

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

СЕНТЯБРЬ. «СПАССКАЯ».
ДО ПУСКА 50 ДНЕЙ

СТР. 2-3

АЛЕКСАНДР КОМИССАРОВ:
«ДЕЛАЕМ ОБЩЕЕ ДЕЛО»

СТР. 5

ВЛАДИМИРУ ВСЕВОЛОДОВИЧУ
ГОРЫШИНУ 75 ЛЕТ!

СТР. 6

«ЮЖНАЯ»: В ТОЧКЕ СБОРКИ



До спуска тяжелых сегментов нового горнопроходческого механизированного комплекса проекта S-782 в стартовый котлован метростроителям еще предстоит сдать Управлению механизации приемный участок галереи: необходимо закончить бетонирование стен и свода, пробить в стене стартового котлована технологический проем для транспортировки собранных фрагментов. Все работы будут выполнены в срок согласно утвержденному графику.

Впрочем, разговор с линейным руководителем монтажных работ, сменным механиком Управления механизации Кириллом Сергеевичем Котовым о предстоящем большом монтаже состоялся вполне своевременно: укрупненная сборка ТПМК на поверхности стройплощадки «Южной» уже в разгаре.

Кирилл Котов:
**ПОРТАЛЬНЫЙ КРАН
К СТАРТУ ГОТОВ!**

– На строительную площадку станции «Южная» в комплекте оборудования тоннелепроходческого комплекса был поставлен и мощный порталный кран марки Brunnhuber для обеспечения такелажных и монтажных работ на участке будущей сборки. Кран соответствует всем техническим требованиям, предъявляемым к подъемному механизму такого уровня, его задача – прицельная подача многотонных крупногабаритных металлоконструкций в стартовый котлован с последующим такелажом непосредственно к месту сборки, в примыкающий к стволу участок галереи. Суммарная грузоподъемность этого «парня» 160 тонн: две каретки грузоподъемностью по 80 тонн, и еще одна, вспомогательная каретка, грузоподъемностью 32 тонны.

Сборка портала осуществлялась силами коллектива Управления механизации тремя большими автомобильными кранами грузоподъемностью 300 и два по 100 тонн. Монтаж начался с установки на подкрановые пути ходовых балансирных агрегатов с последующим закреплением их монтажными упорами и подкосами, затем на них была установлена мощная ходовая балка. Опоры – «ноги» портала собирались на земле, на специальных площадках, разбитых на противоположных сторонах галереи. Затем с помощью 100-тонных автокранов порталные опоры поднимались и в вертикальном положении закреплялись болтовыми соединениями на ходовой балке. Далее самый мощный 200-тонный автокран поднял на 25-метровую высоту собранный на земле 32-тонный поперечный ригель и точно состыковал его с опорами.

Продолжение читайте на стр. 2



Внимание! Подписка

Объявляется подписка на газету «Метростроитель» на 2014 год. Подписная кампания продлится с 1 октября по 20 ноября 2013 года. Подписной индекс издания – 16925. Цена годовой подписки для физических на 2014 год – 100 рублей за один комплект – 12 номеров газеты со спецвыпусками. Цена годовой подписки для предприятий и организаций – 600 рублей. Для пенсионеров Метростроя годовая подписка остается бесплатной – за счет предприятий и организаций, в которых трудились ветераны до выхода на заслуженный отдых.

Подписка производится через редакцию газеты по адресу: Загородный проспект, д. 52, 417 каб., редакция (четвертый этаж). **Все справки – по телефону: 635-77-28.** Расчет для физических лиц (индивидуальных подписчиков) – наличный, в бухгалтерию ОАО «Метрострой» через редакцию газеты. Расчет для предприятий и организаций – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой». Необходимо предоставить гарантийное письмо с указанием банковских реквизитов.

Доставка издания будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков – через отделения связи по месту жительства, для предприятий и организаций: при выписке до 10 комплектов – через индивидуальные ячейки канцелярии ОАО «Метрострой», при выписке более 10 комплектов – через почтовые отделения по месту нахождения головных офисов предприятий и организаций.

Подписной индекс издания **16925**

Метростроение

Продолжение. Начало читайте на стр. 1

«ЮЖНАЯ»: В ТОЧКЕ СБОРКИ



Сменные механики Управления механизации Кирилл Сергеевич Котов и Евгений Владимирович Чув:
«Мы знаем, как собрать это «лего»!»

Конструкцию собранной рамы монтажки надежно обтянули в точках болтовых соединений. Следующий этап сборки крана – подъем и монтаж на поперечном ригеле основных грузоподъемных кареток весом 19 и 24 тонны. Эту сложную монтажную операцию специалисты Управления механизации выполнили за 16 часов. В целом монтаж крана был выполнен за сутки.

Кран собран, завершающий этап – пусконаладочные работы: на момент подготовки материала монтажникам оставалось проложить и закрепить силовую кабель, запитать оборудование, произвести контрольные и профилактические испытания.

ГОРНОПРОХОДСКИЙ КОМПЛЕКС, УКРУПНЕННАЯ СБОРКА

– Площадка для предварительной сборки главных крупногабаритных деталей щита (режущего органа и юбки), скорее всего, будет организована в непосредственной близости от стартового котлована: прямо за котлованом по направлению к КАДу. Так называемая укрупненная сборка деталей щита разворачивается на поверхности, затем собранные фрагменты последовательно опускаются в ствол и доставляются по галерее на место монтажа. Все начинается с транспортного моста: его части последовательно собираются на поверхности, затем с помощью порталного крана опускаются в ствол и оттягиваются в галерею. Последним в стартовый котлован опустится режущий орган. Секции, части и функциональные узлы «поезда» будут соединяться, затем начнется прокладка, монтаж и наладка всех коммуникационных систем. Предстоит сложная и очень ответственная работа: впервые в Петербурге Метрострой приступает к сборке горизонтального щита такого большого диаметра. Все основные его части экстремально тяжелые: если главный привод стандартного проходческого щита весит 52–54 тонны, то привод ТПМК проекта S-782 тянет ни много ни мало на 132 тонны... Каждая технологическая тележка, к сборке которых мы сейчас приступаем на площадке под порталным краном, также весит порядка 100 тонн, средняя часть комплекса – около 150 тонн. Скорее всего, грузоподъемности даже такого мощного порталного крана будет недостаточно, чтобы в сборе опустить эту часть в тоннель, поэтому, возможно, некоторые узлы придется опускать отдельно и монтировать уже в тоннеле... В целом, комплекс будет значительно мощнее и функциональнее всех предыдущих модификаций проходческих щитов, когда-либо применявшихся в петербургском метростроении. Технология сборки этого щита сложная. Во-первых, его мощный режущий орган и сама оболочка – это полностью сварные конструкции, поэтому впереди у Метростроя огромный объем сварочных работ, требующих ювелирной точности и высокого качества сварных швов. Во-вторых, этот комплекс содержит несоизмеримо больше периферийного оборудования: накопительную станцию для конвейерной ленты, сложный отвальный транспортер. Уже готовится площадка под строительство бетонного завода для снабжения строительства раствором и многое другое. Выдача породы будет осуществляться посредством сложного конвейера, без рельсового пути и скиповых тележек. По всему пути тоннеля мы смонтируем конвейерную ленту, а на выходе из тоннеля установим отвальный транспортер в виде 40-метрового «моста». По нему порода будет бесперерывно перемещаться прямо в отвал.

Вообще, трудоемкие работы предстоят на всех этапах монтажа: механика, гидравлика, электрика как горнопроходческого комплекса, так и периферийного оборудования: это сложные многофункциональные системы, сборка которых потребует от специалистов Управления механизации полной отдачи. Поэтому уже сейчас мы стараемся параллельно выполнять монтажные работы на разных участках галереи: собираем секции транспортного моста, начинаем монтаж периферийного оборудования, как только будет готова площадка для сборки режущего органа – начнем и эту работу. Такая «массированная» технология укрупненной сборки необходима, чтобы вовремя начать спуск сегментов щита. В начале октября мы должны приступить к основной сборке горнопроходческого комплекса непосредственно в тоннеле.

СЕНТЯБРЬ. «СПАССКАЯ». ЗИГЗАГИ ФИНИШНОЙ ПРЯМОЙ



Заместитель генерального директора по строительству ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Алексей Викторович Лазарев объяснил «Метростроителю», как на Сенной площади «материализуется» новая станция метро...

ГРОЗА В НАЧАЛЕ МАЯ

– В начале мая было принято решение ускорить строительство вестибюля и перенести дату пуска станции с декабря на 7 ноября. На майском совещании, проведенном вице-губернатором Санкт-Петербурга по строительству М.М. Оганесяном на стройплощадке «Спасской», основными факторами, способными помешать выполнению этой задачи, были названы отсутствие рабочей документации по архитектуре и поставка оборудования при существующей конкурсной процедуре. Вопрос с поставкой решили оперативно. Было принято и утверждено по инстанциям грамотное решение, и сегодня проблем с оборудованием мы практически не имеем.

А вот что касается архитектуры, тут приключилась забавная история.

– Когда? – спросил Марат Оганесян, имея в виду срок ввода вестибюля в эксплуатацию.

– Седьмого ноября! – экспромтом ответил генеральный директор ЛМГТ Владимир Маслак.

Сразу после совещания к слесарю ошарашенным метростроителям подошел начальник архитектурного отдела ЛМГТ:

– Это вы погорячились с датой! Мы проекты выдать не успеем. (Немая сцена...)

Без проекта мы строить не можем, это факт. Проект есть, но по известным причинам его, этот проект, приходится дорабатывать по месту, «на коленке». Впрочем, проектировщикам надо отдать должное, на непрерывный поток наших вопросов они как-то успевают реагировать, и в целом мы не простаиваем: строим по эскизам, по записям, по устным объяснениям, а они, проектировщики, вдогонку выпускают рабочую документацию.

