

## НОВЫЕ УСПЕХИ «ТОННЕЛЬЩИКОВ»



### Тоннельный отряд-4 завершил работы на коллекторах Гатчины и «Балтийской жемчужины»

Очередной победой коллектива ООО «Тоннельный отряд-4» стало окончание строительства одного из важнейших экологических проектов Ленобласти – нового 2,5-километрового коллектора в Гатчине. Следует отметить, что этот объект в планах «тоннельщиков» и Метростроя значился, наряду с 1-й очередью Фрунзенского радиуса метро и Кронштадским судопропускным сооружением С-1, пусковым.

Заметим также, что старый гатчинский городской коллектор был построен еще в царские времена и прослужил более ста лет. Однако нависшая на Гатчинском районе эпидемиологическая катастрофа, возникшая из-за аварии на старом коллекторе в 2003 году, в результате которой в уникальную систему гатчинских озер попал вирус гепатита А, послужила толчком для утверждения проекта нового коллектора и экстренного начала работ.

– Мы уже 10 лет успешно работаем на рынке микротоннелирования, – отметил генеральный директор ООО «Тоннельный отряд – 4» Николай Зубов. Десятки километров подобных

тоннелей нами уже сооружено в Петербурге, Москве и других регионах России. Условия для работы здесь, в Гатчине, наиболее благоприятные: «геология» подо всей Гатчиной довольно однородная, никак не сравнимая с Петербургом.

Способ микротоннелирования применяется, как правило, только в крупных городах России, так как является весьма дорогостоящим. Строительство коллектора в городе Гатчина с этой точки зрения уникально. В остальном этот коллектор практически ничем не отличается от подобных наших объектов микротоннелирования.

Добавим, что властям города пришлось приложить немалые усилия, чтобы найти на реализацию гатчинского проекта 500 миллионов рублей. Новый канализационный коллектор строился более двух лет, и вот, наконец, руководство Ленинградской области может с гордостью предъявить иностранным экологическим наблюдателям итоги работы, выполненной коллективом ТО-4.

**Еще одно событие: 2 марта 2009 года на площадке строящегося жилого комплекса «Балтийская жемчужина» состоялся выход из тоннеля диаметром 1,5 метра микротонне-**

**лепроходческого комплекса Herrenknecht. Это означает, что работы по проходке канализационных коллекторов на этом объекте успешно завершены.**

Напомним, что осенью 2007 года ООО «Тоннельный отряд – 4» выиграл тендер на производство тоннелепроходческих работ на всей территории будущего жилого комплекса и уже в декабре того же года приступил к сооружению канализационных коллекторов. Общая длина коллекторов составляет 1,8 километра. Из них 946,6 метра – тоннели диаметром 2 метра и 853 метра – диаметром 1,5 метра. Проходка полутораметрового коллектора началась 1 августа 2008 года одновременно с завершением проходки канализационного тоннеля большего диаметра. В работе применялась современная технология микротоннелирования с использованием немецкого оборудования фирмы Herrenknecht. Теперь строителям предстоит завершить работы по обустройству технологических камер для приема стоков, чтобы в мае месяце сдать заказчику полностью готовый объект.

Строительство велось с помощью технологии микротоннелирования коллективом ООО «Тоннельный отряд – 4»,

зарекомендовавшим себя ведущим специализированным предприятием не только в Санкт-Петербурге, но и в России.

– Эта организация, – сказал в одном из своих выступлений заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Владимир Харенков, – первой освоила технологию микротоннелирования и на сегодняшний день имеет самый богатый опыт в этом направлении. Так, при строительстве нового канализационного коллектора в Гатчине специалистами Тоннельного отряда-4 было сооружено 15 шахт и пройдено 2,5 километра микротоннелей.

Микротоннелирование становится одним из наиболее востребованных методов подземного строительства, который позволяет вести работы в сложных городских условиях. Отрадно, что предприятия Метростроя идут в ногу со временем, применяя в своей работе передовые технологии. Вот и ТО-4 не останавливается на достигнутом, разворачивая работы на других городских объектах. А завершение тоннелепроходческих работ на Гатчинском коллекторе и «Балтийской жемчужине» – новый успех коллектива ООО «Тоннельный отряд – 4».

### В НОМЕРЕ:

«Тоннельщики» на высоте .....1 стр.

Проблемы профобразования .....2 стр.

Метростроевцы «Компакт» .....3 стр.

Командно-штабные учения .....4 стр.

Новая схема метро .....5 стр.

Саморегулирование .....6 стр.

Метрополитены мира .....7 стр.

Метрострой спортивный .....8 стр.



## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

18 марта в Москве состоялось вручение Диплома и настольной Золотой медали имени В. Г. Шухова. За выдающийся вклад в создание и внедрение новых перспективных технологий и конструкций награжден генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров.

Золотая медаль имени выдающегося русского ученого и талантливого инженера Владимира Григорьевича Шухова присуждается Российским Союзом научных и инженерных общественных организаций и Международным Союзом научных и инженерных общественных объединений (Союз НИО). Союз НИО – международная общественная организация, членами которой являются 11 национальных научно-инженерных объединений России, Украины, Казахстана и других стран Содружества Независимых Государств, а также 34 профессиональных общества и ассоциаций. Лауреату конкурса, награжденному Золотой медалью имени В. Г. Шухова, вручается также диплом, премия или памятный подарок.

Настольная Золотая медаль имени В. Г. Шухова присуждается отечественным и зарубежным ученым, инженерам и специалистам, внёсшим большой вклад в развитие инженерной науки, техники, профессионального инженерного образования, в создание новых наукоемких технологий, новых видов машин; оборудования, приборов и организацию их производства, а также за их многолетнюю и плодотворную работу в организациях Союза НИО и АИН РФ по расширению и углублению международных связей и укреплению научно-технического сотрудничества. Настольная Золотая медаль имени В. Г. Шухова присуждается, как правило, персонально Бюро Совета Союза НИО и Президиумом АИН РФ. Награда присуждается раз в год и является одной из самых авторитетных в профессиональном научно-техническом сообществе.

Искренне поздравляем Вадима Николаевича с получением высокой награды и желаем дальнейших профессиональных успехов и покорений новых творческих вершин!

### Проблемы профобразования

## УЧЕНЫЕ – СВЕТ!

## В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ?..



Профессиональный лицей  
Метростроя

20 февраля в городском Комитете по образованию состоялся «круглый стол» «Социальное партнерство образовательных учреждений начального профессионального образования с работодателями». На мероприятии присутствовали представители крупнейших предприятий-работодателей Петербурга, а также директора образовательных учреждений начального профессионального образования. Вела круглый стол председатель Комитета по образованию Ольга Владимировна Иванова.

