь вдохновил едва ли не больше всего. На изображениях панно – мотивы из произведений Достоевского, Некрасова и Лескова – тех писателей, в чьем творчестве нашло отражение это противоречивое и по сей день едва ли не самое бойкое место в городе. Кстати, в новом вестибюле можно будет убить время и в поисках припрятанных художниками деталей. Александр Быстров, действительный член Российской академии художеств, народный художник РФ: «Я решил скрыть там двух наших великих писателей – Пушкина и Гоголя. Они в толпе народа растворились. Пушкин – это наше все. Гоголь тоже наше все. Потому что мы смотрим на теперешнюю жизнь и говорим: «Прямо чистой воды Гоголь». Такие рожи, такие типы, такие характеры, так себя ведут. Это гротесковое, сатирическое выражение действительности». С открытием наземного вестибюля «Спасская» перестанет быть единственной станцией без выхода на поверхность. На протяжении четырех с половиной лет ее пассажиры активно боролись с гиподинамией, проходя лишние метры до эскалаторов смежных станций. Однако с открытием выхода на «Спасской», возможно, начнется ремонт наземного вестибюля «Сенной площади». Впрочем, реализация этого плана отложена до окончательного решения вопросов с реконструкцией самой площади и воссозданием на ней взорванного в 1961-м Успенского собора. Внешний вид вестибюля станции «Спасская» нельзя назвать окончательным. Согласно планам, это строение должно быть частью торгово-развлекательного комплекса. Однако согласование проекта здания затянулось, в то время как метростроители работали с опережающими темпами. В итоге возведено временное строение, но с запасом прочности, который затем позволит вписать его в новый торгово-развлекательный комплекс.





## Лицей

## ШАГ В ПРОФЕССИЮ

«Каждому предприятию – по профессионалу!» – под таким девизом 2-4 октября в рамках XVII Международного форума «Российский промышленник» прошли финалы конкурсов профессионального мастерства среди обучающихся государственных образовательных учреждений начального и среднего профессионального образования Санкт-Петербурга. «Шаг в профессию» – таково название конкурса – уникальное мероприятие по масштабу и охвату множества сфер профессиональной подготовки, проводимое по инициативе Комитета по образованию нашего города в третий раз.

Учащиеся учреждений начального и среднего профессионального образования города, а в этом году их ни много ни мало 360 человек, в течение трех дней соревновались по 34 профессиям и специальностям приоритетных отраслей промышленности и сферы услуг, востребованным на рынке труда города. В список профессий вошли: сварщик, сантехник, наладчик станков и оборудования в механообработке, оператор станков с программным управлением, наладчик контрольно-измерительных приборов и автоматики, слесарь механосборочных работ, слесарь по ремонту автомобилей, автомеханик, монтажник радиоэлектронной аппаратуры и приборов, реставратор, ювелир, плиточник, маляр, монтажник каркасно-обшивочных конструкций и декоративной штукатурки и многие другие востребованные и актуальные профессии.

Колледж Метростроя (так с октября называется наш лицей –

прим. ред.) не мог обойти вниманием столь масштабный конкурс. В этом году колледж принял участие в конкурсе в третий раз и делегировал для участия учащихся по профессиям автомеханик, автослесарь, мастер по цифровой обработке, штукатур, маляр, плиточник, также в первый раз на конкурсе была представлена профессия арматурщик. К слову, арматурщики из нашего колледжа были единственными представителями этой профессии на конкурсе, однако их мастерство было заслуженно отмечено дипломами и ценными призами.

4 октября на сцене актового зала «Ленэкспо» состоялось торжественное награждение призеров конкурса дипломами и ценными призами. Собранных танцами и исполнением песен поздравили творческие коллективы нашего города. Не остался без подарков и колледж Метростроя: наши ребята, имея за плечами большой опыт участия в различных конкурсах профессио-



нального мастерства, составили достойную конкуренцию и заняли призовые места. Так, Дмитрий Малышев, учащийся 3 курса, занял **первое место** в номинации «лучший монтажник каркасно-обшивочных конструкций и декоративной штукатурки». Ирина Семенова, учащаяся 1 курса, заняла **третье место** в номинации «лучший маляр». Ребята достойно представили колледж Метростроя и получили заслуженные дипломы и ценные подарки.

**Поздравляем наших молодых профессионалов с победой и желаем дальнейших успехов!**



## Новости Объединения подземных строителей

## ОБЪЕДИНЕНИЕ ПОДЗЕМНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ И ПРОЕКТИРОВЩИКОВ НАЦЕЛЕНО НА РЕШЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЗАДАЧ

Уважаемые читатели! Представляем вашему вниманию рубрику «Новости Объединения подземных строителей и проектировщиков», созданную в рамках информационного сотрудничества редакции газеты «Метростроитель» и pr-отдела Объединения. Рубрика выходит на постоянной основе и освещает деятельность партнерства, а также проблемы и решения в области комплексного освоения подземного пространства.