Сокращение сроков сдачи объекта в пусковой период на два месяца – это очень много. Поэтому, главное при таком характере работ – вовремя увидеть, чего не хватает, где «затык», накладка, неувязка и «в темпе вальса», как можно быстрее, предоставить фронт работ для каждого участника строительства.

На сегодня строительные конструкции «Спасской» выполнены на 95%. Построены несущие и ограждающие конструкции, кровля, в полной готовности внутренние стены, перегородки и вся предварительная отделка, предшествующая монтажным работам. Выполнено утепление фундамента по периметру вестибюля. Как же это все было построено в такие сроки?

СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ. А ЛУЧШЕ – ВОСЕМЬ

Прежде всего была продумана и максимально оптимизирована последовательность строительства. Вестибюль – это сложное сооружение, напичканное инженерными системами: вентиляции, отопления, канализации, безопасности, контроля доступа, сигнализации и прочими. Поэтому, прежде чем начинать строительство, нужно было собрать и систематизировать информацию о плотности расположения этих систем в различных зонах вестибюля, а затем распределить зоны по срокам выполнения работ. Проанализировать саму техническую возможность возведения строительных конструкций в намеченной очередности и только после этого приступать к строительству.

Но и при такой детальной проработке строительных операций работа «с листа» может внести в планы суровые коррективы... Когда перекрытие первого этажа на отметке

+6,5 м было уже выполнено, проектировщики выдали решение: под перекрытием должны быть бетонные стены, на которые будут смонтированы пять декоративных мозаичных панно. Кирпичная кладка не годится, потому что панно слишком тяжелые... Построить стенку до возведения перекрытия – без проблем, а вот строить шестиметровую армированную бетонную стену под перекрытием на площадке вестибюля, где уже вовсю ведутся монтажные работы и яблоку негде упасть – вариант ну совсем неинтересный. Пришлось постараться, ведь панно являются важной частью архитектурного оформления вестибюля. Из-за этой накладки отложили на пару недель монтажные работы в электрощитовой, которая по графику должна была собираться чуть ли не первой.

ПРИДУМАЙ, КАК ГРАМОТНО «РАЗВЕСТИСЬ»...

Для строительства основных конструкций на нулевой отметке зона над эскалаторами была перекрыта временными металлическими подмостями: такое решение позволило разграничить рабочие территории и открыло возможность на одной двухуровневой площадке вести параллельно несколько видов работ – общестроительных (СМУ №13), монтажных (СМУ-9) и отделочных (монтаж панно, облицовка камнем и декоративным стеклом).

Участок вестибюля в районе турникетов входной группы был предоставлен монтажникам СМУ-9 до конца сентября для складирования крупногабаритных узлов зон эскалаторов. При этом откладывать наши работы в этой зоне на октябрь, последний месяц перед пуском, никак нельзя. Здесь еще предстоит смонтировать конструкции подвесного потолка со световыми карнизами, выполнить на высоте всю инженерную и отделку. Большая, трудоемкая работа. Значит, с «девяткой» надо как-то «расходиться». Для этого было принято решение продлить временное перекрытие над всей зоной эскалаторов. Теперь под перекрытием свободно работают монтажники СМУ-9, а над перекрытием работаем мы – строители СМУ №13. Таким образом, работы ведутся параллельно на двух «этажах». Решение было действительно удачным: все наши специализированные подрядчики, занятые на интерьерных работах, мозаичники, облицовщики, монтажники потолочных конструкций, теперь могут практически одновременно выполнять свой круг задач. А вот в воздухе «порхать» никто из них пока не умеет...

Идея разделить по высоте рабочую зону искусственным перекрытием получила развитие и по линии главного фасада вестибюля. По проекту проемы фасада должны быть оформлены в виде витражей, а сам главный фасад вестибюля будет облицован натуральным камнем. Так вот сейчас по всей линии главного фасада смонтированы подвесные леса, и работы (изоляционные, отделочные, облицовочные) ведутся одновременно опять же на двух «этажах».

Вот так, благодаря инженерным находкам, оперативному планированию, четкой координации работы «смежников» и подрядчиков, очень напряженно, но к установленному сроку выходим на пуск.



Сотрудничество

ФИННЫ В ГОСТЯХ У МЕТРОСТРОЯ

Эта поездка стала результатом рабочего визита в Хельсинки в апреле этого года Сергея Алпатова, генерального директора Объединения подземных строителей и проектировщиков. Он был приглашен представителем ФТА во время международной конференции в Сингапуре.

Во всем мире наши северные соседи считаются лидером в области долгосрочного планирования и комплексного освоения подземного пространства. Мастер-план развития подземного города Хельсинки – первый в мире и наиболее масштабный подобный проект.

В рамках визита ФТА в Санкт-Петербург зарубежные гости побывали с технической экскурсией на стройплощадке стартового котлована шахты станции метро

«Южная» и в Александровском дворце города Пушкин, где специалисты ООО «ГЕОИЗОЛ» осуществляют проект по пересадке колонн основания здания на анкерные сваи. Представители финской делегации высоко оценили профессионализм и технологическую оснащенность российских специалистов. Делегация посетила Горный университет, где заведующий кафедрой строительства горных предприятий и подземных сооружений Анатолий Протосеня продемонстрировал лаборатории и провел экскурсию по Горному музею, насчитывающему более 230 тысяч образцов, собранных со всех континентов. Затем состоялась встреча иностранных специалистов с представителями российского профессионального сообщества. Также обсуждалось подписание рамочного соглашения о сотрудничестве между Тоннельной

ДО ПУСКА 50 ДНЕЙ

ЗАО СМУ-9 «МЕТРОСТРОЙ»: В СРОКИ УКЛАДЫВАЕМСЯ



В 2006 году в ЗАО СМУ-9 «Метрострой» был довольно приличный набор молодых инженеров и механиков. Так попал в Метрострой и Роман Сергеевич Кудряшов. В 2005 году Роман окончил Санкт-Петербургский Университет водных коммуникаций по специальности «электропривод и автоматика промышленных установок и технологических комплексов». Инженер-электрик. Работает в ЗАО СМУ-9 «Метрострой» с 2006 года. Начинать с позиции электрослесаря-монтажника 3 разряда, через четыре года был утвержден в должности горного мастера, а еще через полгода назначен начальником смены. Отработав в этой должности два года, был назначен заместителем начальника строительного участка. Принимал участие в реконструкции станции «Владимирская», в строительстве станций «Волковская», «Звенигородская», «Обводный канал», «Адмиралтейская», «Международная». Увлекается спортом – роликами и горными лыжами. Своим учителем и наставником считает известного всему Метрострою Валерия Михайловича Мартиновича, начальника участка №1 ЗАО СМУ-9 «Метрострой».

– В начале пути вообще не представлял себе специфики метростроения, только благодаря бескорыстной помощи и поддержке Валерия Михайловича я начал постепенно осваиваться. Старался понять, разобраться в производственном процессе, научиться работать и руководить людьми, которые зачастую оказывались и опытнее, и мудрее. Вот и на «Спасской» все мои действия и решения согласованы с начальником нашего участка, Валерия Михайловичем Мартиновичем.

Роман Кудряшов рассказал «Метростроителю» о ходе монтажных работ на «Спасской». Совсем скоро начнется обкатка, приемка эскалаторных спусков комиссиями метрополитена и Ростехнадзора, а пока в эскалаторной зоне полным ходом идут монтажные работы.

– Основной монтаж эскалаторов начался 1 августа. В этот период ЗАО «СМУ №13» Метрострой завершило бетонирование перекрытия над машинным помещением вестибюля и армирование его основания. Когда опалубка и леса, перекрывавшие рабочую зону, были сняты, мы начали монтаж лестничного полотна. Подготовительная работа заняла около месяца: с точностью в десятые доли миллиметров выставлялись геодезические отметки зон эскалаторов с учетом размеров всех металлоконструкций и, прежде всего, главной части механизма – привода эскалатора. Привод включает большой и малый двигатели, редуктор и главный вал с тяговыми звездочками, на которые в дальнейшем и навешиваются цепи, а затем ступени. Главным приводом в движение приводится «пассажирская» часть эскалатора – лестничное полотно. Маркшейдерской службой нашего участка под руководством Юрия Петровича Акшибарова была проделана очень большая работа: именно по многочисленным геодезическим отметкам, подготовленным маркшейдерами, выставляются на трассе установочные размеры узлов эскалатора.

Сейчас смонтированы и состыкованы все металлоконструкции. Из четырех лестничных спусков два уже смонтированы. Работа ведется в три смены без выходных. К установленному сроку передачи станции в эксплуатацию предстоит собрать оставшееся оборудование, провести двухсуточную обкатку всех эскалаторов и сдать эскалаторный комплекс Ростехнадзору. Но перед обкаткой предстоит еще получить «добро» эскалаторной службы метрополитена. Специалисты этой службы наблюдают за ходом монтажных работ непосредственно на станции, «с ног до головы» проверяют сборку и ведут специальный протокол – «журнал обкатки», в котором фиксируются все вопросы и замечания по монтажу. Все замечания эксплуатационщиков в обязательном порядке устраняются, только по факту их устранения подписывается акт приемки. Следующая проверка – самая ответственная: комиссия Ростехнадзора проверяет работу всех блокировочных устройств (а их более 30), всех систем безопасности и торможения, режим работы эскалатора на главном приводе, разгон, аварийный тормоз и многое другое.

Монтаж тяговых цепей и ступеней лестничного полотна ведем практически «с колес». Доставка оборудования осуществляется по утвержденному графику непрерывно: она должна производиться точно в установленные сроки и



Электрослесари-монтажники ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Сергей Николаевич Бобров и Алексей Валерьевич Афанасьев: «В СРОКИ УКЛАДЫВАЕМСЯ!»

