

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«ОТ СЕРДЦА КАЖДАЯ
СТРОКА...»:
ЧИТАЯ ПИСЬМА С ФРОНТА

СТР. 2-3

НА «СПАССКОЙ»
МОНТИРУЮТ
ЭСКАЛАТОРЫ

СТР. 4

«СПОРТИВНАЯ-2»:
ВПЕРЕДИ СЛОЖНЫЙ
УЧАСТОК

СТР. 4

ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР ПО
СТРОИТЕЛЬСТВУ ВСТРЕТИЛСЯ
С МЕТРОСТРОИТЕЛЯМИ

СТР. 7

С ПРАЗДНИКОМ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ!



ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Поздравляю вас с наступающим Днем Победы в Великой Отечественной войне! 9 мая – священный день для каждого россиянина, это день торжества и скорби, объединяющий все поколения. Именно 9 мая нас всех объединяет чувство гордости за страну, за торжество свободы и мира. В этот день мы отдаем дань глубокого уважения нашим ветеранам. Земной вам поклон и огромная благодарность за веру в Победу, жизнестойкость и любовь к Отечеству! Искренне надеюсь, что вы еще долгие годы будете подавать нам пример мужества и оптимизма. Мы помним и о тех, кто беззаветным трудом приближал победный май и поднимал страну из руин. Это день нашей общей памяти, день Великого Подвига. Наш народ выстоял в тяжелейшей схватке с врагом и подарил миру возможность просыпаться под чистым небом. Поколение за поколением мы будем отмечать этот праздник, вспоминать своих отцов и дедов, чтить их светлую память. В этот святой, радостный праздник от души желаю всем мира, крепкого здоровья, сил и благополучия. Поздравляю с главным праздником нашей страны – с Днем Великой Победы!

*Генеральный директор ОАО «Метрострой»,
Вадим Александров*



Память

ПОКА. ДО СВИДАНИЯ. ВАШ...

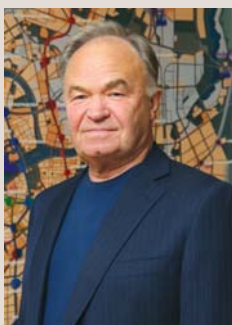
Старая бумага упорно заворачивается по сгибам, выцветли чернила, поблекла типографская краска на почтовых открытках. Письма с фронта до сих пор бережно хранят во многих семьях. У каждого «треугольника» своя история: счастливая или печальная. Письма с фронтов Великой Отечественной войны – документы огромной силы. В пропахших порохом строках – дыхание войны, грубость суровых окопных будней, нежность солдатского сердца, вера в Победу... В июне 1941 года, когда все рушилось, срывалось с места, меняло привычный уклад, теряло связующие нити, все же была и, как покажет время, очень прочная связь – полевая почта. Во время Великой Отечественной войны ежемесячно только в действующую Красную армию доставлялось 70 миллионов писем. Ответы возвраща-

лись письмами-треугольниками. Конверты на фронте всегда были дефицитом, поэтому обычный прямоугольный тетрадный лист загибали сначала справа налево, затем слева направо, а оставшуюся полоску вставляли, как клапан, внутрь треугольника. Оставалось написать адрес... Сегодня почти в каждой семье есть шкатулка, где хранятся фронтовые письма, фотографии и боевые награды. У каждой семьи своя история. Но всех объединяет одно – общая причастность к трагическим событиям великой войны. До сих пор письма с фронта, обожженные, надорванные, полустлеловые, трогают нас до глубины души. С годами не забываются уроки той войны, горькие и победные. И всякий раз 9 мая как-то по-особенному торжественно звучат слова: «Подвиг народа бессмертен».

Писем белые стаи
Прилетали на Русь.
Их с волнением читали,
Знали их наизусть
Эти письма поныне
Не теряют, не жгут,
Как большую святыню
Сыновьям берегут...



Вадим Александров: «Храню отцовские письма...»



Отца своего не помню, был еще слишком мал, когда его не стало. Я родился в феврале 1941 года, а отец погиб в марте 42-го.

Профессиональный военный, он прошел «от звонка до звонка» всю «незнаменитую», по словам Твардовского, советско-финляндскую войну 1939-1940 гг. До сегодняшнего дня финская кампания так и остается малоисследованной страницей истории. Когда-нибудь историки осмыслят итоги и уроки этой «зимней войны». Нарком обороны, маршал Советского Союза С.К. Тимошенко, возглавлявший тогда войска на Карельском перешейке, сказал о ней так: «русские многому научились в этой тяжелой войне, в которой финны сражались героически».

В первые же дни Великой Отечественной войны мой отец, старший лейтенант Николай Николаевич Александров, был мобилизован в действующую армию. 7 июля 1941 года получил назначение в воинскую часть. Участвовал в кровопролитных боях на подступах к Москве, был ранен, награжден орденом Красной Звезды. В 1942 году отец был назначен командиром 26 отдельного гвардейского минометного дивизиона 26 гвардейского минометного полка «Катюш». В составе 34-й армии Северо-Западного фронта дивизион отца участвовал в тяжелейших боях в районе Старой Руссы. На этом участке фронта, к югу от озера Ильмень, впервые было остановлено крупное наступление гитлеровцев в направлении города Валдай. Фрицы пытались прорваться к узловой железнодорожной станции Бологое на магистрали, связывающей Москву с Ленинградом. С тех пор они не смогли здесь сделать вперед ни шагу. Думаю, что сегодня мы даже смутно не сможем представить, в каких условиях, голодая и замерзая в болотах, считая каждый патрон, русские солдаты два с лишним года удерживали линию Северо-Западного фронта. 25 февраля 1942 года в кольце под Демянском впервые в истории Великой Отечественной войны оказались крупные силы немцев общей численностью до ста тысяч солдат и офицеров: 2-й корпус 16-й армии группы армий «Север» – до 7 дивизий, а также моторизованная дивизия СС «Мертвая голова». Но уничтожить вражескую группировку в Демянском котле не удалось. Ценой огромных потерь 20 апреля 1942 года враг разорвал кольцо окружения, образовав так называемый рамушевский (по названию села Рамушево) коридор шириной 6–8 км. Это были сражения небывало жестокие и кровопролитные. В отчаянных боях за удержание «Демянского мешка» 20 марта 1942 года погиб и мой отец, капитан Николай Николаевич Александров. Посмертно, за проявленное мужество, отец был награжден орденом Красного Знамени.



**АЛЕКСАНДРОВ
НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ**

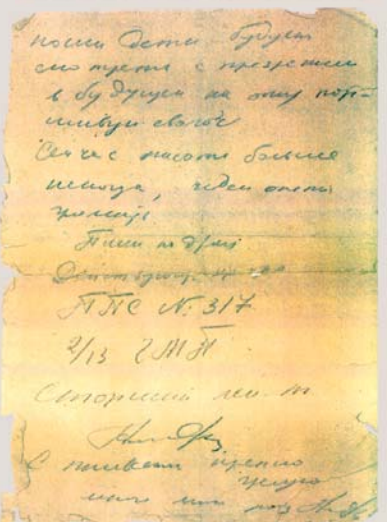
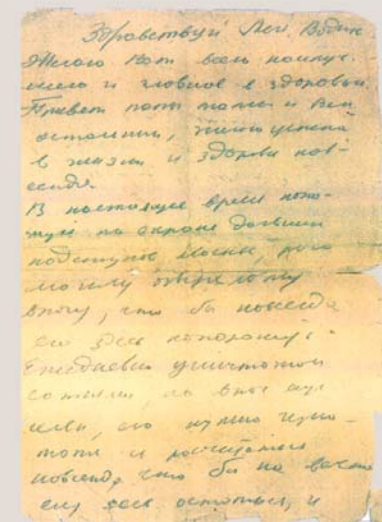
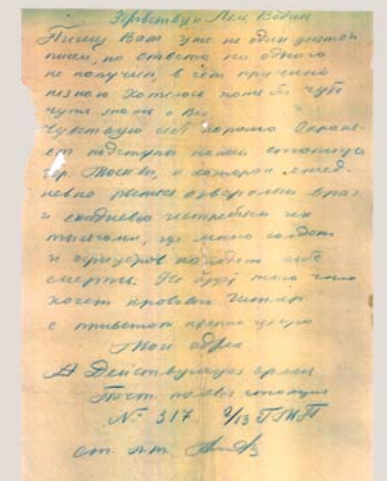
Дата рождения – 1915 г. Воинское звание – капитан. Должность – командир 26 отдельного гвардейского минометного дивизиона. Воинская часть – 26 гвардейский минометный полк. Погиб смертью храбрых 20.03.1942. Место смерти – в районе Великое Село. Место захоронения – Новгородская область, Валдайский р-н, г. Валдай, дорога на д. Станки.

Книга памяти.
Ленинградская область. Том 8
Книга памяти.
Ленинградская область. Том 8
Книга памяти.
г. Ленинград. Том 14

Фронтовые письма... Сегодня каждое из них, самое, на первый взгляд, незначительное, пусть глубоко личное, – исторический документ величайшей ценности, на нем лежит печать сурового времени, печать тех далеких, но памятных лет.

Близится годовщина победы над фашистской Германией. И я, в очередной раз, достаю старые письма, которые отец посылал домой с фронта. Он адресовал их не только на имя своей жены, моей мамы, но также и на мое, хоть я и не умел тогда читать. Он помнил обо всех нас, старался приободрить и поддержать. Мама сохранила все его письма. Это было не только знаком любви, но и мудрым поступком. Теперь я знаю их почти наизусть, могу снова прикоснуться к тому суровому времени и оце-

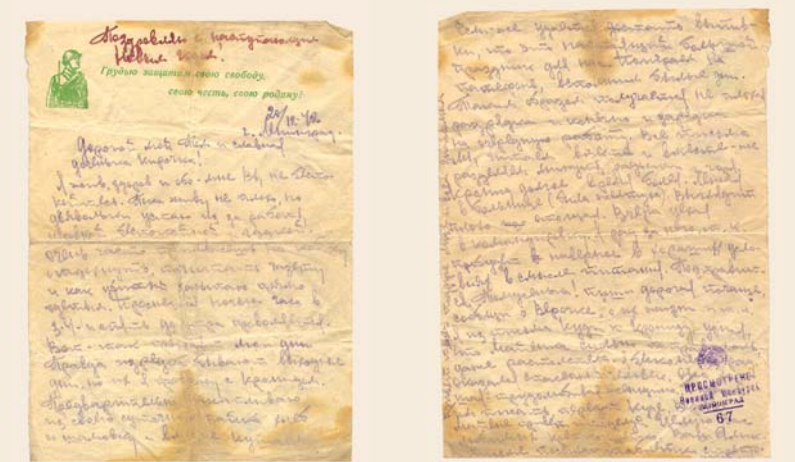
нить подвиг людей, сражавшихся и победивших. Настанет время и я передам эти письма внуку, который носит полное имя моего отца, а это значит, что жизнь отца продолжается в правнучке!



Пиши, дорогая, почаще

Это письмо председатель Совета ветеранов ЗАО «СМУ-19 Метрострой» Нина Павловна Амосова нашла... на улице.

«Переезжали в новую квартиру на Гражданском проспекте, – вспоминает она, – недалеко от дома на тротуаре валялось письмо. Я подняла его, увидев, что письмо давних лет. А посмотрев, что оно датировано 20 декабря 1942 года, выбросить уже не смогла. Так и храню... В письме, обращенном к любимой жене Тамаре и дочке Кирочке, автор пишет, что жив-здоров, рассказывает, как проходят его военные будни».