10 октября 2013 года на базе завода «Метробетон», предприятия, входящего в структуру ОАО «Метрострой», состоялось совместное выездное заседание Советов саморегулируемых организаций, объединивших специалистов в области освоения подземного пространства.

«Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов» и «Объединение проектировщиков подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов» – некоммерческие партнерства, работающие над решением одних и тех же задач и под единым руководством. Объединение подземных строителей и проектировщиков, основываясь на существующей законодательной базе, ставит своей задачей сформулировать критерии и дополнительные требования к профессиональным специализированным СРО, что будет способствовать повышению их значимости. Об этом говорил в рамках заседания Сергей Алпатов, генеральный директор Объединения. Он также отметил, что бороться с «коммерческими» саморегулируемыми организациями невозможно до тех пор, пока заказчики или строительные организации не будут получать допуски на определенные виды работ в специализированных саморегулируемых организациях.

Для высокотехнологичных отраслей проектирования и строительства, таких как подземное, вопросы безопасности и качества выполнения работ имеют решающее значение. Неслучайно заседание началось с осмотра уникальных производственных мощностей завода «Метробетон».

«На сегодняшний день нареканий по качеству продукции к ЗАО «Метробетон» нет, но мы не останавливаемся на достигнутом.



Новая производственная линия позволит выйти на совершенно другой уровень, повысив производительность труда более, чем в 5 раз. По оценке специалистов концерна Неггенкпечт, выполнивших поставку и шеф-монтаж оборудования, – это самая современная производственная линия не только в России, но и в Европе. В настоящий момент технология проходит обкатку, и в ближайшее время производство железобетонной обделки для двухпутного тоннеля будет полностью автоматизировано», – прокомментировал генеральный директор ЗАО «Метробетон» Владимир Кондратенко.

«То, что мы видим – уникальное производство и, безусловно, нам есть, чем гордиться. Прекрасно сработали наши проектировщики и строительные СМУ, Управление

механизации и, конечно же, заводчане, координировавшие работу всех наших подразделений», – подчеркнул Вадим Александров, генеральный директор ОАО «Метрострой», президент Объединения подземных строителей и проектировщиков.

После осмотра заводских мощностей с кратким отчетом о проделанной работе выступил Сергей Алпатов. Члены Советов поддержали инициативу исполнительной дирекции Объединения о проведении в 2016 году 15-й Международной Конференции и Генеральной Ассамблеи Объединения исследовательских Центров Подземного Пространства Мегалополисов (АСУУС) в Санкт-Петербурге. Эту идею уже одобрил президент НОСТРОЙ Ефим Басин. По просьбе Объединения подземных строителей

и проектировщиков принято решение включить в оргкомитет Международной Конференции руководителя аппарата НОСТРОЙ Илью Пономарева.

Кроме того было решено продолжить выплату именных стипендий лучшим студентам профильных вузов России и принять участие в подготовке празднования 40-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали, которое состоится в 2014 году.

Подводя итоги заседания, президент Объединения Вадим Александров дал высокую оценку результатам проделанной работы и поблагодарил за активную деятельность, направленную на решение отраслевых проблем и развитие подземного строительства.

Сергей Алпатов поблагодарил членов Советов партнерств за активную работу и поддержку исполнительной дирекции, а также выразил готовность осуществлять реализацию приоритетных задач, озвученных членами Советов НП «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов» и НП «Объединение проектировщиков подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов».

**Лариса Дубровская,**  
Объединение подземных строителей  
и проектировщиков



День пожилого человека

## ОСИНОВЕЦ-2013

В соответствии с планом Совета ветеранов Метростроя, 9 октября состоялся выезд группы ветеранов-метростроителей на Дорогу Жизни, в поселок Осиновец.

Такие поездки являются традиционными и ежегодными в знак памяти и уважения к героям Дороги Жизни, связавшим отрезанный фашистской блокадой Ленинград со страной. И осуществляются они осенью, когда героическими усилиями бойцов-красноармейцев, моряков-балтийцев, рабочих и жителей Ленинграда была создана эта трасса через Ладожское озеро, позволившая выстоять нашему великому городу, доказав всему миру, что народ, борющийся за свою

свободу и право на существование, победить невозможно.

Ветераны Метростроя отправились в путь на комфортабельном автобусе, заказанном для них руководством ОАО «Метрострой». Погода поездки не препятствовала, осень радовала глаза и души ветеранов-метростроителей. Деревья вдоль дороги еще не уронили свою листву, и красота осеннего леса, раскрашенного яркими желтыми и багряными красками, поднимала настроение пожилым людям. По пути следования секретарь Совета ветеранов Нина Павловна Амосова рассказывала об истории блокады и о героизме строителей Дороги Жизни.

Первая остановка была у монумента «Разорванное кольцо». Ветераны возложили цветы к подножию памятника. Председатель Совета ветеранов Константин Яковлевич Поначев напомнил о трагизме трудных дней начала блокады и призвал помнить героев-ленинградцев. А природа в этот момент почтила память героев каплями-слезинками налетевшего морозящего дождика.