ни в коем случае не срывать жесткий график монтажных работ. Дело в том, что наши партнеры, ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и его подрядчики, ждут окончания работ в эскалаторной зоне и освобождения перекрытия машинного помещения. У них впереди сборка турникетов, кабины дежурного, отделочные работы. В среднем, установка цепей и ступеней на один эскалатор занимает около трех суток, но процесс тормозит пресловутый заводской брак, например, чтобы «замкнуть» эскалатор №2, нам сейчас не хватает цепи. Мы вынуждены перебрасывать монтажные бригады на третий эскалатор, лишь бы не простаивать. Такой «равный» режим монтажа, особенно при трехсменном графике, крайне неудобен. В связи с этим особенно важным и ценным становится взаимопонимание и дружеское отношение наших партнеров, их готовность к конструктивному диалогу, выдержка и рабочая солидарность.

А вот с заводом-изготовителем наше СМУ фактически не имеет контактов, действуем только через отдел оборудования Службы капитального строительства метрополитена. Если возникает какая-то проблема, например, обнаруживается брак в поставке деталей, предъявить претензию заводу можно только через СКС, сами понимаете, как это снижает темп работ.

На этот раз мы были вынуждены предъявить претензии заводу к качеству изготовления балок подъемно-транспортного оборудования, необходимых для ремонтных работ эскалаторной

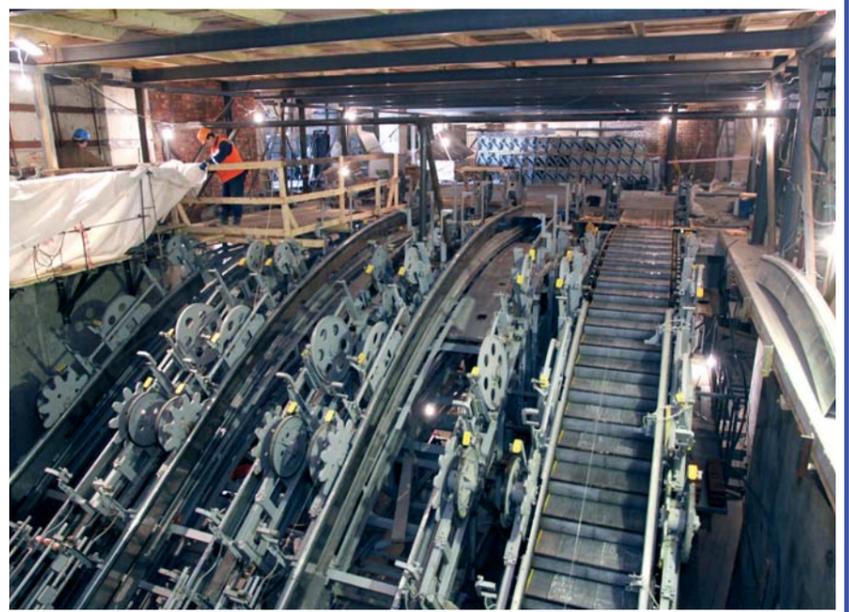


службы, например, таких, как демонтаж-монтаж главного вала или двигателя главного привода. Эти балки устанавливаются в машинном зале и именно по ним передвигаются тали с лебедками. Во время ремонтных работ по ним производится перемещение ремонтируемых узлов. Без преувеличения, балки подъемно-транспортного оборудования поступают искривленными на каждую строящуюся станцию. Выпрямлять их завод не будет, в технической документации предусмотрено заложены несуразно высокие допуски на кривизну. Поэтому нам приходится проверять каждую пару балок, подбирать для них особое положение, одним словом, выкручиваться, чтобы тали по этим кривым балкам все-таки перемещались. В этот раз на «возне» с кривыми балками была потеряна рабочая смена...

Есть и еще одна неприятная проблема: обнаружен брак в изготовлении так называемой огибающей входной площадки. Это сложная алюминиевая деталь точно стыкуется с элементами балюстрады, но на этот раз она оказалась уже соседнего элемента почти на 5 мм. Любые элементы балюстрады, как вы понимаете, относятся к пассажирской зоне, поэтому качество их изготовления тщательно контролируется Ростехнадзором. Неровный стык двух фрагментов на балюстраде может привести к травме руки пассажира, поэтому такой брак совершенно недопустим. На изготовление новой отливки входной площадки может уйти месяц. Сам завод эти детали не производит, заказывает на стороне. Если завод не найдет способа оперативно заменить бракованную площадку, сроки монтажа балюстрады неизбежно сдвинутся.

– И, тем не менее, Вы, линейный руководитель работ, непосредственно реализующий задачу, как считаете, укладывается коллектив в установленные сроки?

– Конечно, укладываемся. Примерное развитие событий руководство СМУ представляло себе задолго до начала работ. Объем уже выполненной части и запас времени на доделки позволяет правильно распределять человеческие и технические ресурсы и закончить монтаж в установленные сроки.



Ассоциацией Финляндии и Объединением подземных строителей и проектировщиков.

Говоря о причинах успешного освоения подземного пространства в Хельсинки, начальник геотехнического отдела города Илкка Вахахо подчеркнул, что с 60-х годов XX столетия в Финляндии производится резервация участков для подземного строительства. Одни из них планируются пустить в работу в ближайшем будущем, другие будут освоены через 15–20 лет, что обязательно учитывается при формировании градостроительных планов. Для наглядной демонстрации преимуществ подземного строительства заказчику и широкой общественности, финские специалисты активно используют метод сравнительного тендера: рассчитывается прибыль от строительства многоквартирного дома на конкретном земельном участке и затраты на сооружение подземного объекта. Очевидно, что в большинстве случаев доход от продажи квартир значительно выше. Также при расчетах учитываются не только затраты на сооружение подземного объекта, но и стоимость высвобождаемого земельного участка, затраты на его энергообеспечение и эксплуатацию в долгосрочной перспективе.

Конструктивный подход к вопросам освоения подземного пространства в Финляндии во многом обусловлен сплоченностью профессионального сообщества. «Я убежден, что наши взаимоотношения с российскими специалистами будут конструктивно развиваться. Мы будем использовать как финский, так и российский опыт подземного строительства для достижения наших общих целей – создания комфортных и безопасных условий проживания для наших сограждан».

«С финскими коллегами мы планируем расширять сотрудничество по целому ряду вопросов, касающихся обучения, разработки нормативно-технической базы и градостроительного плана освоения подземного пространства Петербурга. Состоявшийся деловой визит – это позитивный опыт, который мы планируем развивать», – подытожил результаты встречи Сергей Алпатов.

Лариса Дубровская,
Объединение подземных строителей и проектировщиков

Трудовые будни

ДЛЯ ЧЕМПИОНАТА МИРА – В САМЫЙ РАЗ!



Дмитрий Валерьевич Дмитриев, заместитель главного инженера по производству ЗАО «Управление-20 Метрострой» связал свою судьбу с петербургским Метростроем в 2003 году, сразу по окончании факультета «освоение подземного пространства» Ленинградского Горного института. Начинать горным мастером, принимал участие в строительстве депо «Московское», станции метро «Парнас».

Так сложилось, что строить пришлось наземные объекты. Впрочем, Дмитрия это обстоятельство вовсе не огорчает, скорее, наоборот, нравится строить на земле, да и профильная специализация родного Управления-20 именно наземная. В 2008 году Дмитрий Валерьевич назначен начальником участка на строительстве железобетонных конструкций второй сцены Мариинского театра. «Тогда казалось тяжеловато, – говорит он, – а сейчас понимаю, в общем-то все шло своим чередом и решалось в рабочем порядке». Ну а после Мариинки – сразу сюда, на Крестовский остров, на строительство стадиона. Сегодня заместитель главного инженера по производству ЗАО «Управление-20 Метрострой» организует взаимодействие строительного участка с подрядчиками организации – Управлением №10 и Семнадцатым управлением, занимается согласованием с генподрядчиком технической документации на производство работ по секторам F и J. «Проекты сейчас выдаются в целом своевременно, – рассказывает Дмитрий Валерьевич, – но технические вопросы, конечно, возникают, например, в связи с планируемым ускорением строительства требуются дополнительные проектные отсечки бетонных конструкций, а этот вопрос в компетенции проектного института...»

– Собираетесь привлекать еще кого-нибудь к возведению бетонных конструкций на ваших участках?

– Пока не планируем...

– Что предстоит построить на площадках F и J?

– На этих площадках нам предстоит возвести монолитные конструкции чаши стадиона, так называемые рамы плиты перекрытия, а также гребенки под трибуны до отметки +42 м.

Разумеется, все началось с приемки фронта работ от генподрядчика. Сразу столкнулись с проблемой: ввиду того что конструктивно армирование и бетонирование нам досталось довольно сложное, имелся целый ряд отклонений по арматурным выпускам, поэтому пришлось все эти несоответствия согласовывать с подрядчиком. Ну а далее по отработанной схеме: перешли к сборке опалубки и поддерживающих конструкций, а затем приняли и первый бетон. Пока все наши рабочие коллективы (на данный момент – 245 человек, прим. ред.) работают по скользящему графику – 11-часовая смена

Строительство нового стадиона для «Зенита» заметно ускорилось. В ноябре планируется закончить все бетонные работы и приступить к монтажу крыши. Срок сдачи объекта – май 2016 года. В прошлом, 2012 году, Метрострой уже принимал участие в возведении бетонных конструкций арены на Крестовском: силами ЗАО «Тоннельный отряд-3» возводились секторы E и B. Сейчас возведение монолитных конструкций двух секторов F и J ведется на подряде у ЗАО «Управление-20 Метрострой». По сектору F работы выполняют строительные управления Метростроя: ЗАО «Управление №10 Метростроя» и ЗАО «Семнадцатое управление Метростроя». По сектору J, а он самый объемный и трудозатратный, работы выполняются собственными силами «двадцатки».



в дневное время, с 8 до 20.00. Но буквально с сегодняшнего дня переходим на круглосуточный режим работы: необходимо ускоряться. Быстрее высвободить опалубку, быстрее возводить бетонные конструкции: если в августе, с учетом всей подготовительной «раскачки» и большого объема сборки поддерживающих конструкций, мы залили 300 м³ бетона, то в сентябре, с переходом в плотный круглосуточный график, задача посерьезнее – 1100 кубов.

