

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Под сенью порталного крана



Портальный кран готовится к ответственной миссии по монтажу «Ловата».

Слесари и сварщики с участка А.Л. Балашова из УММ: П.С. Карсонов, А.М. Шелестов, В.В. Хохлова (бригадир), А.С. Артёмов.

В январе метростроевская площадка, находящаяся между 3-м и 4-м поездами Марьиной Рощи, приобрела долгожданную, видимую издали примету. Участок Алексея Балашова из УММ смонтировал там гигантский порталный кран фирмы «Парис». Он необходим для монтажа многотонных элементов ТПМК фирмы «Ловат», которому предстоит проходка второго наклона станции метро «Марьяна Роща». Верхние конструкции крана высоко вознеслись над преимущественно пятиэтажной застройкой Шереметьевской улицы, не говоря уж о здании театра «Сатириконт», оказавшемся теперь на задворках строительства.

На бетонной площадке у подножия крана уже находятся два сегмента ротора и его центральная часть. Остальные два сегмента лежат в стартовом котловане, сбоку от монолитного закрытого ложа щита. Опустили их туда временно, так как на площадке пока не хватает подходящего места. А сборка ротора воедино будет производиться наверху.

Все подготовительные бетонные работы здесь выполнил первый участок Алексея Носова из СМУ-1.

— С конца осени до Нового года, — рассказывает он, — мы занимались сооружением временных конструкций, предназначенных для монтажа проходческого комплекса. Забетонировали лоб забоя, горизонтальную и наклонную части разгрузочной плиты, площадку под главную вентиляционную установку. Каких-то особых сложностей с армированием мы не испытывали. Конечно, вязать каркасы на наклонной плоскости непросто, но мы уже приобрели соответствующие навыки, когда делали наклон первого выхода. Была еще одна операция — не столько трудная, сколько необычная. Я имею в виду опускание на лоб забоя и монтаж стартового кольца. Это была работа нашей механической службы, возглавляемой Михаилом Ильиным. Чтобы придать кольцу необходимое отклонение от вертикали, были сделаны расчеты, в соответствии с которыми к нему приварили временные рымы для канатов. В результате все прошло успешно — и в сроки, и в допуски уложились. А в январе забетонировали ложе для щита. Нужно было строго выдерживать радиус. С этим мы справились, хотя времени на устройство опалубки ушло немало. В старто-

вый котлован уложили примерно две с половиной тысячи кубометров бетона.

Помимо самого котлована участок Носова занимался и продолжает заниматься бетонными работами, связанными с устройством подкрановых путей. Пока они готовы лишь на сравнительно небольшом отрезке, что позволит специалистам УММ смонтировать лишь головную часть щита. Да и то, как говорит Алексей Балашов, действовать придется в стесненных условиях, с ограничением маневра.

Одна из причин, породивших такую ситуацию, связана с тем, что долго не удавалось перекрыть движение по 4-му проезду Марьиной Рощи. И, значит, там нельзя было забуривать сваи, как для ограждения дальней части котлована, так и для продолжения подкрановых путей.

Потом проявилась еще одна проблема, повлекшая за собой определенную корректировку проектной документации: под тротуаром того самого проезда находится действующий газопровод, идущий поперек осевой линии трассы. Завершение его перекладки запланировано лишь на май. А наличие такой ответ-



ственной городской коммуникации означает необходимость соблюдать охранную зону шириной по 4 метра с каждой из сторон.

Поэтому было принято решение сваи для путей пропустить, заменив их подобием моста в виде съемных металлических балок, концы которых будут лежать на мощных ростверках с усиленными сваями, их диаметр 1200 мм. Такой вариант позволит в марте проложить над газопроводом пути и для порталного крана, и для козлового.

А пока участок Носова завершает арматурные и бетонные работы в разрыве подкрановых путей. Поскольку на улице стоит февраль, то ведутся они под защитой тепляков, и на открытом пространстве практически никого в фирменных куртках СМУ-1 не видно. Непосредственное руководство этими работами осуществляет горный

Электрослесарь-монтажник Р.Н. Самашов из бригады В.В. Хохлова, которая за десять дней демонтировала на точке «С» порталный кран и заново собрала его в Марьиной Роще.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

мастер Руслан Меджидов. В его распоряжении бригада Айрата Ахмадуллина и Ильи Ваданюка. Остальные пока в отпуске...

— Есть еще несколько человек из бригады Александра Сергуна, — уточняет горный мастер. — Они отвечают за взаимодействие с УММ. Что-то подчищают, убирают лишнее, устанавливают необходимые монтажникам лестницы, обеспечивают пути подвоза.

Громоздкие элементы щита доставляются на площадку по ночам. Но и днем на ней уже есть чем заняться слесарям-монтажникам.