С фотографий военных отец...

Анатолий Михайлович Шашков, участковый маркшейдер ЗАО «СМУ №13 Метрострой», передал в редакцию военный билет своего отца и фотографии, сделанные во время Великой Отечественной войны в Кронштадте. Его отец, Михаил Федорович Шашков, был призван старшиной на фронт еще в 1939 году, «зацепил» Советско-финскую войну 1939–1940 гг., а с 1941 года, «от звонка до звонка» прошел Великую Отечественную...





Память

Бои за Демянск

Демянск – город в Новгородской области, между озерами Ильмень и Селигер, в районе которого с января 1942 г. по февраль 1943 г. происходили бои между 16-й немецкой армией (генерал Э. Буш) и войсками Северо-Западного фронта (генерал П.А. Курочкин, затем маршал С.К. Тимошенко). Битва за Демянск началась с проведения Демянской наступательной операции (7 января–25 мая 1942 г.). В ходе наступления войска Северо-Западного фронта окружили 25 февраля в районе Демянска 6 немецких дивизий общей численностью до 100 тыс. человек.

Окруженные подразделения не сдались и два месяца упорно оборонялись в Демянском котле, снабжаясь по воздуху. Немецкие самолеты (транспортные и бомбардировочные) сделали в общей сложности 14 445 вылетов. Ежедневно в «котел» прибывало по 100–150 самолетов, перевозивших в среднем около 265 тонн грузов в день. Это позволяло окруженным не испытывать серьезных затруднений.

23 апреля 16-я немецкая армия ударом извне прорвала кольцо окружения и пробилась к Демянску так называемый Рамушевский коридор, который просуществовал весь 1942 год. Несмотря на высокий риск повторного окружения, германское командование продолжало упорно удерживать район Демянска. Подобная настойчивость имела свои тактические причины. Владея Демянским и Ржевско-Вяземским выступами, немцы угрожали глубоким охватом с севера и юга району дислокации советских войск между озером Селигер и Великими Луками.

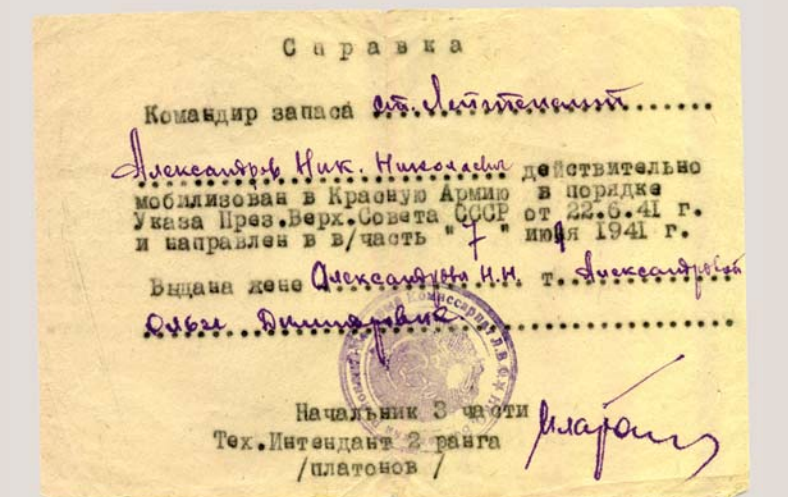
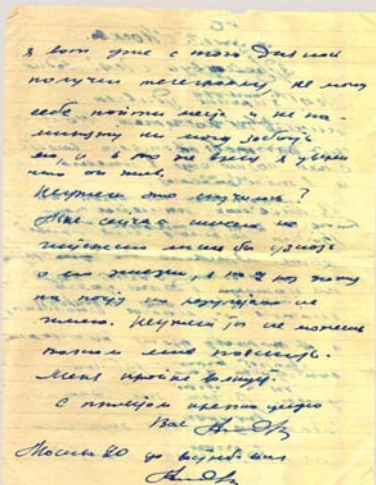
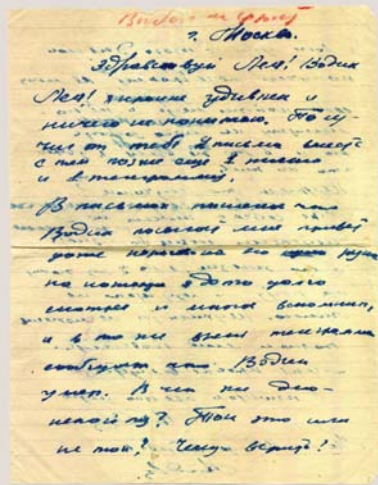
Неоднократные попытки Красной армии уничтожить в 1942 г. Демянский выступ успеха не принесли. Тем не менее, 16-я немецкая армия, испытав сильное давление и понеся большие потери, оказалась не в состоянии провести совместно с Ржевско-Вяземской группировкой наступательную операцию по



ликвидации позиций советских войск между Селигером и Великими Луками. Бои в районе Демянска отличались чрезвычайным напряжением. Немцы называли Демянск «маленьким Верденом».

Во второй половине февраля 1943 г. Северо-Западный фронт провел 2-ю Демянскую наступательную операцию. Однако про-

медлив с ее началом, советское командование не смогло окружить немецкие войска в районе выступа. Прорвавшись через Рамушевский коридор, они сумели своевременно выйти из «Демянского мешка» и занять оборону по реке Ловать. Тем не менее, в ходе операции Красной армии удалось ликвидировать Демянский выступ. Потери советских войск в двух Демянских наступательных операциях составили около 280 тысяч человек.



Скоро думаю быть в Берлине



Письма с фронта своего дедушки Федора Ивановича Полуянова к жене принесла в редакцию распределитель работ ОАО «Метрострой» Ольга Николаевна Задорожная.

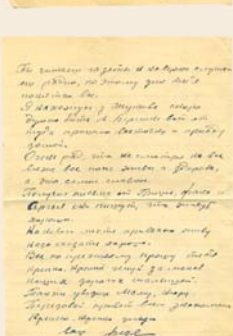
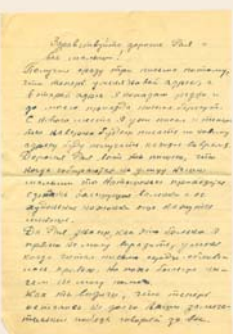
Полуянов Федор Иванович родился 17 февраля 1910 в поселке Ольховка Песочинского района Брянской области. Закончил вечернюю Одоевскую среднюю школу. (Жена Андреева Раиса Васильевна,

поженились 1 июля 1935 года в деревне Ивицы Одоевского района Тульской области). Работал заведующим Межрайонной конторой «Заготовсырье». В 1939 году принимал участие в финской войне, командир взвода. Был тяжело ранен, после ранения демобилизовался из армии. В октябре 1941 года ушел добровольцем на фронт. В феврале 1942 года закончил курсы политработников. Инструктор политотдела войсковой части № 01901 «А». Капитан. Погиб 07.02.1945 близ немецкого города Цебинген, похоронен в городе Калиш (Польша).

В ЭТИ ДНИ ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО:
7 февраля 1945. Юго-восточнее Бреслау (Бреславль) наши войска, преодолевая упорное сопротивление противника, продолжали бои по расширению плацдарма на западном бе-

регу реки Одер. Советские пехотинцы, при поддержке танкистов и артиллеристов, выбили немцев из населенного пункта Гроссбург, расположенного в 9 километрах севернее города Штрелен. Другие наши части, наступающие вдоль левого берега Одера, продвинулись вперед на 10 километров и овладели Прейсдорфом – опорным пунктом обороны немцев...

6 февраля 1945. В Восточной Пруссии, севернее города Алленштайн, наши войска продолжали наступление. Немцы укрепились на заранее подготовленном рубеже, усиленном дотами, и оказывали упорное сопротивление. Части Н-ского соединения, после артиллерийского обстрела вражеских позиций, перешли в атаку. В результате упорного боя, неоднократно переходившего в рукопашные схватки, наши войска заняли несколько опорных пунктов обороны противника. Подтянув резервы, гитлеровцы предприняли ряд контратак, но были отброшены. На поле боя осталось много вражеских трупов. Уничтожено



38 танков и самоходных орудий, 70 полевых орудий и минометов противника. Взято в плен 1600 немцев...

5 февраля 1945. В Будапеште, в западной части города, наши войска вели бои по уничтожению окруженной группировки противника. Оставшиеся в руках немцев городские районы расположены на холмистой местности и представляют удобный район для обороны. Противник превратил каждый каменный дом в опорный пункт сопротивления. Советские артиллеристы огнем прямой наводкой разрушают укрепления врага и подавляют его огневые точки. Вслед за этим наши штурмовые группы продвигаются вперед и очищают от гитлеровцев дома и улицы. Артиллеристы гвардии капитана Варыгина и гвардии старшего лейтенанта Воронкова в ночном бою уничтожили десять огневых точек противника, преграждавших путь нашей пехоте...

4 февраля 1945. Севернее города Франкфурт-на-Одере наши пехотинцы и танкисты стремительно продвинулись вперед на 20 километров. Заняты важные узлы дорог и опорные пункты немцев города Нойдамм и Бэрвальде. Противник подтянул свежие резервы и с хода бросил их в бой. В ожесточенном бою советские части разгромили немецкую пехотную дивизию, только что прибывшую на фронт. Юго-восточнее Франкфурта-на-Одере наши войска вели бои в обширном лесном районе, изобилующем болотами и озерами. Используя выгодную для обороны местность, гитлеровцы оказывали упорное сопротивление. Советские части преодолели укрепленный район противника и, развивая успех, овладели городом Цибинген, находящимся в 6 километрах восточнее реки Одер...

Метростроение

НА «СПАССКОЙ» МОНТИРУЮТ ЭСКАЛАТОРЫ И ЖДУТ ЗОНЫ «Е»



Генеральный директор ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Алексей Валентинович Уханов поделился с «Метростроителем» своим мнением о ходе работ на строящейся станции метро «Спасская».

– Компания ЗАО «Советник», до сих пор так и не запустившая в эксплуатацию свой торговый центр над станцией «Адмиралтейская», отстроенный более года назад, очевидно, единственный претендент и на воздушное пространство над вестибюлем станции «Спасская», строительство которого ведет ЗАО «СМУ №13 Метрострой». И это понятно. Кроме «Советника» этот объект вряд ли может быть кому-то интересен: любому другому инвестору предстояло бы на весьма небольшой площадке возвести многоэтажный «карандаш», в котором изрядное пространство займут лестницы. Народ из метро потянется по ним вверх-вниз, и оказавшись на тесных площадках увидит, что торговле здесь просто не развернуться и уйдет туда, где не тесно и не скучно... У «Советника» же есть очевидный резон: завести потенциальных покупателей, вышедших на станции «Спасская», через новое строение в свой огромный, красивый и удобный ТРК «ПИК», к которому все уже привыкли. Непонятно только, почему они тянут, почему нет решения хотя бы по нулевому циклу будущего строительства... Построить каркасную коробку и переход в главный торговый комплекс можно за несколько месяцев, а стеклить фасад и отделывать внутренние помещения – уже при работающем вестибюле. В реальности вырисо-

вывается банальный «недострой». В середине мая, согласно условиям контракта, «ЭЛЭС» поставит приводы эскалаторов, в июле-августе мы смонтируем, соберем и доведем до ума эскалаторы, но пустить их не сможем, потому что вестибюльная высоковольтная подстанция будет оборудована только в конце года. Для того чтобы ее обустроить, необходимо хотя бы в нулевом цикле иметь строительную готовность здания над вестибюлем «Спасской».