МЕЖДУ ПРОЧИМ

Несмотря на частые возмущения по поводу цены объекта, оказалось, что будущий стадион лишь на 7 месте в мире по дороговизне и стоит около 1,1 млрд долларов США, тогда как самый дорогой (Нью-Джерси, США) стоит 1,7 млрд долларов. По дороговизне посадочного места стадион тоже будет на 7 строчке. Одно место условно будет стоить 16 тыс. 176 долларов. Для сравнения, место в «Мэдисон сквер гарден» в США обошлось американцам в 57 тыс. 894 доллара.

Численность задействованных на строительстве стадиона метростроевцев к середине сентября увеличится до 350 человек. В целом, для того чтобы закончить бетонирование всей чаши стадиона, требуется залить еще 75000 м³ бетона, из них 15000 м³ приходится на долю Метростроя. Свой объем работ Метрострой должен «закрыть» в первом квартале 2014 года.

– Есть ли какие-нибудь организационные или технические проблемы на ваших объектах?

– Организационные проблемы были, но с ними успешно справились. Например, в секторе J до последнего времени (целый месяц) не доставало башенного крана. Подъемные краны на объект поставляет генподрядчик, и что-то у него не заладилось по договорной части. Сейчас вопрос решен, кран проходит пуско-наладочную подготовку, в ближайшее время будет установлен на стройплощадке.

Генподрядчиком практически завершено натяжение так называемого «моста» над выкатным полем размером 92 м на 87 м. Но пока вся эта железобетонная машина держится на

поддерживающих конструкциях. Сейчас проводится мониторинг его бетонных частей и натяжения канатов. Когда будет получено заключение о состоянии сооружения, генподрядчик произведет натяжение моста, поддерживающие конструкции уберут, и футбольное поле из-под моста можно выкатывать «на свежий воздух». Метростроители же продолжают осваивать свою часть строительных работ. Кстати, в секторе ЗАО «Управление-20 Метрострой» начался монтаж опорных конструкций крыши стадиона – пилонов. Эту работу выполняет ОАО «Мостоотряд-19». В настоящий момент строители стадиона подошли к высшей точке чаши – отметке +42 м. Работы по возведению конструкций раздвижной крыши начнутся в 2014 году.

– Дмитрий, а Вы сами болельщик «Зенита»?

– О, еще какой, с двадцатилетним стажем!



– Стадион у «Зенита» будет?
– А ты сомневаешься?
Зря, мы же из Метростроя...

– И что сейчас, по Вашему, происходит с командой?

– На лицо положительная динамика, есть результаты. А значит, есть и развитие. И средний возраст «Зенита» – то, что нужно. Есть и «дядьки», есть и молодежь толковая. За последние несколько лет «Зенит» доказал всему миру, что является сильной командой.

– Самый-самый игрок «Зенита»?

– Рома Широков!

– Как инженер-строитель и давний



Зоркий глаз маркшейдера в объективе не менее наблюдательного фотографа

болельщик «Зенита», как Вы считаете, для питерского футбола стадион будет достойный?

– Стадион, безусловно, будет достойный. Но 68000 мест – это для «Зенита», по-моему, многовато... Для проведения Чемпионата мира – в самый раз. А на домашних матчах «Зенита» на стадионе будет не более 40000 болельщиков.

– А сами «зенитовцы» приходили смотреть на строительство?

– Кажется, были. Но для них здесь пока ничего интересного нет. Когда «Зенит» получит ключи от нового стадиона – вот тогда и будет интересно!

АКТУАЛЬНО

Стоимость стадиона на Крестовском острове снова выросла

Еще в мае Смольный заявлял, что стоимость «Зенит-Арены» может быть снижена, но теперь она превысила сумму в 35 млрд рублей. Стоимость стадиона «Зенит-Арена», который строится на Крестовском острове, снова выросла. Уточненная стоимость долговостроя составила 35,09 миллиардов рублей, хотя ранее сообщалось, что цену стадиона снизили до 34,9 миллиардов рублей.

<http://vchera.com/news/>



«Зенит»! Мы из Метростроя, строим для твоих побед лучший в России стадион!

Это интересно

А ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

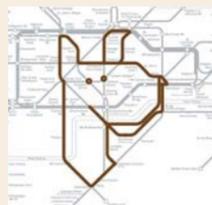
● В метро Бильбао (Испания) 33% энергии торможения поезда перерабатывается в электричество.

● В августе 2006 года два молодых математика Дон Бадачевски и Мэтт Грин установили мировой рекорд. Они объехали всю подземку Нью-Йорка за 24 часа и 2 минуты. Представители комитета по рекордам Гиннеса отказались регистрировать это достижение, отметив, что молодые люди не выходили из вагона на каждой станции, а покидали поезд только чтобы пересесть на другой.

● Существует выражение: «Три почти параллельных линии, одна из которых кольцевая». Это означает, что схема слишком запутана и избыточна. В Лондонском метрополитене именно такая ситуация.

● На станциях Лондонского Метрополитена обитают «животные» – прямо на картах метрополитена. На сегодня насчитывается больше 20 «зверей» на карте подземки.

● Екатеринбург-Свердловск стал первым городом в СССР, за пределами «столиц», где было начато строительство метро, при этом



1-й пусковой участок «окупился» за год до его сдачи за счет добычи полезных ископаемых в ходе стройки.

● 61 попытка самоубийства происходит за год в метро Парижа. По общемировой статистике, каждое 20-е самоубийство – в метро.

● По данным ученых Института проблем экологии и эволюции им. А. Н. Северцова РАН на 2008 год, в московском метрополитене обитают около пяти сотен бездомных собак. Некоторые из них целенаправленно используют метро в качестве транспорта.

● В московском метрополитене два сотрудника имели стаж работы свыше шестидесяти лет – это Лаврик В.В. и Фингерут Д.С. Они начали работать в московском метро со дня его открытия. В трудовой книжке Лаврика В.В. записано 89 благодарностей и это не все: часть из оставшихся просто не вписаны туда, это ценные подарки и другие поощрения.



● Если все линии подземки вытянуть в одну колею, то получится расстояние, примерно равное расстоянию от Северного полюса до экватора.

● На станции метро «Площадь Революции» в Москве стоят 76 бронзовых рабочих, крестьян, солдат, матросов и прочих пролетариев.

По данным сайта factopedia.ru

Александр Комиссаров: «ДЕЛАЕМ ОБЩЕЕ ДЕЛО»



– Александр Геннадьевич, с первого января в Комитете по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга появится новое подразделение по строительству метрополитена. Расскажите, как структурно будет построена новая служба, каков предполагается ее состав и каковы ее будущие функции.

– С нового года подведомственная Комитету Дирекция транспортного строительства, отвечающая на данный момент только за строительство, реконструкцию, ремонт дорог, дорожных сооружений и другой транспортной инфраструктуры города, будет расширена: решение о придании ей дополнительных функций по контролю и организации строительства метро принято и одобрено губернатором Санкт-Петербурга Георгием Полтавченко. В Дирекции уже есть необходимые службы – юридические, имущественно-правовые и другие. Ее необходимо лишь пополнить специалистами-метростроителями. Организации с нуля не потребуется. В расширенной Дирекции с 1 января будет создана отдельная служба, которая начнет выполнять функции технического заказчика, и заменит Службу капитального строительства метрополитена.

– Изменится ли механизм взаимодействия новой Дирекции с подрядчиками, занятыми на строительстве метро в Санкт-Петербурге, в том числе, с Метростроем? Сохранятся ли какие-либо функции заказчика за Службой капитального строительства метрополитена?

– Безусловно, изменится. Организуется фактически новая структура, с новыми людьми, естественно, все взаимоотношения будут видоизменены. Но требования, предъявляемые к заказчику в рамках, установленных нормативами, конечно же, остаются неизменными.

Смена технического заказчика запланирована недаром, сегодня, на наш взгляд, службе СКС не хватает административного ресурса. Организация подготовки к строительству, приемка выполненных работ, отношение к качеству – все это сегодня оставляет желать лучшего.

Задайте вопрос специалистам этой службы, почему заказчик не обеспечивает Метрострой работой? Ведь проектировщик выпустил сегодня проекты на четыре линии, деньги под строительство станций есть, так почему настолько слабо организовано самое главное – подготовка к производству?

Впрочем, сказать, что во всем виноваты специалисты СКС, тоже нельзя. Устарела и не работает в целом вся система взаимоотношений в метростроении, и ее пора менять. Есть проекты, есть деньги, есть подрядные организации, имеющие огромные технические возможности, но развития нет. Почему? Вот с этим мы сейчас и пытаемся разобраться.

Мы должны понимать, что бюджетные деньги тратятся именно на строительство

О «трансформации» взглядов на метростроение «Метростроитель» попросил высказаться начальника отдела реконструкции и строительства метрополитена Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Александра Геннадьевича Комиссарова.

метро. Хотя, безусловно, каждая подрядная организация, занятая на строительстве, должна иметь свою прибыль. В свою очередь, технический заказчик должен вовремя запускать производственный процесс и выполнять функции технического надзора в соответствии с условиями государственного контракта. Иными словами, каждый участник этого сложного процесса должен задуматься, как он выполняет свои задачи.

– Вы работаете в администрации Санкт-Петербурга в должности начальника отдела реконструкции и строительства метрополитена уже полгода. С другой стороны, до последнего времени занимались строительством метро в Петербурге как горный инженер-строитель. Как Вы оцениваете строительный процесс, «с новой» точки зрения: появились ли вопросы к работе Метростроя, как к генподрядчику, к его подрядным организациям? Что, по Вашему мнению, необходимо изменить, подвергнуть корректировке, усилить?

– Я не стал бы так разделять этапы моей работы. Для меня переход в администрацию – это продолжение профессии метростроителя. И подрядчик, и заказчик – мы делаем общее дело и работаем для осуществления одной цели. Заказчик проводит открытый конкурс, а подрядчик честно этот конкурс выигрывает. В итоге получается одна «упряжка». Вместе с техническим заказчиком, который берет на себя всю техническую сторону вопроса, можно сказать «тройка».