Двухстороннее обсуждение партнерства между руководителями предприятий-работодателей и образовательных учреждений назревало давно, а в связи с кризисом, стало еще более актуально. Работодателей на круглом столе представили Кировский завод, Адмиралтейские верфи, «Объединенные машиностроительные заводы», «Каравай» и другие. От Метростроя выступил директор Профессионального лицея Метростроя Александр Филатов.

Надо заметить, что по результатам встречи картина сотрудничества работодателя и ГОУ с точки зрения первого складывается весьма оптимистичная, за исключением

редких случаев. Все присутствовавшие работодатели проводят активную поддержку подшефным специализированным учреждениям начального профессионального образования в виде дополнительного финансирования, обеспечения учащихся необходимым оборудованием и материалами, предоставления площадок для прохождения практики и дальнейшего трудоустройства выпускников. Кстати говоря, Метрострой единственный (по крайней мере, из присутствовавших на совещании работодателей) обеспечивает трудоустройство выпускников своего лицея.

Однако в сфере начального профессионального образования есть и проблемы. В ходе обсуждения были затронуты давно волнующие и ту и другую сторону вопросы. А именно: возрастной контингент мастеров, обучающих вчерашних школьников (как правило, это люди пенсионного возраста), соответствие преподаваемых специальностей потребностям современного работодателя и самое важное – недостаток,

а иногда и полное отсутствие набора студентов в связи с демографической «ямой». Детей, рожденных в начале 90-х годов, гораздо меньше, чем ученических мест в лицеях и ВУЗах, в связи с чем уже сейчас возникает острая нехватка учеников.

Помимо этого, у лицеев существует конкурент в виде курсов повышения квалификации, которые работодатель организует непосредственно на своем производстве, на рабочих местах. На проверку работодателю выгоднее самостоятельно обучить своего сотрудника новой профессии или повысить его квалификацию, чем проводить дополнительный набор на вакантную должность неопытных молодых людей.

И тут Метрострой выгодно отличается от своих коллег-работодателей: подготовка и переподготовка специалистов, работающих на предприятиях Метростроя, проходит на базе того же лицея. Количество выпускников, прошедших через такую форму обучения, действительно в разы пре-



вышает количество молодых выпускников-бюджетников, однако все это происходит централизованно на одной профессиональной образовательной базе.

Конечно, один из самых наболевших вопросов – влияние кризиса на положение ГОУ. На сегодняшний день наблюдается повсеместное сокращение специалистов. О наборе новых сотрудников сегодня вообще практически никто речи не ведёт. И, естественно, возникают опасения о трудоустройстве выпускников нынешнего и последующих учебных годов. Какова будет их судьба, сейчас не знает никто.

Подводя итоги, хочется отметить, что диалог работодателей и представителей образовательных учреждений получился конструктивным и злободневным. И, несмотря на текущие проблемы, и та и другая сторона верят в то, что последствия кризиса не будут для них тяжелыми и позволят продолжать успешное сотрудничество.

Екатерина ГИГИНЯК



### Статистика Профессионального лицея Метростроя

I Профессия «Мастер Метростроя»

1 год обучения – 49 человек  
2 год обучения – 31 человек  
3 год обучения – 27 человек

Трехгодичное обучение. Набор учащихся (молодые люди после 9-го класса) производится ежегодно. Обучения происходят по нескольким общестроительным специальностям: маляр, штукатур и каменщик-бетонщик.

II Коммерческое обучение по специальностям  
- горнорабочий  
- машинист электровоза  
- электрослесарь  
- стволочной  
- проходчик  
- машинист Brokk  
- изолировщик и др.

Практика подготовки и переподготовки метростроителей существует с конца 2005 года. Всего за 2008 год прошли обучение более 1000 человек.

## Метростроевцы

**КОМПАКТ**  
 CONSTRUCTION COMPANY

 Генеральный директор  
 Клименти Григорьевич Касрадзе

Ядро коллектива составляет группа высокого класса специалистов-метростроевцев, которые учредили ЗАО «Компакт» в 1992 г. Изначально лидером инициаторов этого бизнес-проекта был заслуженный строитель РФ Клименти Касрадзе. Он начал карьеру рядовым рабочим Ленметростроя, 16 лет трудился на проходке.

Основным фактором успеха уже на первом этапе был производственный опыт, накопленный в особых условиях «подземки», и богатая практика реального строительства. Сегодня «Компакт» – объединение группы дочерних предприятий общей численностью около двух тысяч человек. Каждое занимается специализированными видами деятельности, например, монтажными работами или сервисным обслуживанием техники. Ведя самостоятельную хозяйственную деятельность, эти предприятия объединяют усилия, если «Компакт» берется за крупный проект, требующий участия специалистов различного профиля и специфических строительных материалов, изделий и конструкций.

Здесь все стараются делать сами, почти не привлекая сторонние организации. Достаточно мощный промышленно-производственный



Сергей Федорович Мадьяров

комплекс компании, используя новейшие технологии, позволяет обеспечить строительство всем необходимым. Тем самым достигается главная цель: высокое качество и оптимальные сроки строительно-монтажных работ. Следовательно, сохраняется конкурентоспособность компании на строительном рынке.

Инженерный «корпус» обладает необходимыми профессиональными и деловыми качествами и находится, как говорят спортсмены, в хорошей форме. Среднее звено, мастера, прорабы – умелые организаторы, профессионалы в своем деле. Рабочие, как и каждый новый сотрудник компании, проходят серьезный отбор на квалификацию и исполнительскую дисциплину. В компании много талантливой молодежи, которая живо воспринимает все новое в строительной науке и технике и способна обеспечить перспективное развитие «Компакта». Компания способна решать технические задачи любой степени сложности. Все объекты сдаются в срок и без единого замечания. «Компакту» доверяют выполнение заказов Метрострой и Метрополитен,

отделку, оборудование, смонтированное в зданиях и сооружениях, инженерные сети на площадке, внутренние инженерные системы. Вклад «Компакта» в то, что сегодня работает судоходный канал и реализация первой части проекта С-1 практически завершена, очевиден.

Объекты почти всегда индивидуальны: у каждого особый проект. Но у «Компакта» нет преград ни в прокладке инженерных сетей, ни в отделке. Для отделочных работ внутри зданий и на фасадах используются лучшие природные материалы – мрамор и гранит из месторождений России, Испании, Италии, Греции. А собственные производства деревообработки и стеклоалюминиевых конструкций позволяют создавать интерьеры и внешний вид с художественной изысканностью и завершенностью.

В зависимости от назначения проекта используется комплексный подход к проектированию и строительству, включающий в себя детальную проработку с применением передовых технологий и материалов.

В 2006 году на ЗАО «Компакт»



Устройство волноотбойного парапета с Невской стороны

Центральный банк России, правительство Санкт-Петербурга.