Завершившие строительство основных конструкций наклонного хода строители ЗАО «СМУ №13 Метрострой» сейчас фактически выполняют работу инвестора. Понимая как это важно уже сегодня, они возведут над проемом наклонного хода постоянные перекрытия, оставив монтажникам ЗАО СМУ-9 «Метрострой» «коридоры» для опускания зон «Е». Это откроет возможность быстрее собрать эскалаторы полностью.



– Проект вестибюля, включающий местоположение зон метрополитена и технологического оборудования, прошел экспертизу и утвержден. Он предусматривает возможность встраивания вестибюля в здание будущего торгового комплекса. Известно, что ООО «СУАР.Т-проект» продолжает над этим работать. Добавлю, что запустить «Спасскую» необходимо быстрее еще и потому, что вестибюль станции «Сенная» давно требует проведения ремонтно-восстановительных работ. Думаю, метростроители могли бы также помочь восстановить на старом основании храм Успения Пресвятой Богородицы, взорванного в 1961 году при строительстве станции метро «Площадь мира» – «Сенная площадь»...

О ТЕХНОЛОГИИ

– На «Спасской» мы повторяем способ монтажа эскалаторов, отработанный на «Международной». Ранее монтировали все элементы эскалатора и только после этого выставляли их по маркшейдерским отметкам. Теперь же монтируем все четыре эскалаторных нитки без головного элемента – зоны «Е», не дожидаясь ее поставки. Эту зону устанавливаем и монтируем уже



по выверенному эскалатору. Тем не менее, пока ее нет, мы не можем ставить ни цепи, ни ступени. Так что основная работа – установка зон «Е» и монтаж рабочего полотна еще впереди.

Сейчас все оборудование, полученное от заказчика, установлено и полностью смонтировано, остается дождаться поставки основных приводных зон, их заказчик должен передать в монтаж не позднее середины мая. Если так и будет, то, возможно, в августе начнется обкатка эскалаторов. Скорее всего, к этому моменту над вестибюлем «Спасской» на высоте 6 м будет установлено и перекрытие первого этажа.

– В принципе, можно будет заниматься внутренними конструкциями вестибюля и приступать к его отделке. Если бы строительство вестибюля и торгового комплекса шло параллельно, можно было бы к концу этого года открыть «Спасскую» для пассажиров. Но в результате проволочек со строительством комплекса имеем то, что имеем.

О НАБОЛЕВШЕМ

– Возьмите, например, тяговую сеть постоянного тока. В метростроении это особая зона внимания

и ответственности. На потенциально опасном подземном объекте все контактные линии постоянного тока должны быть сведены безошибочно, мы это умеем делать лучше других. Или монтаж станционных тяговых подстанций: здесь необходимо безопасно и качественно выполнять сложнейшую кабельную прокладку. Монтаж тоннельных эскалаторов и установка «поэтажников» в торговом комплексе – далеко не одно и то же, это очень специфическая, трудоемкая работа. Ну и кроме всего прочего, искусственное замораживание грунтов. Используется, как правило, в крупном подземном строительстве, в том числе на аварийных объектах. Строительные специалисты уровня нашего СМУ – это безоговорочная гарантия качества при выполнении уникальных подземных работ, наше СМУ «заточено» под сложные монтажные работы в строящемся метрополитене на финишном, самом ответственном этапе. В этом наша сила и наша уязвимость. Мы неразрывно связаны с Метростроем и в полной мере разделяем тяжелое положение, в которое поставлен весь замечательный коллектив старейшего строительного предприятия.

«СПОРТИВНАЯ-2» ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

ЗАО «СМУ-11 МЕТРОСТРОЙ»: ВПЕРЕДИ СЛОЖНЫЙ УЧАСТОК



Экскурсию по строительным площадкам «Спортивной-2» проводил горный мастер ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Николай Зубов. Николай отвечает за организацию и выполнение монолитных работ от чертежа до выполненной конструкции. Закончил горно-технический факультет свердловского горного Университета по специальности «подземная разработка угольных месторождений» и приехал из далекого уральского приполярного городка Инта «попытать счастья в большом городе»... Мы вышли из «штаб-квартиры на набережной» в направлении уже знакомого всем синего забора, за которым разворачивается большое и красивое строительство. На развязке перед Тучковым мостом дорожная ситуация довольно сложная: трехполосное движение транспорта при съезде с моста на набережную переходит в две полосы. Движение плотное, кто-то не выдерживает свой ряд, начинает влезать в чужой и «подтирает» соседа. Хорошо, если рядом «гаишники», они быстро разведут «сладкую парочку», а когда автоинспекторов нет неизбежно образуется пробка. Все это осложняет работу метростроителей: на объект строго по графику должны подходить самосвалы: они вывозят со стройплощадки тонны грунта.

СТРОИТЕЛЬНАЯ ПЛОЩАДКА №1. СТРОИТСЯ СТАРТОВЫЙ КОТЛОВАН НАКЛОННОГО ХОДА

– Здесь выполняются строительные работы на проектном «пятак» стартового котлована будущего наклонного хода. Глубина стартового котлована в нижней точке – 18,5 м, на всю заданную глубину выполнена «стена в грунте», установлены «расстрель», сейчас выбираем грунт до проектной отметки, далее производим омоноличивание стен, обустроив площадку по контуру котлована, устанавливаем технику и приступаем к выемке грунта уже по трассе наклонного хода. По предварительным данным, на начальном этапе этих работ будут

задействованы экскаваторы Kaiser. Их застроят лебедками, чтобы предотвратить сползание внутрь, установят конвейеры для выдачи породы на поверхность и – в бой! По утвержденному графику строительство 65-метрового наклонного хода станции «Спортивная-2» начнется первого июня.

На этой площадке еще продолжают работы по струйной цементации с замещением грунта цементным раствором, метростроителям остается пробурить 300-400 скважин на небольшом (не более 100 м²) куске территории, и данный вид работ будет полностью выполнен. Сетка замещающего бурения – 600*300 мм, средняя глубина скважины 15–19 м. Строи-

тели уже пробурили порядка 9000 скважин. Состав буровой бригады 4 человека: бурильщик, помбур, оператор насосной установки, рабочий на бетоносмесителе. Согласованность действий буровой бригады обеспечивается бригаиром по радиосвязи. Забурившись на заданную глубину, он связывается с автоматизированным буровым комплексом и командует о подаче раствора с конкретными параметрами давления. Бригадир управляет подъемом рабочего органа, в процессе чего и происходит замещение грунта цементным раствором. Дневная выработка зависит от конкретных условий бурения и проектных требований, но в среднем – 10–12 скважин в смену.



Степан Юрьевич Щербин, машинист буровой установки. Струйная цементация на площадке №1

Мы спускаемся в блок служебных помещений. Все монолитные работы выполнены. Фундаментная плита с гидроизоляцией и защитными стяжками, несущие колонны и стены, плита перекрытия полностью готовы. В ближайшие дни начнется строительство внутренних конструкций – стен, перегородок, здесь будут размещаться технологические службы для обеспечения жизнедеятельности вестибюля. А над плитой перекрытия пройдут проезжая часть. Строители положат гидроизоляцию, соорудят защитную стяжку, послойно утрамбуют песок, одним словом, полностью подготовят основание для дороги.

Метростроение

**ПЛОЩАДКА №2.
ЛЕСТНИЧНЫЙ СПУСК №1
И ПЕРЕХОД К
ЛЕСТНИЧНОМУ СПУСКУ №2**

– На этой площадке полностью закончены монолитные работы лестничного спуска №1. Остается отделка. Четыре спуска (два пешеходных и два эскалаторных), примыкающих к набережной с разных сторон Тучкова моста, сомкнувшись под землей в единую систему галерей, приведут к новому вестибюлю. Из вестибюля наклонный ход доставит пассажиров к траволатору, построенному в 300-метровом тоннеле под Малой Невой. Через спуск №1 мы пере-

ходим на площадки №№ 4 и 5, где ведутся подготовительные работы к строительству стены в грунте и к буровым работам. Этот лестничный спуск будет соединяться проходом (около 100 м) с лестничным спуском №2, который находится на стройплощадке №1. Его еще предстоит пройти. Скорее всего, основную выборку грунта проведут с помощью компактных экскаваторов, а доработают контур прохода уже вручную.

**ПЛОЩАДКИ №4–5:
УСПЕТЬ ЗА 12 МАЙСКИХ
ПРАЗДНИЧНЫХ ДНЕЙ**

– На площадках №4 и №5, примыкающих справа и слева к трамвай-

ному полотну за спуском с Тучкова моста, ведется подготовка к сложному и крайне ограниченному во времени переходу под проезжей частью сразу за спуском с Тучкова моста.

На этом участке за 12 майских праздничных дней мы должны размонтировать трамвайные пути, соорудить на глубину 19 м с двух сторон этого участка «стену в грунте» и, таким образом, соединиться со «стеной в грунте» площадки №2. По контуру «стены в грунте» выполнить струйную цементацию, произвести на этом участке грейферную выборку грунта, посекионно опустить в подготовленный



котлован арматурный каркас, выполнить бетонирование котлована, сверху «положить» перекрытие, восстановить дорожное покрытие и, наконец, смонтировать снятые секции трамвайных путей. Сейчас, для возведения «стены в грунте» нами уже построена направляющая форшахта. Таким образом, за спуском с Тучкова моста в рекордные сроки будет построен подземный переход под проезжей частью. Нам предстоит очень непростая и ответственная работа.

ЗАО «СМУ №13 МЕТРОСТРОЙ»: ПРОХОДКА ПОД НЕВОЙ В РАБОЧЕМ РЕЖИМЕ

Владимир Александрович Казаков, начальник участка №5 ЗАО «СМУ №13 Метрострой» был немногословен:

– Проходчики СМУ №13 ведут монтаж сооружений переходного коридора. Работы ведутся в два забоя. Для ускорения



БРИГАДА ПРОХОДЧИКОВ АНДРЕЯ НИКОЛАЕВИЧА ЛЕБЕДЕВА ВЕДЕТ МОНТАЖ КОЛЬЦА В ПЕРВОМ ЗАБОЕ ПЕРЕХОДНОГО КОРИДОРА:
А.В. Кузнецов, более 30 лет работает проходчиком в петербургском Метрострое; В.С. Морозов и С.В. Морозов – отец и сын – отличные проходчики; А.Н. Лебедев, бригадир; А.П. Кривоспитский, проходчик, ветеран Метростроя; С.Н. Иванов, проходчик; В.Д. Никитин, маркшейдер; Е.Р. Фриауф, проходчик; Д.Е. Кузин, проходчик; В.М. Терентьев горнорабочий

проходческих работ была пройдена фурнель, разработана монтажная камера, в которой был смонтирован второй укладчик УТ-5С, сейчас проходческие работы в переходном коридоре ведутся в одном направлении двумя забоями. На момент подготовки информации по первому забою проходчики установили 31 кольцо, по второму – 14. В каждом забое по скользящему графику работают по четыре проходческие бригады. До конца апреля запланировано установить в первом забое 33 кольца, во втором – 22.

Бригадир проходчиков Андрей Николаевич Лебедев начинал постигать многотрудную работу проходчика на угольных шахтах подмосковного угольного бассейна, работал на щитовой проходке в московском Водоканале, в 2004 году приехал в Петербург и начал работать проходчиком в Метрострое.

