

# МОЁ МЕТРО

№7-8 (42-43) • АВГУСТ 2013

ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

GAZETA@MOSMETRO.RU

## Крупнейшее в Европе Электродепо «Митино» строят с учётом перспектив развития Московского метрополитена

### РАЗВИТИЕ

На реализацию проекта строительства электродепо «Митино» направлено 15 млрд руб. из федерального и городского бюджетов. По своей мощности и количеству работающих оно станет крупнейшим в Европе.

В декабре нынешнего года произойдёт знаковое событие для Московского метрополитена. Впервые после 1995 года в эксплуатацию будет сдано новое электродепо. Депо «Митино», расположенное на



экватор. Пуск первой очереди намечен на декабрь 2013 года», – говорит заместитель главного инженера Службы подвижного состава

проводиться ремонт и отстой подвижного состава.

Одновременно в депо могут разместиться 60 составов: 50 в отстое и 10 ремонтных. Предполагается, что в год депо сможет обслуживать средним ремонтом до 120 вагонов, подъёмочным ремонтом ТР-3 – 240 вагонов. Объём выпуска колёсных пар – более 8 тыс. в год, ремонт тяговых двигателей – до 7,5 тыс. в год.

«В соответствии с программой развития Московского метрополитена до 2020 года,

принятой правительством Москвы, через семь лет нас ждёт увеличение общей длины линий с 300 до 450 км, соответственно, в полтора раза также увеличится количество подвижного состава. Его надо обслуживать. Кроме того, на смену существующим сериям подвижного состава приходят более современные. Таким образом, возникает потребность в новых мощностях ремонтного производства», – объясняет Алексей Карасёв

необходимость строительства нового электродепо.

Возведение депо «Митино» началось ещё в 1990-е годы. Однако затем было заморожено. Вновь активизировалось строительство лишь в прошлом году. Проектированием объекта занимались отечественные проектные институты – сначала Метрогипротранс, затем Гипротяжмаш.

Депо построено с учётом опыта работы зарубежных метрополитенов. При его возведении применяются новейшие технологии строительства. В депо будет установлено самое современное оборудование.

«К примеру, в депо будет применён поточный метод ремонта. Серьёзно меняется конструкция самого депо. Оно будет двухнефное, то есть составы будут находиться друг за другом, по два состава на канаву. Предполагается применять новейшие технологии по окраске», – говорит заместитель главного инженера Службы подвижного состава.

Окончание – стр. 2

### При возведении депо применяются новейшие технологии строительства

пересечении Пятницкого шоссе с Муравской улицей, станет обслуживать Арбатско-Покровскую линию метрополитена.

«Строительство уже заметно перевалило через

ва по строительству электродепо «Митино» Алексей Карасёв.

Общая площадь территории депо – 23 га, из них 9 га занимает производственная часть, где будут

## Перспективы «Тройки»

С июля 2013 года в Московском метрополитене появилось новое подразделение – Служба сопровождения и развития Центра обработки транспортных транзакций. О целях и задачах этой структуры рассказал её руководитель Дмитрий Ерзамаев.

В 2012 году в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы обсуждался вопрос, как улучшить восприятие пассажиров от услуг перевозок при использовании общественного транспорта столицы?

Одним из средств привлечения пассажиров стало изменение ценовой политики. Были разработаны новые типы билетов – «Единый», «90 минут» и транспортная карта «Тройка», – позволяющие пассажиру пользоваться несколькими ви-

дами транспорта, оплачивая проезд единым платёжным средством, в случае с «Тройкой» не имеющим ограничений по сроку действия.

В ближайшей перспективе «Тройка» станет единым универсальным средством оплаты проезда на всех видах городского и пригородного пассажирского транспорта. Сейчас с её помощью можно оплачивать проезд на метро, трамвае, троллейбусе и автобусе. В будущем, 2014 году предполагается, что пассажир сможет оплачивать с её помощью проезд в пригородных электричках, на «Аэроэкспрессе», расплачиваться за авто- и велопарковку, а в перспективе, вероятно, оплачивать другие городские сервисы, не связанные с транспортом.

При этом предполагается, что пополнять такую карту можно будет и с мобильных телефонов, и с

банковских карт, и через терминалы оплаты. Кроме того, чтобы снизить очереди у касс метро, эти карты оплаты будут продаваться и пополняться во внешней сети – через организации, которые пожелают заключить с метрополитеном агентский договор.

Таким образом, благодаря карте «Тройка», с одной стороны, пассажиры получат расширенное количество услуг, с другой стороны, метрополитен и транспортные операторы существенно сократят затраты на выпуск и распространение розничных и одноразовых билетов.