Например, «Компакт» – один из главных реализаторов проекта государственного значения – КЗС Санкт-Петербурга от нагонных наводнений и, в частности, судо-пропускного сооружения С-1. Вот только «сухие» цифры, предоставленные руководителем проекта по строительству «дамбы» Сергеем Фёдоровичем МАДЬЯРОВЫМ. С июля 2006 года (начало строительства) по март 2009 года коллективом ЗАО «Компакт» здесь освоены следующие объёмы:

Уложено бетона – 88023 кубометра; заложено в конструкции 3500 тонн арматуры; выполнено экскаваторных работ 887291 кубометр; уложено песка и песчано-гравийного грунта 2,4 млн. кубометров; щебня – 95120 кубометров; горной массы – 388485 кубометров; установлено ограждающего шпунта – 6496 тонн; выполнено 1300 кубометров кирпичной кладки.

В реальности эти объёмы воплотились в земляные конструкции и сооружения, вспомогательные здания, внутреннюю и наружную

была возложена сложная задача: сооружение наземного вестибюля станции «Волковская» Фрунзенского радиуса метрополитена. Сложность работ заключалась в совмещении работ по строительству наклонного хода станции «Волков-

ская» сооружаемого ЗАО «Управление №10 Метростроя» и одновременному возведению вестибюля. Работы должны были быть выполнены в крайне сжатые сроки. Строительство вестибюля было поручено ЗАО «Спецкомпакт» (Генеральный директор – Герман Борисович СИНИЧКИН).

Это предприятие было образовано в 1993 году и является дочерним строительной компанией ЗАО «Компакт».

ЗАО «Спецкомпакт» – это коллектив специалистов, обладающий всем, что необходимо для решения технологических задач любой сложности – профессиональными знаниями, высокой работоспособностью и стремлением к совершенствованию.

Основными видами деятельности ЗАО «Спецкомпакт» являются:

- монтаж стальных и ж/б конструкций
- изоляционные работы
- кровельные работы
- отделочные работы
- устройство внутренних инженерных систем и оборудования
- устройство специальных видов полов (в том числе, с полимерным покрытием).

В результате слаженной работы коллектива ЗАО «Спецкомпакт» вестибюль станции «Волковская» был построен в установленные сроки с высоким качеством постоянных конструкций здания и отделочных работ. Строительство вестибюля осуществлялось с января 2007 по декабрь 2008 года.

Отдельно стоит отметить четкую работу на объекте, организованную заместителем генерального директора Н. И. Конищевым, начальниками участка А. Л. Авдеенко и И. И. Берездинным. Высокий профессионализм показали: бригадир Г. В. Малолеткин, звеньевые Д. М. Гамидов, В. В. Поляков и др.

Также ЗАО «Спецкомпакт» на станциях «Волковская» и «Обводный канал» выполняло облицовку полов и стен природным камнем, монтаж стеновых панелей и пр. В предпусковой период на станции «Спаская» ЗАО «Спецкомпакт» в течение двух недель облицовали мрамором и гранитом 250 квадратных метров стен и 100 квадратных метров пола в переходных коридорах №3 и №4, тем самым помогли уложиться в запланированные сроки сдачи Фрунзенской линии метрополитена городу.



Переходной коридор вестибюля станции «Спаская»

# ШТРАФЫ СТАНУТ ПОЛУМЕРОЙ

В конце февраля главный инженер ОАО «Метрострой» Алексей СТАРКОВ провёл совещание по промышленной безопасности и охране труда со специалистами Управления и руководителями подразделений Метростроя.

Вначале – цифры и факты. В своём выступлении заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Владимир ХАРЕНКОВ констатировал, что за 2008 год в подрядных строительных организациях зарегистрировано 10 несчастных случаев на производстве, включая тяжёлый – в ЗАО «Управление №10 Метростроя». Один несчастный случай произошёл в УПТК – филиале ОАО «Метрострой». «Лидером» по количеству несчастных случаев, отметил Владимир Евгеньевич, является ЗАО «Тоннельный отряд-3» – шесть.

**Из акта о несчастном случае на производстве – УПТК-филиале ОАО «Метрострой»**

Краткая характеристика объекта  
Несчастный случай произошёл на территории производственно-коплекторного участка (ПКУ). С автопогрузчика в кузов автомашины со склада вывозились мешки с цементом. В 20 метрах от склада на машине ГАЗ бригадой грузчиков производилась погрузка. Погодные условия были неблагоприятные: шёл мокрый снег, поэтому дно кузова было влажным. Водитель, частное лицо, чтобы защитить цемент от влаги, подложил на дно кузова полиэтиленовую плёнку. После несчастного случая машина уехала, поэтому осмотр места

происшествия не проводился.

**Обстоятельства несчастного случая**

27 сентября грузчик Валерий Федорук с начала рабочего дня выполнял производственные задания по указанию мастера А. А. Смирнова. Жалоб на состояние здоровья не было. С 11 часов 10 минут по заданию мастера бригада грузила цемент в мешках, в количестве 5 тонн. На автомашину погрузка производилась вручную. Высота до пола автомашины – 1,2 метра, тогда как опасным фактором считается высота от земли 1,3 метра. Поэтому лестницей грузчики не пользовались.

По окончании погрузки Федорук при попытке спуститься с машины зацепился правой ногой о край плёнки и приземлился на одну левую... Почувствовав острую боль, Валерий упал на бетонное покрытие. Падения никто не видел: Федорук спускался с машины последним. Мастер Смирнов увидел рабочего уже лежащим и немедленно принял меры. Пострадавшего перенесли в раздевалку, о случившемся было доложено инженеру по охране труда Ивановой, которая вызвала «Скорую помощь». Федорук был транспортирован в институт скорой помощи им. И. И. Джанелидзе и определён на стационарное лечение по поводу закрытого перелома большеберцовой кости в нижней трети со смещением отломков. Несчастный случай является страховым.

**Причины**

Неудовлетворительное состояние настила в кузове. Неосторожное (без

грубой неосторожности) спускание с кузова.

**Лица, допустившие нарушение требований охраны труда**

Мастер Смирнов – не присутствовал при погрузке, но его присутствие в данном случае было необязательным. Вины А. А. Смирнова нет.

Бригадир Уханов также не виновен в случившемся, так как действовал в соответствии с должностной инструкцией.

Водитель, частное лицо – виноват косвенно, поскольку создал неблагоприятные условия для работы грузчиков.

Вины пострадавшего Федорука также не установлено, поскольку его неосторожность носила не грубую, а случайный характер.

Знать бы, где упасть... Поэтому вывод из случившегося может быть только один: смотри под ноги.

... С отчётами о состоянии дел по промышленной безопасности, Ороне труда и производственному травматизму на совещании выступили представители всех подразделений Метростроя. Их информация была принята к сведению, а вот главным инженерам и лицам технического надзора ЗАО «Тоннельный отряд-3», ЗАО «Управление №10 Метростроя» и других подрядных организаций указано на необходимость усиления производственного контроля за соблюдением требований ПБ и ОТ на объектах строительства.