– Петербургский Метрострой – замечательная организация, к сожалению, в последнее время наблюдается довольно частая смена людей, стало труднее собрать постоянную бригаду опытных, грамотных специалистов. И если такой коллектив появляется, его нередко приходится «разбивать» для формирования новых бригад, а жаль... Наша бригада – это спаянная команда отличных ребят, знающих свое дело и умеющих работать с полной отдачей...

Мы очень надеемся, что сложные времена пройдут и у нашего Метростроя появятся стабильные объемы работ. Для проходчиков это самое главное.



ТЕМ ВРЕМЕНЕМ НА СТАНЦИИ «ЮЖНАЯ»...

Совсем скоро в Петербурге впервые будет проложен первый двухпутный тоннель диаметром 10,4 м. Ожидается, что тоннельпроходческий комплекс Herrenknecht прибывает на строящуюся станцию «Южная» летом. Пока же полным ходом дружные бригады метростроевских коллективов готовят строительную площадку к приемке ТПМК и монтажу.

На оживленной стройплощадке «Метростроителя» встретил начальник участка ЗАО «Метроподземстрой» Евгений Геннадьевич Кичигин и рассказал, какие работы уже выполнены.

– Сейчас наши бригады, закончив подготовку форшахты для стены в грунте, готовят оголовок ствола. Специалисты Управления механики закончили сооружение стены в грунте, кольцо ствола замкнуто полностью. Начинается струйная цементация грунта в зоне ствола, после завершения которой мы приступим к выемке грунта. Всего в зоне подвездного тоннеля – галереи, ствола и зоне врезке предстоит забурить порядка 5000 тысяч скважин. В общей сложности это месяца два работы. После струйной цементации ствола «Умовцы» перейдут

на цементацию подходного тоннеля, а вслед за ними по окончании цементации для выемки грунта в зоне галереи перейдем и мы.

Повышенное внимание на строительной площадке будущей станции «Южная» уделяется укреплению грунта при приемке «щита».

– Новый «щит» – многотонная машина, – рассказывает Евгений Геннадьевич. – Один только режущий орган весит около 150 тонн! Дорогу, по которой будут завозить детали ТПМК, придется серьезно укрепить. Как раз сейчас бригады «Метроподземстрой» этим и занимаются. В зоне подвезда к стартовому котловану мы выбрали грунт до отметки –2 м, уложили геотекстиль, засыпанный сверху песок утрамбовали катком, сверху положили каркас из арматуры, который залили

бетоном. Рядом с подъездной дорогой «метроподземстроевцы» делают подкрановые пути для порталного крана. Технология та же, за исключением того, что в этом случае грунт выбираем уже до отметки –3 м. К июню все подготовительные работы для приемки ТПМК должны быть закончены. Для того, чтобы этот срок был выдержан, мы работаем в 2 смены, а в дальнейшем планируем перейти на круглосуточный режим работы. От «Метроподземстрой» здесь работают 3 проходческие бригады и одна бригада крепыльщиков-арматурщиков. Для метростроителей созданы вполне благоприятные условия: утром – развозка от станции «Международная», где они передеваются. После работы – обратно, до «Международной», где можно принять душ



БРИГАДА АЛЕКСАНДРА АЛЕКСАНДРОВИЧА СМОЛИНА НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ БУДУЩЕЙ СТАНЦИИ «ШУШАРЫ»
Задний ряд, слева направо: А.Н. Соколов, А.А. Смолин, Е.В. Мясников, М.А. Крылов, А.Б. Савочкин, Е.Н. Костылев. Передний ряд, слева направо: А.П. Сахненко, А.М. Клятцес, В.В. Поплавных, Н.А. Свалов, О.В. Ковалев



Эльвира Анатольевна Фоткина, маркшейдер ЗАО «Метроподземстрой», больше 50 лет в Метрострое!

и переодеться. Также на площадке есть все необходимые условия для приема пищи.

После окончания монтажа нового ТПМК начнет проходку двухпутного тоннеля в сторону будущей станции «Проспект Славы», «нырнув» с поверхности под кольцевую автодорогу. Под землей ему предстоит пройти чуть более 4 километров до приемочной камеры в районе станции «Проспект Славы». Проходку будут вести «умовцы», а «Метроподземстрой» в ответе за обслуживание «щита»: монтаж ленты для выдачи породы, доставка и монтаж блоков обделки...

Профсоюз Метростроя

Вадим Александров: ЧТОБЫ МЕТРО НАЧАЛО, НАКОНЕЦ, СТРОИТЬСЯ, НЕОБХОДИМА ИНИЦИАТИВА ГОРОДА



28 марта в Управлении ОАО «Метрострой» прошло очередное заседание Территориальной профсоюзной организации. Главная тема заседания – чрезвычайная ситуация на предприятиях, сложившаяся в связи с полным отсутствием работ в метростроении. О положении дел представителям профсоюзных комитетов рассказал генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров.

Вадим Александров:

– Сегодня строительство (и, соответственно, финансирование) только двух объектов ведется в рамках контракта с городом: наклонный ход станции «Спасская» и второй выход со «Спортивной». Остальные работы, а именно подготовка стартового котлована на станции «Южная» для нового ТПМК и окончание проходки до станции «Перспектив Славя» ведутся на заемные средства. На этом участке Фрунзенского радиуса мы можем освоить более 3 млрд рублей. Все имущество Метростроя сейчас находится в залоге – эта вынужденная мера, чтобы строительство Фрунзенской линии на участке от станции «Международная» до станции «Южная» можно было бы начать сразу после получения заключения государственной экспертизы и проведения конкурса, ориентировочно в октябре этого года. Иначе начало строительства затянулось бы еще минимум на полгода. При этом Метрострой вынужден идти на

определенный риск, ведь 100% гарантии, что именно наша организация выиграет этот конкурс, нет.

Присутствующие на заседании единодушно заявили, что, несмотря на декларации о якобы радужных перспективах метростроения, на многочисленных бравурные публикации в СМИ, реальная ситуация в Метрострое просто угрожающая. Последние выплаты рабочим СМУ-11, например, выдавались из расчета 900 рублей за смену. Никогда еще высококвалифицированные метростроители не имели таких низких заработков. Ценнейшие специалисты уходят из Метростроя.

Вадим Александров:

– Наша организация разваливается. Созданная в 1941 году, отстоявшая блокадный Ленинград, построившая самое красивое и самое глубокое в мире метро, сегодня она никому, кроме нас самих, не нужна. И самое страшное, что мы ничего не можем с этим поделать. Мы ограничены рамками закона,

который обязывает нас сидеть и ждать, когда же будут соблюдены все процедуры по согласованию проекта, проведению конкурсов и т.д. А в это время коллектив распадается. Если на предприятиях, занятых на «Спасской», «Спортивной», на ЛАЭС-2, ситуация сносная, то Управление №10, Управление-15, Семнадцатое управление, СМУ-19 близки к банкротству.

Парадокс, абсурд, но развитию метрополитена в Петербурге сегодня уделяется очень большое внимание. Все вице-губернаторы занимаются этим вопросом. С 25 по 29 марта в Смольном прошло два совещания, еще одно с новым вице-губернатором Маратом Оганесяном намечено на ближайшие дни. На этих совещаниях обсуждается строительство новой линии в сторону ст. «Улица Савушкина», включая «Новокрестовскую», станции «Театральная» и следующих за ней станций «Большой проспект» и «Шкиперская»; Красносельско-Калининской линии и новой ветки в сторону «Пулково». Необходимость строительства Фрунзенского радиуса также ни у кого не вызывает сомнений. Все это лишь намерения, в реальности же без существенных потерь мы сможем продержаться до августа. Необходимо иметь утвержденные проекты, но их нет. Фрунзенский радиус в марте месяце повторно ушел на экспертизу после устранения 122 замечаний. И никаких гарантий, что повторная экспертиза его утвердит. Проект станции «Театральная» планировалось сдать в экспертизу в марте, теперь же этот срок перенесен на июнь месяц. Значит, и строительство «Театральной» переносится на следующий год. На проект Красносельско-Калининской линии с шестью станциями рассчитывать не приходится, приоритеты расставлены иначе: ориентируемся на Чемпионат мира по футболу 2018 года. По остальным же объектам ни изысканий, ни проектирования просто нет.

По Фрунзенскому радиусу экспертизой проекта заказчик занимается уже год. Вообще, государственная экспертиза переживает слож-

ные времена. Законодательно все уникальные и особо опасные объекты должны пройти экспертизу проекта именно в Москве, в учреждении, которое имеет на это соответствующие полномочия и специалистов. Объем работ слишком большой. Можно было бы создать подразделение госэкспертизы в Петербурге, но на это уйдут годы. Идти по пути московских коллег, строивших не дожидаясь экспертного заключения, опасно, т.к. суммы, затраченные на строительство, могут оказаться больше закрепленных в экспертном заключении. В итоге, именно так с москвичами и случилось. Тем не менее, сейчас в столице метро строится очень активно. На этот год у них запланировано реально освоить 150 млрд рублей. Эту возможность обеспечивают нескольких проектных институтов. У нас же всего один институт, и тот работает вполсилы. Создать альтернативный проектный институт на базе Метростроя мы пока не можем, т.к. хороший специалист стоит дорого. Тем не менее, мы ведем работу по созданию ЗАО на базе бывшего «Метрокона», которое как раз будет заниматься проектированием. В отношении производственной оснащенности Метрострой находится в наилучшей форме. Новый завод по изготовлению блоков обделки, который мы построили на «Метробетоне», без преувеличения является лучшим в Европе. В феврале мы приняли новый ТПМК для проходки двухпутных тоннелей, в августе «щит» будет уже в Петербурге. Скуратовский «щит» стоит в боевой готовности... Все это есть, но чтобы метро начало, наконец, строиться необходима инициатива города.

Заседание комитета проходило более полутора часов. В результате было принято решение написать от имени Профсоюзной организации и трудового коллектива ОАО «Метрострой» открытое письмо Георгию Полтавченко с просьбой о встрече с представителями Профкома для совместного обсуждения вариантов решения острой проблемы. Напомним, что Метрострой является городской организацией, более 50% акций которого принадлежат городу.

Губернатору Санкт-Петербурга Г.С. Полтавченко от Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой»

ОБРАЩЕНИЕ**Уважаемый Георгий Сергеевич!**

Метрополитен заслуженно является самым эффективным видом общественного транспорта в мире. Крупнейшие города планеты интенсивно осваивают подземное пространство, наращивают темпы метростроения в соответствии с запросами современных мегаполисов. В то же время, на сегодня отставание развития строительства метро в Санкт-Петербурге по отношению к потребностям города составляет порядка 20 лет и сейчас практически прекращено, причём не из-за недостатка финансирования.

Профсоюзный комитет Метростроя неоднократно обращался к генеральному директору ОАО «Метрострой» В.Н. Александрову с вопросом о сложившейся критической ситуации в трудовых коллективах в связи с отсутствием работ, но ничего, кроме очередных обещаний, мы от него не получили. Более того, второй год мы пытаемся обратить Ваше внимание на проблему строительства метро, у нас скопилось немало ответов-отписок от вице-губернаторов Смольного. Многие из них уже не работают. Это явилось причиной обращения к Вам в такой форме. Наша цель – добиться реального диалога с Вами как с руководителем Санкт-Петербурга и совместно найти решения для выхода из создавшегося критического положения, тем самым принести реальную пользу нашему городу и горожанам.

1. Почему не строится метро в Санкт-Петербурге?