Это та же бригада Виктора Хохлова, которая накануне смогла за десять дней демонтировать на точке «С» порталный кран и заново собрать его здесь, в Марьиной Роще. Если учесть, что отдельные монтажные операции производились на высоте более 25 метров, да еще зимой, то нынешнюю ее задачу можно считать чуть ли не отдыхом. И сам бригадир, и его товарищи смывают с деталей ротора консервирующую краску, зачищают поверхности, смазывают их солидолом. Да к тому же находятся они не где-нибудь на вершине, а на бетонной площадке, которую участок Носова обеспечил электроподогревом. И все-таки это, конечно, не отдых, а лишь смена занятий, за которой вскоре последуют очень серьезные дела — сборка ротора воедино, опускание его вниз — на место будущей работы.

Тогда, кстати, к УММ деятельно подключится и механическая служба первого участка СМУ-1. **Юрий ПЕТРУНИН.**

Арматурщики и бетонщики СМУ-1:

Г.М. Москалу, И.С. Донаогэ, И.К. Ваданюк (бригадир), Н.М. Гурьянов, Ж.Р. Рахматов, А.С. Стратулат.



Горный мастер Р.М. Меджидов.

Начальник участка СМУ-1 А.А. Носов.



23 февраля – День защитника Отечества

Приближается славный праздник — День защитника Отечества. Это праздник тех, кто посвятил свою жизнь служению Отчизне. Дорогие ветераны Московского метростроя! На долю вашего поколения выпало самое суровое и тяжелое время — Великая Отечественная война. Благодаря вашему мужеству, стойкости, отваге на полях сражений, самоотверженному труду в тылу коварный враг был сломлен и побежден. Московский метрострой гордится вами, наши уважаемые ветераны!

23 февраля — это праздник тех, проходил службу в рядах армии и флота, кто воевал в горячих точках. Сегодня немало таких людей трудится на строительстве метро.

Желаю всем защитникам Отечества крепкого здоровья, благополучия, удачи. Счастья вам и вашим близким!

Е.И. КАШИН,
генеральный директор ОАО «Мосметрострой».

Февраль собирает боевых друзей

В этом году наша организация «Афган-Метрострой», объединившая в своих рядах метростроевцев — ветеранов локальных войн, отмечает 22-ю годовщину вывода ограниченного контингента Советских войск из Афганистана. Незаметно летят годы. Но сколько бы их ни прошло, каждый раз февраль собирает нас вместе, и ощущение таково, словно не было этих лет без войны, словно мы снова в одном строю со своими командирами. Нам порой так не хватает воздуха без дружеского общения, как не хватало его когда-то на горных перевалах. И потому этот праздник для всех нас по той душевной радости и эмоциональному подъему, который мы переживаем, несравним ни с каким другим. Это — как 9 Мая для фронтовиков.

Программа праздника всегда традиционна: поздравления, концерт, цветы родителям, потерявшим своих детей в афганской и чеченской войнах. Полевая кухня — солдатская, наваристая, душистая гречка с тушенкой и дымком. Праздничный стол для друзей, гитара по кругу, любимые песни.

Традиционны и тосты: за эту дату, 15 февраля, которая стала отправной точкой в жизни каждого из нас и символом крепкой дружбы и сплоченности. За выживших, за матерей. И третий, молча, — за погибших!

Вспоминая свое прошлое, своих друзей, мы, вчерашние воины, не забываем при этом и о будущем. Именно на этих праздничных встречах рождается новое творчество, новые направления военно-патриотических песен. Но самое главное — рождаются новые проекты, связанные с воспитанием молодого поколения. Каждый раз в праздничных мероприятиях, в организацию которых мы всегда вкладываем душу, участвуют учащиеся колледжа № 53, школы № 1094 в Лоси и других учебных заведений. Ребята с интересом слушают наши рассказы, запоминают. Мы уверены, что те зерна добра, любви к своей стране, которые были и есть у нашего поколения, мы посеем и в их сердцах. И эти зерна обязательно дадут хорошие ростки. Уже дают. И тут, прежде всего, стоит сказать о музеях. Один из лучших — в школе № 1094. Его организовала Зоя Ивановна Алфимова, мать погибшего в Афганистане Саши Алфимова. Все стенды здесь были изготовлены руками школьников. Образцовый музей и в колледже Метростроя. Нали-

цо старания учащихся, которые трудились под руководством Илариона Тихоновича Рыбакова и Сергея Васильевича Куликова.

Десятки ребят участвуют в Вахте памяти, ежегодно выезжают в составе военно-патриотического отряда «Память Метростроя» на поиски безымянных могил бойцов Великой Отечественной войны. Они сооружают и восстанавливают воинские мемориалы, где перезахоранивают поднятые из земли останки героев. Эти дети никогда не станут иванами, не помнящими родства, так как о подвиге нашего народа в борьбе с фашизмом знают не только по учебникам. Огромное спасибо командиру поискового отряда «Память Метростроя» Сергею Васильевичу Куликову за преданность своему делу и за тот вклад, который он вносит в воспитание детей. Низкий поклон ребятам за их старания и память. Трудно подсчитать, останки скольких сотен безымянных героев найдены и с почестями преданы земле! И сколько восстановлено имен — для родственников это неоценимо.