Заместитель главного инженера по промышленной безопасности и охране труда ОАО «Метрострой» Валерий ДЕ-

НИСОВ сообщил о наиболее типичных нарушениях требований действующих нормативных документов в области ПБ и ОТ, выявленных в ходе проведённых проверок подрядных организаций и филиалов отделов Управления. По-прежнему, констатировал Валерий Михайлович, много замечаний к качеству ППР, разрабатываемых подрядными организациями (за исключением ППР ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»).

Главный механик ОАО «Метрострой» Павел КОЛПАКОВ и заместитель начальника производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой» Виктор СЕМЁНОВ сообщили, что с 27 февраля 2009 года представителями МТУ Ростехнадзора по СЗФО будут проводиться проверки устранения нарушений, отражённых в предписании МТУ Ростехнадзора по СЗФО от 19.01.2009 г. по первому пусковому комплексу Фрунзенской линии. При этом, сказали выступающие, некоторые нарушения не устранены по настоящее время.

В заключение выступил Владимир Евгеньевич Харенков:

– В скором времени одними штрафами за нарушения требований ПБ и ОТ не отделаешься – последуют и оргвыводы... Для того, чтобы не подводить себя и заказчика, необходимо всего-навсего работать по правилам, то есть с соблюдением правил в области промышленной безопасности и охраны труда.

Подготовил  
Валерий ХЛОПОТОВ

## КШУ - 2009



Водные, предложенные предприятиям штабом ГО, были самые разнообразные. Например, ЗАО «СМУ-11 Метрострой» предстояло «справиться» с предметом, похожим на взрывное устройство, обнаруженном в непосредственной близости от затвора, перекрывающего проход в действующий метрополитен (наклонный ход станции «Звенигородская»)...

...На стройплощадке ЗАО «СМУ-13 Метрострой» произошёл «взрыв», вызвавший возгорание техники и бытовок...

... Над РЭУ-филиалом ОАО «Метрострой» нависла «угроза» радиоактивного заражения...

... В УМ - филиале ОАО «Метрострой» произошло «возгорание» в камере трансформатора...

... В шахту №618 на улице Касимовской (здесь ведёт работы ЗАО «Управление-10 Метростроя» проникли диггеры, которые в левом перегонном тоннеле попытались привести в негодность законсервированный проходческий щит... При этом один из диггеров «получил травму».

Персонал действовал чётко и грамотно (это было впоследствии отмечено в приказе генерального директора ОАО «Метрострой» В.Н. Александрова):

- о ЧП было немедленно сообщено в территориальный отдел милиции, руководству ЗАО «Управления-10» и диспетчеру ОАО «Метрострой»;

- вызвана «Скорая помощь» для пострадавшего диггера;

- усилена охрана шахты, определены пути возможного выхода диггеров из подземной выработки с целью выноса демонтированных деталей щита;

- установлен «причинённый ущерб», написано заявление в милицию, о задержании и ущербе сообщено руководству предприятия и ОАО «Метрострой»...

### ПРИКАЗ

от 23 марта 2009 г.

№43

#### Об итогах проведения командно-штабного учения в ОАО «Метрострой»

17 марта в соответствии с Планом основных мероприятий подготовки по гражданской обороне и чрезвычайных ситуаций в ОАО «Метрострой» проведено командно-штабное учение на тему «Действия комиссий ЧС при угрозе и возникновении чрезвычайных ситуаций» (пожары, производственные аварии, радиоактивное и химическое заражение).

На учения привлекались комиссии по чрезвычайным ситуациям, объектовые эвакуационные комиссии, формирования ГО, рабочие и служащие филиалов ОАО «Метрострой» и субподрядных организаций, занятых на строительстве метрополитена. Основное внимание на учениях было уделено мероприятиям по предупреждению возникновения чрезвычайных ситуаций и защите рабочих и служащих в случае их возникновения.

В ходе подготовки и проведения учений:

1. Отработаны действия руководящего состава, рабочих и служащих:

- при возникновении пожара в тоннельных выработках и подземных строительных площадках;

- при возникновении аварии на химически-опасных объектах и заражении аварийными химически-опасными веществами территорий строительных площадок;

- при проникновении посторонних лиц на объекты строительства.

2. Проверена система оповещения, связи и управления при возникновении чрезвычайных ситуаций.

В лучшую сторону по проведению защитных мероприятий в ходе учений отмечаются Управление механизации, ЗАО «Литейно-механический завод», ЗАО «СМУ-20 Метрострой», ЗАО «Управление № 10 Метростроя».

В ходе учения выявлены следующие недостатки:

- в некоторых организациях система оповещения и списки телефонов быстрого реагирования своевременно не корректируется;

- не все начальники участков четко знают обязанности по плану ликвидации аварии;

- в некоторых организациях средства индивидуальной защиты не обновляются взамен средств, отслуживших свой срок;

- не во всех организациях средства индивидуальной защиты приближены к рабочим местам.

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Руководителям организаций:

1.1. Устранить отмеченные в предписаниях недостатки и об устранении доложить в указанные сроки в штаб ГО ЧС ОАО «Метрострой».

1.2. Усилить защиту объектов строительства от несанкционированного проникновения посторонних лиц.