По нашему мнению, отсутствие согласованной программы развития города, транспортной системы и метрополитена, несогласованность работы Комитетов, отвечающих за развитие города, кадровая чехарда, бесконечно меняющиеся схемы развития и сроки пуска станций метрополитена – вот основная причина. В результате в городе появляются огромные жилые массивы без инфраструктуры на окраинах и уплотнительная застройка в центре города без резервированных пятен для новых станций метро.

2. Кто отвечает за развитие метростроения, в том числе контролирует исполнение сроков проектирования, экспертиз и строительства?

По нашему мнению, на сегодняшний момент такого органа не существует, чувствуется безразличие чиновников всех уровней. Мы считаем, что курировать развитие метрополитена в Санкт-Петербурге должен губернатор города. За более чем 70-летнюю историю существования метростроения в нашем городе, на всех этапах: от разработки концепции развития до сдачи новых линий и станций в эксплуатацию, все первые лица города и их заместители контролировали процесс строительства лично, вели диалог с коллективом Метростроя как на рабочих местах в шахте, так и на производственных совещаниях, а не только разрезали ленточки и

ограничивались участием в открытии станций метро. Мы приглашаем Вас посетить наши замороженные объекты и воочию увидеть то, как сегодня строится, а точнее, не строится метро в Санкт-Петербурге:

Динамика темпов строительства линий метрополитена

**3. Связано ли отсутствие строительства с возможностями Метростроя?**

Петербургский Метрострой основан в 1941 году специально для строительства метрополитена в Ленинграде. Все эти годы коллектив метростроителей верой и правдой служил своему

родному городу. Многие метростроевцы погибли в годы Великой Отечественной войны на строительстве оборонительных рубежей Ленинграда, сооружая Дорогу Жизни и Дорогу Победы, а уже в 1955 г. мы праздновали свою Победу возрожденного Метростроя и пуск первой линии метро. Сегодня Метрострой представляет собой выстроенную десятилетиями городскую структуру, состоящую из 10 проходческих строительного-монтажных управлений, заводов по изготовлению железобетонных обделок тоннелей, Управления производственно-технологической комплектации, Управления механизации, Автотранспортного предприятия. В 2013 году в арсенале петербургского Метростроя появилась новейшая современная механизированная линия по изготовлению блоков обделки тоннелей. Специалисты признали ее лучшей в Европе. Мы успешно применяем передовые технологии и оборудование. Активно развивается парк специализированной проходческой техники. Только за последние пять лет Метрострой заказал три дорогостоящих тоннелепроходческих комплекса, каждый из которых уникален (для проходки наклонных ходов, для проходки перегонных тоннелей диаметром 5,6 м и для проходки двухпутных тоннелей диаметром 10,4 м). Сегодня у нас еще есть квалифицированные кадры – уникальные специалисты, построившие самое красивое метро в мире. Нашей знаменитой ор-

ганизации «Тоннельному отряду-3» принадлежит не превзойденный по сей день мировой рекорд проходки перегонного тоннеля, который составляет 1250 метров за месяц. В Петербурге действует налаженная система образования, в которой участвуют ведущие технические ВУЗы страны: ИГИПС и Горный институт. Рабочие специальности будущие метростроители осваивают на базе Профессионального лицея Метростроя. Мы делаем все для того, чтобы не только нынешнее, но и будущее поколение метростроителей могло строить метрополитен в нашем городе на самом высоком уровне. Таким образом, и технические, и кадровые, и производственные возможности для освоения больших объемов метростроения есть, нет одного – новых проектов и строительных площадок.

Метрострой на строительстве Комплекса защитных сооружений, второй сцены Мариинского театра, Ленинградской атомной станции и других знаковых для Петербурга и России объектов доказал, что наш коллектив может строить объекты любой сложности. Однако наша организация создавалась именно для строительства метро, и этим наш коллектив должен заниматься в первую очередь. Метрострой – это городская организация, контрольный пакет акций которой находится в городе, мы являемся одним из крупнейших работодателей и налогоплательщиков Санкт-Петербурга. Кроме того, Метрострой – это градообразующая структура, на которой замыкаются многие строительные и промышленные отрасли Петербурга: металлургия, производство песка и цемента, изготовление различных механизмов, автоматика и пр. Строительство метро – это десятки тысяч рабочих мест в различных отраслях экономики. Метрострой – это уникальная организация. Ни у какой другой компании нет такого опыта строительства в непредсказуемых подземных геологических условиях Санкт-Петербурга, нет соответствующей производственной и технической базы, и самое главное – нет специалистов, способных выполнить эти сложнейшие работы.

Главная задача города, мы считаем, в минимально короткие сроки обеспечить объемы метростроения, загрузить многочисленный коллектив работой. Сейчас нужен прорыв, ускорение, и мы готовы своим коллективом, обладающим огромным человеческим и техническим потенциалом, его осуществить и в полной мере ответить за выполненную работу.

Георгий Сергеевич! Нам очень важно знать Ваше мнение, услышать ответы на эти и другие вопросы, волнующие сегодня метростроителей. Просим Вас о встрече в удобное для Вас время и место. Мы рассчитываем на диалог с Вами и на совместное решение вопросов, связанных с развитием метрополитена в нашем городе и работой нашего коллектива. Вашего ответа ждущ миллионы горожан.

Профсоюз Метростроя

18 АПРЕЛЯ ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МАРАТ ОГАНЕСЯН ВСТРЕТИЛСЯ С МЕТРОСТРОИТЕЛЯМИ

Разговор метростроителей с новым вице-губернатором Санкт-Петербурга по строительству Маратом Оганесяном продолжался в Смольном около часа. За такое короткое время, конечно же, невозможно разрешить проблемы петербургского метростроения. Тем не менее, «здесь и сейчас» вице-губернатором были приняты важные решения. На закрытой встрече присутствовали: от ОАО «Метрострой» – генеральный директор Вадим Александров, главный инженер Алексей Старков, автор открытого письма на имя Губернатора Санкт-Петербурга Георгия Полтавченко, председатель Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» Виктор Зорька. На встрече также присутствовали председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Дмитрий Буренин, представители ГУП «Петербургский метрополитен» и Комитета по транспорту.

О главных положениях состоявшегося разговора «Метростроитель» спрашивал Виктора Зорьку.



– С чего начался разговор, Виктор Владимирович?

– В начале разговора г-н Оганесян обозначил для присутствующих основной мотив встречи: городские власти реагируют на открытое письмо Территориальной профсоюзной организации

Метростроя, опубликованное в газете «Санкт-Петербургские Ведомости». В письме, полный текст которого приведен и в нашей газете, председатель профсоюзной организации призвал Губернатора Санкт-Петербурга обратить самое серьезное внимание на тяжелое положение петербургского Метростроя. Причины кризиса метростроения отнюдь не сегодняшнего происхождения, собака зарыта в прошлом, и людей, которые загнали метростроение в тупик, уже нет ни в правительстве, ни в комитетах...

– И как, по мнению нового вице-губернатора, следует выходить из положения?

– Прежде всего, считает новый вице-губернатор, сейчас не следует искать виноватых, а «засучив рукава» работать: активно и грамотно выправлять сложившуюся ситуацию. В ранге вице-губернатора по строительству г-н Оганесян работает всего несколько недель, поэтому он должен детально разобраться в

обстановке, найти верное решение проблемы и запустить механизм преодоления кризиса отрасли. Марат Оганесян обратился к руководству Метростроя с просьбой организовать поездку по строящимся объектам в одну из ближайших суббот.

У меня сложилось мнение, что на высокий пост вице-губернатора по строительству наконец-то был назначен сильный и жесткий управленец, грамотный строитель, понимающий значимость метро для Северной столицы, способный твердо проводить свою линию, реализовать принятую к действию программу. У него есть желание докопаться до сути: почему же мы не строим метро? Прямо на этой встрече он попросил представителей ГУП «Петербургский метрополитен» подготовить для него информацию и доложить о положении дел с площадками Красносельско-Калининской линии. Для некоторых чиновников оказалось новостью, что для освобождения площадок, то есть фактически для выкупа у собственников (или арендаторов) обремененных площадей требуется постановление правительства города за подписью губернатора... Похоже, деньги потребуются немалые. Вице-губернатор взял вопрос под свой контроль.

Но самое главное решение вице-губернатора, принятое на этой встрече, – о возрождении городского штаба для обеспечения оперативных задач по развитию метрополитена. На период с 2013 по 2018 год (Чемпионат мира по футболу) штаб должен объединить всех участников про-

цесса строительства метро в нашем городе. Вице-губернатор отдал распоряжение определить состав участников первого заседания штаба, которое может состояться в Смольном уже в ближайшее время. Напомню, что оперативный штаб по метростроению Мэр Москвы Сергей Собянин распорядился создать еще в 2010 г. Марат Оганесян согласился также и с тем, что в городском правительстве должен быть назначен конкретный чиновник в ранге вице-губернатора, отвечающий за метростроение.

– Какие действия профсоюзная организация намерена предпринять в дальнейшем?

Со стороны профсоюзной организации ОАО «Метрострой» поступило предложение провести встречу коллектива Метростроя с Губернатором Санкт-Петербурга и получить ответы на главные вопросы метростроителей, как говорится, «из первых рук». Марат Оганесян высказал пожелание лично участвовать в такой встрече «хоть завтра». Вице-губернатор обязался довести до Георгия Полтавченко позицию метростроителей и их просьбу о встрече с ним.

Территориальная профсоюзная организация ждет от Губернатора ответа на вопросы, поставленные в открытом письме.

Актуально

МОСКВА, 19 апреля – РИА Новости. *Власти Москвы предпримут все меры для изъятия земельных участков, необходимых для строительства метрополитена, сообщил журналистам в пятницу мэр Сергей Собянин. По его словам, иногда владельцы земель фактически прибегают к шантажу, как, например, при строительстве станции «Петровский парк» возле стадиона «Динамо». «Что там за строения? Это три обычных ларька, которые левым образом зарегистрировали в собственности. И теперь они (собственники) выставляют городу 250 миллионов рублей за эти три покосившихся ларька. Кроме как шантаж, это другими словами назвать нельзя, причем нагло. Конечно, мы примем меры по изъятию этих территорий», – подчеркнул Собянин. Он отметил, что есть проблемы и с изъятием земель для строительства станции Люблинско-Дмитровской линии с пересадкой на действующую станцию «Петровско-Разумовская». «Там огромная территория, захлещенная рынком, и строители пробиваются по тропам для того, чтобы возводить станцию метрополитена», – пояснил столичный градоначальник. Он добавил, что у станции «Петровско-Разумовская» предусматривалось строительство депо. «Площадка под локомотивное депо в свое время была выкуплена у федерального ГУПа практически за бесценок, а сегодня нам ее предлагают за баснословные деньги», – возмутился Собянин.*

22 апреля мэр Москвы провел плановую встречу с Московской федерацией профсоюзов, на которой поручил своему заместителю по вопросам градостроительной политики и строительства Марату Хуснуллину в ближайшее время разобраться с задержкой заработной платы работникам московского Метростроя.

Когда верстался номер

23 апреля в Территориальную профсоюзную организацию ОАО «Метрострой» поступил обнадеживающий документ. Протокол совещания руководителей ОАО «Метрострой» с участием вице-губернатора Санкт-Петербурга Марата Оганесяна содержит раздел «Решили». Будем надеяться, что решения нового вице-губернатора не останутся на бумаге, а будут реализованы в указанные сроки.

СОВЕЩАНИЯ С УЧАСТИЕМ ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОРА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

ОГАНЕСЯНА М.М.

СОВЕЩАНИЕ НАЧАЛОСЬ В 15 ЧАС.00 МИН. (СМОЛЬНЫЙ, К. 359).