В Метрострое действительно есть моменты, не устраивающие государственного заказчика, они озвучиваются на всех совещаниях, их никто не утаивает. Но я думаю, мы, так или иначе, решим эти проблемы, в противном случае, не будет метро в городе. Прогресс идет вперед, и у нас на столе сейчас не счетная машинка «Феликс», а компьютер. Так же и с метростроением. То, что делалось до последнего времени, сегодня уже опыт для будущих инноваций... Набирает силу процесс трансформации взглядов на метростроение, в том числе, и у государства. В условиях дефицита бюджета сложно расставить приоритеты: почему нужно строить именно метро, а не детские садики, или больницы, или те же дороги. Средства на строительство метро выделяются под гарантии того, что они не будут размываться, а будут расходоваться действительно эффективно. Сейчас в рамках имеющейся нормативной базы будут развиваться тенденции оптимизации и контроля за расходом бюджетных средств, усилятся контроль за качеством производства. Строи-

тельство метро неизбежно будет удешевляться. Этот момент воспринимается тяжело. Но чем быстрее поменяется мировоззрение, тем быстрее взаимоотношения заказчик-подрядчик войдут в конструктивное русло. Все это вкупе открывает определенные перспективы для качественного скачка в будущее.

– Предполагается ли со стороны Комитета каким-либо образом придать ускорение администрированию процесса прохождения экспертизы проектов новых станций метро в Петербурге?

– Однозначно. Медленная экспертиза – это основная проблема метростроения. Есть проекты, есть деньги, но нет завершенных экспертиз. До последнего времени этот вопрос следовало адресовать в ту же службу СКС метрополитена. Сегодня мы вынуждены распутывать очень сложный клубок проблем в сфере экспертизы проектов, и до сих пор здесь для нас много неясного. Хорошо, что мы понимаем, по крайней мере, техническую сторону вопроса. Остается разобраться с экономикой и политикой, и тогда дело сдвинется с мертвой точки. При формировании цены контракта сталкиваются различные интересы, если эти интересы «отрезать», то у экспертизы снимается большинство вопросов. Экспертиза – это орган, который проверяет достоверность не только технических решений, но и сметной части проекта. Возможно, если бы и техническая, и сметная части проекта рассматривались петербургской экспертной организацией, организационные вопросы решались намного быстрее. Этот вопрос многократно поднимался, но пока результат отрицательный. Я надеюсь, что новая Дирекция выстроит с Главгосэкспертизой новые прямые отношения, мы будем контролировать темпы процесса, но для этого необходимо отработать технологию прохождения экспертизы нескольких проектов. При этом мы должны выстроить четкую вертикаль от заказчика до подрядчика, и она должна работать, другому быть просто не может.

– Как Вы лично представляете себе перспективы развития метрополитена в Петербурге?

– Основные приоритеты сегодня известны: строительство Фрунзенского радиуса с депо «Южное», продолжение Красносельско-Калининской линии метрополитена от станции «Обводный канал-2» до станции «Юго-Западная», Невско-Василеостровская линия метрополитена от станции «Приморская» до «Новокрестовской» и далее до «Улицы

Савушкина», Правобережно-Лактинская линия от станции «Театральная» до станции «Большой проспект».

– 3 сентября объявлен конкурс на подготовку восьми площадок для дальнейшей строительства на них шахт Красносельско-Калининской линии. Насколько быстро, по-Вашему, можно было бы перейти от стадии подготовительных работ к строительно-монтажным на этой долгожданной линии?

– Как только проектная документация получит положительное заключение экспертизы, будет сформирован проект конкурсной документации и передан в Комитет по госзаказу для объявления конкурса. С победителем конкурса заключается государственный контракт. Так должно быть и так будет. Что же касается непосредственного перехода к строительно-монтажным работам, здесь пока есть нерешенные проблемы: по ряду площадок, запроектированных на этой линии, еще не решены имущественно-правовые вопросы. Служба капитального строительства метрополитена, которой было поручено решить проблему обремененных площадок, конечно, вела работу по их высвобождению, но не так эффективно, как этого хотелось бы. В последнее время работа по расторжению договоров аренды и по изъятию земель активизировалась, в том числе и за счет подключения работы Комитета. Тем не менее, нерешенные вопросы еще остались. А без решения земельного вопроса положительное заключение экспертизы получить, скорее всего, не удастся. Поэтому объявленный конкурс на подготовку необремененных площадок – это пока лишь некая полумера с целью застолбить необремененные площадки, чтобы хоть с ними ничего не произошло.

Петербургский Метрострой обладает уникальным коллективом, совершенствует и усиливает свое техническое оснащение, и то, что предприятие не может применить свою мощь и технический потенциал, – это вина и наша, и тех, кому было поручено организовать подготовку проектов метростроения. Мы над этими ошибками работаем, и я уверяю, что ситуацию обязательно выправим (На Красносельско-Калининской линии должны быть изъятые 24 участка общей площадью 98,7 тыс. м², прим.ред.). Однако и Метрострой, в свою очередь, должен, на мой взгляд, стремиться к конструктивному диалогу с властью: вместе мы будем только сильнее.

– Проект станции «Театральная» полностью закончен Ленметрогипротрансом в прошлом, 2012 году. Можно ли ожидать какого-либо ускорения практической реализации этого проекта?

– Чтобы запустить эту ветку с окончанием на станции «Большой проспект» к 2018 году, станцию «Театральная» до последнего времени планировалось строить «на проход». Дело в том, что выход из станции делать пока просто негде. Оптимальное решение – построить его на пересечении Лермонтовского проспекта и улицы Декабристов на месте здания «Дома быта» – блокируется его хозяевами. На прошлой неделе мы встречались с их руководителями, пытались объяснить, что метро не менее важно, чем ремонт зонтиков, обуви или ключей. Призывали согласиться на сумму выкупа по результатам оценки здания. Тщетно. Сейчас готово постановление на изъятие земельного участка для государственных нужд, но владелец земельного участка может обжаловать это постановление и затянуть процесс изъятия до четырех лет. Изъятие неизбежно, но почему бы не «потянуть резину», если можно продолжать сдавать помещения? Тем не менее, мы продолжаем переговоры, с тем чтобы наладить с собственником конструктивный диалог и убедить его в том, что мнение одного человека нельзя ставить выше интересов миллионов петербуржцев.



Легенда Метростроя

ВЛАДИМИРУ ВСЕВОЛОДОВИЧУ ГОРЫШИНУ – 75!



3 СЕНТЯБРЯ ОТМЕТИЛ 75-ЛЕТИЕ ВЛАДИМИР ВСЕВОЛОДОВИЧ ГОРЫШИН, талантливый метростроитель, посвятивший почти 30 лет строительству подземных магистралей Петербургского метро.

Владимир Всеволодович, коренной ленинградец, окончил в 1961 году Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта им. академика В.Н. Образцова с присвоением квалификации «инженер-строитель мостов и тоннелей». Сразу же по окончании института устроился работать начальником смены в Тоннельном отряде №3 Метростроя. Со временем стал начальником участка в Тоннельном отряде №3, а затем в должности главного инженера был переведен в СМУ-15, которое вскоре и возглавил, но – ненадолго, потому что вернулся в Тоннельный отряд №3 начальником организации. Вот так, постепенно поднимаясь по карьерной лестнице и постигая премудрости метростроения, коих было немало, Владимир Всеволодович был назначен главным инженером Ленметростроя. Проработав в этой должности 10 лет, стал начальником Ленметростроя.

Владимира Всеволодовича знают многие метростроители: за долгий срок работы в различных подразделениях Ленметростроя и на различных должностях его трудно было не запомнить – инженер он грамотный и личность примечательная.

Владимир Евгеньевич Харенков, первый заместитель генерального директора ОАО «Метрострой», рассказал о том, как судьба познакомила его с Владимиром Всеволодовичем Горышиным.

– Я познакомился с ним в 1968 году, когда Владимир Всеволодович был начальником участка в Тоннельном отряде №3. Тогда я учился на вечернем отделении института и в составе бригады был командирован на строительство станции метро «Московская», где и работал Горышин. Уже тогда он был специалистом, грамотным инженером, самостоятельно принимающим верные и продуманные решения. Понравился он мне и в общении, и в отношении к рабочим. В его манере общаться чувствовалась задатки будущего руководителя. Потом на некоторое время он выпал из

моего поля зрения, но не из поля зрения Метростроя: Владимир Всеволодович пошел по служебной лестнице вверх, став сначала главным инженером, затем начальником СМУ-15, а потом возглавив Тоннельный отряд №3, где я был в то время начальником участка. Вновь мы с ним встретились, когда я уже работал в Управлении – был секретарем партийной организации, а Владимир Всеволодович – главным инженером. В то время начальником Метростроя был Георгий Александрович Федоров, но – к большой неожиданности и сожалению для всех нас – он рано ушел из жизни. В 1988 году Метрострой возглавил Владимир Всеволодович Горышин. Я в то время заканчивал срок своей работы по партийной линии, мог бы идти и дальше в этом направлении, но Владимир Всеволодович предложил мне должность заместителя начальника Ленметростроя по промышленным предприятиям и снабжению. С того момента до 1991 года, когда Владимир Всеволодович покинул пост начальника по состоянию здоровья, мы работали бок о бок, решая самые непростые вопросы. И я могу отдать должное ему: в решении многих вопросов, непонятных для меня, он стал ориентиром. Вообще, как человек он честный, принципиальный, технически грамотный, многие его решения были воплощены в жизнь: это и новые технологии, и применение новых материалов, в частности, модернизация тоннельной обделки. Очень много внимания он уделял развитию структуры наших подразделений, материально-технической базы. Приходилось очень много внимания уделять работе каждой организации, строительного-монтажного управления, заводам, а это очень сложный механизм. За это время Владимир Всеволодович вложил всю свою мудрость и опыт, чтобы единый механизм Метростроя функционировал как одно целое, оставался на плаву. Время тогда было непростое: постоянно возникали сложности с поставками материалов, приходилось ездить в Москву, в Госснаб – выбивать «лимиты».