Для обеспечения безопасности, учёта, управления и взаиморасчё-



тов при развитии концепции в области билетных решений требовалось создать единый для всех транспортных операторов процессинговый центр. И этот центр – Центр обработки транспортных транзакций – было решено создать на базе Московского метрополитена, поскольку он является самой крупной площадкой с наибольшей интенсивностью пассажиропотока.

На базе ЦОТТ в метрополитене будут проведены пилотные проекты по использованию альтернативных способов оплаты, в том числе с использованием технологии NFC и других. Это позволит оценить востребованность данных способов у пассажиров и при необходимости принять стратегические решения о внесении изменений в способы и варианты оплаты транспортных услуг пассажирами.

### ПРЯМАЯ РЕЧЬ

#### БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ЗАВИСЯТ ОТ КАЖДОГО



Я работаю в метрополитене уже 16 лет. Работа в такой большой транспортной системе, обеспечивающей перевозку пассажиров огромного города, даёт мне чувство стабильности и уверенности в будущем.

От каждого из нас многое зависит в сфере обеспечения безопасности и комфортности перевозок. В мои обязанности входит организация работ по техническому обслуживанию инженерно-технических устройств службы: водоотлив, водоснабжение, вентиляционные шахты, санитарные узлы, системы теплоснабжения, системы местной вентиляции и многое другое.

Уже больше трёх лет на дистанции проводится модернизация вентиляционных шахт и тепловых пунктов. Эта работа очень ответственная, кроме того, всегда интересно изучать новое, приобретать знания и навыки.

В работе стараюсь придерживаться лучших традиций службы. Я провожу техническое обучение недавно принятых работников. Надеюсь, что мой опыт работы с оборудованием службы станет полезным для новичков.

Сентябрь для Москвы и для нашего метрополитена не только начало осени, но и день рождения нашего любимого города. В столицу возвращаются студенты и школьники, а значит, пассажиров в московском метро станет больше. Желаю всем своим коллегам терпения, успехов, сил и энергии!

Старший электромеханик  
5-й дистанции  
Электромеханической  
службы  
Вячеслав Купарев



# Один за всех

Уникальный вагон-лаборатория будет выполнять работу за троих



Новый диагностический комплекс «Синергия-1» проходит испытания в Московском метрополитене.

Уникальность комплекса в том, что он позволяет контролировать сразу множество параметров инфраструктуры метро. С помощью нескольких мощных видеокамер проводится визуальная диагностика состояния пути и тоннелей. Лазерный сканер передаёт на монитор специалистов 3D-изображение окружающего вагон пространства. Ультразвуковая дефектоскопия позволяет оперативно выявлять мельчайшие трещины рельсов. Кроме того, приборы фиксируют геометрию и габариты пути, состояние оборудования в тоннелях.

«По сути, новый комплекс выполняет те функции, которые сейчас разделены между тремя вагонами-путеизмерителями», – пояснил начальник диагностического комплекса «Синергия-1» Михаил Старостин.

Обслуживают вагон-лабораторию 11 специалистов. Они следят за показаниями

всех приборов на экранах мониторов. Вся считываемая в поездке информация синхронизируется между собой, таким образом, «Синергия-1» позволяет оценить состояние инфраструктуры в комплексе.

«Предполагается приобрести второй подобный комплекс. Это связано с тем, что безопасность движения поездов имеет исключительное значение для метрополитена. Кроме того, московское метро развивается, длина путей увеличится – ещё один подобный вагон нужен обязательно», – отметил Михаил Старостин.

Стоимость комплекса – около 85 млн руб.



# Московский монорельс – один из лучших в охране труда

Межведомственная комиссия по охране труда при правительстве Москвы утвердила итоги городского смотря-конкурса на лучшую организацию работы в области охраны труда.

В номинации «Лучшая организация города Москвы в области охраны труда среди организаций производственной сферы (с численностью работников до 350 человек)» второе место заняла Монорельсовая транспортная система.

За высокие производственные показатели в области охраны труда и

плодотворный труд в соответствии с приказом Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы объявлена благодарность инженеру по охране труда Монорельсовой транспортной системы Угловой Наталии Евгеньевне.

Кроме того, Монорельсовая транспортная система стала победителем аналогичного смотра-конкурса, который проводил Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

# Тушили по-взрослому

6 августа 2013 года в ведомственном оздоровительном комплексе «Лесной городок» прошли соревнования участников клуба «Юный пожарный». В этом году состязания среди детей работников метрополитена проходят уже в третий раз.

Звуковой и световой сигналы специальной оперативной машины дали старт соревнованиям.

В начале была эстафета, включавшая в себя элементы соревнований боевых расчётов добровольных пожарных дружин.

Юные огнеборцы показали слаженность в командных действиях, умение пользоваться огнетушителем и пожарным рукавом. Ребята уверенно чувствовали себя в пожарных костюмах и тушили открытый огонь со знанием дела. В этом, несомненно, заслуга ответственного за противопожарную профилактику в детском оздоровительном лагере старшего пожарного Отдела пожарной охраны Галины Матрешкиной.