Ветераны посетили железнодорожную станцию «Ладожское



озеро», где у памятного креста, установленного рядом с мемориальным паровозом «Комсомолец», помянули погибших здесь железнодорожников, бойцов и работников Дороги Жизни.

Затем ветераны-метростроители проследовали в музей «Дорога Жизни», являющийся филиалом Центрального военно-морского музея, где состоялся осмотр экспозиции. Экскурсовод провел познавательную и насыщенную экскурсию, эмоционально и подробно поведав о героизме строителей и защитников Дороги Жизни. Дольше всего ветераны задержались в зале со стендами документов и фотографий, посвященных метростроителям Дороги, и перед макетом

порта Кобона, созданного в кратчайшие сроки метростроителями Ленинграда в первую блокадную осень на юго-восточном берегу Ладожского озера. Они внимательно вглядывались в лица руководителей и простых работников первого состава Метростроя, не жалеющих своих сил и самой жизни для обороны Ленинграда и строительства Дороги Жизни. Ветераны долго ходили между орудиями, снятыми с боевых кораблей Ладожской флотилии, поставленными на вечную стоянку на берегу «морским охотником», буксиром и самолетом, думая о великом испытании, выпавшем на долю защитников Ленинграда.

В армейской палатке, установленной на берегу Ладоги, со-

стоялось чаепитие, были накрыты скромные столы. Ветераны помянули павших героев, выпив «фронт-овые сто грамм».

У мемориала «Цветок жизни» ветераны возложили цветы к высеченным в камне страницам дневника жительницы блокадного города Тани Савичевой и отдали почести юным защитникам Ленинграда.

Такие поездки по местам боевой и трудовой славы помогают ветеранам в воспитании молодого поколения метростроителей, достойного славы основателей Метростроя, на примере показывая, что никто не забыт и ничто не забыто!

**Ю. Романов,**  
**Председатель Совета ветеранов ЗАО «Управление-20» Метрострой**



## Владимир Иванович Стародуб: МОИ ПЕРВЫЕ ДНИ ВОЙНЫ

8 октября Владимиру Ивановичу Стародубу исполнилось 90 лет!



Я родился в 1923 году в городке Сумы под Харьковом. Отец – столяр-краснодеревщик, член партии большевиков с 1924 года, участник гражданской войны, мама – домохозяйка, глубоко верующая, женщина тихая, добрая, веру свою никому не навязывала.

Когда-то у меня было три брата и три сестры. Старший, Василий, – летчик. Учился в ленинградской школе авиации на одном курсе с Чкаловым, в Борисоглебске, в авиационном училище, дружил с дважды героем Советского Союза, знаменитым летчиком-испытателем Степаном Супруном, с героем Советского Союза Алексеем Хользуновым. Старший брат до войны летал на легком штурмовике У-2, и мама писала ему: «Пусть тебе поможет бог в твоих полетах!». У самого Васи – четыре ордена Красного знамени, а вот Героя не дали. Когда-нибудь я обязательно расскажу его историю.

В начале тридцатых в Харькове было много немецких семей: на тракторном заводе в закрытом дизельном цехе собирали танки. Немцы консультировали наших рабочих, инженеров. Мы учились в школе при Харьковском тракторном заводе и дружили с их детьми, гоняли в футбол, никто из нас, конечно, не мог себе представить, что через несколько лет будем убивать друг друга.

Мама молилась за всех моих братьев и сестер, и представьте себе, все мы прошли войну и остались в живых. Василий – летчик, на американском «Бостоне» (Дуглас А-20) бомбил немецкие корабли, дослужился до командира дивизии, но парашют не надевал никогда. Гриша – танкист, возле своего танка был тяжело контужен, засыпан землей, полуживого его откопали местные крестьяне. Прошел всю войну. Николай – артиллерист, студентом военного училища принял первый бой на Лужском рубеже, получил за него свой первый орден Красного знамени. Уже командуя дивизионом, был ранен в глаз и в грудь, но остался жив. Я морской пехотинец, сестры – одна радистка, другая медсестра, все мы прошли фронт и выжили.

Мечтая о море, в 17 лет я простился с семьей и отправился поступать в Севастопольское военно-морское училище береговой обороны. Тогда я впервые и увидел его, море-то. Экзамены сдал на отлично, а вот по возрасту



пол года не хватило. Дошел до начальника училища, еле-еле уговорил, взяли!

Присягу будущий морской артиллерист принял 1 июня 1940 года. С той поры я тридцать лет верой и правдой служил Родине. В училище учился хорошо, еще бы нам не учиться: нас одевали, кормили, однажды даже мы совершили экскурсию на старом, угольном военном корабле «Коминтерн» от Одессы до Батуми. В общем, в училище было мне очень хорошо.

А потом началась война. Наш курс размещался в летнем военном лагере у Черного моря, в Камышовой бухте. С субботы на воскресенье готовились к большому «всёфлотскому» заплыву. Ночью проснулись от крика дневального: «Подъем! Война!». Выскочили из палаток и увидели, что над нами летят немецкие бомбардировщики, самолеты сбрасывали мины, блокируя в бухте советские корабли. Немцы не могли знать, что за несколько дней до нападения основной флот был предусмотрительно выведен из бухты, там остались лишь юркие торпедные катера и вспомогательные суда. В тот раз Севастополь они не бомбили – все это начнется потом.