Работа РОО «Афган-Метрострой» проводится четко по намеченному годовому плану. Совет ветеранов постоянно собирается, чтобы обсудить текущие дела, что-то скорректировать, что-то дополнить или изменить. Во всех наших начинаниях нам помогают самые верные друзья. Хочу особо выразить признательность и благодарность коллективу СМУ-9 и лично генеральному директору Игорю Николаевичу Тараненко, председателю профкома Михаилу Васильевичу Косачеву за участие и поддержку нашей организации. В наступившем году хотелось бы разработать совместную программу РОО «Афган-Метрострой» и Московского метростроя, потому что мы — метростроевцы, и вся наша деятельность неразрывно связана с родным коллективом.

В мае прошлого года с группой авторов и исполнителей «Музыкальный десант» мы участвовали в праздничном концерте во Дворце культуры Метростроя, посвященном 65-летию Великой Победы. Программа была насыщена множеством интересных музыкальных номеров. Со сцены звучали такие замечательные песни, как «Казачья», «Друзьям». А одна из них — «Не грусти, ветеран» — была встречена с особой теплотой и так растрогала сердца, что



кое-кто из фронтовиков, не стеснясь, смахивал слезы. Не оставили никого равнодушным и стихи о войне поэта Александра Карпухина. Зрители провозжали наших ребят долгими аплодисментами. И это самая большая награда от ветеранов Великой Отечественной — ветеранам локальных войн.

Одна из самых важных встреч, которую мы традиционно проводим из года в год в колледже № 53, День матери. Это трогательный и прекрасный вечер с цветами, песнями и стихами, посвященными самым дорогим на земле людям, нашим мамам. А так как приезжают на встречу в основном родители, потерявшие в Афганистане и Чечне своих сыновей, участники вечера особенно стараются согреть их своим теплом, вниманием и заботой. На ноябрьской встрече в прошлом году в числе гостей были также казаки хуторского казачьего общества «Хорошево-Мневники». В последнее время афганцев Метростроя с казаками связала крепкая дружба и сотрудничество, тем более что я сам — потомственный казак и заместитель атамана по связям с общественностью и патриархией. Вот и навожу мосты между двумя организациями, которых объединяют одни общие цели и задачи.

РОО «Афган-Метрострой» всегда активно участвует в городских мероприятиях, а бывает, что является их организатором. Так, 11 декабря прошлого года в Центральном Доме работников искусств вместе с группой «Музыкальный десант» мы провели вечер памяти Василия Николаевича Денисова, которого вот уже год нет с нами. Метростроевцев с этим человеком связывала давняя и по-настоящему крепкая дружба. Первая моя встреча с ним произошла, когда еще Василий Николаевич был действующим подполковником ФСБ группы антитеррора «Альфа». Он скромно умалчивал о своих заслугах по вполне понятным причинам. И только после ухода в отставку, став ветераном «Альфы», Василий изредка небольшими штрихами рассказывал о своей службе в элитном подразделении. А был он снайпером от Бога, настоящим бойцом, проверенным серьезными заданиями горячих точек. Его позывной — «Артист» — был

Георгий Кожевников,
Александр Петров,
Василий Денисов,
Виктор Кордубан,
Александр Валиуллин
в колледже № 53 на
вечере, посвященном
выводу войск
из Афганистана.

Автор и исполнитель
своих песен Василий
Денисов в поездке
с концертами
по воинским частям
Чечни и Дагестана.



В музее Чулковской школы,
где учился погибший
в Афганистане Александр
Алфимов.

дан совершенно не случайно. Всю свою жизнь Василий Денисов не расставался с гитарой. Автор и исполнитель своих песен, он талантливо сочинял стихи и не менее талантливо писал музыку. Объединившись в последние годы с Сергеем Кузнецовым в содружество «Восточный синдром», выступал в самых разных точках страны, десятки раз выезжал в Чечню и давал концерты в воинских частях. Его творчество было одинаково интересно и участникам боевых действий в Афганистане и Чечне, и ветеранам Великой Отечественной, и молодому поколению. Василий всегда был желанным гостем на Московском метрострое, не раз выступал в Управлении на Цветном бульваре, во Дворце культуры, в колледже № 53.

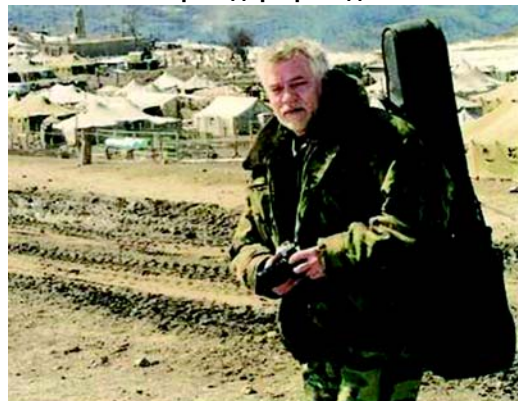
Вечер памяти собрал многочисленную аудиторию, до отказа заполнившую концертный зал ЦДРИ: семья, друзья, авторы и исполнители, с которыми он выступал на одних сценах. Был показан прекрасный фильм Ирины Гнигитовой, где она собрала богатый материал о жизни и творческой судьбе Василия Денисова. Добрые Васьины глаза смотрели на нас со сцены, и казалось, что вот-вот он и сам появится среди нас. Просто чуть-чуть опоздал или на минуту вышел...