Не только ребята, но и зрители с азартом участвовали в викторинах на знание станций московского метро, конкурсе поговорок и с удовольствием отгадывали загадки, связанные с «огненной» темой.

Победителем соревнований стал 2-й отряд; 2-е место занял 1-й отряд, 3-е место занял 4-й отряд. Приз зрительских симпатий получила команда 3-го отряда.

Все участники получили дипломы, медали и поощрительные призы руководства Московского метрополитена и дорожной службы.

# Крупнейшее в Европе

Начало – стр. 1

В депо внедряется принципиально новое решение по обслуживанию, мойке подвижного состава. Если сейчас все моечные комплексы имеют стационарное размещение, то в депо «Митино» впервые будет применяться порталный вид мойки. То есть сама мойка будет перемещаться относительно состава.

Работать в депо после ввода первой очереди будут около тысячи человек. Ещё столько же предполагается набрать после запуска второй очереди. Нехватки кадров не будет, считает Алексей Карасёв: «Уже сейчас люди интересуются возможностью работы в новом депо. Конечно, первоочередное преимущество при наборе сотрудников будут иметь действующие работники метрополитена. Но, поскольку штат депо достаточно большой, надо

набирать дополнительный персонал. Обучать будем на месте, кроме того, предполагаются стажировки в компаниях – производителях оборудования».

«Это действительно очень долгожданное депо (предыдущее – «Печатники» – было введено в эксплуатацию в 1995 году), которое разгрузит Арбатско-Покровскую линию. В настоящий момент она обслуживается депо «Фили» и «Измайлово». С запуском «Митино» линию будут обслуживать «Митино» и «Измайлово». «Фили» переключится на Филёвскую линию и третий пересадочный контур», – поясняет заместитель главного инженера Службы подвижного состава.

Кроме депо «Митино», строится ещё одно – в Братеево. Эти два депо будут осуществлять все виды ремонта составов различных видов, которые сейчас используются или будут использоваться в московском метро.

Предполагается, что «Митино» будет специализироваться на ремонте вагонов типа «Русич», а «Братеево» – на ремонте вагонов всех остальных серий, включая перспективный подвижной состав, который в дальней-



Заместитель главного инженера Службы подвижного состава по строительству электродепо «Митино» Алексей Карасёв

шем будет внедряться в метро. При этом «Братеево» станет ремонтным предприятием, а «Митино» будет выполнять как ремонтную, так и эксплуатационную часть работы.

Всего же до 2020 года, помимо существующих 15 депо, в московском метро построят ещё 10 депо. Строительство трёх из них – «Лихоборы», «Руднево», «Саларьево» – уже начали.

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ ДЕПО МЕТРОПОЛИТЕНА

- электродепо «Митино» 1-я очередь – 2013 г., 2-я очередь – 2014 г.;
- электродепо «Братеево» 1-я очередь – 2013 г., 2-я очередь – 2014 г.;
- электродепо «Саларьево» 1-й этап – 2014 г., 2-й этап – 2015 г.;
- электродепо «Владыкино» (расширение) – 2014 г.;
- электродепо «Планерное» (расширение) – 2014 г.;
- электродепо «Лихоборы» 1-й этап – 2014 г., 2-й этап – 2015 г.;
- электродепо «Руднево» 1-й этап – 2014 г., 2-й этап – 2015 г.;
- электродепо «Выхино» (реконструкция) 1-й этап – 2014 г., 2-й этап – 2016 г.;
- электродепо «Фили» (реконструкция) – 2015 г.;
- электродепо «Челобитьево» 1-й этап – 2015 г., 2-й этап – 2015 г.;
- электродепо «Новогиреево» (расширение) – 2015 г.;
- электродепо «Северное» (реконструкция) – 2015 г.;
- электродепо «Сокол» (реконструкция) 1-й этап – 2015 г., 2-й этап – 2017 г.;
- электродепо «Нижегородское» – 2016 г.;
- электродепо «Южное» – 2017 г.;
- электродепо «Солнцево» – 2017 г.;
- электродепо «Коммунарка» – 2019 г.





# Со знанием дела

## Депо «Выхино» выполняет все виды ремонта подвижного состава



Электродепо «Выхино» на сегодняшний день единственное предприятие Московского метрополитена, которое выполняет все виды ремонта.

«У нас сейчас помимо штатного электродепо, которое в полном объеме обслуживает Таганско-Краснопресненскую линию, действует вагоноремонтное производство, которое специализируется на капитальном и среднем ремонте вагонов, двигателей постоянного тока и асинхронных тяговых двигателей и ремонте и изготовлении колёсных пар», – объясняет начальник электродепо «Выхино» Олег Глазков.