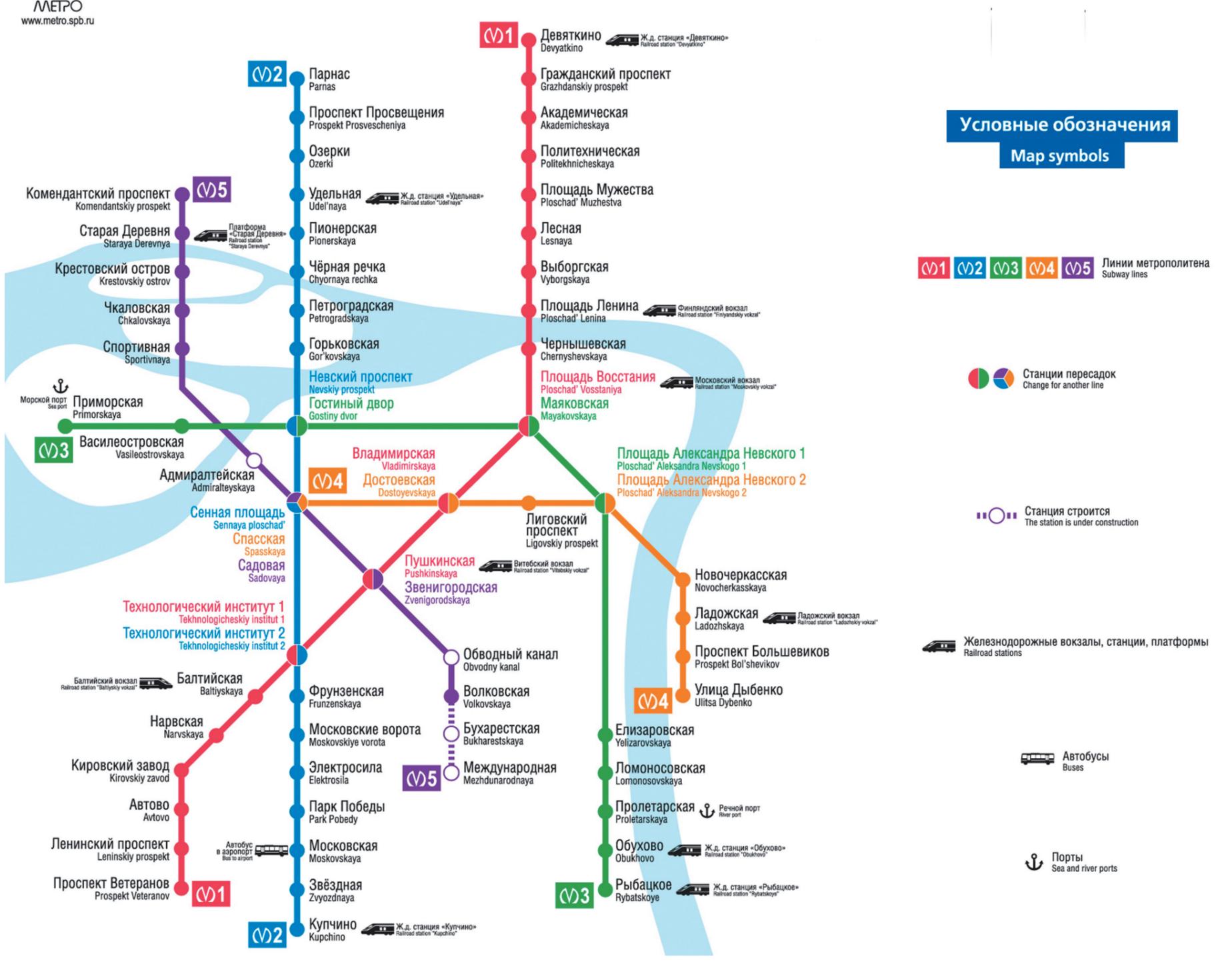
2. Контроль за выполнением приказа возложить на главного инженера Старкова А. Ю.

Генеральный директор  
ОАО «Метрострой»

В. Н. Александров

По многочисленным просьбам читателей газеты «Метростроитель» публикуем новую схему Санкт-Петербургского метрополитена.

Схема линий Петербургского метрополитена  
The Saint Petersburg subway map



	Название	Год открытия	Год открытия последней станции	Длина, км	Количество станций	Время поездки
1	Кировско-Выборгская	1955	1978	29,6	19	44 мин
2	Московско-Петроградская	1961	2006	30,1	18	47 мин
3	Невско-Василеостровская	1967	1984	22,5	10	33 мин
4	Правобережная	1985	2009	11,2	8	18 мин
5	Фрунзенско-Приморская	2008	2008	16,8	8	26 мин
	Всего:			109,8	63	

Комментарии в тему

Как уже сообщалось в средствах массовой информации, с середины марта нынешнего года начала действовать ещё одна, пятая линия метро, включающая в себя 8 станций: «Комендантский проспект», «Старая Деревня», «Крестовский Остров», «Чкаловская», «Спортивная», «Садовая», «Звенигородская» и «Волковская». Необходимое пояснение: между станциями «Спортивная» и «Садовая» строится станция «Адмиралтейская», пожалуй, самая ожидаемая жителями города и его гостями, поскольку вести-

бюль будет построен в самом центре Санкт-Петербурга, на Малой Морской улице, рядом с Дворцовой площадью. Пуск «Адмиралтейской» намечен на 2010 год, когда будут закончены работы на наклонном эскалаторном ходе. Ещё одно пояснение касается «больного» для горожан «вопроса»: переходной станции «Садовая»-«Сенная»-«Спасская». Эта станция – первая в Санкт-Петербурге, имеющая сообщение кроме новой, пятой, ещё с двумя линиями метро, второй и четвертой.

При этом «разорванная» 4-я линия состоит также из 8 станций: «Спасской» с переходами на «Сенную» и «Садовую», «Достоевской» с переходом на «Владимирскую», «Лиговского проспекта», «Площади Александра Невского» (пересадочная на 3-ю линию), «Новочеркасской», «Ладожской», «Проспекта большевиков» и «Улицы Дыбенко». Пуск новой 5-ой линии метрополитена стал по-настоящему уникальным событием. Такое мнение высказал начальник СПб ГУП «Петербургский

метрополитен» Владимир Гарюгин: – От станции «Волковская» поезда следуют до станции «Комендантский проспект». Станция «Спасская» относится к 4-ой линии метрополитена, и сюда приезжают поезда, следующие до «Станции Дыбенко». Пересадочный узел «Садовая» – «Сенная» – «Спасская» теперь будет самым крупным в петербургском метрополитене. ...Такая схема оптимальна, так как позволяет избежать лишних пересечек, и она была задумана еще в самом начале развития метро.

## САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ: ГЛАВНАЯ РАБОТА ВПЕРЕДИ

НП «Объединение подземных строителей» продолжает работу по подготовке к переходу на саморегулирование.

Сегодня можно с уверенностью сказать, что ранее существовавшая система государственного лицензирования строительной деятельности прекратила свое существование. С 1 января 2009 года выдача строительных лицензий прекращена, а с 1 января 2010 года существующие лицензии аннулируются, и допуск на строительный рынок будут иметь компании, являющиеся членами саморегулируемых организаций и получившие от них СВИДЕТЕЛЬСТВА О ДОПУСКЕ к определенным видам строительных работ.

Одной из таких саморегулируемых организаций должно стать наше Некоммерческое партнерство «Объединение строительных и промышленных организаций по освоению подземного пространства», зарегистрированное в апреле 2008 года. Для приобретения статуса саморегулируемой организации необходимо быть включенным в реестр саморегулируемых организаций. Этот реестр в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 19.11.2008 г. №864 ведёт РОСТЕХНАДЗОР.

Напомню, что для включения в реестр в соответствии с Федеральным законом №315-ФЗ «О саморегулируемых организациях и изменениями, внесенными в Градостроительный кодекс РФ, необходимо выполнить ряд требований. Основными из них являются численность организаций, входящих в некоммерческое партнёрство (100 и более неаффилированных членов), и формирование компенсационного фонда в размере 1 миллион руб. на каждого члена или 300 тысяч руб. и предоставление страхового полиса на страхование гражданской ответственности перед третьими лицами.

Основная задача, которая стоит перед нами сегодня – это формирование необходимой численности нашего Некоммерческого партнерства. Данная работа ведется в соответствии с планом, утвержденным Советом Партнерства. И она дает первые результаты. В январе 2009 года состав НП пополнился более 20 членами. Свыше 30 потенциальных членов готовят документы для вступления в наши ряды в ближайшее время.