Василий Денисов был посмертно награжден орденом Маргелова. Награду вручили его дочери Насте. Но все-таки главным «орденом» для нашего друга и товарища стала бы, наверняка, внучка, родившаяся уже после его смерти. В честь деда девочку назвали Василисой.

Устройством сцены в ЦДРИ тоже занималась наша организация. Уже привычным стали маскировочные сети, распушенный купол парашюта, ящики из-под патронов, цинки, гильзы, каски, автоматы. Такое убранство сцены придавало действу особый колорит и незабываемую атмосферу.

А время неумолимо бежит вперед. И снова — февраль. И снова Афган-Метрострой настроен на праздничную волну. Завтра мы вновь собираем друзей. Двери колледжа № 53 открыты для всех, кто с нами в одной связке.

Виктор КОРДУБАН,
председатель
РОО «Афган-Метрострой»,
бригадир проходчиков СМУ-9.



В памяти — Афганистан

Самые искренние поздравления в честь 22-й годовщины со дня вывода Советских войск из Афганистана воинам-интернационалистам, ветеранам всех войн и вооруженных конфликтов, их родным и близким. Удачи вам, здоровья, счастья, успехов!

«День 15 февраля 1989 года — есть выражение самой глубокой признательности и благодарности всем вернувшимся домой, тем, кто честно и мужественно исполнял свой воинский и гражданский долг в ДРА. Есть у тех лет и незаживающие раны — это почти 15 тысяч наших боевых друзей, не вернувшихся домой. Мы храним вечную память о павших, считаем своим долгом заботиться об их семьях и о воинах, получивших ранения», — эти слова сказал ваш боевой генерал Борис Всеволодович Громов.

Афганские события и ваше участие в них в те годы сыграли огромную роль в жизни афганского народа и судьбах мира. Наши солдаты противостояли продвижению сил международного терроризма и наркобизнеса к границам нашей Родины. И в этом их большая заслуга.

За последние 20 лет очень многое изменилось в нашей жизни. И поэтому сегодня мы желаем вам, ребята:

— крепости духа — не отчаиваться!
— мудрости — разумных, обдуманных решений и действий!
— братского единства — того, что спасало вас там!

И сколько бы лет ни прошло, пусть отдается воспоминанием в ваших сердцах хотя бы одно из этих знакомых названий, прозвучавших в известной песне Юрия Шкитуну «Виват!»:

*Салам, бача!
Вот мы и встретились с тобой,
Салам, бача.
Как поживаешь, дорогой?
Дай мне, бача, свою колючую щеку.
Дай я, бача, тебя крепче обниму.
Бача! Бача!*

*Припев
Виват! Кандагар и Герат.
Виват! Файзабад и Газни!
Виват! Хайратон и Шиндант!
Виват всем вам, дорогие мои шурави!*

*Споём, бача?
Споём!
О чем, бача?
Обо всем!
И сколько б нам ни осталось жить,
Споём, бача, чтоб вовек не забыть.
Споём! Споём!*

*Припев
Виват! Кундуз и Баграм!
Виват! Кабул и Саланг!
Пули — Хумри и Гардез!
Виват всем вам, дорогие мои шурави!
Виват! Виват! Виват!*

Владимир ПОТАПОВ,
Тамара МУКОВЗОВА,
руководители РОО «Саланг».
в 2001–2005 годах.

И строители, и защитники

Было время, когда на Московском метрострое не то что участки, а целые СМУ формировались из демобилизованных воинов. Да и теперь тон на наших объектах задают, как правило, люди, прошедшие в свои молодые годы армейскую школу мужества, выдержки, строгой дисциплины, отдавшие свой гражданский долг Родине. В этом смысле не составляет исключения и коллектив ООО «Тоннель-2001», отметивший неделю назад свое 10-летие. И поскольку это было в преддверии Дня защитника Отечества, то часть из большого количества материалов, собранных для юбилейного номера «Метростроевца», редакция решила приберечь для ближайших праздников.



На производственном участке ООО «Тоннель-2001» на фоне мирной строительной техники запечатлены люди, которые в свои армейские годы имели дело с машинами иного рода и в других местах.

Бывший танкист Игорь Вячеславович Киреев нес службу за границей, в Монголии. Теперь он бригадир такелажников. Мастер производственного участка Николай Анатольевич Черкасов служил в автобате, дислоцированном в городе Кургане. Ракетная «точка» Игоря Саркисовича Сарьяна, ныне звеньевое, находилась в Ивановской области.

Фото А. Попова.



Эти три строителя из ООО «Тоннель-2001» представители редкой, почти легендарной метростроевской профессии, связанной с современной проходческой техникой. Они работают кессонщиками на ТПМК «Херренкнехт», где в условиях повышенного давления осуществляют ремонт или замену режущего инструмента. За плечами каждого из них по два года действительной службы в армии.