СОВЕЩАНИЕ ВЕЛ ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

ОГАНЕСЯН М.М.

ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

ПРОТОКОЛ

от 18.04.2013 № 15

ПОВЕСТКА ДНЯ:

О строительстве объектов Санкт-Петербургского метрополитена.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Буренин Д.А. – председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры

Дыбов А.В. – заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры

Зырянов А.В. – заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры

Матвеев О.А. – заместитель председателя Комитета по транспорту

Александров В.Н. – генеральный директор ОАО «Метрострой»

Старков А.Ю. – главный инженер ОАО «Метрострой»

Козин Е.Г. – первый заместитель начальника СПб ГУП «Петербургский метрополитен»

Купец Д.В. – главный инженер СПб ГУП «Петербургский метрополитен»

Козлова М.В. – начальник службы имущества СПб ГУП «Петербургский метрополитен»

Зорька В.В. – председатель Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой»

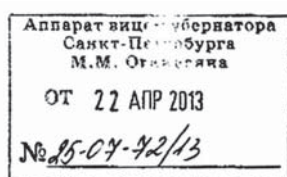
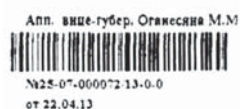
СЛУШАЛИ:

Поручение Губернатора Санкт-Петербурга от 08.04.2013 № 620 по обращению председателя Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» В.В. Зорьки провести рабочую встречу.

Информацию председателя Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» о сложившейся ситуации в трудовых коллективах в связи с отсутствием работ на объектах метрополитена.

РЕШИЛИ:

1. Организовать штаб по метростроению в Санкт-Петербурге под руководством вице-губернатора Санкт-Петербурга М.М. Оганесяна для ежемесячного обсуждения вопросов строительства объектов метрополитена с участием представителей профильных комитетов.



2. Комитету по развитию транспортной инфраструктуры подготовить состав участников штаба, организовать первое заседание штаба с включением в повестку дня рассмотрение программы проектирования и строительства объектов метрополитена на 2013 год и перспективу с учетом информации по прохождению государственной экспертизы проектной документации объектов метрополитена, а также с учетом сроков строительства стадиона на Крестовском острове и обеспечения этапов соревнований Чемпионата мира по футболу в 2018 года, представить предложения.

Ответственный: Буренин Д.А. Срок: до 24.04.2013

3. Комитету по развитию транспортной инфраструктуры подготовить проект гарантийного письма в ФАУ «Главгосэкспертиза России» и детальную служебную записку по имущественно-правовым вопросам земельных участков, предусмотренных для строительства объектов метрополитена.

Ответственный: Буренин Д.А. Срок: до 24.04.2013

4. Комитету по развитию транспортной инфраструктуры подготовить совещание с участием крупных заказчиков и подрядчиков по строительству объектов в Санкт-Петербурге (Западный скоростной диаметр, футбольный стадион на Крестовском острове и др.), представить турецких фирм, с целью определения механизма участия в проектах городских структур и возможного привлечения специалистов ОАО «Метрострой».

Ответственный: Буренин Д.А. Срок: до 24.04.2013

5. Комитету по развитию транспортной инфраструктуры осуществлять контроль за исполнением СПб ГУП «Петербургский метрополитен» Адресной инвестиционной программы на 2013 год в целях недопущения снижения запланированных объемов финансирования строительства объектов и проектно-изыскательских работ.

Ответственный: Буренин Д.А. Срок: постоянно

М.М. Оганесян

Поздравляем!

КОМАНДА ЗАО «КОМПАКТ» ПОЗДРАВЛЯЕТ СВОЕГО КАПИТАНА С 60-ЛЕТИЕМ!



Заслуженный строитель РФ Клименти Григорьевич Касрадзе – это официальное звание. Но и без него он все равно был бы Строителем. С большой буквы!

У него это получается... Быть уважаемым друзьями, коллегами, партнерами. Быть любимым родными и близкими. Это его путь. Путь, по которому он идет, не изменяя себе. Честно, с достоинством! Ему есть, чем гордиться.

Свой трудовой путь юбиляр начинал в Ленметрострое. 16 лет упорного труда. Накопленный опыт, зазор и упорство в достижении поставленных целей, сочетае-

мые с профессиональными и деловыми качествами воплотились в новое трудное, но в то же время интересное и захватывающее дело – строительную компанию «Компакт».

Сегодня это одна из ведущих компаний Северо-Запада, известная такими объектами, как Дамба, здания Главного управления Центрального Банка России, аэропорт «Пулково-2», здания Морского Пассажирского терминала и др.

С Днем Рождения! Искренне желаем Вам крепкого здоровья, семейного благополучия, дальнейших успехов и смелых идей, которыми Вы вдохновляете идущих вместе с Вами по Вашему пути! С юбилеем, Клименти Григорьевич!

Дружный коллектив ЗАО «Компакт»

ВИКТОРУ ЕФИМОВИЧУ СЕМЕНОВУ – 60!

8 апреля отметил 60-летие заместитель руководителя производственного отдела ОАО «Метрострой» Виктор Ефимович Семенов.



Виктор Ефимович окончил Ленинградский Горный институт по специальности «Строительство подземных сооружений и шахт» горным инженером-строителем. С 1982 года его судьба связана с метростроением: Виктор Ефимович стал работать в Управлении Ленметростроя инженером отдела техники безопасности. Потом был непродолжительный период работы горным мастером в Тоннельном отряде-3. С 1991 года и по сей день Виктор Ефимович работает в должности заместителя производственного отдела Управления ОАО «Метрострой». Опытный, ответственный, уважаемый коллегами, он вот уже более 20 лет делает все, что помогает, без преувеличения, одному из самых стратегически важных отделов ОАО

«Метрострой» четко и грамотно выстраивать свою работу.

За многолетний добросовестный труд и весомый вклад в метростроение Виктор Ефимович награжден знаком «Почетный транспортный строитель» (2001 г.), Почетной грамотой Государственного комитета РФ по строительству и жилищно-коммунальному комплексу (2003 г.), медалью Ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, нагрудным знаком «Почетный строитель России» (2010 г.).

Уважаемый Виктор Ефимович!

Примите от коллег самые искренние и теплые поздравления, пожелания крепкого здоровья, благополучия, удачи и веры в собственные силы, новых профессиональных и трудовых достижений!

С ЮБИЛЕЕМ!

14 апреля 2013 года исполнилось 60 лет Юрию Евгеньевичу Федорову, начальнику отдела снабжения ЗАО СМУ-9 «Метрострой».



Более 20 лет он трудится в нашей организации. Пришел в наш коллектив в качестве инструктора по спортивной работе. Затем был назначен диспетчером по транспорту, заместителем начальника отдела снабжения. В настоящее время он возглавляет этот ответственный отдел.

Все эти годы Юрий Евгеньевич занимался организацией спортивных соревнований, при этом сам активно участвовал в них, показывая отличные результаты. Под его руководством наша организация занимала призовые места и становилась победителем соревнований в отдельных видах спорта и в общем зачете. Его активный образ жизни и занятия спортом помогают в трудовой деятельности.

За многолетний и добросовестный труд Юрий Евгеньевич неоднократно поощрялся почетными грамотами и денежными премиями, ему присвоено звание «Ветеран Метростроя».

Друзья и коллеги от всей души поздравляют Юрия Евгеньевича с этой замечательной датой и желают здоровья, счастья и дальнейших успехов в работе.

Коллектив ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

14 апреля отметила 50-летие заместитель директора по учебно-воспитательной работе Профессионального лицея Метростроя Эльвира Эдуардовна Лебедева.



Педагогический коллектив и учащиеся лицея поздравляют Эльвиру Эдуардовну с юбилеем и благодарят за многолетний добросовестный труд (она работает в лицее с 1984 года). Желаем здоровья, благополучия, успехов и благодарных учеников!

ЮРИЮ ВАСИЛЬЕВИЧУ ЗУБКОВУ – 65!

4 апреля Юрию Васильевичу Зубкову, директору ЗАО «АТП Метростроя», исполнилось 65 лет. Из них без малого 40 лет он посвятил работе в Метрострое. Как говорит он сам, его путь метростроителя был витиеват, но за «пределы» Метростроя Юрий Васильевич почти не выходил.



—Метрострой появился в моей жизни в 1973 году, – вспоминает Юрий Васильевич. – К тому моменту я уже успел и в армии отслужить, и окончить Ленинградский энергетический техникум, а потом и Горный институт, попробовать себя на работе в разных местах. А потом пришел в Метрострой и осознал, что ни в одной другой организации такой отзывчивости не встречал ранее. Встретил в метростроевцах целеустремленность,

интерес к работе, да так и остался...

В 1973 году я пришел на СМУ-15 Ленметростроя электрослесарем. В то время механик участка уходил на повышение, а я должен был остаться вместо него, принимал участок работ. Помню и свой первый объект – вентиляционная станция метро «Политехническая». Оттуда моя метростроевская судьба и началась. Влился в работу сразу: работа была настоящая, мужская, с большой долей ответственности. И коллектив – крепкий во всех смыслах, открытый, дружный, сплоченный и в высшей степени порядочный.

Тогда же, работая механиком в СМУ-15, Юрий Васильевич прошел испытание первым «размывом». В 1974 году плыл на перегоне между станциями «Лесная» и «Площадь Мужества» разрушил толщу обделки и затопил тоннели. На площади Мужества и прилегающих городских магистралях образовались провалы, треснули стены домов и наземных сооружений.

– Помню, как всем коллективом боролись с размывом, – рассказывает Юрий Васильевич, – на стройплощадке дневали и ночевали. Была общая задача – побороть размыв, не допустить обрушения грунта в зоне построек, и каждый для этого делал, что мог. Беда сплотила коллектив... С тех пор вспоминаются даже больше не трудовые моменты, а боевые товарищи, с которыми работал... Был тогда у меня начальник участка Вячеслав Константинович Зотов, его заместитель Владимир Дмитриевич Новак, Владимир Григорьевич Батулин, Владимир Григорьевич Шарцев, Владимир Всеволодович Горышин, Вадим Николаевич Александров и многие другие.

В 1975 году Юрий Васильевич отправился в составе Тоннельного отряда №10, одного из подразделений Ленметростроя, в Кировск на подготовку выработок для дальнейшей проходки и добычи апатитов. После Кировска была работа в КЭПРО, позже переименованной в Управление механизации, где в общей сложности Юрий Васильевич проработал около 5 лет. Было в записях трудовой книжки Зубкова и Управление, и Тоннельный отряд-3, и Компакт...

– Словом, попробовал себя везде, – говорит Юрий Васильевич, – образование профильное позволяло, шел работать туда, где были интересные предложения. Что запомнилось? Да, пожалуй, каждый трудовой момент... Мне везде нравилось... Запомнились и скоростные проходки, и различные сложные монтажные работы на участке, и освоение новой техники и технологий... Работа в Метрострое всегда была «живой», всегда кипела, была сложной, но невероятно интересной.

С 2003 года Юрий Васильевич возглавляет Автотранспортное предприятие Метростроя. По его признанию, в последнее время с уменьшением количества проходческих работ, где в основном и бывает задействован транспорт, АТП приходится держаться на плаву, искать способы выживания.

– Рынок сейчас большой, конкурировать тяжело, – рассказывает Юрий Васильевич, – поэтому каждый рабочий день – это прежде всего поиск работы.

А после работы Юрий Васильевич может посвятить время своим увлечениям. Когда-то он серьезно увлекался баскетболом, не прекращает следить за спортивными событиями и сейчас.