Владимир Всеволодович очень талантливый инженер, он внес весомый вклад в организацию, продвижение новых технологий. Я не скажу точно, сколько на его счету запатентованных изобретений, но одно несомненно – он был большим рационализатором.

Владимир Всеволодович активно принимал участие в решении сложных задач, хотя часто это и не входило в его прямые обязанности. О таком случае вспоминает Борис Моисеевич Синичкин, начальник производственного отдела Управления ОАО «Метрострой»:

– Шло сооружение метрополитена в Ереване, и в качестве метростроителей, имеющих опыт, были приглашены специалисты из Тоннельного отряда №3. В Ереване ленинградским тоннельщикам было вверено строительство участка тоннеля с выходом на поверхность и последующая прокладка пути

на участке. Когда стали прокладывать пути, выяснилось, что тоннели немного отклонились, и «вписать» пути, по которым должны ходить поезда, не представлялось возможным. Это не было связано с каким-либо просчетом в работе, а во многом зависело от типа трассы и обуславливалось произошедшими просадками.

Промедление с вводом готовых тоннелей в эксплуатацию было невозможно: за стройкой следил не только Ереван, но и вся Москва. Первый секретарь ЦК Армении лично посещал строительство каждый день... Переборка тоннелей, которая заняла бы немало времени, в этом случае была исключена: все ожидали пуска, и другой вариант развития событий не рассматривался. Оставался только один выход: искать решение для уже готовых тоннелей, учитывая все необходимые правила, меры безопасности и габариты. За дело взялись лучшие «умы» Метростроя – но ни одно решение не было удовлетворительным. Ситуация складывалась крайне неблагоприятная...

И вот Владимир Всеволодович Горышин, бывший в то время главным инженером Ленметростроя и наблюдавший за ситуацией, решил эту проблему лично. Он закрылся в своем кабинете на площади Островского и попросил ни с кем его не соединять. Сколько он там пробыл, куда не выходя – может, день, может два, а может, и больше, – неизвестно... Вышел Владимир Всеволодович из своего кабинета уже с готовым решением: чертежом, начертанным его собственной рукой, со всеми необходимыми расчетами, словом, просчитал всю трассу. Чертеж отдали на проверку: все расчеты оказались верными, и его приняли за основу.

Сроки были выдержаны, строительство завершено в срок – поезда до сих пор благополучно ходят по этому участку тоннеля. А ведь нужно отдать должное таланту Владимира Всеволодовича: он не был маркшейдером, но сделал все расчеты невероятно точно.

Владимира Всеволодовича отличало и то, что он был технически грамотным инженером и руководителем в самом широком смысле, мог компетентно ответить на любой вопрос.



– Даже на производственных совещаниях Горышин справлялся с поставленными вопросами сам, без привлечения специалистов из соответствующих служб Метростроя, – вспоминает Владимир Евгеньевич Харенков. – Запомнился он мне и своим тонким чувством юмора, выдержкой и самообладанием. Его очень трудно было вывести из равновесия. Это вовсе не значит, что он не был требовательным, наоборот, был – и очень, но умел требовать без ругани, а деликатно.

Помню такой случай: мы строили станцию «Приморская», я был начальником участка, а на моем участке работал начальник смены Мацулев. На строительную площадку приехал Горышин, мы вместе поднялись на горный комплекс, и увидели, что на эстакаде творится беспорядок. Владимир Всеволодович мне тогда ничего не сказал, лишь спросил, кто начальник смены. Мацулев как раз шел нам навстречу. Тогда Горышин спокойно, не повышая голоса, говорит: «Игорь Сидорович, пока я буду в шахте, Вы должны придумать, какое хотите получить взыскание за беспорядок». После обхода подземных выработок Горышин предложил ему на выбор выговор, строгий выговор или лишить премии. Игорь Сидорович выбрал второе, на что Владимир Всеволодович ему ответил «А, деньги любишь!» Все засмеялись... Вот так, с юмором и самообладанием, Владимир Всеволодович пристыдил начальника смены.

За годы, отданные метростроению, Владимир Всеволодович Горышин неоднократно был награжден. Среди его «трофеев» – орден Октябрьской революции, орден Трудового Красного Знамени, за технологию проходки и высокую производительность машин ему была присуждена Государственная премия СССР, награжден медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина». Много наград у Владимира Всеволодовича за скоростные проходки: это и именные часы Минтрансстроя, и золотая медаль ВДНХ, и значок «Отличник соц.соревнований транспортного строительства Минтрансстроя», и другие.

Даже покинув пост начальника по состоянию здоровья, Владимир Всеволодович постоянно интересуется рабочими буднями и новостями Метростроя. Не забывают и его, что вовсе не удивительно: забыть такую личность, талантливого инженера и руководителя, прекрасного и коммуникабельного человека, невозможно.

Дорогой Владимир Всеволодович! Примите от всех петербургских метростроителей самые искренние поздравления с 75-летием! Сложно переоценить Ваши заслуги и вклад в развитие метростроения. Крепкого Вам здоровья, счастья и благополучия!



СМИ о нас

www.ria.ru, 29.08.2013 г.

СТАНЦИЮ МЕТРО «НОВОКРЕСТОВСКАЯ» НАЧНУТ СТРОИТЬ В 2014 ГОДУ

Проектирование новой станции метро планируется завершить в сентябре текущего года, а подать документы в Главгосэкспертизу – в ноябре.

Власти Петербурга рассчитывают в 2014 году начать строительство станции метро «Новокрестовская» вблизи строящейся «Зенит Арены», сообщил журналистам в четверг вице-губернатор города Марат Оганесян. Он отметил, что проектирование «Новокрестовской» планируется завершить в сентябре. «Выход в Главгосэкспертизу по «Новокрестовской» мы планируем в ноябре – для того, чтобы в 2014 году уже начать полноценные работы по непосредственной разработке рабочей документации и строительству», – сказал Оганесян. Он добавил, что в настоящее время власти города рассматривают также варианты строительства к стадиону канатной дороги и пешеходного моста. Как сообщил начальник отдела реконструкции и строи-

тельства метрополитена комитета по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга Александр Комиссаров, «Новокрестовская» будет достроена в первом квартале 2017 года. В рамках этой же линии – Невско-Василеостровской – к 2018 году планируется построить станцию «Улица Савушкина», после 2018 года – станцию «Шуваловский проспект».

www.itar-tass.com, 21.09.2013 г.

СМОЛЬНЫЙ РАСТОРГНУЛ КОНТРАКТ С «ТРАНССТРОЕМ» НА СТРОИТЕЛЬСТВО «ЗЕНИТ-АРЕНА»

Смольный разорвал контракт на строительство футбольного стадиона «Зенит-Арена» на Крестовском острове с генподрядчиком ЗАО «Трансстрой». До 24 сентября комитет по строительству должен подготовить техническое задание для проведения нового конкурса по выбору нового генподрядчика.

Тендер на сумму 12 млрд рублей будет объявлен 1 октября. Информацию об этом подтвердила накануне пресс-служба комитета, ссылаясь на заявление его председателя Михаила Демиденко.

Нового генподрядчика должны выбрать до 1 декабря.

Напомним, контракт с «Трансстроем» должен был закончиться в ноябре 2013 года. Это уже второй генподрядчик. С предыдущим («Авантом») город разорвал соглашение из-за постоянного роста цены и затягивания сроков завершения строительства.

Причина расторжения контракта

Причиной расторжения контракта на строительство футбольного стадиона «Зенит-Арена» в Петербурге с генподрядчиком ЗАО «Инжтрансстрой» (входит в «Трансстрой») стала невозможность продолжать финансирование со стороны администрации из-за несоответствия проектно-сметной документации фактическим видам работ. Об этом сообщил сегодня ИТАР-ТАСС источник, знакомый с ситуацией.

Реальная причина проведения нового тендера – в необходимости привести в соответствие контракт измененным параметрам проекта, которые возникли в рамках требований ФИФА, сообщил собеседник агентства. Он добавил, что, поскольку изменение условий возможно только в рамках нового контракта, будет проведен новый тендер на строительство стадиона.

Награждение

ПЕТЕРБУРГ НАГРАЖДАЕТ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ!

Продолжаем публикацию списка награжденных в честь нашего профессионального праздника – Дня строителя (№8, 2013 г.). Поздравляем всех лучших метростроевцев, удостоенных почетных наград!

СОЮЗ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ

приказ № 06-н от 3 июля 2013 года о поощрении

За добросовестный труд, значимый вклад в развитие строительного комплекса Санкт-Петербурга и в связи с профессиональным праздником Днем строителя приказываю наградить Почетной грамотой Союза Строительных объединений и организаций следующих работников строительного комплекса Санкт-Петербурга:

1. Гячас Сергей Алексеевич, главный инженер РЭУ – филиала ОАО «Метрострой»
2. Лосев Виктор Юрьевич, электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования УМ – филиала ОАО «Метрострой»
3. Могильный Владимир Михайлович, заместитель главного инженера ОАО «Метрострой»
4. Мошков Сергей Геннадьевич, водитель УМ – филиала ОАО «Метрострой»
5. Новиков Александр Павлович, машинист крана УМ – филиала ОАО «Метрострой»
6. Осипов Андрей Святославович, заместитель начальника отдела оборудования УПТК – филиала ОАО «Метрострой»
7. Чумаков Сергей Юрьевич, главный инженер УМ – филиала ОАО «Метрострой»
8. Шплет Роман Владимирович, машинист буровой установки УМ – филиала ОАО «Метрострой»
9. Савченко Михаил Николаевич, электросварщик ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
10. Черногов Евгений Васильевич, электрослесарь-монтажник горнопроходческого оборудования ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
11. Княгичев Роман Олегович, начальник производственного отдела ЗАО «Управление №10 Метростроя»
12. Гаврилов Алексей Юрьевич, проходчик ЗАО «СМУ-11 Метрострой»
13. Ильин Олег Юрьевич, заместитель начальника горного участка №1 ЗАО «СМУ-11 Метрострой»
14. Громов Сергей Михайлович, крепильщик ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