Анатолий Александрович Абрамов был ракетчиком в Восточной Сибири, Кирилл Валентинович Осинин служил в строительных войсках, возводивших московские объекты, а Александр Николаевич Новиков попадал в Москву благодаря парадом, в которых участвовала его Кантемировская дивизия.

Ленинградский характер



История Ленинградского метростроя началась 21 января 1941 года. А он, будущий руководитель этой уникальной организации, родился 21 февраля 1941 года. Вадим Николаевич Александров, генеральный директор ОАО «Метрострой» в Санкт-Петербурге, ровесник коллектива.

Говоря в юбилейные для организации дни о вкладе строителей петербургской подземки, Вадим Николаевич отметил, что те дворцы, которые видят пассажиры, проезжая несколько остановок, лишь малая часть огромной структуры, над созданием которой трудились десятки специалистов на протяжении 70 лет: «Тех, кто строил наше метро, и каких трудов это стоило метростроителям, мало кто знает. Геология Петербурга всегда диктовала нам свои условия, каждый раз проявляя свой капризный характер в виде валунов, размылов и пльвунов. Борьба с водоносными грунтами, проходка тоннелей в тяжелейших подземных условиях на глубине, доходящей до 150 метров, ежедневный тяжелый физический труд — все это остается «за кадром».

«Обводный канал» — 64-я станция метро в Санкт-Петербурге, сданная в эксплуатацию в декабре 2010 года.



Но сам он, окончив в 1963 году Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «инженер-строитель мостов и тоннелей», и пройдя путь от сменного инженера до генерального директора, как раз все эти сорок восемь лет находился в «кадре» и участвовал в строительстве практически всех линий Петербургского метрополитена. Под руководством Вадима Николаевича Александрова Тоннельный отряд № 3 Ленметростроя в декабре 1980 — январе 1981 г.г. осуществил скоростную проходку перегонного тоннеля между станциями «Удельная» и «Пионерская» с рекордным достижением скорости в 1250 метров готового тоннеля за тридцать рабочих дней. Пока еще никто не смог превысить этот показатель.

Профессионал с большой буквы, творческий, ищущий, неравнодушный человек. Благодаря инициативе Вадима Николаевича в Петербурге появилась такая уникальная станция глубокого заложения, как «Спортивная»: пересадочная, односводчатая, двухэтажная. Аналогичных станций в метрополитенах бывшего СССР нет.

«В последние годы в Метрострое произошло много событий: появились новые объекты, существенно обновился парк оборудования, разработаны и внедрены новые технологии. Мы не стоим на месте», — говорит Вадим Николаевич.

И, прежде всего, эти слова — «не стоим на месте» — можно отнести к самому руководите-

лю, который в свое время, чтобы освоиться в новых экономических условиях, прошел курс обучения менеджменту в Англии, в Манчестерском университете науки и техники. А чтобы обеспечить максимальную безопасность и надежность ленинградской подземки, постоянно участвует в разработке уникальных технологий. Он руководил разработкой технологии безосадочной проходки тоннелей большого сечения в зоне плотной городской застройки. В результате этих разработок в исторической части города без расселения домов была сооружена подземная станция «Адмиралтейская».

Решающей оказалась и его роль в выборе способа проходки, подбора иностранного подрядчика в ходе восстановления участка «Размыв». Четкое руководство позволило организовать и успешно завершить в кратчайшие сроки и с хорошим качеством проходку двух тоннелей протяженностью 1567,7 п.м. с помощью горнопроходческого комплекса ТПМК «Виктория» в сложнейших гидрогеологических условиях. Выполненные работы, по мнению российских и иностранных специалистов, являются уникальными в области мирового тоннелестроения.

Вадим Николаевич — автор многих изобретений и рационализаторских предложений. Ему присуждена ученая степень «Доктор транспорта». Он академик Академии Транспорта Российской Федерации. Член правления Тоннельной ассоциации России, научного экспертно-технического совета. Постоянно участвует в проводимых Всероссийских и международных совещаниях и семинарах по вопросам освоения подземного пространства, новых технологий тоннельных работ, экономических проблем строительства. Он также является председателем государственной аттестационной комиссии факультета «Мосты и тоннели» Петербургского государственного университета путей сообщения.

За заслуги в области строительства В.Н. Александрову присвоены звания «Заслуженный строитель Российской Федерации», «Почетный транспортный строитель», «Почетный строи-



В.Н. Александров с генеральным директором Московского метростроя Г.Я. Штерном на выставке «Подземный город». 2004 г.



тель России», он — Лауреат премии Совета Министров СССР, кавалер орденов «Знак Почета», Трудового Красного Знамени, «За заслуги перед Отечеством» III и IV степеней.

«Пройдя через вторую мировую войну, советское время, перестройку, рыночную экономику, наша организация живет и развивается, сохраняя при этом все то, что складывалось годами. Но что самое главное — каждый метростроевец знает, что его труд является частью большого дела, благодаря которому наш город становится еще лучше и красивее», — говорит Вадим Николаевич.

