

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»:  
СЛОЖНО,  
НО МОЖНО

**СТР. 3**

НА «СЛАВЕ»  
УСТАНОВИМ  
СВОИ ЭСКАЛАТОРЫ

**СТР. 4**

ПАМЯТНИК  
МЕТРОСТРОЕВЦАМ  
ОТКРОЮТ В НОЯБРЕ

**СТР. 5**

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
ПРАЗДНИК В НОВОМ  
ФОРМАТЕ

**СТР. 7**

# МЫ НЕ ПРОМАЖЕМ!

*Пашем, пока огонь не погашен.*

*И чем мы старше, тем ярче горим и цветём всё краше!*

*Е. Галицкий*

Нашей «выездной» редакции повезло. Попали на площадку 462 шахты в исторический, можно сказать, момент. Первая, (она же – третья) транспортная телега ТПК проекта S-782 зависла над технологическим отверстием галереи, сейчас кто-нибудь рывкнет над ухом: «Майна!» и фотограф щелкнет затвором...

*Главный инженер Управления Механизации Сергей Юрьевич Чумаков:*



– Опускаем в тоннель первый фрагмент транспортного моста. Внизу уже подготовлены лебедки, мы ее подцепим и по проложенным путям затащим в конец галереи. А уже сегодня ночью тралы привезут телегу №2. «Тележка», которую мы сейчас опускаем, самая легкая, всего 90 т, а вот вторая вместе с силовыми агрегатами – под 150. Технологический проем для спуска детали таких габаритов не самый подходящий –

зазор всего 200 мм, можно сказать, «впритирку», но мы не промажем, все рассчитано точно, казусов не будет.

Основной коллектив наших монтажников занят на демонтаже, поэтому сборка и такелаж третьей телеги были поручены бригаде ремонтников из нашего ремонтно-механического цеха под руководством Виктора Васильевича Яскевича.

*В.В. Яскевич:*



– Площадка для сборки телеги очень маленькая, это монтаж конечно осложняло, но в целом справились неплохо. Сборку выполнили бригадой в семь человек. Должен сказать, что на площадку телегу доставили хорошо подготовленной, правда пришлось подождать кое-какое оборудование из ремзоны, но недолго. «Тележка» несет на себе барабан на котором намотано триста метров высоковольтного кабеля, приемные бетононасосы для нагнетания раствора за обделку, монтажный стол породовыводящего конвейера, вентиляционное оборудование, тельферную эстакаду, кабину для персонала, бобины со шлангами водяного охлаждения, ну и так, по мелочи. Сейчас мы ее опускаем и заканчиваем монтаж уже в тоннеле. Силами нашей бригады был так же собран и пущен на ход порталный кран.

Бригада так поработала, что нам сказали: «Коллектив у вас хороший, монтируйте и вторую телегу, никого в помощь не пришлем». Спасибо, конечно, будем стараться...

*Продолжение читайте на стр. 2*



## СМИ о нас

### «МЕТРОСТРОЙ» – ЕДИНСТВЕННЫЙ ПРЕТЕНДЕНТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИИ «БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ»

Компания «Метрострой» вновь осталась единственным претендентом на право построить продолжение Лахтинско-Правобережной линии от станции «Спасская» до «Большого проспекта» с промежуточной станцией «Театральная» (без наземного вестибюля).

**Об** этом «Фонтанке» рассказали в комитете по развитию транспортной инфраструктуры. Напомним, что первый раз конкурс на строительство станции «Горный институт» был объявлен в ноябре 2014 года, но тогда на него никто не заявился из-за повышенных требований к банковской гарантии. Повторная процедура по поиску подрядчика была объявлена в феврале 2015 года. До тендера был допущен только «Метрострой», однако другие претенденты – «СТС» и «ПРiСС» пожаловались в ФАС, и в итоге процедура была отменена.

Третий по счету тендер объявили в конце июня. Изначально в конкурсной документации было указано, что будет учитываться только опыт по строительству метро, что автоматически бы сделало «Метрострой» победителем по сравнению с другими компаниями.

«СТС» обжаловала это положение в ФАС, и антимонопольное ведомство потребовало от Смольного изменить документацию. В итоге теперь опыт вообще не учитывается.

Заявки на третий конкурс подали «Метрострой» и «СТС». При этом «Метрострой» не стал снижать стартовую цену, а «СТС» готово выполнить работы на 450 млн дешевле.

Как утверждают в КРТИ, комиссия нашла в заявке «СТС», которое контролируется крупнейшим подрядчиком Водоканала «Водоканалстроем», недостоверную информацию. В частности, были запрошены документы у комитета по энергетике, чтобы проверить опыт аналогичных работ («СТС» был генподрядчиком на строительстве продолжения Главного канализационного коллектора). В итоге опыт не был зачтен из-за ряда претензий. Кроме того, претендент, по мнению комиссии, представил документы на строительную технику, характеристики которой не соответствуют требованиям документации. КРТИ также намерена ходатайствовать о внесении компании «СТС» в реестр недобросовестных поставщиков.

*Фонтанка.ру от 27.08.2015.*

Метростроение

Продолжение. Начало читайте на стр. 1

# МЫ НЕ ПРОМАЖЕМ!

Виктор Васильевич любит и умеет играть в футбол. Представляется скромно: «Семикратный чемпион Метростроя по футболу...». Собирается сыграть «товарищеский матч» с коллегами из СМУ-15 на местной футбольной площадке как-нибудь после работы. Нас пригласили оценить «зарубу». А что? А вдруг? И правильно, Виктор Васильевич, только так и надо...



*В сборке порталного крана и транспортной телеги Виктору Васильевичу помогал Роман Варламов. В Метрострое 10 лет. Электрослесарь-монтажник 4-го разряда. Монтировал проходческие щиты на станциях Звенигородская, Волковская, Обводный канал, а также на трех проходках в наклонных ходах. Работал и учился в бригаде почетного строителя России, Владимира Алексеевича Панаморева. В Метрострой пришел сразу после армии, здесь всему и научился. Все постигал на практике, без больших учебных заведений. Выдающийся монтажник, золотой фонд Метростроя.*



*Отличный электрик и пилот щита Максим Дрожжин (Управление механизации). В составе бригады электриков принимал участие в монтаже и наладке порталного крана. Вся электрика огромного крана прошла через его руки. Как только транспортная телега будет установлена в тоннеле, бригада электриков начнет прокладку кабельных трасс, монтаж и наладку электрооборудования. Работы очень много, но Максиму нравится и эта работа и коллектив, поэтому, все будет сделано качественно и в срок.*

По графику щит должен быть собран и готов к проходке к 15 ноября, это вполне реально, лишь бы вовремя поставлялись запчасти, а с этим не очень. Есть непростые моменты и в технологии демонтажа. Отрезанные части рабочего органа лежат в тоннеле на «Южной», но «квадрат» ротора не «заполучить» в ремзону, его не выдать через 624 шахту, он не пройдет по габаритам (5,5x5,5 м). Пора готовить ротор к сварке, менять расходные режущие элементы, но приходится ждать, когда появится возможность вытащить его через технологическое отверстие на «Южной». Вот и получается, что некоторые операции монтажники УМа вынуждены откладывать. Но если на демонтаже возникают паузы, то монтаж ведется в хорошем темпе и пока за счет этого, в целом, удастся ускориться.

## СТАРТОВЫЕ КОТЛОВАНЫ. ГОТОВНОСТЬ – 100%



*Заместитель начальника участка ЗАО СМУ-15 Метрострой Малофеев Сергей Викторович:*

– Стартовый котлован №2 готов полностью – все общестроительные работы выполнены. Прямой участок галереи между стартовыми котлованами №1 и №2 так же выполнен на 100%: демонтированы все опорные пояса, забетонированы свод и стены, выполнена гидроизоляция, подготовлено бетонное ложе для монтажа тоннеле-проходческого комплекса, произведена обратная засыпка свода. Последний бетон на прямом участке галереи был уложен второго августа. Стартовый котлован №1 тоже в стадии стопроцентной готовности: забетонировано ложе, установлено стартовое кольцо, залита опорная плита. Здесь, как вы видите, уже начинается сборка транспортного моста ТПМК. Непосредственно за котлованом ведется строительство НВУ: зашпунтована ограждающая конструкция, выполнено свайное ограждение, под его за-

щитой разработан котлован, установлены опорные пояса, подняты кирпичные стены, залито монолитное ж/б основание, выполнена гидроизоляция стен.