15. Каргин Алевтин Федорович, электрослесарь-монтажник ЗАО «СМУ №13 Метрострой»
16. Никитин Евгений Геннадьевич, начальник участка ЗАО «Управление-15 Метрострой»
17. Некрылов Павел Викторович, проходчик ЗАО «Управление-15 Метрострой»
18. Ершов Владимир Сергеевич, механик участка ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»
19. Николаев Ян Владимирович, горнорабочий ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»
20. Гусейнов Ровшан Беюкага оглы, изолировщик на гидроизоляции ЗАО «СМУ-19 Метрострой»
21. Афонин Александр Юрьевич, бетонщик ЗАО «Управление-20 Метрострой»
22. Солонец Виктор Григорьевич, заместитель генерального директора по строительству ЗАО «Управление-20 Метрострой»
23. Борисов Сергей Павлович, проходчик ЗАО «Тоннельный отряд-3»
24. Прокофьев Дмитрий Евгеньевич, проходчик ЗАО «Тоннельный отряд-3»
25. Поляков Игорь Викторович, подземный горнорабочий ЗАО «Тоннельный отряд-3»
26. Куропаткин Александр Петрович, старший мастер литейного цеха ЗАО «ЛМЗ»
27. Суворов Александр Владимирович, слесарь-сборщик металлоконструкций ЗАО «ЛМЗ»
28. Лебедев Евгений Владимирович, водитель ЗАО «АТП»
29. Максимов Кирилл Леонидович, водитель ЗАО «АТП»
30. Колотилов Виктор Юрьевич, инженер ПТО ЗАО «Метроподземстрой»
31. Басанцов Иван Васильевич, электрослесарь-монтажник ПГПО ЗАО «Метромаш»
32. Кручинкин Евгений Викторович, мастер производственной базы ЗАО «Метромаш»
33. Выровой Владимир Николаевич, начальник цеха сборного железобетона ЗАО «ЖБКид»
34. Пыпенко Глеб Владимирович, руководитель проекта ЗАО «АСКОН»
35. Филимоненко Анатолий Григорьевич, монтажник ЗАО «АСКОН»

Исполнительный директор О.А. Брутов

Поздравляем!

МИРОСЛАВУ СТАНИСЛАВОВИЧУ АВГУСТИНОВИЧУ – 50 ЛЕТ!



В июне Мирослав Станиславович отметил 20 лет работы в должности директора УПТК – филиала ОАО «Метрострой», а 9 сентября ему исполнилось 50 лет.

50 лет – совсем не много для такого деятельного и целеустремленного человека. Человека, жизнь которого неразрывно связана с его работой, с коллективом.

В 1984 году Мирослав Станиславович начал свой трудовой путь в УПТК грузчиком, одновременно в Ленинградском инженерно-экономическом институте им. П.Тольяти по специальности инженер-экономист. Затем стал инженером строительного отдела. Далее судьба забросила его на другое предприятие – Домостроительный комбинат № 2, откуда, получив определенный опыт и повышение в должности, вернулся в родной коллектив УПТК «Метрострой» уже в качестве руководителя.

В 1997 году М.С. Августиновичу решением диссертационного совета Санкт-Петербургского университета экономики и финансов присуждена ученая степень кандидата экономических наук. Имеет четыре опубликованные работы научно-производственного характера. Мирослав Станиславович всегда особое внимание уделял вопросам экономической стратегии предприятия. Он принимал личное участие в осуществлении поставок и комплектации станций Санкт-Петербургского, Самарского, Московского, Горьковского, Екатеринбургского, Минского метрополитенов. Участвовал в обеспечении строительства ряда промышленных объектов, таких, как железнодорожный вокзал в Минске, Московская кольцевая автодорога, Сбербанк России (Москва), Москва-Сити, Ростовский нефтепровод, кольцевая дорога Санкт-Петербурга, также участвовал в работе по восстановлению движения в зоне «Размыв». Под его руководством была

произведена комплектация Ташметростроя, Новосибирскметростроя, Харьковметростроя и других.

За многолетний добросовестный труд и заслуги в транспортном строительстве Мирослав Станиславович был награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», медалью «Ветеран труда», Почетной грамотой ОАО Корпорация «Трансстрой», имеет звание «Ветеран Метростроя». За вклад в поддержание культурных и духовных традиций Санкт-Петербурга был награжден «Серебряным» орденом «Созидатель Петербурга».

Мирослава Станиславовича отличают такие человеческие качества, как доброта, уравновешенность, доброжелательность. А в работе – требовательность, целеустремленность, настойчивость в достижении цели, и, конечно, осознание ответственности перед коллективом.

Дорогой Мирослав Станиславович!

В день Вашего 50-летия примите теплые и сердечные поздравления от коллектива УПТК – филиала ОАО «Метрострой».

От всей души желаем, чтобы Ваши стремления, достижения и успехи сопровождался крепким здоровьем, душевной гармонией, всеобщим уважением и признанием!

Мы благодарны за Ваш повседневный труд руководителя, за достойное выполнение задач, поставленных перед нашей организацией, в деле строительства метро и промышленных объектов Санкт-Петербурга.

Желаем оптимизма, энергично и эффективно воплощать в жизнь свои инициативы в области управленческих решений и дарить коллективу уверенность в завтрашнем дне!

Желаем, чтобы еще немало ярких страниц было написано в Вашей жизни, дальнейших успехов в начинаниях и благополучия!

С уважением,
коллектив УПТК филиал ОАО «Метрострой»



26 СЕНТЯБРЯ ИРИНА НИКОЛАЕВНА ЛАРИОНОВА ОТМЕТИЛА 55-ЛЕТИЕ

Ирина Николаевна родилась в поселке Нивский Кандакшинского района Мурманской области. Окончила «кузницу» метростроевских кадров – ЛИИЖТ – по специальности «Мосты и тоннели», а сразу после стала трудиться маркшейдерской рабочей в «Тоннельном отряде 10» Ленметростроя. В трудовой биографии Ирины Николаевны четверть века посвящена работе в организациях Метростроя. С 2007 года она является ведущим инженером, заместителем начальника сметного отдела Управления ОАО «Метрострой». Работа со сметной документацией требует особой внимательности и трудолюбия, и Ирина Николаевна прекрасно с этим справляется. За профессиональные успехи она была награждена Почетной грамотой ОАО «Метрострой», Почетной грамотой Вице-губернатора Санкт-Петербурга.

Уважаемая Ирина Николаевна! Примите от коллег поздравления с Днем рождения! Новых Вам профессиональных успехов, здоровья и удачи!



ГАЙАРУ ЗИННЯТОВИЧУ ХАМИДУЛЛИНУ – 55!

2 сентября отметил 55-летие заместитель генерального директора ЗАО «АТП Метростроя» Гайяр Зиннатович Хамидуллин.

Гайяр Зиннатович родился в Ленинграде, окончил Ленинградское речное училище по специальности техник-судомеханик. Пришел работать в АТК Ленметростроя в сентябре 1986 года водителем автомобиля, в 1995 году возглавил автоколонну №2, с 2003 года был назначен заместителем директора по эксплуатации. В настоящее время является заместителем генерального директора. Имеет звание «Ветеран труда Метростроя», награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга». Гайяр Зиннатович – энергичный, ответственный, порядочный, инициативный сотрудник, неизменно пользующийся уважением в коллективе, а дома – любящий и заботливый отец троих детей. На досуге увлекается коллекционированием моделей грузовых автомобилей.

Коллектив Автотранспортного предприятия Метростроя поздравляет Гайяра Зиннатовича с 55-летием и желает дальнейших трудовых подвигов, крепкого здоровья и благополучия!



ЛЮДМИЛЕ ЕГОРОВНЕ ЧЕРНОУСОВОЙ – 55!

Людмила Егоровна родилась 15 сентября в селе Викулово Тюменской области. Окончила Ленинградский кооперативный техникум по специальности «Бухгалтерский учет».

Свой трудовой путь в Метрострое Людмила Егоровна начала в 1976 году, придя работать штамповщицей, бухгалтером расчетного отдела Кузнечно-механического завода Метростроя. Ее общий трудовой стаж на предприятиях Метростроя – ни много ни мало 37 лет. С 2006 года Людмила Егоровна работает заместителем заведующего архива ОАО «Метрострой». Своей жизнерадостностью и добрым отношением к окружающим Людмила Егоровна всегда находит уважение в коллективе. Является ветераном Метростроя, за успешную работу награждена Почетной грамотой ОАО «Метрострой».

Уважаемая Людмила Егоровна! Примите самые искренние поздравления с Днем рождения! Здоровья Вам, благополучия и радостного настроения!

Мальши-метростроевцы

СЧАСТЬЕ В КУБЕ

Радостное событие произошло в ОАО «Метрострой»: 16 июля в молодой семье Натальи Федоровой, инженера-конструктора 1 категории проектного отдела, и ее супруга Максима появились на свет Константин, Кирилл и Ксения – вот такое счастье в кубе, не один, а целых три малыша!

«Метростроитель» связался с Натальей, чтобы поздравить с таким знаменательным событием, а заодно и поинтересоваться, как себя чувствует новоиспеченная мама тройняшек.

– Я очень обрадовалась, когда узнала, что у меня будет трое малышей, – рассказала Наталья. – Дети – это счастье! Папа Ксени, Кирилла и Константина, Максим, тоже очень рад. Мы пока только готовимся к тому, что в нашем доме будет столько детских эмоций: малышки выпишут из больницы совсем скоро, к концу сен-

тября. Они уже очень активные, всюду заявляют о себе громкими криками. Конечно, будет непросто, но нам будут помогать обе бабушки. А в будущем, лет, может, через пять, я была бы рада родить еще малыша!