До конца октября учеба продолжалась. В это время ко мне приехал мой старший брат. Василий только что прибыл с Дальнего Востока, где служил уже помощником командира авиационной бригады. «Сегодня вас отправят на фронт», – сказал брат. Откуда он узнал о том, что 28 октября училище в полном составе будет отправлено на боевые позиции? Мне это не известно. Сам Василий был откомандирован в Керчь и назначен там командиром эскадрильи бомбардировщиков. С братом мы не встретились за всю войну ни разу.

28 октября, как и сказал мне брат, студенты училища в полной выкладке, с вещевыми мешками, винтовками, противогазами построились на плацу и пошли. Все студенты, весь преподавательский состав – восемьсот человек. Мы не знали, куда идем, топали всю ночь, наконец, заняли позиции южнее Бахчисарая. Ребята с первого курса, совсем

не подготовленные, два раза стреляли из пулемета и два три – из винтовок. Лопат у нас не было, окопы рыть нечем, кто-то достал инструмент в ближайшем поселке, кое-как окопались. Утром 29 октября подошли немцы, полки армии Манштейна. Их встретило наше училище, рядом стоял 16 батальон и Школа оружия. Мне, кроме винтовки, вручили санитарную сумку. Начался минометный обстрел. В первые минуты Саше Свистунову, моему однокурснику, оторвало ногу. Подполз к нему, нога висела на одном сухожилии, я отрезал его скальпелем, перевязал Сашкин обрубок и оттащил к медпункту. Вернулся обратно. Стрелял все время. Убил я кого-нибудь или нет – не знаю. Стрелял, как все. Когда нашу роту перевели ближе к кладбищу, несколько человек заняли позиции за воротами местного кладбища. Я лежал рядом с Мишей Семенихиным. Мы видим, что ограду перелезает немец. Торгуемся:

– Мишка, стреляй первый!  
– Нет, Володя, давай ты!

Я в жизни курицы не убил, а тут в чело- века стрелять. Страшно. Но мы понимали, что сейчас он поставит ногу на землю и прикончит нас из автомата. Выстрелили оба.

Немцев отогнали. Мы с Мишкой нашли «своего» немца – красивый, кудрявый парень, одна пуля попала в лоб, вторая в грудь. Мне вспомнились немецкие ребята, с которыми дружил в школе, в Харькове. А сегодня я убил своего первого немца. И скажу честно: это очень трудно – убивать людей. Даже врагов. За меня молилась мама, и я выжил в этой страшной войне. А Миша Семенихин был убит в этот же день.

**Владимир Иванович Стародуб прошел всю войну, оборонял Севастополь, воевал в составе артиллерийских частей Ленинградского фронта, участвовал в освобождении Прибалтики. В 1957 году окончил Ленинградский государственный университет. Награжден орденами Отечественной войны 2 степени, Красной звезды, медалями «За боевые заслуги», «За отвагу», «За оборону Севастополя», «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией», Медалью Жукова и другими. Последние годы трудовой деятельности работал в Метрострое. С замечательным юбилеем, дорогой Владимир Иванович! Здоровья и счастья Вам и Вашей семье желает весь Метрострой!**



Гость редакции

# Михаил Кочетков: «БЕЗ СПОРТИВНОЙ ЖИЗНИ НЕТ СТАБИЛЬНОГО КОЛЛЕКТИВА»



«Метростроитель» продолжает приглашать в редакцию гостей – интересных людей, друзей «Метростроя». Мы признательны за поддержку нашего начинания председателю профкома Метростроя Виктору Зорьке и главному тренеру Андрею Синюгину. Надеемся, что стремление газеты знакомить читателей с интересными людьми найдет поддержку и в лице других руководителей Метростроя. Сегодня мы беседуем о Чемпионате мира по легкой атлетике, о спорте большом и малом с Михаилом Андреевичем Кочетковым, ведущим специалистом отдела по организации спортивной работы Комитета по физической культуре и спорту Санкт-Петербурга, бессменным директором главных питерских пробегов – марафонов «Белые ночи» и «Дорога жизни». С подачи одноклассника, Андрея Синюгина, Михаил неоднократно принимал участие в судействе многих метростроевских спортивных состязаний.

**«М»:** Известно, что Вы первоклассный тренер, судили много легкоатлетических соревнований общероссийского уровня.

**Михаил Кочетков:** Как тренер достаточно высокой квалификации я вхожу в судейскую коллегию при Федерации легкой атлетики. В СССР это была одна из лучших судейских коллегий, объединяла несколько сотен высококвалифицированных спортивных судей. Кстати, многие питерцы, члены коллегии, принимали участие в судействе легкоатлетических соревнований на Олимпийских играх в Москве. И сегодня основную подготовку сборных команд к соревнованиям проводит именно федерация. Спортивный же комитет в основном занимается финансированием мероприятий. К слову, за границей деньги на развитие спорта идут непосредственно в федерацию, минуя какие бы то ни было комитеты.