– Только перешел из разряда активных спортсменов в разряд пассивных, – шутит про себя Юрий Васильевич. – Смотрю спортивные трансляции по телевизору, болею за «Зенит», иногда хожу на матчи...

За трудовые заслуги Юрий Васильевич Зубков награжден «Бронзовой медалью ВДНХ СССР», «Серебряной медалью ВДНХ СССР», «Золотой медалью ВДНХ СССР», ему присвоено звание «Ветеран труда», является Заслуженным работником транспорта Российской Федерации.

В день своего 65-летия Юрий Васильевич пожелал своему предприятию – да и всему Метрострою – работы, стабильности, новых выработок и достижений. И, конечно же, крепкого здоровья – без него никуда!

Мастер-класс

ПРЕЗЕНТАЦИЯ В УПРАВЛЕНИИ МЕХАНИЗАЦИИ



В мероприятии приняли участие: главный энергетик ОАО «Метрострой» И.П. Савельев, начальник службы электроснабжения ГУП «Петербургский Метрополитен» В.Н. Пахомов и его заместитель С.Н. Васильев, главный энергетик УМ – филиала ОАО «Метрострой» В.С. Кирилловский, начальник участка УШЭЭ и КС С.Ю. Пьянзов и его заместитель В.Н. Сысуев, оперативно-ремонтный персонал предприятия, представители службы эксплуатации сетей ГУП «Петербургский Метрополитен» и ЗАО СМУ-9 «Метрострой».

Официальные дистрибьюторы в России компаний 3M™ и CELLPACK в ходе проведения презентаций подробно рассказали об истории возникновения компаний, современных инновационных технологиях и материалах, используемых для монтажа и ремонта кабельных и воздушных линий передачи электрической энергии. Особое внимание представители компаний обратили на термоусаживаемые, заливные, натяжные (холодноусаживаемые) и комбинированные технологии, аксессуары и сопутствующие мате-

риалы для монтажа кабельных линий напряжением 1-35 кВ. Мастер-класс дал возможность на практике удостовериться в совершенстве и многообразии технических решений, адаптированных под конкретные и узконаправленные специфические задачи, возникающие перед метростроителями при монтаже электрооборудования.

Во время дискуссий выяснилось, что наиболее востребованными для нужд электросетевого хозяйства ГУП «Петербургский метрополитен», по словам В.Н. Пахомова, являются ремонтно-восстановительные комплекты для концевых муфт на кабели с бумажной маслорепротивной изоляцией напряжением 6-10 кВ компании 3M и компактные водозащищенные соединительные муфты для кабелей из сшитого полиэтилена на напряжение до 24 кВ компании CELLPACK.

Главный энергетик УМ – филиала ОАО «Метрострой» В.С. Кирилловский высказался о возможности использования для ремонта кабельных коммуникаций в зимний период на объектах поверхностного комплекса качественно новых технологий термической усадки, а для электроустановочных работ в подземных условиях использования заливных (компаундных) технологий и технологий «холодной» усадки, широко представленных обеими компаниями. Кроме того, живой интерес у метростроителей вызвали огромный спектр лент, скотчей

10 апреля 2013 года по инициативе УМ – филиала ОАО «Метрострой» в АБК и мастерской УШЭЭ и КС предприятия были организованы и проведены презентации и мастер-класс с участием официальных дистрибьюторов компаний 3M™ (Minnesota Mining and Manufacturing, USA) и CELLPACK (AG Switzerland, GmbH Germany) в России, являющихся лидерами в производстве электроизоляционных материалов для монтажа, ремонта и обслуживания электроустановок классом напряжения до 35 (110) кВ.

и прочих аксессуаров компании 3M™ для ремонта кабелей с бумажной маслорепротивной изоляцией, а также лент от компании CELLPACK – элемент «стресс-контроль» для выравнивания напряженностей электрических и магнитных полей при монтаже соединительных и концевых муфт на кабелях из сшитого полиэтилена.

Понимая, что качественная, безопасная и безаварийная эксплуатация электроустановок напрямую зависит от эффективного использования современных технологий и материалов, все участники мероприятия сошлись в едином мнении о том, что подобного рода мероприятия необходимо проводить регулярно для повышения профессионального уровня, взаимного обмена опытом и знаниями, накопленными в процессе трудовой деятельности.

В.С. Кирилловский, главный энергетик УМ – филиала ОАО «Метрострой»

Конкурс

В ПЕТЕРБУРГЕ В ШЕСТОЙ РАЗ ВЫБРАЛИ ЛУЧШИХ ШТУКАТУРОВ

Популярность данного конкурса профессионального мастерства с каждым годом растет. Так, в этом году для участия в конкурсе было подано рекордное количество заявок. Поборются за звание лучшего штукатура отважились 11 профессионалов из различных строительных компаний Санкт-Петербурга, а в номинации «лучший учащийся по профессии штукатур» свое мастерство показали 9 юных штукатуров.

После торжественного открытия конкурса, где с приветственным словом и напутствием выступили члены жюри, а творческая группа учащихся лицея показала несколько интересных выступлений, всем конкурсантам было предложено приступить к выполнению задания. Нужно сказать, что конкурс претерпел небольшие изменения: участники в этот раз не делились на группы, а сначала все выполняли практическое задание, и лишь потом, плотно пообедав в столовой лицея, шли сдавать теорию. «Это было умышленно сделано нами для того, чтобы конкурсанты смогли со свежими силами полностью сосредоточиться на практическом задании», — пояснил «Метростроителю» старший мастер лицея Эдуард Гравичович Симонян.



ПРИВЕТСТВИЕ ЛИЦЕИСТОВ

По доброй традиции, для всех участников конкурса и жюри творческая группа учащихся лицея под руководством заместителя директора лицея по УВР Эльвиры Эдуардовны Лебедевой показала несколько номеров. Ярослав Маслянов — жонглирование «диаболо», Денис Данилин и Станислава Шибанова станцевали, а Елизавета Симонян и Светлана Тагирова спели песню «Мы дети твои».

Конкурсантам было предложено оштукатурить сухой строительной смесью четыре плоскости колонны из листов гипсокартона; общая площадь рабочей поверхности составила 3,4 м².

Торжественное награждение победителей и участников состоялось 28 марта во Дворце труда. Впервые в церемонии награждения принял участие председатель Комитета по качеству и безопасности строительства при Координационном совете по развитию строительной отрасли, действующем при полпредстве Президента РФ в СЗФО, генеральный директор ООО «Негосударственный надзор и экспертиза» Александр Иванович Орт.

— Данный конкурс — пропаганда достойной профессии и применения в ней новых технологий и материалов, — подчеркнул он. — Штукатур — это ювелир, способный сгладить огрехи своих «предшественников» — каменщиков и бетонщиков. Это ответственная работа, недооценивать ее нельзя. Штукатурные работы — это фундамент для последующих отделочных работ, и от того, насколько хорош этот «фундамент», зависит все.

А Президент Национальной Федерации профессионального образования Юрий Павлович Панибратов в своем обращении к участникам отметил, что жюри «сломало головы», выставляя оценки, потому что с каждым годом учащиеся все меньше и меньше уступают профессионалам.



Вспомнили на награждении и прошлогоднего «триумфатора» Алексея Припорова, самого молодого «взрослого» штукатура, выступавшего от РЭУ — филиала ОАО «Метрострой» и занявшего твердое первое место с большим отрывом. Так, Президент Некоммерческого Партнерства «Балтийский строительный комплекс» Владимир Анатольевич Чмырев привел Алексея в пример всем учащимся, вспомнив, что Алексей сначала стал победителем в своей «молодой» категории учащихся, а потом — и победителем в категории профессионалов, что прекрасно говорит о его стремлении совершенствоваться в профессии.

Итак, победители. В номинации «лучший штукатур» места распределились следующим образом:

27 марта 2013 года на производственной базе профессионального лицея Метростроя прошел шестой ежегодный отраслевой конкурс «Лучший штукатур». Соревновались за звание лучшего в профессии специалисты строительных компаний, а также учащиеся лицеев и колледжей. Конкурс проводился при поддержке Комитета по строительству и по инициативе профсоюза работников строительства.

Владислав Коновалов, занявший на прошедшем конкурсе второе место во «взрослой» номинации, в прошлом году занял также второе место, но в номинации среди учащихся. Рост налицо! Владислав рассказал «Метростроителю», что победе среди профессионалов очень рад, но тут же добавил, что его мечта все-таки — работать в «Метрострое» горнорабочим.



1 место — Татьяна Басалаева (ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург»).

2 место — Владислав Коновалов (РЭУ — филиал ОАО «Метрострой»).

3 место — Раиса Авдеенкова (ЗАО «УНР — 41»).

В номинации «лучший учащийся по специальности штукатур» тройка победителей выглядит так:

1 место — Сергей Соколов (3 курс, Колледж строительной индустрии и городского хозяйства).

2 место — Ольга Чепурненко (1 курс, Лицей Метростроя).

3 место — Светлана Тагирова (1 курс, Лицей Метростроя).

Примечательным на прошедшем конкурсе «Лучший штукатур» было и то, что в номинации среди учащихся выступили сразу две девушки, обе — из Профессионального лицея Метростроя и обе заняли призовые места, что особенно порадовало жюри.



Сразу после церемонии награждения Ольга Чепурненко и Светлана Тагирова признались, что победа для них приятна и неожиданна, и такой стимул поспособствует и хорошей учебе, и дальнейшему участию в подобных конкурсах.

Победители и призеры городского конкурса станут номинантами всероссийского этапа Национального конкурса российских строителей «Строймастер».

Поздравляем всех победителей и желаем дальнейших профессиональных успехов!

Спорт

В ПОЛИАТЛОНЕ У КАЖДОГО ЕСТЬ ШАНС НА ПОБЕДУ

Петербургский Метрострой в четвертый раз занял призовые места (золото и серебро) в различных возрастных группах, включая категорию «до 80 лет и старше» на Кубке мира по летнему полиатлону, проходившему 24–27 января в белорусском Могилеве. Поборются за награды престижных соревнований съехались около 70 атлетов из Белоруссии, Алжира, Кубы, Казахстана, Украины и России. Знакомая по предыдущим публикациям «Метростроителю» «команда победителей» ЗАО «СМУ №13 Метрострой» боролась за победу в Чемпионате в полном составе: Валерий Аркадьевич Маклашкин, Виктор Васильевич Бауров, Игорь Александрович Чукалин, Иван Павлович Гриченков.

Присоединившаяся к ним «молодежь» под руководством Петра Васильевича Стрелкова, Сергей Александрович Трубачев, Анатолий Гаврилович Кузнецов, Михаил Михайлович Сергей образвала еще одну, сборную команду из разных подразделений Метростроя. (По правилам соревнований, команда-участник должна состоять из четырех человек, поэтому и была сформирована новая команда). Рассказывает участник чемпионата из



ФОТО ПОБЕДИТЕЛЕЙ (слева направо):

Сергей Александрович Трубачев (ЗАО «Управление-20 Метрострой»), Валерий Аркадьевич Маклашкин (ЗАО «СМУ №13 Метрострой»), Виктор Васильевич Бауров (ЗАО «СМУ №13 Метрострой»), Игорь Александрович Чукалин (ЗАО «СМУ №13 Метрострой»), Иван Павлович Гриченков (ЗАО «СМУ №13 Метрострой»), Петр Васильевич Стрелков (ЗАО «СМУ №13 Метрострой»), Анатолий Гаврилович Кузнецов (ЗАО «Управление-20 Метрострой»), Михаил Михайлович Сергей (ЗАО СМУ-9 «Метрострой»)

«молодежной» команды, Сергей Трубачев:

— Ветеранам спорта полиатлон интересен прежде всего своей многогранностью. В программу включены две легкоатлетические дисциплины: спринтерский бег и бег на выносливость, а также соревнования по плаванию и стрельбе из пистолета. В полиатлоне победитель определяется именно по сумме показателей. Например, если спортсмен отлично бежит,

уверенно поражает мишень, но не очень хорошо плавает, у него, тем не менее, есть вполне определенные шансы выйти в лидеры. Разнообразие спортивных дисциплин в полиатлоне позволяет рассчитывать на победу каждому. Моя уверенность в успехе выросла благодаря поддержке наших лидеров — более опытных спортсменов из «команды победителей». Своим личным примером, дельными советами и такими нужными сло-

вами поддержки они фактически выстроили нашу общую победу.