В том, что коллектив живет и развивается, немалая заслуга в первую очередь самого Вадима Николаевича. В 90-е, в самые сложные годы, когда метростроение практически не финансировалось, он делал все возможное и невозможное, чтобы сохранить коллектив. И сохранил! И теперь в его родном городе 64 станции метро, последняя, «Обводный канал», была сдана в конце 2010 года.

«Вы построили в Санкт-Петербурге «восьмое чудо света».

В.Н. Александров поздравляет с юбилеем заместителя председателя правления Тоннельной ассоциации России С.Н. Власова. 2006 г.

Никто в мире не верил, что в городе коварной геологии, с подземными реками, пльвунами, можно было создать метро. Но люди с «ленинградским» характером, мужественные и преданные своему делу, сумели построить подземную дорогу с чудодворцами... Кто же не согласится с этими словами губернатора города Валентины Матвиенко? И про геологию, и про чудо-дворцы, но главное — про «ленинградский характер», которым, несомненно, обладает Почетный гражданин Санкт-Петербурга генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров. Да и может ли быть другим характер у сына фронтовика, командира особого гвардейского дивизиона «Катюш», героически погибшего в 1942 году за Родину?

Счастья и здоровья Вам, Вадим Николаевич. Новых трудовых успехов!

**Материал подготовила
Нина СОЛОВЬЕВА.**

Что предстоит сделать новому начальнику столичной подземки

Дмитрий Гаев руководил подземкой метро 15 лет. Но в понедельник, 7 февраля, Гаев написал прошение об отставке, и мэр его удовлетворил.

Столичную подземку возглавил Иван Беседин. Что ему предстоит сделать в новой должности?

«Плотность линий нужно увеличить в два раза»

— Главная задача нового начальника метро — лоббирование строительства новых линий, — считает руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Александр Сарычев. — Чтобы Москва сохранилась как единый город, надо за 20 лет возвести фактически еще одну подземку. При этом нужно делать упор на расширение сети метро, увеличение его плотности в два раза. Только тогда мы решим главную проблему метрополитена — его перегруженность.

Вторая задача, по мнению Александра Сарычева, — «вписать» новые станции подземки в транспортную структуру города. Сделать так, чтобы пересаживаться из метро в автобус или электричку было максимально удобно.

— Новому начальнику нужно заниматься именно такими, стратегическими вещами, — считает ученый. — А чисто эксплуатационные вопросы решат его подчиненные.

«Уберите бомжей»

— В первую очередь, наверное, нужно менять парк вагонов, — уверен представитель общества защиты прав потребителей «Общественный контроль» Дмитрий Лесняк. — Мы ездим еще в старых, советских вагонах. Когда жара — в них нечем дышать. Зимой, когда поезд идет по поверхности, в них холодно. Нужны новые вагоны, оборудованные системой климат-контроля.

Вторая, по мнению эксперта, проблема — бомжи, пьяные и люди в пачкающей одежде.

— Сегодня в метро можно попасть даже с открытым ведром краски, — недоумевает Лесняк. — Почему туда пус-



кают всех? Почему бомжи там буквально живут?

Третья проблема — бытовая безопасность.

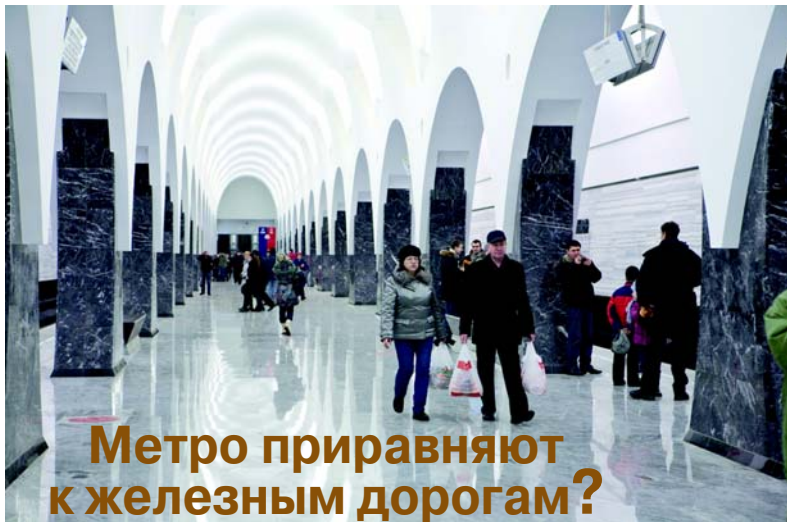
— На многих станциях — очень скользкий пол, люди падают и травмируются, — поясняет Дмитрий Лесняк. — На новых станциях и вовсе каток, взять ту же «Марину Рощу». Нужно менять поверхность пола, делать его нескользким, как на многих остановках наземного транспорта, где наносят специальное покрытие.