Нельзя не сказать о работе, которая проделана Партнерством в прошедшем году. Её условно можно разделить на три части:

1) Формирование штата Партнерства и техническое оснащение.

К концу 2008 года штат Партнерства укомплектован, офис оснащён



Сергей Николаевич Алпатов

необходимым современным оборудованием. На первом этапе этого достаточно для выполнения первоочередных задач, стоящих перед Партнерством.

2) Формирование внутренних документов Партнерства

За короткий период подготовлены и приняты следующие документы:

1. Устав Партнерства (переработан в соответствии с изменениями в законодательстве)

2. Положение об обеспечении имущественной ответственности.

3. Положение о Компенсационном фонде.

4. Положение о страховании гражданской ответственности в случае причинения вреда вследствие недостатков работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства.

5. Стандарты предприятия.

6. Система применения мер дисциплинарного воздействия.

7. Правила контроля в области саморегулирования.

8. Требования к выдаче свидетельств о допуске к работам, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства.

9. Перечень видов работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства.

Подготовлены и находятся на рассмотрении Совета Партнерства:

1. Положение об Органе (отделе) по контролю за соблюдением членами Организации требований стандартов и правил предпринимательской деятельности;

2. Положение об Органе (отделе) по рассмотрению дел о применении в отношении членов Организации мер дисциплинарного воздействия;

3. Положение о проведении конкурса по выбору управляющей компа-

нии и специализированного депозитария;

4. Инвестиционная декларация  
**Т.е. подготовлены все документы, которые необходимы для включения НП «Объединение подземных строителей» в реестр саморегулируемых организаций.**

3) Формирование пакета документов, которые необходимо представить в Ростехнадзор для включения в реестр саморегулируемых организаций.

Это, в первую очередь документы, которые предоставляют наши члены. Перечень этих документов выдается каждому вступающему, и затем мы контролируем поступления этих документов.

Кроме этого, создан сайт нашего Партнерства [www.metrotunnel.ru](http://www.metrotunnel.ru), на котором можно получить информацию о наших членах, об условиях вступления в НП «Объединение подземных строителей», о нормативных актах.

Сформирован Совет Партнерства, куда вошли:

**Александров Вадим Николаевич** – генеральный директор ОАО «Метрострой»

**Власов Сергей Николаевич** – первый заместитель председателя Тоннельной ассоциации России – директор Исполнительной дирекции.

**Костерев Анатолий Евгеньевич** – Депутат Законодательного Собрания Санкт-Петербурга 4 созыва

**Мухин Юрий Геннадьевич** – генеральный директор ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

**Чурляев Владимир Алексеевич** – генеральный директор ЗАО «Тоннельный отряд-3»

**Зубов Николай Алексеевич** – генеральный директор ООО «Тоннельный отряд-4»

**Плаум Анатолий Иванович** – генеральный директор ЗАО «Метромаш»  
**Кондратенко Владимир Васильевич**

– генеральный директор ЗАО «Метробетон»

В завершение необходимо сказать о принципе формирования НП «Объединение подземных строителей» и об условиях вступления в НП.

Наша задача – не укомплектовать НП необходимой численностью любой ценой, а принять в свои члены, как правило, организации, занимающиеся освоением подземного пространства, зарекомендовавшие себя на строительном рынке. Нашими заказчиками являются, в основном, государство и крупные государственные организации. Мы не ориентируемся на организации, специализирующиеся только на долевым строительстве, но, тем не менее, выдавать свидетельства о допуске к работам мы будем на весь перечень видов работ, который принят Минрегионразвития, так как в небольшом объеме эти работы выполнят все наши члены.

Учитывая, что в большинстве строительных компаний есть проектные группы и бюро, мы подали документы на регистрацию проектной саморегулируемой организации, учредителем которой являются Ленметрогипротранс.

Сегодня важно добиться необходимой численности, сформировать реестр. Но быть готовым выполнить основное предназначение СРО, а именно, добиваться повышения качества строительно-монтажных работ и разрабатывать нормативные документы в соответствии с законом. Поэтому уже сейчас НП «Объединение подземных строителей» совместно с компаний ООО «Бизнес Консалтинг Групп» приступили к формированию нормативно-правовой базы для предприятий строительного комплекса.

Совместная работа НП «Объединение подземных строителей» и ООО «Бизнес Консалтинг Групп» ориентирована на планомерный и эффективный переход организаций строительного комплекса от системы лицензирования к управлению с помощью систем менеджмента качества на предприятиях.

**За короткий срок проделана большая работа, но главное и наиболее сложное впереди.**

С. Н. Алпатов,

Генеральный директор

НП «Объединение строительных

и промышленных организаций по

освоению подземного пространства»



## МЕТРО ИЗРАИЛЯ



Линия «Кармелит» (6 станций) – самая маленькая в мире самостоятельная система внеуличного подземного транспорта). Длина её составляет 2 км, включая станции. Меньше только линия подземного фуникулёра «Тюнель» в Стамбуле. Хайфский «Кармелит» считается самой маленькой в мире системой внеуличного подземного транспорта и поэтому внесён в Книгу рекордов Гиннеса.

«Кармелит» всё ещё остаётся единственным средством общественного транспорта в Хайфе, поездка на котором из Нижнего города до Кармеля занимает шесть минут. Кроме того, «Кармелит» не зависит от автомобильных пробок. Поэтому поездки на «Кармелите» выгодны, если надо добраться от одного места, близкого к станции, до другого, тоже близкого к станции.

На станциях установлены электронные информационные табло, подвешенные прямо над путями поезда; они показывают не только текущее время и интервал до следующего поезда, но и прогноз погоды, короткие сводки новостей и напоминания о безопасном поведении в «Кармелите». Станции оснащены эскалаторами, но эскалаторы работают только на подъём; спускаться к станциям приходится своими силами...

«Ган а-Эм» – конечная станция «подземки». На станцию ведут два входа, для одного из них построен маленький, но всё-таки наземный вестибюль. Второй вход на станцию расположен через дорогу, и являет собой просто прикрытый сверху от дождя вход на лестницу. Станция используется также как подземный переход.

«Массада» получила название от улицы, на которой расположен вход на станцию. Сама улица получила своё название от крепости Массада. У станции один вход.

У станции «А-Невиим»

нет наземных вестибюлей, только прикрытые от дождя входы на лестницы, ведущие на станцию. Станция используется как подземный переход под улицей а-Невиим, но значение станции как подземного перехода крайне невелико за счёт близкого расположения удобного пешеходного перехода на перекрёстке ул. а-Невиим и ул. им. Герцля.