В настоящее время специалисты нашего управления заняты на строительстве тупикового тоннеля – готовим перспективную выработку для будущего движения щита в направлении Правобережно-Лахтинской линии. Сейчас в этой выработке монтируется опорный пояс на уровне пятого яруса и производится вырубка проема в стартовый котлован №2. Последовательность работ следующая: готовим основание, устанавливаем рамы круглого сечения, бетонируем этот участок тоннеля, демонтируем пояса, выполняем обратную засыпку свода.

Силами наших специалистов подготовлен проем для установки вертикального конвейера: по нему порода будет выдаваться на поверхность, а дальше, по отвальному горизонтальному конвейеру пойдет в грунтоотвал. Остается лишь смонтировать конвейер – этим в ближайшее время займется монтажники Управления механизации.

На поверхности засыпанной галереи в районе стартового котлована №2 готовится площадка для сборки бетонного узла; от него в галерею уже проложен бетоновод. К началу проходки двупутного тоннеля там будет установлен приемный бункер, куда и начнет поступать бетон. На поверхности засыпанной галереи оборудуем отвальный бункер – заглубленный на 1,8 м бетонный ангар с подведенным к нему сквозным проездом для грузового транспорта. На проходке выданная на поверхность порода экскаватором будет загружаться в машины и сразу вывозиться с территории стройплощадки. Одним словом, работаем!

## ДЕМОНТАЖ – ЭТО ПРОСТО?



*Начальник монтажного участка Управления механизации Евгений Чуев:*

– Сегодня ночью нам удалось демонтировать верхний, замыкающий кольцо сегмент режущего органа. Должен признаться, что в процессе этой работы возникли определенные проблемы. Основная сложность заключалась в том, что сегмент практически упирался в верхний свод демонтажной камеры. Поэтому нам пришлось на ходу модернизировать удерживающие кронштейны – в будущем мы этот нюанс учтем, но сейчас время конечно потеряли. В настоящий момент продолжаем заниматься демонтажем сегментов, полностью демонтировали блокоукладчик и ротор. Пытаемся добраться до главного редуктора, выпрессовать его из тела щита и демонтировать все навесное оборудование. Что бы добраться до редуктора нам предстоит прежде всего снять еще два верхних сегмента. Это один из самых сложных этапов демонтажа: резка и снятие с лесов 50-тонного сегмента требует от монтажников особого опыта работ с многотонными грузами на высоте, максимальной собранности и взаимопонимания. Когда освоится пространство между сводом демонтажной камеры и редуктором, мы установим в лотковой части специальное опорное устройство – ложемент, и двумя дивидагами (стяжками болтами с анкерными гайками) начнем на него выпрессовку главного редуктора. Эту технологию мы уже обкатали на щитовых проходках наклонных ходов, вся процедура займет порядка восьми часов.

В ближайшее время мы так же должны освободить участок тоннеля, прилегающий к режущему органу, под бетонирование жесткого основания. Это позволит перевозить крупногабаритные тяжелые фрагменты трапами, поскольку мультитранспортными средствами это сделать невозможно.

А пока в процессе транспортировки демонтированных фрагментов возникают досадные остановки. Сегодня, например, выясняется, что на максимально заниженном мультитранспортном средстве сегменты щита не пройдут по высоте под опалубкой верхнего технологического перекрытия. Скорее всего придется ставить вопрос о демонтаже опалубки и предоставлении проезда. А кто сказал, что демонтаж – это просто?

## ДМИТРИЙ БОЙЦОВ: «В основе – яркость и выразительность»



*О традициях и современных тенденциях в художественном оформлении объектов метроостроения в России и за рубежом рассуждает начальник архитектурно-строительного отдела НИИПИИ ОАО «Ленметрогипротранс» Дмитрий Бойцов.*

*– Дмитрий Анатольевич, в чем особенности художественного оформления объектов, находящихся ниже уровня дневной поверхности?*

– Под землей, в замкнутом пространстве, куда не попадает солнечный свет нормальный человек ощущает беспокойство и нужно сделать все возможное, чтобы он все же чувствовал себя комфортно. Поэтому станции метро в Санкт-Петербурге всегда позитивные и выразительные, а их цветовая гамма нарочито яркая, значительно более яркая, чем цветовая гамма наземной архитектуры.

*– Эстетики нашего метро и метро европейского – два мира несовместных?*

– До последнего времени художественное оформление метрополитенов – это послушный ответ на запрос общественного устройства. Истоки найдете в истории времен первых станций. В Лондоне, Париже и других европейских городах подземка рождалась как утилитарный вид транспорта – для тех, кто не может позволить себе развезжать на автомобиле. Самые красивые объекты парижского метро тех лет – наземные входы в стиле «модерн», спроектированные Гектором Гимаром. Советское же метро стало символом мифа о «равенстве» и «достатке» основных слоев общества – мещан, мелких служащих, интеллигенции, рабочих, студентов. Это памятник мифотворчеству соцреализма. И хотя в 50-е годы в советской России начался так называемый «период борьбы с излишествами», метро он практически не коснулось, декораторам не позволяло было отказаться от мифотворчества. Так, уже к концу 1960-х была создана «Маяковская» – одна из красивейших станций, обладающая очень мощной эстетикой, кстати решенная, в духе минимализма.

*– Актуальна ли эта «сказка» сегодня, когда во главу угла ставится функциональность и экономичность?*

– Конечно, объемы финансирования не те и задача строить «дворцы для народа» – не актуальна. Станции первой линии теперь под охраной КГИОП в статусе памятников архитектуры. Станции же, решенные в стиле минимализма, можно пересчитать по пальцам, но этот очищающий период уверен, не прошел зря. Вместе с тем, Санкт-Петербург – город, входящий в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, не только обладает уникальным архитектурным наследием, но может похвастаться богатством стилистических приемов и сегодня. Метрополитен в нашем городе не может быть утилитарным хотя бы потому, что по прежнему остается объектом творчества.

Сейчас мифотворчество возвращается, началась трансформация соцреалистических моделей и мифов в идеологически нейтральные и лишь в том объеме, в котором это представляется необходимым – как с точки зрения современной эстетики, так и с точки зрения функциональности. Наибольшую же роль приобретают итерации легендарных, литературных, исторических сюжетов и персонажей.

*– Чем же в наше время определяется выбор архитектурных решений?*

– Если станция находится в историческом центре города, как, например, «Знаменская» – проектируемая для Красносельско-Калининской линии в системе пересадочного узла «Площадь восстания» – «Маяковская», она должна вписываться в общую архитектурную концепцию. Если станция стоит в депрессивном районе с типовой застройкой, архитекторы стараются привнести в ее оформление что-то новое, необычное. В новостройках, которые ни ничем не отличаются друг от друга оформление станции метро может придать своеобразные черты облику всего района. Примером тому служат станции «Тропарево» в Москве, «Бухарестская» и «Международная» в Санкт-Петербурге. Фактически, через эстетику метрополитена может и должна повышается эстетика всего района.



# «НОВОКРЕСТОВСКАЯ»: СЛОЖНО, НО МОЖНО



О ходе строительных работ на станции «Новокрестовская» мы попросили рассказать Виктора Павловича Рожкова, руководителя работ на строительстве станции «Новокрестовская».