**«М»:** Вы принимали непосредственное участие в подготовке к Чемпионату. Как Москве далась эта подготовка?

**Михаил Кочетков:** К Чемпионату мира по легкой атлетике готовились как к грандиозному событию, во всяком случае, по количеству стран, приславших спортсменов для участия в состязаниях, Москва побила все рекорды. Для обслуживания соревнований было привлечено более 300 квалифицированных судей и около полутора тысяч волонтеров. Санкт-Петербург делегировал на чемпионат двадцать судей, в том числе и меня. Кандидаты под конкретные судейские должности начали отбираться за два года до Чемпионата – судьи приглашались на отборочные соревнования, а в 2013 году в Казани состоялась «большая проверка» – Универсиада, где окончательно сформировался судейский костяк Чемпионата.

**Виктор Зорька:** Известно, что в ходе подготовки к Универсиаде все соревнования моделировались именно под Чемпионат мира.

**Михаил Кочетков:** Конечно, организация соревнований такого уровня чрезвычайно сложна. Расписание любых мероприятий должно выполняться с точностью до секунды и без малейших заминок. Мне довелось работать в службе оборудования. Официальный поставщик Чемпионата, всемирно известная итальянская компания Mondo, поставила практически все: от самого современного легкоатлетического покрытия до барьеров, стартовых колодок,

прыжковых ям, матов и стоек. Атлеты очень высоко оценили легкоатлетическое покрытие на котором прошли соревнования бегунов, как, впрочем, и оборудование для всех других видов легкой атлетики. Действительно, организация установки и монтажа оборудования потребовала максимальной концентрации и больших административных усилий на всех этапах Чемпионата.

**«М»:** Считается, что в Москве на Чемпионате мира собрался весь цвет легкой атлетики.

**Михаил Кочетков:** Да, приехать на Чемпионат извлекли желанье сильнейшие легкоатлеты. Усейн Болт, Йохан Блейк, Мохаммед Фарах и многие другие. Вообще, в Москву стремились все звезды, но вот сложилось далеко не у всех. К сожалению, не произвела большого впечатления и церемония открытия, в Казани все было как-то ярче...

**Виктор Зорька:** Бесспорно, организация таких масштабных шоу зависит от таланта и энергии режиссера-постановщика. Но и сами соревнования оставили без ответа вопрос: почему утренние состязания проходили при полупустых трибунах? Казалось бы, что проще, ответ напрашивается: люди работают или в отпуске, где-нибудь на море. Однако...

**Андрей Синюгин:** ...Однако на пустые трибуны можно смотреть иначе: национальные команды не привезли с собой поддержку в виде болельщиков. Впрочем, это их проблемы, своих болельщиков у нас было предостаточно.

Так или иначе, с учетом почетных гостей, участников соревнований, представителей медиа посещаемость «Лужников» за восемь дней составила более 380 тысяч человек. Это новый рекорд чемпионатов мира, предыдущее достижение принадлежало корейскому Тэгу, где в 2011 году на стадион пришли 261 792 зрителя.

**«М»:** Но, конечно, самое интригующее – неофициальный командный зачет. По золоту он вывел россиян на первое место Чемпионата. Они завоевали семь золотых, четыре серебряных и шесть бронзовых медалей. Америка – шесть золотых, четырнадцать серебряных и пять бронзовых. На третьем месте – Ямайка. У нее то же шесть золотых, две серебряных и одна бронзовая медаль.

**Михаил Кочетков:** Штаты очень «наказала» Ямайка. Традиционно американские атлеты сильны в спринте и в прыжках. Ямайка фактически отобрала у них золото в этих видах. Она забрала весь спринт. Один только Усейн Болт завоевал три золотые медали в беге на 100, 200 и 400 метров в эстафете.

**Андрей Синюгин:** Мы в спринте не смогли бы составить конкуренцию американцам. Но, отдав большую часть золота ямайским атлетам, они уже не смогли нас «достать».

**Виктор Зорька:** Вообще, в спорте все относительно. Скажем, на Олимпиаде в Лондоне американцы нас обыграли, хотя мы завоевали девять золотых медалей. Хороший результат, но не лучший. Сегодня мы сильнее, а завтра они, или наоборот, если хотите... Это спорт и любые прогнозы здесь сбываются далеко не всегда.

**Михаил Кочетков:** Если мы реально оценим историю американской легкой атлетики, ее развитие, материальную базу, то, конечно, придется признать, что они сильнее нас. Но вот в этот раз звезды сошлись по-другому.

**«М»:** Тогда поговорим о «малом» спорте, из которого, собственно, большой и произрастает. Не пора ли вытаскивать из руин любительский спорт, спорт на предприятиях, в крупных производственных организациях?