«Солель Боне». Вход на станцию – на подземном этаже. На станцию ведут два входа и нет какого-либо наземного вестибюля; два тоннеля соединяются под перекрёстком, где и располагается сам спуск вниз, на станцию.

«Кикар Париз» – конечная станция «Кармелита», вторая из двух станций, имеющих наземные вестибюли. У станции один выход, находящийся в самом центре Парижской площади, а второй выводит на правительственный комплекс. Стены станции украшены фотографиями, рассказывающими историю «Кармелита».

...В начале 1950-х возникла нужда создать новый вид транспорта, облегчающий путь между центрами городской жизни. В качестве такого средства транспорта был выбран транспорт подземного залегания. Строительные работы были завершены в 1959 году.

6 октября 1959 года «Кармелит» начал свою работу – без какой-либо церемонии открытия.

В январе 1960 года из-за оборвавшегося электрического кабеля поезда не затормозили на конечных станциях и врезались в ограничивающие стены туннеля. Жертв не было, но был причинён лёгкий ущерб стенам туннеля и подвеске вагонов. Из-за этого события в феврале было принято решение снизить скорость движения составов.

24 ноября 1961 года во время проведения плановых работ по замене тягового кабеля два вагона, припаркованных

на станции «Ган а-Эм», сорвались с тормозов и покатались вниз. Вагоны докатились до станции «Массада», где сошли с рельс и перевернулись.

Зимой 1963 года начал проседать участок пути между станциями «А-Невиим» и «Массада». Ремонтные работы были успешно выполнены специалистами «Техниона»: в зоне проседания были вбиты в почву алюминиевые электроды длиной 1,5 метра и толщиной 6 сантиметров; после чего через них был подан постоянный ток и закачан содосиликат  $\text{Na}_2\text{SiO}_3$ . Проседание было успешно остановлено; качество ремонтных работ выдержало суровую проверку дождливой зимой 1964 года.

В 1986 году правительственный контролёр систем общественного транспорта опубликовал заявление, в котором указывал, что техническое состояние «Кармелита» делает поездку в нём опасной, и после 27 лет эксплуатации «Кармелит» был окончательно закрыт из-за технических проблем.

Один из вопросов, возникающих вокруг «Кармелита», – о правомочности называть его терминами «метро» или «метрополитен». «Кармелит» часто называют фуникулёром. Для сравнения: среднее расстояние между станциями в московском метро – 1800 метров; это длина всей линии «Кармелита», не включая станции. Среднее расстояние между станциями в других метрополитенах – примерно 600–900 метров; это в 2–3 раза больше, чем расстояние между станциями «Кармелита». Длина поезда московского метрополитена – 155 метров. Это в 5 раз больше, чем длина поезда «Кармелита». Самая глубокая станция московского метрополитена – «Парк Победы» – находится на глубине 83 метра под поверхностью земли. Это в 5 раз глубже, чем средняя глубина залегания станций «Кармелита».

«Кармелит» перевозит ежедневно около 2000 пассажиров. Легко подсчитать, что на одном поезде едут примерно 10 пассажиров, тогда как вместимость поезда – 400 человек. Поэтому «Кармелит» является убыточным предприятием, в связи чем время от времени в мэрии Хайфы возобновляются разговоры о возможности закрытия «Кармелита». Однако мэрия Хайфы продолжает поддерживать «Кармелит» в рабочем состоянии, несмотря на его убыточность. Но перспективы развития у «Кармелита» крайне плачевные.

## Юбилеры апреля

**80-летие отмечают:**

**БУЙКО Пётр Григорьевич,**  
бывший проходчик ЗАО «Тоннельный отряд-3»

**ЗОЛОТУХИНА Лидия Ефимовна,**  
работавшая медицинской сестрой детских яслей РЭУ - филиала ОАО «Метрострой»

**ФАРБЕРОВА Лидия Константиновна,**  
бывшая заведующая детскими яслями РЭУ - филиала ОАО «Метрострой»

**75-летие отмечают:**

**БЕЛОКУРОВА Анна Михайловна,**  
трудившаяся каменщицей в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

**ГУЗИН Юрий Фёдорович,**  
работавший проходчиком в ЗАО «Тоннельный отряд-3»

**ПОДРОЖНЫЙ Николай Тихонович,**  
бывший бригадир проходчиков ЗАО «СМУ-13 Метрострой»

**70-летие отмечают:**

**КОЗЛОВ Владимир Фёдорович,**  
трудившийся проходчиком в ЗАО «СМУ-13 Метрострой»

**КРЮКОВА Римма Ивановна,**  
работавшая инженером по технике безопасности в ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»

**МУГА Этгар Карлович,**  
трудившийся проходчиком в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

**НАУМОВА Маргарита Яковлевна,**  
работавшая бухгалтером в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

**ФЕДОСЕЕВ Юрий Николаевич,**  
бывший проходчик ЗАО «Управление-15 Метрострой»

**55-летие отмечает**

**БОГАЧЁВА Светлана Николаевна,**  
бригадир штукатуров ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

### ГОРЫШИНА МАРИЯ ИВАНОВНА

10 апреля Марии Ивановне Горышиной исполняется 85 лет. Она родилась в 1924 году, то есть, войну встретила совсем молодой девчонкой. И уже в 1943 году была награждена медалью «За оборону Ленинграда». А ещё через пять лет, окончив Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, пришла работать на строительство метрополитена. И осталась верна Метрострою более 54-х лет, 42 из которых оставалась бессменным начальником производственно-технического отдела СМУ-9 Ленметростроя (в дальнейшем ЗАО «СМУ-9 Метрострой»).

За время работы Мария Ивановна проявила себя грамотным инженером, дисциплинированным и добросовестным работником. Она всегда принимала активное участие в общественной жизни коллектива, избиралась депутатом Кировского районного Совета депутатов трудящихся г. Ленинграда. За добросовестный, безупречный многолетний труд М. И. Горышина удостоена звания «Заслуженный строитель Российской Федерации», награждена орденом «Знак Почёта», медалями «В память 250-летия Ленинграда», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина», «Ветеран труда», знаком «Отличный строитель».

В 2002 году Мария Ивановна вышла на заслуженный отдых.

Сердечно поздравляем Вас, Мария Ивановна, с 85-летием! Желаем долгих лет благополучной, спокойной жизни, хорошего настроения, здоровья, доброжелательности от близких людей!

Коллектив ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

## СЕЗОН ЗАВЕРШАЮТ МАРАФОНЦЫ

**В** конце зимы в финляндском Лахти состоялся 50-километровый забег «Финляндия – Хиикто», входящий в программу лыжных марафонов Worldloppet, которые организует и проводит Международная федерация лыжного спорта.

В нынешнем году в соревнованиях участвовали два спортсмена ОАО «Метрострой» – Юрий Медведев (ЗАО СМУ-10 Метрострой) и Андрей Синюгин (Спортивный клуб «Метрострой»).