## ГЕОСТРОЙ ПОСТРОИТ ПРИЕМНЫЙ КОТЛОВАН

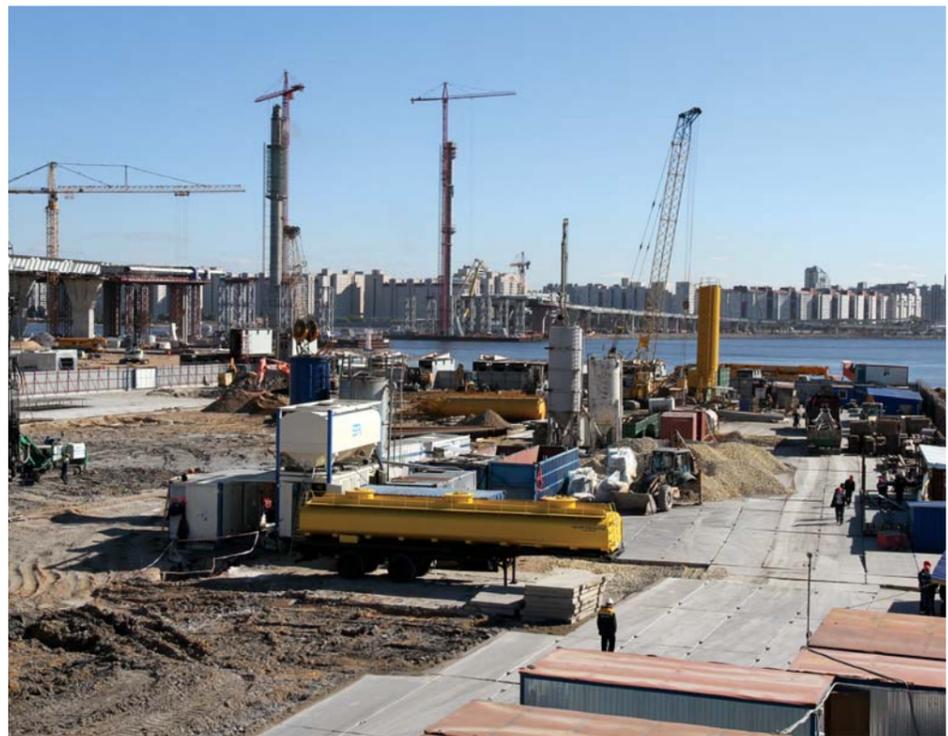
Компания Геострой заканчивает ограждающие конструкции «стена в грунте» приемного котлована – на момент подготовки материала у них осталась одна заходка. Всего в стену в грунте котлована уложено 2400 кубометров бетона. В нем будет производиться демонтаж режущего органа: щит пройдя через стационарный участок, войдет в кольцо, где и встанет на ремонт. Для того что бы начать откопку приемного котлована Геострой на этом участке предстоит провести демонтаж форшахты и выполнить программу струйной цементации в зоне примыкания кольца к входу в тоннель.

Сейчас на площадку «Новокрестовской» геостроевцы доставили и вторую установку (МС-64) для строительства стены в грунте на прямом стационарном участке.

## УПРАВЛЕНИЕ МЕХАНИЗАЦИИ НА СТАЦИОННОМ УЧАСТКЕ: СЛОЖНО, НО НАДО

Управление механизации выполняет уже четырнадцатую заходку стены в грунте

по периметру стационарного комплекса. Мы идем двойными заходками длиной 5,7 метра. Решение о двойной заходке было принято в связи с переходом на бетонные отсекатели. Традиционные металлические приходится долго демонтировать, а бетонные остаются в теле заходки – работа идет быстрее. Впрочем, по метражу получается все не так уж и радужно. Нам досталась трасса с большим количеством угловых и т-образных участков. Такие участки выполняются гораздо медленнее. Но было сказано: «кроме вас это никто делать не будет. И никто не сделает». Если прямой участок 5,7 м мы делаем двое суток, то «с поворотом» – трое. Сутки теряем. Да еще «углы» как правило плохо держат насыпной песок – происходит «вывал» грунта, приходится снова загонять машину в траншею, расчищать завал. Только после этого опускать каркас и бетонировать. Такой «геморой» имеем на всех углах. На этой намывной площадке грунты оказались сложные – очень большое количество «пухлого», не утрамбованного песка, подверженного выволам. Под песком большой пласт текучих илов – при давлении бетона они вылезают на поверхность, происходит замещение ила бетоном. Что бы дальше строить стену в грунте приходится загонять буровую и разбуривать этот бетон – вот так



и идет это строительство... Изначально на этот метраж отводилось три месяца. Остается расчет на вторую, новую машину, она сейчас на подъезде – где-то между Питером и Гамбургом. А пока сложно. Но – к ноябрю надо закончить.

## СТРУЙНАЯ ЦЕМЕНТАЦИЯ – ХОРОШИЕ ТЕМПЫ

Параллельно строительству стены в грунте, на строительной площадке Новокрестовской, разбитой на «зоны разграничения строительных работ» интенсивно ведется струйная цементация. Из выделенных Управ-

лению механизации 3000 скважин разбурено 1600. На своих участках ведет работы ЗАО СМУ-13, вокруг приемного котлована приступает к бурению Геострой. Вся площадь разбуривается на глубину 22,9 метра. Подъем свайной колонны всего на 2 метра, поэтому процесс идет быстро: на точку 5-7 минут и переход на другую. Хороший показатель для УМовцев – 50-51 свая за сутки. Всего на площадке «Новокрестовской» – 22000 свай. На участке, где щит будет заходить в станцию укрепление грунта более мощное – там предстоит пробурить 280 свай – на полный подъем.

## Профсоюз

5 августа состоялось заседание территориального комитета профсоюза ОАО «Метрострой». Повестка дня: «о финансировании метростроения в Санкт-Петербурге».

В ходе обсуждения было принято решение от имени трудового коллектива Метростроя обратиться к губернатору Санкт-Петербурга Г.С. Полтавченко с письменной просьбой лично разобраться с положением дел в строительстве метро и решить вопрос своевременного финансирования выполненных работ.

Напомним, что в конце июня Председатель ЦК Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Н.А. Никифоров с аналогичной просьбой обратился к председателю Правительства РФ Д.А. Медведеву:

«Обеспечить транспортным строителям РФ своевременную оплату подрядных работ, задержка которой в последние годы приняла системный характер».

## Назначения



**ПАНИФИЛОВА ЕКАТЕРИНА ЛЕОНИДОВНА** 17 августа 2015 года назначена начальником отдела финансов и ценных бумаг ОАО «Метрострой». (приказ ОАО «Метрострой» № 746-к от 17.08.2015).

**НИКИТИН ЕВГЕНИЙ ГЕННАДЬЕВИЧ** 18 августа 2015 года назначен главным инженером ЗАО «Управление-15 Метрострой» (приказ ЗАО «Управление-15 Метрострой» от 17.08.2015 №765-к).



## С юбилеем!

### 12 АВГУСТА ИСПОЛНИЛОСЬ ШЕСТЬДЕСЯТ ЛЕТ АЛЕКСАНДРУ ИВАНОВИЧУ КАЗНАЧЕЕВУ



Александр Иванович вступил в ряды метростроевцев сразу после службы в рядах Советской Армии – в 1976 году. Его трудовой путь начался в строительном-монтажном управлении №13 Ленметростроя с должности проходчика.

Почти сорок лет Александр Иванович добросовестно трудится в родном Метрострое. Работал сменным инженером, горным мастером на подземных работах, заместителем начальника участка строительного-монтажного управления №15 Ленметростроя, заместителем начальника участка ЗАО «СМУ-19 Метрострой», начальником участка ЗАО «СМУ-19 Метрострой».

В 1983 году Александр Иванович заканчивает Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта им. академика Образцова по специальности «Мосты и тоннели». С 2004 года Александр Иванович Казначеев – районный инженер группы строительного контроля производственно-распорядительного отдела Управления ОАО «Метрострой». Опытный, ответственный, знающий специалист, Александр Иванович Казначеев за успешное выполнение производственных заданий, проявленную инициативу в работе и активное участие в общественной жизни коллектива награжден медалью «В память 300-летия Петербурга», Почетной грамотой Министерства регионального развития РФ, грамотами Метростроя. В 2014 году Александру Ивановичу объявлена благодарность Комитета по строительству Санкт-Петербурга.

*Уважаемый Александр Иванович!*

*Поздравляем с замечательным юбилеем! Желаем крепкого здоровья и больших успехов в работе!*

## Поздравляем!



### 11 АВГУСТА ОТМЕТИЛ 60-ЛЕТИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЗАО «ТОННЕЛЬНЫЙ ОТРЯД-3» ВЛАДИМИР АЛЕКСЕЕВИЧ ЧУРЛЯЕВ

Окончив ЛИИЖТ по специальности «Мосты и тоннели», Владимир Алексеевич пришел в ТО-3 мастером на подземный участок. После армии, вернулся к тоннельщикам и продолжил любимое дело уже в должности сменного инженера.

Был в трудовой деятельности Владимира Алексеевича и «административный» период, он возглавлял профком родного отряда. Но быстро вернулся к «земле» – к строительству, к метро, и прошел славный путь от начальника участка до генерального директора ТО-3.

Но рассказывать о человеке должны конечно же друзья и коллеги – те, кто работает с ним плечом к плечу в течение многих лет.