В каждом виде спорта есть свои особенности, и знание этих, казалось бы, незначительных нюансов, уникальной специфики соревнований всегда приносит дополнительные очки команде. Взять, например, капитана команды: Петр Васильевич Стрелков — великолепный снайпер, победитель чемпионатов и Кубков мира, многократный чемпион ЛенВО, ДВО, ГСВГ. Нам, начинающим, он «поставил руку», объяснил некоторые тонкости стрельбы из спортивного пистолета. Сильные выступления наших команд в стрельбе и плавании стали залогом успеха.

Буквально на каждом этапе соревнований возникали непростые для наших спортсменов моменты. У Белоруссии, Казахстана, Украины очень крепкие команды. Острая

борьба за победу, настоящая «забавка» шла до последних секунд за каждый метр, за каждое очко: упустив удачу в одном виде, атлеты старались во что бы то ни стало нагнать лидеров в другой спортивной дисциплине и таким образом вырвать командную победу у соперников.

Честь и хвала замечательной команде полиатлонистов ЗАО «СМУ №13 Метрострой», из года в год приносящей Метрострою заветное золото победы. Символично, что награждение состоялось 27 января, в День снятия блокады Ленинграда. Все участники Кубка Мира стоя поздравляли спортсменов «команды победителей», переживших ленинградскую блокаду: Анатолия Гавриловича Кузнецова (1930 г.р.) и Игоря Александровича Чукалина (1937 г.р.). Благодарность за поддержку в развитии ветеранского спорта спортсмены выражают генеральному директору ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Сергею Дмитриевичу Сепитому, генеральному директору ЗАО «Управление-20 Метрострой» Георгию Анатольевичу Дружининскому и председателю профкома Метростроя Виктору Владимировичу Зорьке.

Ближайшие старты: этап Кубка Мира в Елгаве (Латвия) — 1–4 июля, финал Кубка Мира в Ялте 4–7 октября 2013 г.



Спорт

ВПЕРВЫЕ КУБОК РОССИИ ЗАВОЕВАЛА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ ЖЕНСКАЯ КОМАНДА «МЕТРОСТРОЙ»

Стрельей попытки игрокам петербургской команды «Метрострой» удалось завоевать Кубок России по хоккею на траве. Дважды за последние 4 года мы были в шаге от победы, но удача отворачивалась... В финале в тяжелой борьбе была одержана победа над действующим чемпионом России столичным ЦСП «Измайлово». Игра складывалась для наших хоккеисток непросто: сначала команда повела в счете, не реализовала несколько голевых моментов, затем позволила соперницам вырваться вперед. Инициатива переходила от одной команды к другой. За три минуты до окончания основного времени матча сумели сравнять счет – 3 : 3. Голы забил Ксения Свеженцева и Екатерина Черкасова. Серия буллитов тоже была нервной. Каждый понимал цену ошибки. Здесь свое слово сказала наш вратарь Анна Пахотнова, совершившая три потрясающих сейва, деморализовав этим соперниц. Мы реализовали три буллита из четырех и вырвали победу. Победный гол забила капитан команды Олеся Петрова. На несколько мгновений на стадионе воцарилась полная тишина: ни проигравшие, ни победители не сразу осознали, что наступила развязка. И только громкий финальный свисток судьи дал волю эмоциям... на поле образовалась «куча-мала» из наших ликующих игроков. Петербургская команда «Метрострой» впервые завоевала Кубок России по хоккею на траве. Кстати, «Метрострой» стал единственной командой на Кубке России, которая прошла весь турнир без поражений. Лучшим игроком турнира была признана нападающая Марина Федорова.



Причин отличного начала сезона несколько. Во-первых, все игроки подошли к турниру в хорошей физической форме, здоровыми и без травм. Этому способствовала хорошая предсезонная работа, в процессе которой команда провела два эффективных тренировочных сбора в Испании и Германии. В Барселоне команда параллельно поучаствовала в престижном «Кубке Короля Испании», завоевав главный трофей, а в

немецком Мангейме, помимо тренировок, провела 6 игр с сильными клубами Бундеслиги, (4 победы, 1 ничья, 1 поражение). Также хотелось бы отметить уверенную игру опытных «новичков» Надежды Чегурдаевой и Ольги Шенцовой, очень гармонично вписавшихся в состав и добавивших игре команды надежности и агрессии. Как всегда уверенно выглядели игроки середины поля – Олеся Петрова и Олеся Кирьянова, Лиза Дианова, в нападении выделялась Ксения Свеженцева, в задней линии уверенно отыграла Катя Черкасова.

Считаю, что команда победила заслуженно. Мы не делали громких заявлений, тем не менее ехали только за победой. После не совсем удачного прошлого сезона сделали выводы, провели работу над ошибками и это тоже сказалось на результате.

Победа в Кубке России позволит «Метрострою» в 2014 году представлять Санкт-Петербург и Россию в розыгрыше Кубка Европейских Чемпионов.

Ну а уже 22–23 апреля «Метрострою» предстоит стартовать в чемпионате России. Первые матчи пройдут в Волгодонске, затем команда отправится в Анапу и Москву. Первые домашние игры пройдут на стадионе Училища Олимпийского резерва (ул. Коммуны, д. 39) 25–26 мая. Соперник – казанское «Динамо». Сезон обещает быть трудным и интересным.

Цели и задачи перед командой ставятся высокие, тем более, что звание обладателя Кубка России обязывает!

Алексей Бойцов, главный тренер женской команды по хоккею на траве «Метрострой»

СПАРТАКИАДА ОАО «МЕТРОСТРОЙ» НАБИРАЕТ ХОД

НАСТОЛЬНЫЙ ТЕННИС

В командном первенстве по настольному теннису приняли участие 12 команд. Победителями групп стали теннисисты ЗАО «СМУ-11 Метрострой» и ЗАО «Компакт», они и встретились в финальном матче.

Победив со счетом 3:0, впервые первое место заняли представители ЗАО «СМУ-11 Метрострой»: Татьяна Рыжикова, Владимир Лапицкий, Валерий Белецкий. Теннисисты «Компакта» Олеся Самсонова, Сергей Гайкевич, Дмитрий Пальшин – на втором месте. Бронзовыми призерами стали представители ЗАО СМУ-9 «Метрострой»: Эльвира Тюхлова, Вадим Смольянинов, Евгений Мишаченко, в упорной борьбе победившие спортсменов Управления механизации (4 место) со счетом 2:1.

Следующие места заняли: 5 – ЗАО «Тоннельный отряд-3», 6 – ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», 7 – Управление ОАО Метрострой, 8 – ЗАО «Управление № 10 Метрострой», 9 – ЗАО «СМУ №13 Метрострой», 10 – ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс», 11 – ЗАО «Управление-15 Метрострой», 12 – ЗАО «Метроподземстрой».



ДАРТС

10 апреля в спортивном комплексе ОАО «Метрострой» прошло лично-командное первенство по дартсу. Представители 15 организаций определяли сильнейших.

Первое место уверенно заняли спортсмены ЗАО «Тоннельный отряд-3» в составе Дмитрия Седова, Евгения Федорова, Анны Трофимовой, Георгия Ващилко – 1998 очков. Второе место заняли представители Управления ОАО «Метрострой»: Сергей Семенов, Ирина Сидорина, Станислав Лесовой, Константин Панфилов – 1681 очко. На третьем месте команда ЗАО «Управление-15 Метрострой»: Максим Миловидов, Антон Родионов, Александр Сергеев и Анна Родионова – 1650.

Победители в личном первенстве среди женщин:

- 1 место – Анна Родионова (ЗАО «Управление-15 Метрострой») – 452 очка;
- 2 место – Тамара Дозорова (РЭУ) – 418 очков;
- 3 место – Ирина Сидорина (Управление ОАО «Метрострой») – 411 очков;

Победители в личном первенстве среди мужчин:

- 1 место – Георгий Ващилко (ЗАО «Тоннельный отряд-3») – 651 очко;
- 2 место – Юрий Смирнов (Управление механизации) – 608 очков;
- 3 место – Карен Казарян (ЗАО «СМУ №13 Метрострой») – 596 очков.



ЗАКРЫТИЕ ЗИМНЕГО ЛЫЖНОГО СЕЗОНА

6–7 апреля 2013 г. лыжники сборной команды ОАО «Метрострой» приняли участие в XVII Лемболовском лыжном марафоне на призы СК «Турбостроитель». Трассы в поселке Лемболово для наших ребят хорошо знакомы, здесь проводились соревнования по лыжным гонкам на первенство ОАО «Метрострой». Возможно, это предопределило успешное выступление спортсменов нашей организации.

На дистанции 50 км уверенную победу одержал Александр Ерохин (ЗАО «Компакт») с результатом 2 часа 10 мин. 11 секунд. Второе место в 5 возрастной группе занял Юрий Медведев (ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой») 2:26.22, третье место занял Андрей Синюгин (НП Спортивный клуб «Метрострой») – 2:35.10. На дистанции 20 км В. Ожигин (НП Спортивный клуб «Метрострой») занял 1 место – 1:05.55.

Всего в соревнованиях приняли участие 7 лыжников. Поздравляем с успешным завершением сезона!

Материалы подготовил главный тренер НП Спортивный клуб «Метрострой» Андрей Синюгин

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

МАЙ

3	Людмила Андреевна ПЕХОВСКАЯ (Семнадцатое управление) – 70-летие
5	Егор Антонович НЕФЕДОВ (ЖБКиД) – 80-летие
9	Александр Васильевич ДУДИНОВ (СМУ-9) – 60-летие
11	Сергей Александрович БОЙКО (СМУ-9) – 60-летие
19	Сергей Анатольевич КУЗЬМИН (СМУ-11) – 55-летие
21	Ирина Георгиевна ЛАСТОЧКИНА (АТП) – 65-летие
23	Наталья Ивановна ХОХЛОВА (Семнадцатое управление) – 60-летие
25	Геннадий Александрович ЛЕБЕДЕВ (ТО-3) – 75-летие Зинаида Степановна ЩЕГОЛЕВА (РЭУ) – 70-летие
26	Татьяна Владимировна ЖИРОНКИНА (Семнадцатое управление) – 65-летие
29	Николай Адольфович РОДИК (СМУ №13) – 60-летие

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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

Редактор: *Андрей Бергнер*
Фото: *Виктор Чумаков*
Корреспондент: *Ирина Сидорина*
Верстка и дизайн: *Елена Тальянова*
Номер подписан в печать 25.04.2013 г.
Газета отпечатана в типография «Кириллица», Санкт-Петербург, Суворовский пр., д. 39.

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