Из 5 тысяч стартовавших участников, представлявших 30 стран, места в первой сотне, занятые Юрием и Андреем, несомненный успех, которому, несомненно, способствовала группа поддержки. Марафонцы-метростроевцы не затерялись среди «звезд», особенно если учесть, что участниками забега были многие знаменитые лыжники – чемпионы и призёры Олимпиад, чемпионатов мира и Европы. Например, олимпийский чемпион 1976 года, двукратный серебряный призёр олимпийских игр, кумир финских болельщиков Юха Мието.



Сэлен до города Мура по тому пути, по которому убежал в Норвегию в 16 веке шведский дворянин Густав Эрикссон, возглавивший мятеж против датчан и ставший королем Швеции под именем Густав Васа.

А несколько лет тому назад нынешний король Швеции Карл XVI Густав, побив рекорд выносливости действующих королей, преодолел данную дистанцию.

Кстати, Юрий Михайлович – марафонец со стажем. Например, 50-километровую Хииктинскую дистанцию он преодолевал уже несколько раз. А вот в Васалоппете рискнул бежать впервые.

– Для меня главным, – делится впечатлениями спортсмен, – было преодолеть самого себя, дойти до финиша, пусть даже на второй день, благо по регламенту соревнования считаются завершёнными только тогда, когда придёт последний участник. Чем я хуже шведского короля?... Опыт всё-таки есть: и тренируюсь каждый день, и марафоны для меня не в новинку. Правда, такой, 90-километровый, бежал впервые, но здесь, в Швеции, всё организовано так, что не дойти до финиша практически невозможно. Во-первых, время прохождения не ограничено. Во-вторых, на дистанции, кстати, идеально подготовленной и постоянно контролируемой с воздуха вертолётами, есть всё: через каждые 15 км сервисные службы подготовки лыж, к которым выстраиваются длинные очереди не попавших в мазь, и чем дальше от финиша, тем естественно больше желающих; через каждые 10 километров можно отдохнуть, получить медицинскую помощь, поесть. Кстати, есть я захотел где-то километров после 70-ти...

Вдоль лыжни располагались многочисленные группы поддержки, которые специально для участников готовили энергетические смеси. Организаторы работали превосходно, предлагая широкий выбор лыжной подпитки, включая спортивные напитки, брусничный суп, бульон, а ближе к финишу энергетический гель и даже кофе.

...Буквально в километре от старта начинается долгий и узкий километровый подъем вверх, на котором скорость падает практически до нуля и стартующий в последних забегах из-за гигантской пробки из лыжников преодолевают 2 км в течение часа. После 2 километров скорость восстанавливается и гигантский лыжный змей мчится по трассе. 90-километровый путь проходит через 8 населенных пунктов, равномерно расположенных довольно пологий, после первой горы на старте лыжня постепенно спускается вниз, хотя подъемы на 90 км дают о себе знать. Основная трасса Васалоппет здесь проложена в четыре лыжни и каждый выбирает свою тактику, придерживаясь в своей лыжне или перепрыгивая в параллельные, чтобы в появившееся окно между лыжниками вырваться вперед.

Со старта Юрий Михайлович ушел на дистанцию он в 7-й тысяче. В числе первых стартовали те, для кого были важны результат, победа, То есть, лыжные знаменитости. У нашего спортсмена цель была другая, испытательная. И он её достиг: не просто дошёл до финиша, а дошёл с блестящим временем – 7 часов 36 минут 54 секунды. То есть, не просто «гулял по

лесу», а именно бежал со средней скоростью более 10 километров в час. И на финише был 6131-м, имея на форме №14210.

Из сообщений СМИ: В воскресенье, 1 марта, в шведской провинции Даларна прошел традиционный лыжный забег Васалоппет, который является крупнейшим в мире как по длине дистанции – 90 километров, так и по количеству участников – примерно 15 тысяч человек. Победу в марафоне одержал шведский лыжник Даниель Тюнелль, время прохождения дистанции которого составило 4 часа 10 минут 55 секунд. Это уже его третья победа в забеге Васалоппет. Тюнелль побеждал в марафоне в 2002 и в 2006 годах. Среди женщин лучшее время показала шведка Сандра Ханссон, пробежавшая 90 километров за 4 часа 43 минуты 13 секунд.

– Васалоппет, – говорит Юрий Михайлович, – красивая, увлекательнейшая, можно сказать, приключенческая гонка. Помимо соревнований программа мероприятия предполагает живые выступления музыкальных коллективов, развлечения, катание на лыжах. В Швеции население скорее серьёзно, чем в шутку принято делить на тех, кто уже прошёл Васалоппет и тех, кто ещё не прошёл. Моё пожелание всем: пусть и в вашей жизни обязательно будут 90 км лыжного марафона Васалоппет! А в заключение – огромное спасибо за помощь и поддержку генеральному директору ЗАО «Тоннельный отряд-3» Владимиру Алексеевичу Чурляеву и руководству ОАО «Метрострой», благодаря которым я принял участие в этом празднике спорта под названием Васалоппет.

И завершился зимний лыжный сезон в Мурманске, в Долине уюта, на Празднике Севера. Там в начале апреля прошёл 36-й лыжный марафон на 50 км. На этом официально заключительном состязании зимнего сезона 2008-2009 г.г. Метрострой был представлен женской командой в составе Ольга Вацилко – Анна Трофимова (обе – ЗАО «Тоннельный отряд-3»).

*Виктор ЗОРЬКА*



*«Каскад» трамплинов в финском Лахти*



*Юха Мието*

А в самом начале весны в шведском Васалоппете прошёл крупнейший и самый длинный лыжный марафон на Земле, в котором в числе 24 членов команды Санкт-Петербурга принял участие ещё один метростроевец – Юрий Кузнецов (ЗАО «Тоннельный отряд-3»)

Немного истории. Васалоппет – это одно из событий в спортивном мире нашей планеты, к которому очень точно подходят слова: «Лучше один раз увидеть! ...» Это самый длинный в мире лыжный марафон 90 км классическим стилем в котором участвуют до 15000 человек. Он проходит в сердце Швеции, в провинции Даларна, между городами Сэлен и Мора, ставшими нарицательными именами благодаря марафону. Забеги Васалоппет проводятся в Швеции ежегодно, начиная с 1922 года. Лыжники бегут из поселка



**УЧРЕДИТЕЛЬ:**  
Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в 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: Валерий ХЛОПОТОВ  
Фото: Виктор ЧУМАКОВ  
Вёрстка и дизайн: Максим ХЛОПОТОВ  
Изготовление фотоформ и печать тиража: ЗАО «Белл»

**АДРЕС РЕДАКЦИИ:**  
198013, Санкт-Петербург,  
Загородный пр., д. 52а.  
**ТЕЛЕФОН:** 635-77-67  
Отзывы направлять по адресу редакции  
Тираж 1150 экземпляров.