– В 1990 году, еще совсем «зеленым», отгуляв буквально свой первый отпуск, возвращаясь к работе и узнаю, что наш участок возглавил новый начальник – Владимир Алексеевич Чурляев. Мое знакомство с ним состоялось на рабочем собрании, и уже первое впечатление было самым положительным: энергичный, толковый человек, с хорошей инженерной подготовкой. С таким начальником наверняка будет приятно работать. Так оно и в дальнейшем и оказалось, – рассказывает главный инженер ЗАО «Тоннельный отряд-3» Виктор Вячеславович Тишкин, проработавший под руководством Владимира Алексеевича ни много ни мало четверть века.

Владимир Алексеевич – прекрасный организатор. Коллективом нашего участка, которым руководил Чурляев, в 1990-1991 годах была осуществлена не имеющая аналогов в мировом метростроении проходка верхнего свода станции «Спортивная». Работа шла как по нотам. А ведь для того, чтобы организовать и обеспечить непрерывность такого сложного процесса, требовалось оперативно решать множество далеко непростых вопросов, уделять внимание каждой мелочи. Естественно, что такие яркие организаторские способности не могли остаться незамеченными, и в 1991 году Владимир Алексеевич стал главным инженером Тоннельного отряда №3, а с 1993 года возглавил нашу организацию.

Больше всего запоминается человек в каких-то нестандартных ситуациях. Помню аврал в метрополитене в декабре 1995 года, когда из-за аварии в перегонных тоннелях в зоне «Размыва» движение поездов от «Площади Ленина» до «Академической» было остановлено, и Кировско-Выборгская линия оказалась разорвана на две части. Северная часть города была парализована. Перед Тоннельным отрядом поставлена задача в кратчайшие сроки запустить движение поездов на участке «Академическая» – «Площадь Мужества». Предстояло выполнить огромный объем работ: демонтировать участки главных путей, вырубить сотни кубометров бетона, уложить в камерах съездов два стрелочных перевода, реконструировать контактную сеть. Владимир Алексеевич сумел сконцентрировать силы отряда и так грамотно организовать работу, что она была выполнена всего за две недели!

А «в миру» Владимир Алексеевич – заядлый рыбак, с удочкой – и зимой, и летом. А какая потом эта рыба в копченом виде – пальчики оближешь!

От всей души хочу поздравить Владимира Алексеевича с 60-летием и пожелать нашему любимому начальнику крепкого здоровья, семейного благополучия и всяческих благ!

Коллектив Метростроя и редакция газеты «Метростроитель» к поздравлениям главного инженера ТО-3 с удовольствием присоединяются!

**Метростроение**



# НА «СЛАВЕ» УСТАНОВИМ СВОИ ЭСКАЛАТОРЫ!

На станции «Проспект Славы» будут установлены первые тоннельные эскалаторы, разработанные и изготовленные на собственной производственной базе ЗАО СМУ-9 Метрострой. Это не только яркий результат перевооружения и модернизации старой производственной базы, но и начало строительства современного производственного комплекса.



**Алексей Валентинович Уханов, Генеральный директор ЗАО СМУ-9 Метрострой:**

– Задание на разработку эскалатора я получил от генерального директора Метростроя уже в 2013 году – для наклонного хода станции «Спортивная-2». Во-первых, меньший диаметр наклона не позволил бы установить зоны стандартного размера, во-вторых, не оправдался расчет на эскалаторы «ЭТХ» производства Кировского завода. Эксплуатация этого продукта на «Спасской» показала, что качество узлов оставляет желать лучшего. Не секрет, что сегодня все сложнее поддерживать механизм в рабочем состоянии, встает вопрос о полном демонтаже и замене этого изделия.

В соответствии с федеральными нормами и правилами, вступившими в силу в январе 2014 года, между эскалаторами должны быть предусмотрены проходы для обслуживающего персонала, а так же складывание в горизонтальную плоскость четырех ступеней на верхней площадке. И это правильно – такая конструкция более комфортна и безопасна для пассажиров. Итак, получив задание, мы, «в темпе вальса» начали готовить рабочую документацию эскалаторных спусков для «Спортивной» с учетом новых требований. В мае 2013 года предъявили комиссии собственную действующую модель узкобалюстрадного эскалатора. Но тогда нам не удалось «сломить сопротивление» Ленметрогипротранса: дело в том, что установка нашего эскалатора вынуждала проектировщиков менять утвержденные Главгосэкспертизой размеры машинного помещения и натяжной камеры... На расширенном совещании было принято решение установить в наклонный ход «Спортивной» немецкие эскалаторы компании Тиссен-групп. Без проходов для персонала и без ровной площадки из четырех ступеней на выходе. В нашем же, узкобалюстрадном эскалаторе необходимость отпала.

«Не соло нахлебавши» и подтянув пояса, мы переделали модель под стандартные размеры для станции «Проспект

Славы». Прошли экспертизу, провели на новой модели, выполненной в полном соответствии с новыми федеральными требованиями, необходимые испытания, зарегистрировали ее в Ростехнадзоре, получили все разрешительные документы. И наконец, в мае 2015 года приступили к производству. Монтаж наших тоннельных эскалаторов КТП-6 в двух сто-метровых наклонах строящейся станции «Проспект Славы» начнется в первой декаде 2016 года. Собственными силами на своих производственных площадках мы сейчас делаем самое главное, то от чего зависит плавность хода, надежность и безопасность эксплуатации – производим и собираем все основные металлоконструкции эскалаторных зон. Для Метростроя это настоящий прорыв: организовали, документально оформили и запустили новое и очень перспективное производственное направление. Оно уже есть и «на бумаге» и «в железе». Получено конкретное строительное задание, осталась сущая «мелочь» – найти деньги на все восемь ниток.



Подготовка первых проектов, первое техническое задание, наши первые пробы и ошибки помогли осознать, что без проектной группы, без группы технологов, без группы сопровождения производства включая ОТК, завода быть не может. Пока мы лишь создаем основу будущего коллектива, но уже сегодня силами первых конструкторских и производственных групп можем не только вести дальнейшую модернизацию разработанных эскалаторов, но, если потребуется, спроектируем, построим и установим совершенно новые модели – для будущих станций.



**Владимир Николаевич Кузнецов, начальник механического участка ЗАО СМУ-9:**

– Сборка металлоконструкций эскалаторных зон началась для нас с изготовления специальных стальных площадок. На них устанавливаются комплекты зон, (балки нижнего и верхнего поясов, боковины, угольники и стойки балюстрады, направляющие и т.д.), заготовленные в производственном цехе, затем собранный каркас зоны фиксируется точечной сваркой, проверяются его геометрия и размеры, производится окончательная обварка всех соединений. Перед окраской готовая металлоконструкция подвергается специальной обработке дробью, очищается от налета окалины, ржавчины и масла. В малярном цехе зону грунтуют и красят в жизнерадостный ультрамарин. В таком красивом виде зона поступает на специальный стапель, где производится установка направляющих, по которым пойдут ступени и собирается поручневое устройство. На восемь «ниток» нам предстоит изготовить более 150 каркасов эскалаторных зон – это серьезная работа, а времени, надо признаться – в обрез. Но с каждой новой зоной опыт накапливается, и я думаю, совсем скоро мы начнем их «щелкать» как орехи. Самое главное – наладить бесперебойный конвейер сборки. Для этого сейчас монтируем второй стапель, будем параллельно собирать каркасы зон на две нитки.



**Александр Юрьевич Солдатов, заместитель начальника механического участка ЗАО СМУ-9:**

– В наклоне промаркированные зоны монтируются в строго определенном порядке, но их точная стыковка должна быть произведена заранее – на стапеле. Здесь зоны регулируются по выпуску плоскостей направляющих, это кропотливая и очень точная работа выполняется при помощи специальных оптических приборов и центровочной струны, натянутой точно по оси направляющей зоны.



**Иван Николаевич Михайлов, заместитель главного конструктора ЗАО СМУ-9:**

– Металлокаркас «заточен» под высокотехнологичную сборку. Эта конструкция создавалась специально под серийное производство, отсюда такое гармоничное сочетание простоты и высокой производительности. С другой стороны любое серийное производство предусматривает внедрение многих технических приспособлений и специальной оснастки, что и было разработано нашим конструкторским бюро. Использование в производственном цикле функционального вспомогательного оборудования повышает производительность труда и упрощает выполнение операций. Разработка и внедрение такого оснащения многократно ускоряет производство, к чему и направлены сейчас все наши усилия.