**Михаил Кочетков:** Действительно, спортивная элита есть, а массовый спорт, например, студенческий – развален. Что касается спорта на предприятиях, сейчас главная роль в его развитии принадлежит отнюдь не каким-либо комитетам, а его руководителю. Именно он должен быть заинтересован, чтобы на его заводе, фабрике или в торговой компании работали здоровые, крепкие люди... Метрострой, кстати, один из «малой кучки» предприятий Петербурга, сохранивших спортивную жизнь. Что-то делает спортивный клуб при Ижорском заводе, «Электросила», Кировский завод, может быть, еще пара предприятий. Однако приходится признать, что состав участвующих в метростроевских спартакиадах давно один и тот же, и процент поддерживающих спортивную жизнь далеко не велик... Крупное предприятие должно разработать систему развития корпоративного спорта, наращивать материальную базу, тренерский состав и т.д. Вполне возможно, и от государства получать преференции на развитие спортивной жизни. Сейчас таких телодвижений нигде нет. Государство, в свою очередь, лишь на словах поддерживает спортивные начинания на производственных предприятиях. Между прочим, в приснопамятные времена Советского Союза спорт на производстве организовывал профсоюз.

**Виктор Зорька:** Вспомните профсоюзные спартакиады – в них участвовало порядка 60 предприятий Ленинграда и области. Потом все это рухнуло.

**Михаил Кочетков:** Я считаю, что базовой на предприятии сегодня должна быть именно спортивно-оздоровительная работа, а наиболее сильные спортсмены должны объединяться в команды и защищать спортивную честь родного предприятия в состязаниях с командами производственных коллективов других компаний. Конечно, времена изменились («до неузнаваемости»): сегодня практически все предприятия – чья-то частная собственность. Любой владелец производства сам решает – нужен ли ему здоровый стабильный коллектив или его устраивает постоянная смена кадров. И спорткомитет не может, да и не должен навязывать свое мнение. Хотя политику государства никто не отменял – здоровье нации, все-таки.



СМИ о нас

## ИГРОКИ ХОККЕЙНОГО «МЕТРОСТРОЯ» ПРОЯВИЛИ ГЕРОИЗМ

Петербургская команда «Метрострой» впервые завоевала серебряные медали чемпионата России по хоккею на траве. Во время пресс-конференции в «БалтИнфо» главный тренер «Метростроя» Алексей Бойцов заявил, что прошедший сезон команда играла практически без замен.



Олеся Петрова, капитан команды, сообщила, что прошедший сезон для команды был сложным. Девчонкам приходилось играть через силу и боль. «Хочется, чтобы скамейка была побольше, чтобы было легче играть, – призналась хоккеистка. – Все хотели занять второе место. И тренер нам давал установку на это. И у нас все получилось, потому что были вместе», – заявила Петрова. О необходимости

доукомплектовать команду говорил и главный тренер Алексей Бойцов. По его словам, необходимо усилить команду двумя-тремя игроками. Не обязательно высочайшего уровня. «Хоккей на траве – очень динамичный вид спорта, и все хорошие команды имеют как минимум 18 человек в распоряжении. Они могут по ходу игры менять по 4-5 человек, как в хоккее с шайбой. У нас же замены чаще происходят только из-за травм. В некоторых матчах мы не производили ни одной замены. И я благодарен за героизм нашим игрокам, которые в 11-12 человек вытащили весь этот тяжелейший сезон». Тренер также заявил, что для того чтобы прогрессировать и на равных бороться за чемпионство с командой из Москвы, необходимы соответствующие условия, в том числе хорошее, современное поле. Спортивная площадка, на которой «Метрострой» играет сейчас, не отвечает даже требованиям российского чемпионата. На вопрос о будущем стадиона «Метростроя» на Левашовском проспекте заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Александр Петров ответил следующее: «Строительство нового спортивного комплекса, с новым полем, новыми залами, новыми беговыми дорожками активно развивается. Предполагается, что там



же будет зал, соответствующий спортивным стандартам для проведения игр и тренировок команд мастеров. Рассматривается возможность укладки искусственного покрытия, чтобы было поле для хоккея на траве. Такой стадион может появиться к 2015 году».

«Сейчас «Метрострой» отправляется в отпуск. В конце ноября приступит к тре-

нировкам. В декабре, возможно, проведем в Финляндии сбор по ОФП. А в январе планируется участие в традиционном Кубке короля Испании, в котором мы уже побеждали дважды. Хозяева турнира ждут нас, чтобы взять реванш», – сообщил о планах женской команды Алексей Бойцов.