Сделаем единый проездной

— Беседину, как железнодорожнику, будет проще добиться от РЖД скорейшего пуска пассажирского движения по кольцу Московской окружной железной дороги, — считает ведущий научный сотрудник ЦНИИП градостроительства Александр Стрельников. — Когда это произойдет, на Кольцевой линии метро, да и многих радиальных, не будет такой давки.

Еще Александр Иванович предлагает поскорее ввести единый билет на метро, наземный общественный транспорт и электричку. Дмитрий Гаев, как известно, пытался реализовать этот проект с 2008 года, но так ничего и не добился.

— Крайне важно договариваться с областью о строительстве новых станций метрополитена, — считает Стрельников. — Ведь если метро приходит в область, то платить за его строительство должны власти Подмосковья. С ними же нужно решать вопрос о строительстве транспортно-пересадочных узлов за МКАД — возле новых станций метрополитена.



Метро приравняют к железным дорогам?

Смена власти в столичной подземке может привести к смене собственника.

Дмитрий Гаев все-таки лишился должности начальника столичной подземки. Как и ожидалось, на этом посту его сменит профессиональный железнодорожник, один из топ-менеджеров РЖД Иван Беседин. Столичные власти ждут, что новый руководитель ускорит строительство линий, оптимизирует тарифную политику и обеспечит интеграцию метрополитена с пригородным сообщением. Не исключено, что в перспективе столичное метро может быть передано на баланс РЖД.

По словам пресс-секретаря мэра Москвы Гульнары Пеньковой, Дмитрий Гаев ушел с занимаемой должности по собственной инициативе. Вместо него руководить метрополитеном теперь будет бывший начальник Калининградской железной дороги (КЖД) Иван Бе-

седин — с ним уже заключен пятилетний контракт. Кандидатура Беседина была предложена министром транспорта РФ Игорем Левитиным и согласована с главой РЖД Владимиром Якуниным.

Задачи, которые ставит городская администрация перед новым руководством метрополитена, хорошо известны. Ключевая цель — ускорить развитие сети подземных маршрутов за счет сооружения не менее 12 км линий в год. В ближайшие 10 лет в городе необходимо построить 124 км путей. Причем уже в ближайшее время объемы работ должны вырасти в разы: с 4,5 км в 2011 году до 14,1 км в 2012-м и 16,5 км в 2013 году.

Кроме того, Контрольно-счетная палата Москвы настоятельно рекомендует метрополитену разобраться с тарифной политикой. По данным КСП, за три года объем перевозок в подземке сократился с 2,5 млрд. пассажиров до 2,3 млрд., тогда как выручка ГУПа за тот же период

Ученый пояснил: метрополитен заинтересован в новых пассажирах (а значит, и доходах). Поэтому его начальник должен лоббировать строительство перекрывающих парковок.

— Западный опыт показал: автомобиль пересадит в метро при трех условиях, — рассказывает Александр Стрельников. — Первое: пересадка должна занимать не больше минуты. Второе: вагон, как и автомобиль, должен иметь кондиционер. Третье: расстояние между пассажирами должно быть не меньше 15 дюймов, то есть 37 сантиметров. В принципе, именно к такому метро Беседин и должен стремиться. Это стандарты качества, соблюдение которых сделает поездку комфортной для всех.

Никита МИРОНОВ.
«Комсомольская правда».



На строительстве метро.

Фото А. ПОПОВА

выросла на 39%, преимущественно за счет увеличения тарифов. «Методика формирования тарифа нуждается в переработке», — уверен глава палаты Виктор Дворученских. Аудиторы также обращают внимание на неэффективное использование помещений подземки. Реклама приносит метро всего 680 млн. руб. в год. «Здесь есть потенциал для увеличения доходов не меньше чем на 10–20%», — считает г-н Дворученских.

Наконец, метро должно быть увязано в одну систему с пригородным железнодорожным транспортом. Источники «МК» в городской администрации не исключают, что в перспективе столичный метрополитен (и этим отчасти объясняется назначение Ивана Беседина) может быть передан на баланс РЖД. «Игорь Левитин давно выдвигает идею, чтобы все метрополитены России как стратегические объекты стали государственной собственностью», — отмечают собеседники газеты. Знает об этих планах и бывший глава Департамента транспорта и связи Москвы Василий Кичеджи. «Передача метро в структуру РЖД экономически целесообразна, — заявил он «МК». — Это не тот случай, когда надо бояться слова «монополия».

Вместе с тем не совсем понятно, что в этом случае будет со льготниками. Сейчас городской бюджет ежегодно перечисляет подземке 20 млрд. руб. за поездки пенсионеров, школьников, инвалидов и т.д. Кто будет вносить эти выплаты после объединения метро с РЖД и сохранятся ли льготы (в частности, бесплатный проезд пенсионеров) вообще — вопрос для москвичей отнюдь не праздный.

Елена ЕГОРОВА.
«Московский комсомолец».



Ивану Сергеевичу Беседину 57 лет. В Калининграде он проработал последние четыре года. До этого возглавлял Всероссийский НИИ железнодорожного транспорта, был заместителем председателя Федеральной энергетической комиссии. В 1976 году Беседин окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «автоматизированные системы управления», имеет степень кандидата технических наук. Успел поработать в Министерстве путей сообщения, с 1999-го по 2000 год занимал должность первого заместителя начальника Московской железной дороги.