Наша история

# ПАМЯТНИК МЕТРОСТРОЕВЦАМ ОТКРОЮТ В НОЯБРЕ

Над памятником героям-метростроевцам работал большой коллектив, целая творческая группа, куда входили художники, архитекторы, инженеры, технологи. Это была очень почетная работа, так считают все, кому выпала удача принимать в ней участие. И вот она подходит к завершению. Совсем скоро фигура метростроевца с маленькой девочкой на руках, отлитая на Каслинском заводе художественного литья займет свое место на постаменте. Памятник первым метростроевцам – это низкий поклон и бесконечная благодарность нашим старшим товарищам, спасшим от голодной смерти тысячи жизней и отстоявшим Ленинград в самые тяжелые годы великой войны.

Художник, скульптор Эльдар Абдулахатович Хазылов:

– Надо сказать, что работая над эскизами, художники углубились в исторические архивы и очень много спорили. Полтора года прошло в напряженных поисках точного художественного образа, сделано более тысячи эскизов и шесть детальных вариантов памятника. Смею надеяться, что наши наброски когда-нибудь будут использованы в оформлении новой станции. Хочется верить, что станция-мечта, станция «Метростроевская», все-таки появится в южных предместьях Петербурга. Укрепления Пулковских высот, линии ДОТов в районе Шушар, Колпинский рубеж – последняя линия обороны Ленинграда была построена благодаря подвигу простого ополченца, на сорок дней задержавшего гитлеровцев на дальнем рубеже. Эту главную, первую линию обороны Ленинграда – Лужский железобетонный заслон, воздвигли метростроители, они и первыми обгарили его своей кровью, вступив в бой с передовыми частями немцев. Так неужели мужество скромных людей, истинных ленинградцев, будет забыто?

Концепция мемориала в устье Невской Дубровки, откуда на Невский пятачок по метростроевской переправе пошли наши танки, возникла отнюдь не в мастерской скульптора, а родилась в рабочем кабинете Александра Альбертовича Петрова. Сейчас мне кажется, что иного и быть не могло, столько споров и обсуждений там состоялось. Заместитель генерального директора Метростроя сумел сплотить вокруг идеи памятника профессиональный творческий коллектив и создал открытую, позитивную рабочую атмосферу, а это в нашем деле главное условие успеха. Под его руководством был сформирован эффективный экспертный совет в состав которого вошли не только архитекторы и скульпторы, но и ветераны Метростроя, а также многие технические специалисты.



Идея художественного образа развивалась в трех направлениях. Архитектор Андрей Дмитриевич Масляников работал над формой постамента. Символ разорванного кольца из темного железобетона – это горькая соль ленинградской трагедии: кольцо окружения и неприступный плацдарм на восточном берегу Невы, железобетонное кольцо обороны и тиски черной блокадной зимы, неодолимое стремление к освобождению и безоговорочное принятие судьбы, черное и белое.

Так был ли бессмыслицей Невский пятачок, где русские солдаты гибли десятками тысяч? Пусть каждый решает для себя сам. Но поклониться этой земле обязаны все до единого, потому что здесь истекли кровью наши соотечественники. И памятник метростроителям, строившим танковую переправу на левый берег Невы, берег смерти, бе-

рег скорби – поклон всем жертвам невоскресшей мясорубки.

Кстати, буквально на моих глазах, здесь, на левом берегу, то есть на самом Невском пятачке, под прикрытием берегового обрыва, был откопан метростроевский блиндаж. В блиндаже спасались от авиабомб бригады метростроевцев, принимавших танки с переправы. Нужно обязательно реставрировать этот блиндаж и тогда вся историческая цепочка танковой переправы будет восстановлена.

В образе «кольца» и «ступеней» постаментного «тайной», каменной метростроевской символики, особых, узнаваемых предметов и конструкций подземного мира – мира железа, камня и бетона. Для меня, как и для

большинства жителей Петербурга, Метрострой – коллектив крайне специфический и обособленный, безусловный феномен, во многом тайный. Иногда мне даже кажется, что это какой-то особый орден. Свое неоднозначное впечатление и глубочайшее уважение к истории его трудов и славы я постарался выразить в главных элементах памятника – в человеческой скульптуре и барельефах, задуманных по контуру кольца в форме основных блоков отделки тоннелей метро, тубингов.

О трудовой и военной истории Метростроя, о строительстве первой линии ленинградского метро барельефы повествуют в жанре традиционного конструктивизма 20-30-х годов, когда ковалась сталь новой идеологии, убеждающей в неизбежности светлого будущего.

Образ пожилого метростроителя с маленькой девочкой на руках выполнен иначе. Он более пластичен

и живописен. Это символ спасения детской души, души Ленинграда. В военных архивах я видел фотографию: на пирсах Кобоны в марте 1942-го под обстрелом немецкой авиации рабочие Метростроя на руках переносят голодных детей на самоходные баржи, что бы вывезти их из блокадного города. Так были спасены десятки тысяч детей!

Как художник и гражданин я глубоко признателен Вадиму Николаевичу Александрову, генеральному директору Метростроя, за то, что в сложный для его коллектива период он нашел силы и средства для строительства памятника человеческой самоотверженности и состраданию.

**Николай Иванович Власов, генеральный директор ЗАО СМУ-15 Метрострой, генподрядчика на строительстве мемориала:**

– Мы очень ответственно подходим к установке памятника нашим старшим товарищам. Проект родился в результате многочисленных обсуждений, все технические вопросы детально прорабатывались на совещаниях, поэтому к строительству мы приступили, как говорится, во всеоружии.

Постамент опирается на прочный фундамент: при подготовке котлована 10x20 м грунт выбирался до глубины промерзания – более чем на 2 метра. Проведена качественная детальная подготовка площадки под бетонирование. Непосредственно на месте был смонтирован надежный арматурный каркас, выполнено поэтапное бетонирование основания. На строительстве «кольца» был использован темный бетон особой прочности, изготовленный по нашему заказу на Метробетоне, а постамент под скульптуру выполнен из белого бетона. Такое сочетание наших традиционных строительных материалов придает монументу особую торжественность и строгость. Площадка вокруг памятника выложена брусчаткой. Спуск к Неве напротив площадки мы облагородили и укрепили геосеткой. На смыкании площадки и берега оборудовали песчаный пригруз, предохранив, таким образом, склон от размывания. Вокруг площадки заложе-

на надежная дренажная система. В настоящее время решается вопрос освещения памятника: будут установлены гнезда под фонари, администрация Невской Дубровки помогает решить вопрос подачи электроэнергии.

Прекрасный мост через Невскую Дубровку спроектировали специалисты ЗАО «Метрокон». Его постройкой занимаются на нашем заводе литейно-механическом заводе. Генеральный директор завода Владимир Николаевич Филиппов лично руководит работами, так что в качестве и красоте будущего моста можно не сомневаться.

**Николай Алексеевич Зубов, ООО «Тоннельный отряд-4»:**

– Наше предприятие изготовило символическое обрамление фигуры метростроевца. По контуру «кольца» будут установлены бетонные блоки в форме главных элементов отделки тоннелей метро – тубингов. На внутренней поверхности тубинга предусмотрена ниша для крепления чугунного барельефа. Каждый двухметровый «тубинг» весом около тонны должен надежно крепиться на постаменте. Отливка «тубинга» выполнялась в специальной разборной форме, или «борт-оснастке» с которой нам пришлось здорово повозиться – над изготовлением этой формы мы работали больше трех недель. В качестве основного материала использовался бетон самой высокой марки. До заливки производилась тщательная настройка и крепление оснастки, полноценное армирование. Форма устанавливалась на ребро, еще раз проверялись все крепления и зазоры, только после этого выполнялась заливка. Что бы бетонный блок получился красивым – без каверн и сколов нам пришлось несколько раз повторять попытки, дорабатывать оснастку. Но сейчас можно смело сказать, что «тубинги» получились отличные, не стыдно и в тоннеле установить!

Мы уверены, что метростроевцы сделают предстоящее открытие настоящим большим праздником, ярким событием своей истории.