www.baltinfo.ru

**Поздравляем!**

**АНАТОЛИЮ ИВАНОВИЧУ ЧЕРНОМУ – 65!**



**23 октября отметил 65-летие генеральный директор ЗАО «СМУ-19 Метрострой» Анатолий Иванович Черный**

Анатолий Иванович свою трудовую деятельность в системе Ленметростроя начал в 1966 году. Он прошел большой профессиональный путь, начав работать бетонщиком и впоследствии, пройдя разные «должностные» этапы, стал генеральным директором ЗАО «СМУ-19 Метрострой». Школа метростроения была пройдена Анатолием Ивановичем сполна: он трудился и плотником, и электромонтером. Потом, окончив ЛИИЖТ, что дало возможность подниматься и дальше по карьерному пути, стал мастером, далее – начальником участка, начальником ПТО, заместителем генерального директора, главным инженером... В 2011 году Анатолий Иванович возглавил СМУ-19, организацию, работе которой посвятил без малого полвека. За столь длительный период работы Анатолий Иванович принимал участие в строительстве вестибюлей станций метро «Гражданский проспект», «Проспект Ветеранов», «Выборгская», «Лесная», «Площадь Мужества», «Площадь Александра Невского-2», «Озерки», «Пионерская», «Крестовский остров», «Парнас» и многих других, в строительстве и реконструкции Дома мод на «Петроградской», завода в Коломягах ЖБКД-2, развязки Большеохтинского моста и Ушаковской набережной и многих других социально важных объектов нашего города.

Большой производственный опыт, инициатива и принципиальность позволяют Анатолию Ивановичу организовать вверенный ему коллектив на выполнение сложных и ответственных работ на конечных этапах при строительстве и реконструкции сооружений метрополитена. Отделочные работы, основная специализация СМУ-19, никогда не остаются незамеченными пассажирами, ведь петербургское метро – одно из самых красивых в мире, и это, несомненно, только благодаря художественному оформлению станций.

За многолетний добросовестный труд Анатолий Иванович Черный награжден знаком «Почетный строитель России» в 1998 году, имеет множество премий за образцовое выполнение трудовых обязанностей и медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Уважаемый Анатолий Иванович!

Примите самые искренние поздравления с 65-летием и пожелания здоровья, благополучия и, конечно же, новых производственных побед во благо процветания петербургского метро!

*Коллектив ЗАО «СМУ-19 Метрострой»*

**СЕМЕНУ САМУИЛОВИЧУ МЕЙКСИНУ – 65!**



**29 октября отметил славный юбилей Семен Самуилович Мейксин. В трудные для Метростроя девяностые Семен Самуилович занимал ответственную должность заместителя генерального директора ОАО «Метрострой» по экономическим вопросам и материально-техническому обеспечению.**

Родился Семен Самуилович в небольшом карельском поселке Харлу. В 1968 году закончил политехникум Минлесбумдревпрома в старинном городе Тихвин Ленинградской области. Уже до службы в армии начал постигать производство на Тихвинском заводе литья и металлоконструкций – работал формовщиком. После службы в армии, до поступления в Ленинградский финансово-экономический институт, всенародно известный «финэк», Семен Самуилович успел потрудиться машинистом водогрейного котла ТЭЦ Пикалевского глиноземного комбината. По окончании финансового института для молодого специалиста начался новый, самый главный виток трудовой карьеры – будущий финансист поступает на работу в планово-производственный отдел Литейно-Механического завода Ленметростроя на должность старшего инженера по труду и заработной плате. В 28 лет Семен Самуилович – начальник планово-производственного отдела Литейно-механического завода. Уже тогда будущего «зам по экономике» отличали стратегическое мышление, высокая работоспособность, отличная логическая память, умение концентрироваться на главной проблеме, ответственность, организованность, активная жизненная позиция.

Деловые качества молодого экономиста не остались незамеченными руководством Ленметростроя – в 1986 году Семен Самуилович назначается начальником планово-производственного отдела Металлопроизводственного комбината Ленметростроя. В 1988 году Мейксин – заместитель, а некоторое время спустя начальник управления производственно-технологической комплектации Ленметростроя.

Работоспособность, глубокие знания экономиста-практика, опыт многолетней работы на ключевых хозяйственных и финансовых позициях предприятия позволили Семёну Самуиловичу Мейксину в 1993 году занять должность заместителя генерального директора по экономическим вопросам и материально-техническому обеспечению ОАО «Метрострой». В тяжелое для Метростроя время «зам по экономике» делал все возможное для сохранения материальной базы и финансовых активов предприятия. Ветеран труда ОАО «Метрострой», Заслуженный экономист Российской Федерации, Семен Самуилович Мейксин и сегодня поддерживает дружеские отношения с руководством Метростроя.

Уважаемый Семен Самуилович! Примите самые искренние поздравления с юбилеем. Желаем крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, исполнения всех планов и надежд!

*Коллектив ОАО «Метрострой»*

**У ГАЛИНЫ ГЕННАДЬЕВНЫ КАРТОШКИНОЙ ЮБИЛЕЙ!**



**11 октября 2013 года отметила юбилей Галина Геннадьевна Картошкина – заместитель главного бухгалтера Ремонтно-эксплуатационного управления – филиала ОАО «Метрострой».**

Свою трудовую деятельность Галина Геннадьевна начала в РЭУ – филиала ОАО «Метрострой» 17 июня 1977 года. За период работы зарекомендовала себя грамотным, квалифицированным специалистом. Внимательная, доброжелательная, общительная, Галина Геннадьевна пользуется в коллективе заслуженным уважением. Награждена почетной грамотой ОАО «Метрострой», медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», Галине Геннадьевне присвоено звание «Ветеран труда Метростроя».