А как у них?

Лондон

В 1985 году британское правительство объединило все подземные железные дороги в отдельную самостоятельную организацию «Лондон андеграунд». «Транспорт для Лондона» подчиняется муниципальному финансовому законодательству.

Токио

В Токио 1 апреля 2004 года часть метрополитена была приватизирована, получив название Tokyo Metro Co., Ltd., и на данный момент обслуживает 168 станций на 9 линиях. Оставшиеся 106 станций на 4 линиях управляются токийским муниципальным правительством.

Нью-Йорк

Нью-Йоркская подземка принадлежит городу, а её работу обеспечивает Нью-Йоркское городское транспортное управление. В 1968 году оно вошло в состав компании, которая эксплуатирует также городские автобусы, городской поезд Статен-Айленда и пригородное автобусное и железнодорожное сообщение в регионе.

Сеул

У метро Сеула три компании-оператора: Seoul Metro (линия 2, часть линий 1, 3 и 4), SMRT (линии 5–8) и Korail (Bundang Line, Jungang Line, часть линий 1, 3 и 4) — корпорация, которая управляет всей железнодорожной сетью Южной Кореи.

Париж

Управлением парижским метро занимается государственная компания RATP, которая отвечает за всю транспортную систему Парижа.

С чего начинать?

Старые поезда, изношенные рельсы и эскалаторы... Работы у «главного по тоннелям» будет немало. С чего начинать? На этот вопрос отвечали москвичи.

Роман КАРЦЕВ, народный артист России:

— Я бы посоветовал новому начальнику увеличить количество поездов. Я живу в Кузьминках, и моя линия перегружена. С «Выхино» электрички забиты и днем, и ночью.

Ирина ХАКАМАДА, политик:

— Для начала неплохо бы помыть. В метро очень грязно. А еще там нужны антитеррористические меры. Пусть люди в штатском ходят и следят за всеми подозрительными и оставленными пакетами.

Владимир ВИШНЕВСКИЙ, поэт:

— Моя юность прошла в московском метро. И я бы хотел, чтобы новый начальник в своих новациях не забывал, что наш метрополитен еще и уникальный памятник...

Владимир НОСОВ, зав. кафедрой Московского автодорожного института (МАДИ):

— Нужно что-то делать с вентиляцией. Я после 30-минутной поездки в метро выхожу на улицу и с наслаждением дышу. Воздух на поверхности загазованный, но в нем хотя бы кислород есть!

Игорь НАЛИМОВ, президент Российского велотранспортного союза:

— Мы уже давно предлагали Гаеву организовать велопарковки у конечных станций метро. Приехал, оставил велосипед — и в подземку. Очень удобно. Но Гаев так и не дал добро. Надеюсь, Беседин — новый начальник — будет внимательнее к нашим нуждам.

Александр ШУМСКИЙ, руководитель Московского центра борьбы с пробками:

— Убрать очереди в кассы. Для этого достаточно оптимизировать работу кассиров. Пусть «заряжают» билеты поездками заранее. Ведь ясно же, сколько билетов они продают в среднем за день.

Анатолий ВАССЕРМАН, победитель множества интеллектуальных телеигр:

— Эскалаторы постоянно ремонтируют, а станции закрывают! Предлагаю внедрить собственное изобретение: у каждой ступеньки — отдельный привод, и они проходят одна сквозь другую. Сломалась ступенька — ее тут же чинят, не останавливая всю лестницу.

Александр КАРСКИЙ, врач-эпидемиолог:

— Линии нужно новые строить, чтобы свободнее в вагонах было. Пока такая давка, метро — источник эпидемий. Один чихнул — весь вагон заразился...

Дмитрий, слушатель радио «КП» (97,2 FM):

— Сначала пусть понизит стоимость проезда.

Программа развития метро в Москве

2011 год

Ввод участка «Марьино» — «Зябликово»
Открытие выхода со станции «Сретенский бульвар»

2012 год

Ввод участков:
«Новогиреево» — «Новокосино»
«Красногвардейская» — «Братеево»
«Митино» — «Пятницкое шоссе»
«Выхино» — «Жулебино»
Открытие станции «Технопарк»
Расширение электродепо «Печатники»

2013 год

Ввод участков:
«Улица Старокачаловская» — «Битцевский парк»
«Новокосино» — «Кожухово» — «Руднево»
«Деловой центр» — «Парк Победы»
Электродепо «Митино»

2014 год

Ввод участков:
«Марьино Роща» — «Петровско-Разумовская»
«Петровско-Разумовская» — «Селигерская»
«Парк Победы» — «Раменки»
«Юго-Западная» — «Тропарево»
Электродепо «Лихоборы»

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии ООО «Тисо Принт» (100253, Москва, ул. Складочная, д. 3, стр. 15).

Номер подписан в печать 15.02.2011 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2060