**Гость редакции**

# Валерий Солдунов: «Развитие транспортной системы и паркингов – некоммерческий проект»

В рубрике «Гость номера» мы представляем человека, вся жизнь которого тесно связана с автомобильным транспортом – как по долгу службы, так и по велению сердца. Сегодня у нас в гостях – защитник интересов тех, кто уже не мыслит своей жизни без «железного коня», руководитель Всероссийского общества автомобилистов Санкт-Петербурга и Ленинградской области Валерий Солдунов.

– Валерий Михайлович, Всероссийское общество автомобилистов – одна из крупнейших общественных организаций, объединивших не одно поколение автолюбителей. В чем отличие «вчерашнего» автомобилиста от «сегодняшнего»?

– За последние 40 лет, а Общество было организовано в 1973 году, в жизни страны произошли значительные изменения. Наши граждане успешно интегрировались в мировое сообщество, и автомобиль перестал быть роскошью. Сегодня большинство петербургских семей владеют как минимум одним транспортным средством. В связи с этим значительно возрос трафик, на улицах города мы видим огромное количество автомобилей различных марок и моделей. Безусловно, рост числа автолюбителей повлек за собой целый комплекс проблем. Но в целом сегодняшних автомобилистов волнуют те же проблемы, что и их предшественников. Как сделать передвижение по городу более комфортным и безопасным? Как решить вопросы с парковкой и хранением автомобиля? И самое главное: как обеспечить безопасность детям и максимально снизить уровень детского дорожно-транспортного травматизма?

– Если говорить о дорожной ситуации в целом, как бы вы ее охарактеризовали?

– Как критическую. Магистрали перегружены транспортом, на улицах и во дворах – кругом автомобили. Припарковаться фактически нигде даже в спальных районах, не говоря уже об историческом центре. При этом новые современные паркинги стоят полупустые, потому что стоимость машиноместа оказывается неподъемной для большинства автолюбителей. Те, кто раньше ставил машину в гараж, сегодня не имеет возможность купить место в паркинге, потому что оно стоит дороже, чем сама машина. Нарастает клубок транспортных,

социальных и экологических проблем, которые необходимо срочно решать.

– Городские чиновники прислушиваются к мнению автолюбителей?

– Руководители нашего Общества входят в состав комиссий по безопасности дорожного движения при Губернаторе Санкт-Петербурга и Правительстве Ленинградской области, а также в районные комиссии. Как общественная организация, выражающая интересы более 186 тыс. человек, мы активно участвуем в подготовке и реализации программ по развитию дорожной сети и обеспечению безопасности участников дорожного движения на уровне правительства Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

– Во всем мире транспортные проблемы успешно решаются за счет развития подземного пространства. С вашей точки зрения, Петербургу стоит позаимствовать этот опыт?

– Безусловно! Сегодня много говорится о необходимости сохранения архитектурной самобытности исторической части города. Строить здесь надземные транспортные развязки и пешеходные переходы невозможно. К тому же любые дорожные работы с закрытием проезжей части катастрофически влияют на пропускную способность улиц, ухудшая и без того напряженную дорожную обстановку. Мосты над Невой с точки зрения архитектуры и навигации строить тоже негде. Поэтому строительство тоннелей и подземных развязок является наиболее разумным решением транспортной проблемы Санкт-Петербурга, хотя, конечно, не самым дешевым. Естественно, что деньги для города – это немаловажно, но гораздо важнее сами горожане, их комфорт и безопасность. По данным статистики, в год на дорогах нашей страны гибнет 30-35 тыс. человек, это больше, чем потери в ходе локальных военных конфликтов. Какими деньгами можно измерить человеческие жизни? Надеемся,



что администрация Санкт-Петербурга придет к пониманию необходимости развития подземной транспортной инфраструктуры.

– Большое внимание вы уделяете вопросам хранения автотранспорта. Насколько эффективно с вашей точки зрения строительство подземных паркингов?

– Однозначно эффективно. Места для перехватывающих парковок очень мало, в центре города его вообще нет. Выход один – строить паркинги под землей. Конечно, этим должны заниматься только специализированные компании, знающие особенности капризных петербургских грунтов. Совместно с ОАО «Метрострой» нами был разработан ряд проектов, которые, к сожалению, не получили продвижения в силу объективных причин. Российское законодательство не способствует развитию подземного строительства, но эту проблему можно решить на уровне Государственной думы РФ и Законодательного собрания Санкт-Петербурга. К тому же компании, реализующие крупные инфраструктурные проекты, оказываются в положении обыкновенного коммерческого предприятия, что в корне неверно. Мы убеждены, что рано или поздно вопросы транспортного строительства и хранения автомобилей перейдут из разряда коммерческих проектов – в социальные. Это коллективное мнение членов Всероссийского общества автомобилистов, в состав которого входит 70% владельцев всех гаражей в Петербурге и ЛО.

– Вы упоминали о сотрудничестве с петербургскими метростроителями. На ваш взгляд, развитие подземной инфраструктуры Петербурга им по плечу?

– Без сомнения. Скажу больше: весьма опростетливо пытаться снизить объемы ра-

бот ОАО «Метрострой» на строительстве петербургского метрополитена и других объектов. Дело здесь не в монополизме, а в том, что именно эта организация, созданная в нашем городе почти 70 лет назад, много раз доказывала, что способна решать сложнейшие инженерно-технические задачи на высоком профессиональном уровне. Это объективный факт, потому что, во-первых, петербургские метростроители имеют колоссальный опыт работы в непростых условиях Северной столицы, они знают инженерно-геологические особенности города намного лучше, чем иногородние специалисты, не в обиду им будет сказано. Во-вторых, работники «Метростроя» – это петербуржцы, неравнодушные к судьбе родного города, и знающие все его проблемы «изнутри».

– Раз уж мы коснулись темы метростроения, скажите честно, вы пользуетесь метро?

– Пользуюсь. Наверное, не слишком часто, но с большим удовольствием, ведь такого красивого метрополитена, как у нас в городе, нет нигде в мире. К тому же время поездки можно рассчитать с точностью до минуты, что, согласитесь, немаловажно. На деловые встречи и мероприятия я, как и большинство членов нашего общества, добирюсь на метро. Так что петербургские автомобилисты – за динамичное развитие метрополитена.

– И за комплексное освоение подземного пространства?

– Совершенно верно. Наши горожане достойны лучшего. Сегодня мы только учимся органично сочетать уникальное историческое наследие и передовые технологии будущего. В этом смысле освоение подземного пространства – одно из самых перспективных направлений развития Санкт-Петербурга.

## Новости Объединения подземных строителей и проектировщиков

# ПОДЗЕМНЫЕ СТРОИТЕЛИ ГОТОВЫ К УЧАСТИЮ В РАЗВИТИИ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ

7 июля 2015 в пос. Баренцбург (архипелаг Шпицберген) состоялось выездное заседание Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ. Прокомментировать перспективы подземного строительства в условиях вечной мерзлоты редакция «Метростроителя» попросила генерального директора Объединения подземных строителей и проектировщиков, заместителя Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ и НОПРИЗ Сергея Алпатова.

– Правительственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» поставила перед российскими специалистами сложные производственные задачи. Рост объемов строительства на Крайнем севере актуализировал проблематику освоения подземного пространства в условиях вечной мерзлоты.

Перспективы строительства подземных сооружений на Крайнем севере стали темой очередного заседания Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ.

Традиционно члены Комитета собираются на различных площадках и уникальных объектах подземного строительства как в России, так и за рубежом. Следуя этой традиции, членам Комитета было предложено ознакомиться с практикой работы ГК «ГЕОИЗОЛ» в условиях вечной мерзлоты на архипелаге Шпицберген.

В состав Комитета входят специалисты, представляющие различные направления подземного строительства (тоннелестроение, метростроение, эксплуатация подземных сооружений, строительство инженерных коммуникаций бестраншейными методами), имеющие опыт работы в условиях северных широт. Одной из перспективных задач Комитета является включение профессионального сообщества в проблематику проектирования и строительства подземных сооружений на Крайнем севере.

Участие профессиональных объединений является важнейшим условием успешной реализации проектов развития Арктики – уникальной природной зоны со сложнейшими инженерно-геологическими условиями. Исправить ошибки строительства в вечной мерз-



лоте во много раз сложнее, чем в условиях средних широт. Поэтому выбор компетентного подрядчика должен проводиться особенно тщательно. Объективность оценок при рассмотрении тендерной документации обеспечивает участие профессиональных объединений, располагающих наиболее полной и достоверной информацией о предприятиях, работающих в области подземного строительства.