Наталья призналась, что была тронута поддержкой, оказанной генеральным директором Метростроя Вадимом Николаевичем Александровым: тройняшкам подарили коляски и оказали материальную поддержку. А Валентина Петровна Забродина, заместитель генерального директора по персоналу и



управлению имуществом, сказала, что случай для Метростроя уникальный:

– На моей памяти за все время работы это – первый такой случай, когда родились тройняшки, – сказала Валентина Петровна.

От души поздравляем молодую семью Федоровых с тройным счастьем! Пусть малыши растут крепкими и здоровенькими и приносят счастье маме и папе!

Спорт

ПЕРВЕНСТВО ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ПО МИНИ-ФУТБОЛУ

В группе «А» места распределились так: 1. Управление ОАО «Метрострой» 2. ЗАО «СМУ-19 Метрострой» 3. ЗАО «Метромаш» 4. УПТК – филиал ОАО «Метрострой».

В группе «В»: 1. ЗАО «Тоннельный отряд-3» 2. ЗАО «СМУ-11 Метрострой» 3. ЗАО «Компакт» 4. ЗАО «Управление-15 Метрострой».

В группе «С»: 1. ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» 2. ЗАО СМУ-9 «Метрострой» 3. ЗАО «СМУ №13 Метрострой» 4. ЗАО «Управление №10 Метростроя».

В группе «Д» 1. ОАО «Ленметрогипротранс» 2. Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой» 3. ЗАО «ЛМЗ».

На финальном этапе были сформированы группы. Победители разыграли места с 1-го по 4-е. Команды, занявшие 2-е места, – с 5-го по 8-е. Команды, занявшие 3-и места, – с 9-е по 12-е. Команды, занявшие 4-е места, – с 13-го по 15-е.

Игры в группах также прошли по круговой системе розыгрыша.

В упорной борьбе, победив команды ЗАО «Тоннельный отряд-3» и Управление ОАО «Метрострой», а также сыграв вничью с ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» (1:1), впервые победу одержала команда ОАО

В связи с реконструкцией стадиона ОАО «Метрострой» спартакиадное первенство прошло на поле стадиона «Локомотив» ОАО РЖД. 15 организаций выставили футбольные дружины для выявления лучших команд. На предварительном этапе команды жребием были разделены на 4 группы. Игры в подгруппах проходили по круговой системе розыгрыша. На турнире работали квалифицированные судьи, обслуживающие чемпионаты и первенства Санкт-Петербурга.

«Ленметрогипротранс». На втором месте футболисты ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», обыгравшие ЗАО «Тоннельный отряд-3» (3:0) и сыгравшие вничью с командами Управления ОАО «Метрострой» (3:3) и ЛМГТ (1:1). Третье место у спортсменов ЗАО «Тоннельный отряд-3», которые победили Управление ОАО «Метрострой» (4:0) и уступили ЛМГТ и ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Футболисты Управления ОАО «Метрострой» заняли 4-е место.

Дальнейшие места заняли: 5 – ЗАО «Тоннельный отряд-3», 6 – ЗАО СМУ-9 «Метрострой», 7 – ЗАО «СМУ-11 Метрострой», 8 – ЗАО «СМУ-19 Метрострой», 9 – ЗАО «Компакт», 10 – ЗАО «СМУ №13 Метрострой», 11 – ЗАО «Метромаш», 12 – ЗАО «ЛМЗ», 13 – ЗАО «Управление-15 Метрострой», 14 – ЗАО «Управление №10 Метростроя» 15 – УПТК – филиал ОАО «Метрострой».

Команда УПТК впервые приняла участие в первенстве по мини-футболу и была окружена многочисленной поддержкой своих верных болельщиков. Прекрасная погода, хороший газон и профессиональное судейство надолго запомнятся участникам футбольного первенства.

СТАРТЫ ОКТЯБРЯ
1 октября в тире «Динамо» (пр. Динамо, 44) пройдет первенство ОАО «Метрострой» по ПУЛЕВОЙ СТРЕЛЬБЕ.
Начало в 17-00.

9 октября в бильярдном клубе «Алиби» (ул. Пионерская, 21) – командное первенство ОАО «Метрострой» по РУССКОМУ БИЛЬЯРДУ.
Начало в 17-30.

С 14 октября в спорткомплексе на ЛЕВАШОВСКОМ пр., 11/7 стартует первенство ОАО «Метрострой» по БАСКЕТБОЛУ.



НОВОСТИ МЕТРОСТРОЕВСКОГО БАСКЕТБОЛА

С 1 октября начинается новый (2013–2014 гг.) сезон игр в высшей лиге СПб по БАСКЕТБОЛУ.

Состав команды Метростроя обновился четырьмя игроками команды СК «Политех», выступающей в студенческой лиге. Вернулся в команду после травмы Геннадий Силантьев и Даниил Грушевский, который в сезоне 2012–2013 гг. выступал за молодежную команду СК «Спартак» СПб. Покинул команду Виталий Безруков: он приглашен в молодежный состав команды высшей лиги «Красные крылья» из Самары.

Поздравляем бывшего игрока нашей команды Сергея Одинцова с присвоением звания Мастера спорта. В 2011 г. он был приглашен в команду высшей лиги УНИКС Казани. В сезоне 2012–2013 гг. Сергей с молодежной командой УНИКС стал победителем чемпионата высшей лиги среди молодежных команд. Желаем дальнейших успехов!

ВСЕРОССИЙСКИЕ ИГРЫ «СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ-2013» ФИНИШИРОВАЛИ В МОСКВЕ

В сентябре на стадионе «Локомотив» состоялся финал «Спорта поколений-2013». Победителем проекта стала абаканская команда с Красноярской железной дороги. Второе место заняли железнодорожники Октябрьской магистрали, третье – столичной железной дороги. Команда Петербургского Метростроя впервые принимала участие в этом интереснейшем спортивном марафоне. Мы не сумели пройти в финал, а жаль, ведь наши спортсмены показали достойные результаты («Метростроитель №6, 2013»). Но, как говорится, лиха беда начало... В следующих состязаниях постараемся непременно пробиться в финал!

В официальном открытии финальных Игр приняли участие председатель Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Николай Никифоров, вице-президент ОАО «РЖД» Анатолий Мещеряков, председатель Центрального совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта Николай Гром, председатель Московской федерации профсоюзов Сергей Чернов, председатель правления РФСО «Локомотив» Александр Попов.

В этом году Игры посвящены 10-летию ОАО «РЖД». Всероссийская спортивная акция «Спорт поколений-2013» стартовала в мае этого года на Красной площади в Москве. Количество участников соревнований стало рекордным: в отборочных турах приняли участие 200 тысяч человек, железнодорожников, транспортных строителей и метростроителей. Участники состязались в неолимпийских, но популярных видах спорта, таких, как пейнтбол, петанк, настольный бильярд, стрельба из лука, гиревой спорт, перетягивание каната и многих других. Почти полгода команды готовились, участвуя в отборочных турах, чтобы в финале продемонстрировать свой лучший результат. На суперфинал приехали 300 лучших спортсменов – не



только победители отборочных туров дорог, но и сотрудники МИИТА, Московского метрополитена, НПФ «Благосостояние», аппарата управления ОАО «РЖД», Мосжелтранса, латвийские и белорусские железнодорожники. Накал спортивных страстей возрастал с каждым новым этапом, командный дух соревнований присутствовал буквально во всех видах выступлений. Но особенно большой интерес у болельщиков вызвали соревнования по силовому многоборью – гирям, армрестлингу и перетягиванию каната. А соревнования по городошному спорту показали, что этот вид совершенно напрасно забыт.

«Можно с уверенностью сказать, что за пять лет игры полюбили и железнодорожникам, и строителям, – напутствовал спортсменов перед началом состязаний председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров. – С их помощью работники понимают, что достигнуть хороших результатов можно только объединившись». «Движение растет, каждый год к нам присоединяются новые и новые команды, соревнования становятся международными. Думаю, можно рассчитывать, что на будущий год 23 командами мы не ограничимся», – отметил Николай Никифоров.



ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ ОКТЯБРЬ

2	Иван Лазаревич КАРЕЛИН (СМУ-19) – 65-летие Иманса Федоровна МАКЛАКОВА (Поликлиника) – 80-летие
4	Ирина Борисовна КОНЕВА (Семнадцатое управление) – 90-летие
5	Любовь Ивановна САВКИНА (РЭУ) – 80-летие
6	Лидия Петровна ПУЧКА (Управление) – 60-летие
8	Владимир Иванович СТАРОДУБ (РЭУ) – 90-летие
9	Николай Вячеславович РОНЖИН (ТО-3) – 50-летие
10	Нина Сергеевна КУЗНЕЦОВА (СМУ-19) – 70-летие
11	Александр Степанович ДЕНИСЕНКО (Управление-15) – 85-летие
12	Татьяна Семеновна ТРОШИНА (СМУ-19) – 65-летие
13	Раиса Ивановна МЕЛЬЧАКОВА (РЭУ) – 80-летие
15	Тимофей Макарович КОЗЛЕНКО (ЖБКид) – 80-летие
16	Герман Федорович СЕМЕНОВ (АТП) – 85-летие
17	Евгения Игнатьевна КАШИНА (СМУ-11) – 85-летие
18	Элла Топиевна РУЙПО (Семнадцатое управление) – 85-летие Людмила Алексеевна САДОВНИКОВА (ТО-3) – 85-летие
20	Иван Егорович ЕВСЕЕВ (АТП) – 85-летие Игорь Ришардович МАЦКУС (ТО-3) – 50-летие Анатолий Иванович Черный (СМУ-19, генеральный директор) – 65-летие
23	Рихард Тимофеевич ДУДИНОВ (СМУ-9) – 80-летие
25	Иван Петрович ДАНЧЕНКО (ТО-3) – 70-летие
26	Николай Яковлевич КОВАЛЕВ (СМУ-19) – 85-летие
31	Георгий Викторович ПАВЛЕНКО (СМУ-11) – 65-летие

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



Редактор: Андрей Бергнер
Фото: Виктор Чумаков
Корреспондент: Ирина Сидорина
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 26.09.2013 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

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