Уважаемая Галина Геннадьевна! Примите от коллег поздравления с прекрасным юбилеем! Здоровья, благополучия и новых профессиональных достижений!

**Спорт**

**СПАРТАКИАДА МЕТРОСТРОЯ: ОПРЕДЕЛЕНА САМАЯ МЕТКАЯ!**

**ПУЛЕВАЯ СТРЕЛЬБА**

1 октября 2013 года в тире «Динамо» прошло первенство ОАО «Метрострой» по пулевой стрельбе. В соревнованиях приняли участие 94 участника из 14 организаций. Среди женщин самой меткой во второй раз стала Екатерина Магедова – 46 очков (СМУ №13), серебряный призер – Светлана Портяная – 44 очка (УПТК), третье место поделили Ольга Харитонова (Семнадцатое управление) и Ирина Кудряшова (СМУ – 9).

У мужчин все призеры – представители Управления механизации: победителем стал Григорий Малков, показавший максимальный результат – 50 очков, на втором месте – Юрий Ещереико, на третьем месте – Юрий Смирнов – по 49 очков.

В командном первенстве (определялось по сумме 5 лучших результатов) первое место у команды Управления механизации (232 очка), второе место у стрелков СМУ-9 (223 очка), на третьем месте – спортсмены Семнадцатого управления (218 очков).

Дальнейшие места распределились следующим образом: 4 место – СМУ-11 (216 очков); 5-6 место – ЛМГТ, Управление-15 (212 очков); 7 место – Компакт (210 очков), 8 место – Управление (208 очков); 9-10 место – ТО-3, Управление №10 (207 очков); 11 место – СМУ №13 (203 очка); 12 место – УПТК (199 очков); 13 место – Управление-20 (198 очков); 14 место – СМУ-19 (131 очко).



**БИЛЬЯРД**

9 октября в бильярдном клубе «Алиби» прошли командные соревнования по русскому бильярду, впервые вошедшие в программу спартакиады ОАО «Метрострой». В соревнованиях приняли участие 13 команд.

На предварительном этапе команды, состоящие из 3 игроков, были разбиты на четыре группы. Финальный этап прошел по кубковой системе. По две лучших команды из каждой группы продолжили борьбу за 1–8 места, а команды, ставшие третьими, разыграли места с 9 по 12.

В финал прошла команда ЛМГТ, обыгравшая в четвертьфинале СМУ-11 (2:1) и Управление №10 (2:1) в полуфинале. Вторым финалистом стала команда Управления механизации, сыгравшая с ТО-3 (2:1) и Компактом (2:1). Финал прошел с настоящей интригой: В.Левкин (УМ) и Е. Симаков (ЛМГТ) принесли победы своим командам. Все решалось в игре между А. Русаковым и О. Кузьменко. В равной игре при счете 7:6 в пользу игрока УМа А. Русаков не попал по шару, а по новым правилам русского бильярда такой шар сразу отдается сопернику. Таким образом, счет стал 8:6 в пользу О. Кузьменко, который и принес общую победу команде Управления механизации со счетом 2:1. Победителями стали: О. Кузьменко, В. Шашкин, В. Левкин. Коман-



да ЛМГТ в составе Е. Симакова, А. Русакова, В. Ильина заняла второе место. На третьем месте – команды Компакта и Управления №10. Дальнейшие места заняли: 5 место – ТО-3 и СМУ-11, 7 место – Управление и Управление-15, 9 место – УПТК и Семнадцатое управление, 11 место – СМУ-11 и СМУ №13, 13 место – СМУ-9.

О накале борьбы можно судить по тому факту, что из 24 встреч только две закончились со счетом 3:0, остальные со счетом 2:1. Среди 44 участников в турнире приняла участие представительница прекрасного пола – Ольга Большанина из команды УПТК.



**ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ**

**НОЯБРЬ**

- 4** Зоя Александровна ШАМОВА (СМУ-19) – 80-летие
- 6** Василий Сергеевич КОРЕПОВ (УМ) – 55-летие
- 7** Григорий Степанович ГРАДОВ (Семнадцатое управление) – 85-летие
- 11** Нина Алексеевна ВАШКЕТОВА (Управление-15) – 60-летие
- 14** Николай Николаевич ТЕЛЕНКОВ (Управление) – 85-летие
- 17** Екатерина Васильевна ЗУБАНОВА (СМУ-19) – 90-летие
- 20** Сергей Михайлович ЛУБЯНОВ (ТО-3) – 60-летие  
Александр Иванович ЯКИМЕНКО (ТО-3) – 60-летие  
Григорий Анатольевич МАЛКОВ (УМ) – 55-летие
- 21** Татьяна Афанасьевна ИВАЩЕНКО (Поликлиника) – 65-летие
- 23** Лариса Михайловна АЛЕКСАНДРОВА (УМ) – 65-летие
- 26** Александр Леонидович КАМЕНЕВ (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

Фото: Виктор Чумаков

Корреспондент: Ирина Сидорина

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 30.10.2013 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

metrostroytel@mail.ru

www.metrostroy-spb.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1700 экземпляров.