Эффективное взаимодействие государства и профессионального сообщества в лице профильных комитетов Национальных объединений строителей, проектировщиков и изыскателей обеспечит успешную реализацию инновационных проектов в Арктической зоне.

День строителя-2015

# ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК В НОВОМ ФОРМАТЕ

Ежегодно в канун Дня строителя коллективы Метростроя собирались вместе со всем строительным сообществом Санкт-Петербурга в Ледовом дворце на праздничном концерте. Этот день ждали, в этот день встречались с коллегами, которых давно не видели, обменивались новостями. В этом году формат праздника поменялся. По инициативе Комитета по строительству мероприятие стало общегородским. 8 августа на территории Петропавловской крепости с самого утра проходили различные мероприятия, рассчитанные на семейные мини-коллективы строителей.

В 10 утра от Смольного собора стартовал велопробег, в котором могли принять участие все желающие. Возглавили колонну велосипедистов председатель Комитета по строительству Михаил Демиденко и вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин. Всего по подсчетам организаторов велопробега в нем приняло участие около тысячи человек. В 12 часов состоялся традиционный выстрел из пушки, который доверили Игорю Албину.



Весь день для самых маленьких гостей работали различные площадки с аниматорами, а на главной сцене прошли выступления различных детских и взрослых творческих коллективов города. Вечерняя программа Дня строителя традиционно началась с официальной части. С приветственным словом выступили: заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе Андрей Травников и председатель Комитета по строительству Михаил Демиденко.

В рамках торжественной церемонии были отмечены журналисты, а также награды получили лучшие представители рабочих профессий. По окончании церемонии награждения состоялась премьера гимна Комитета по строительству в исполнении оркестра Северо-Западного Военного Округа. Торжественную атмосферу праздника своим выступлением поддержал народный артист России, солист Мариинского театр Василий Герелло. По завершении торжественной части зрители увидели уникальную шоу-программу режиссера Феликса Михайлова в исполнении артистов Ленинград центра. Апофеозом мероприятия стал салют.

Были в рамках празднования Дня строителя и традиционные Конкурс детского рисунка «Мои родители – строители», который провел Союз строительных объединений и организаций. В этом году участников конкурса стало заметно больше, а фантазия, проявленная юными художниками, более бурной и разнообразной.

Также прошло традиционное спортивное мероприятие, на котором подводились итоги спартакиады строителей «За труд и долголетие». После перерыва команда Метростроя вновь приняла участие в этом спортивном состязании и вновь взяла пальму первенства – 1 место за нами! 5 августа на стадионе «Динамо» состоялся спортивный праздник, в рамках которого прошли соревнования по перетягиванию каната (в котором нашим спортсменам по-прежнему нет равных), а также футбольный матч между командой «ЛСР» и сборной строителей. Победа за «ЛСР» с разгромным счетом 5:0.

7 августа в Смольном состоялось церемония награждения представителей строительного комплекса к профессиональному празднику День строителя. Церемония прошла при участии вице-губернатора Санкт-Петербурга Игоря Албина, председателя Комитета по строительству Михаила Демиденко, вице-президента Российского Союза строителей по Северо-Западу, исполнительного директора Союза строительных объединений и организаций Олега Бритова. Свои заслуженные награды получили генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Сергей Сепитый (Почетный знак «Строителю Санкт-Петербурга» II степени), главный инженер УМа Сергей Чумаков и проходчик 5 разряда «Спецтрансстрой №8» (структура ЗАО «СМУ №13 Метрострой») Сергей Тошчаков (Благодарственные письма от имени вице-губернатора Санкт-Петербурга И.Н. Албина). Получили свои награды и



наши коллеги из «Ленметрогипротранса», а также многие другие представители строительных организаций.

Финалом церемонии награждения стало вручение кубков победителям спартакиады «За труд и долголетие». Генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров в ответном слове пожелал всем строителям крепкого здоровья и больших производственных успехов. «Ну, а если с успехами туговато – занимайтесь спортом!», – добавил Вадим Николаевич.



Возможно, новый формат празднования Дня строителя в будущем станет традиционным, а его посещение – многочисленным. Пока же многие строительные коллективы предпочли отметить этот праздник своими силами, либо отказались от празднования.

В Управлении Метростроя прошли традиционные награждения лучших сотрудников. Генеральный директор лично поздравил отличившихся с профессиональным праздником и вручал почетные грамоты «за высокие достижения и успехи, достигнутые в сфере развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и в связи с профессиональным праздником – Днем строителя». Поздравляем!

## Юбилей

# 40 ЛЕТ НА БЛАГО МЕТРОСТРОЯ



6 августа 40-летие трудовой деятельности в Метрострое отметила заместитель генерального директора по персоналу и управлению имуществом ОАО «Метрострой» Валентина Петровна ЗАБРОДИНА.

Метрострой для Валентины Петровны Забродиной начался в легендарном СМУ-11. С 1979 года и по сей день трудовая деятельность Валентины Петровны связана с развитием кадровой политики Метростроя. На этом славном пути от инспектора отдела кадров до заместителя генерального директора, Валентина Петровна неизменно пользуется большим уважением коллег, уверенно руководит сложным механизмом кадровой службы огромной системы Метростроя, всегда чутко и внимательно относится к любым рабочим вопросам.

За трудовые достижения Валентина Петровна Забродина награждена Почетной грамотой Государственного Комитета РФ по строительству и жилищно-коммунальному комплексу, медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», юбилейным знаком отличия «За заслуги в транспортном строительстве» II ст., медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» 2 степени, Почетным дипломом Законодательного собрания Санкт-Петербурга, имеет звание «Ветеран труда».



18 августа отметил 40-летие трудовой деятельности в Метрострое генеральный директор ЗАО «Управление-20 Метрострой» Георгий Анатольевич ДРУЖИНИНСКИЙ.

По окончании ЛИИЖТа в 1973 году Георгий Анатольевич получил распределение на работу в Метрострой, и, отслужив как положено в рядах советской армии, работал начальником смены, а затем начальником участка в СМУ №13. С 1985 года Георгий Анатольевич уже главный инженер СМУ-20, а вскоре принимает руководство прославленной организацией. При его непосредственном участии и под его руководством было построено множество объектов. Опытный и энергичный руководитель, Георгий Анатольевич пользуется неизменным уважением коллег.

Многолетний и профессиональный труд Георгия Анатольевича Дружининского был отмечен орденами и медалями: «За заслуги в развитии строительной отрасли России», «Русь Державная», «Созидатель Санкт-Петербурга», бронзовой медалью ВДНХ и многими другими наградами. Ему присвоено звание «Почетный транспортный строитель», «Заслуженный строитель Российской Федерации». Имеет звание «Ветеран труда».

Спорт

# ВЕРНУТЬСЯ, ЧТОБЫ ПОБЕДИТЬ!

**ПОСЛЕ ПЯТИЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА КОМАНДА МЕТРОСТРОЯ ВЕРНУЛАСЬ В СПАРТАКИАДУ СТРОИТЕЛЕЙ «ЗА ТРУД И ДОЛГОЛЕТИЕ» И В ЧЕТВЕРТЫЙ РАЗ СТАЛА ОБЛАДАТЕЛЬНИЦЕЙ КУБКА ПОБЕДИТЕЛЯ.**

Напомним, что Метрострой уже трижды становился обладателем кубка победителя – в 2008, 2009 и 2010 годах. В течение 2014-2015 года дружная команда метростроителей в полной мере свое спортивное мастерство, и результат не заставил себя ждать: мы снова лучшие среди строителей!

– С самого начала мы были нацелены лишь на победу, – рассказывает спортивный директор НП СК «Метрострой» Вячеслав Алексеевич Фандеев. – Команды спортсменов из ведущих строительных организаций города соревновались по следующим видам: боулинг, стрельба, настольный теннис, ветеранский волейбол, шахматы, бильярд и мини-футбол. Во всех видах, кроме первого боулинга (2 место) и мини-футбола (3 место) мы заняли первые места.

Спартакиада строителей «За труд и долголетие» завершилась 4 августа большим спортивным праздником. В связи с изменением программы празднования Дня строителя, спортивные состязания и награждение прошли на стадионе «Динамо» на Крестовском острове. Однако такие изменения никак не повлияли на атмосферу мероприятия. В программе были легкоатлетические старты, мини-футбол, смешанная эстафета 3x100 м и самый зрелищный вид – перетягивание

*Идея спартакиады принадлежит основателю Союза строительных объединений и организаций Александру Вахмистрову, который сегодня является почетным президентом ССОО. Спартакиада «За труд и долголетие» проводится Союзом строительных объединений и организаций с 2003 года. Уровень организации соревнований спартакиады традиционно очень высок. Состязания проходят на самых престижных городских спортивных площадках: это Петербургский теннисный клуб имени Никифорова, зал академии волейбола имени Платонова, СК «Юбилейный», стадион «Петровский» и др. За время существования Спартакиады участие в ее мероприятиях приняли более 20 строительных организаций и предприятий.*



каната. Поддержать метростроевских спортсменов пришло множество болельщиков и руководство: генеральный директор Вадим Николаевич Александров, заместитель генерального директора Александр Альбертович Петров, Николай Иванович Власов (ген. дир. ЗАО «Управление-15 Метрострой»), Григорий Семенович Галабурда (зам. ген. дир. ЗАО «Управление №10 Метростроя»), Владимир Михайлович Лучутенков (зам. ген. дир. ЗАО «Тоннельный отряд-3»), Кузьма Анатольевич Шилов (зам. ген. дир. ЗАО «СМУ-11 Метрострой») и исполнительный директор ССОО Олег Алексеевич Бритов.

Накал страстей достиг вершины на перетягивании каната. Между собой боролись три команды: УИТ Лентек, ОАО «Метрострой» и холдинг «Эталон-ЛенСпецСМУ». Для того чтобы одержать победу, нужно дважды победить соперника. Первыми из борьбы выбыли канатчики УИТ Лентек, проиграв и Метрострою, и ЛенСпецСМУ. На «сладкое» осталось ключевое противостояние: Метрострой против ЛенСпецСМУ. Для того чтобы ощутить в полной мере сложность этой схватки, достаточно было просто взглянуть на канатчиков ЛенСпецСМУ: все как один выглядели

невероятно внушительно и основательно запугали болельщиков Метростроя горой мышц. Но не тут-то было! Под всеобщее ликование метростроители не просто дважды выдержали натиск силачей, но и уверенно перетянули канат. Как правильно подметил ведущий комментатор спортивного праздника Никита Гулин (телеканал Россия-2), и не такое возможно, когда команду так рьяно поддерживает сам генеральный директор Вадим Николаевич Александров.

Вручение кубка победителя состоялось 7 августа в Смольном. В торжественной атмосфере заветный трофей победителя вручил Вадиму Николаевичу Олег Алексеевич Бритов.

Тройка победителей спартакиады «За труд и долголетие» сезона 2014-2015 выглядит так:

- 1 место** – ОАО «Метрострой»
- 2 место** – «Эталон-ЛенСпецСМУ»
- 3 место** – ЛСР

**ПОЗДРАВЛЯЕМ!**

На дружеском матче по мини-футболу торжественное право ввести мяч в игру было предоставлено В.Н. Александрову.



## СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ-2015: МЕТРОСТРОЙ ВЗЯЛ СЕРЕБРО!

25 июля сборная команда спортсменов Метростроя приняла участие в Международных Играх «Спорт поколений», посвященных 70-летию Победы в Великой Отечественной войне и 110-летию Роспрофжела. Игры проводятся в 6 раз под эгидой профсоюза, а сборная команда «Метростроя» принимает в них участие в третий, с каждым годом показывая все более высокий уровень подготовки.

Спорт поколений – это такой большой спортивный праздник, насыщенный и привычными спортивными состязаниями, и необычными командными заданиями и, конечно же, единством духа и непередаваемой атмосферой борьбы. Согласно положению Игр, к соревнованиям допускаются команды по 20 человек, в состав которых должны входить не менее 2 участников старше 46 лет, не менее 8 человек в возрасте 18-30 лет, не менее 7 человек 31-45 лет и не менее 3 женщин-участниц. В Спорте Поколений-2015 приняли участие 9 команд, представляющие 6 регионов, а также спортсмены Северо-Западного филиала ОАО «ФПК», ОАО «Метрострой» и НПФ «Благосостояние». В течение всего дня на стадионе «Локомотив» командам предстояло поэтапно выполнять различные задания, причем на каждом этапе один человек мог выполнять только одно задание. Среди испытаний были и бег на 100м, и прыжки с места, и подтягивание на перекладине, и отжимания, и стритбол, и флорбол, и перетягивание каната, и спортивная аэробика, и эстафета, и мини-гольф и еще много всего. У каждой команды был свой лозунг-кричалка. У метростроевской команды – переименованная строчка про монтажников-высотников: «Не кочегары мы,

не плотники, и сожалею горьких нет. Метростроители-тоннельщики, из-под земли вам шлем привет». Побороться за звание победителя в составе метростроевской команды не побоялись спортсмены из Управления №10, ТО-3, СМУ-9, ЛМГТ, СМУ-19, РЭУ, Управления, СМУ №13, Управления-15.

– Условно все состязания в Спорте Поколений разделились на три этапа, – рассказывает старший тренер НП СК «Метрострой» Андрей Синогин. – На первом этапе участникам предлагалась сдача норм ГТО. Метростроевцы, в этом году уже сдававшие нормы ГТО, к такому этапу были более чем готовы, и результат себя ждать не заставил: команда Метростроя заняла первое место. Второй этап, он же самый «весомый» в плане общего количества очков, – это командные соревнования по 5 видам. На втором этапе команда Метростроя взяла «бронзу». Третий этап, заключительный, – эстафеты, где метростроевцы снова стали первыми. По совокупности результатов, сборная команда Метростроя заняла почетное второе общекомандное место. Подводя итоги, можно сказать, что рост налицо: в прошлом году мы не входили даже в тройку лидеров, а в этом году «прыгнули» на второе место. Команда Метростроя планирует и в дальнейшем принимать участие в Спорте Поколений с целью победить.

В конце дня, после подведения итогов соревнований, состоялась церемония награждения победителей и торжественное закрытие соревнований. Первое место завоевала команда Санкт-Петербург – Витебского региона, которая будет представлять Северо-Запад в финале игр 11 сентября в городе Сочи. Второе место – у команды ОАО «Метрострой», третье – у команды Московского региона.

Поздравляем наших спортсменов с отличным результатом и желаем не останавливаться на достигнутом!



### ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ СЕНТЯБРЬ

1	Александр Николаевич ИВАНОВ (СМУ №13) – 60-летие
3	Александра Петровна ЛИТВИНЕНКО (УПТК) – 65-летие Владимир Михайлович РАДИН (УМ) – 60-летие
5	Анатолий Степанович ЛЕГКОВИЦКИЙ (СМУ-11) – 80-летие
7	Юрий Александрович ФИЛОНОВ (Управление) – 70-летие Василий Михайлович ПРОКОФЬЕВ (ТО-3) – 60-летие
9	Игорь Борисович ХОДУНОВ (Управление-15) – 65-летие
10	Иван Сергеевич НАЛЕТКО (ЖБКиД) – 80-летие
12	Степан Федорович СВИНЦ (АТП) – 65-летие
14	Галина Васильевна АКАКИЕВА (АТП) – 65-летие
15	Виктор Васильевич ГРОМОВ (СМУ-19) – 75-летие
16	Николай Иванович ЩЕПИЛОВ (Управление-20) – 80-летие
17	Галина Владимировна ВОЙТЕНКО (АТП) – 65-летие
19	Светлана Иосифовна ФАХРУТДИНОВА (РЭУ) – 65-летие
21	Николай Александрович ЕФИМОВ (ЖБКиД) – 70-летие
22	Вера Петровна ДОРОЖКОВА (УМ) – 90-летие
23	Дмитрий Дмитриевич СОРОКИН (УМ) – 70-летие
24	Нина Васильевна ГРИГОРЬЕВА (Метролес) – 85-летие
26	Надежда Владимировна НОВГОРОДСКАЯ (РЭУ) – 80-летие
27	Михаил Иванович СОБОЛЕВ (УПТК) – 85-летие Сергей Валентинович ВОЛОДИЧЕВ (СМУ №13) – 55-летие
30	Вера Егоровна АТУРИНА (ТО-3) – 75-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 03.09.2015 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.