Мы беседуем во время небольшой экскурсии по территории депо. Грохот, громкие звуки – мы в вагоноремонтных мастерских, – приходится напрягать голосовые связки, чтобы собеседник услышал вопрос.

Производственный конвейер загружен, рабочие поэтапно разбирают, а затем заново собирают вагоны.

Сейчас здесь, кстати, в числе прочих на ремонте находится электропоезд «Красная стрела».

«Средний ремонт занимает по времени примерно 12–15 дней. Капитальный – от 30 до 40 дней, – рассказывает начальник вагоноремонтных мастерских Сергей Камбаров. – Сейчас в месяц мы можем выполнять капитальный и средний ремонт вагонов от 30 до 35 вагонов, но совершенствование технологии ремонта позволит в ближайшее время увеличить объем ремонта в 1,5 раза. Для этого нам нужны еще и рабочие руки, поэтому мы ведем эффективную работу по набору производственного персонала».

Олег Глазков работает здесь всего год. До этого трудился в НПО «Молния», которое строило знаменитый космический челнок «Буран», затем во главе одного из холдингов занимался промышленными разработками.

Его приход совпал по времени с преобразованиями в депо. В его структуру вошел коллек-

тив Завода по ремонту электроподвижного состава. Завод был создан в 1940 году как вагоноремонтные мастерские Московского метрополитена. С 1990-х предприятие находилось в аренде, и уже частное ЗАО «ЗРЭПС» выполняло заказы для московского метро.

«В конце прошлого года по инициативе начальника метрополитена Ивана Беседина производственные мощности завода были возвращены из аренды. Мы посчитали, что экономически выгоднее и эффективнее управлять производством самому метрополитену, чем сдавать в аренду и платить деньги за ремонт вагонов», – говорит Олег Глазков.

Сейчас в депо с учётом заводчан трудятся 2249 человек.

«Коллектив отличный. Как на производстве и ремонте, так и инженерная, конструкторская, технологическая и лабораторная службы. К примеру, мы делаем сегодня метрологию, калибровку и изготовление мерительного инструмента для

всех депо метрополитена», – отмечает начальник депо.

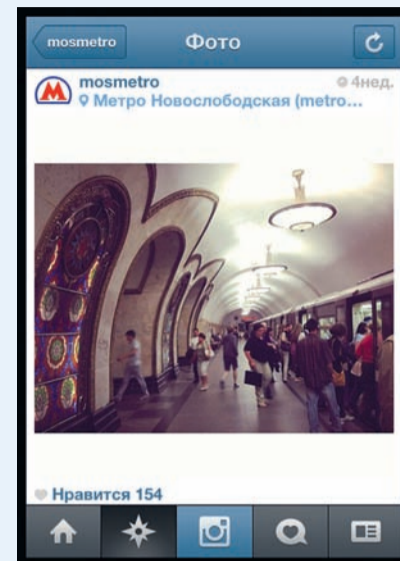
В следующем году, после запуска в эксплуатацию электродепо «Митино» и «Братеево», здесь начнется глобальная реконструкция. В принципе, она началась уже сейчас. Необходимо было увеличить длину депо на три метра, так как составы нового поколения чуть длиннее предыдущих.

После реконструкции, которая продлится полтора-два года, депо «Выхино» будет специализироваться на текущем ремонте объёма ТР-3.

«Идея такая, – делится информацией Олег Глазков. – Помимо обычных депо, в которых выполняется текущий ремонт, будут созданы специализированные – те же «Митино», «Братеево», «Выхино», – где станут делать более сложные виды ремонтов. Таким образом, повысится ответственность за результат работы и её качество. Как следствие – улучшится безопасность движения».



## Теперь и в Instagram



На мобильных устройствах многих наших читателей наверняка установлено одно из самых популярных приложений – социальная сеть для обмена фотографиями Instagram.

Недавно свой аккаунт в этой социальной сети появился и у Московского метрополитена. На официальной страничке нашего предприятия, которая называется [mosmetro](#), публикуются самые интересные и необычные фотографии столичного метрополитена, которые присылают наши пассажиры и коллеги – работники метро.

Кроме официальной страницы [mosmetro](#), у метрополитена есть ещё один аккаунт в Instagram, который называется [metro\\_iznutri](#). Читателям этой странички предоставляется уникальная возможность увидеть московское метро глазами его работников.

Чтобы поделиться своим видением метро в Instagram, отмечайте их тэгом [#moscowunderground](#), подписывайтесь на наши странички и присылайте ваши фотографии из поездов в метро и с рабочих мест на электронную почту [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru).

Не забудьте добавить к фотографии короткое описание и указать своё имя или аккаунт в Instagram.

# Успеть за несколько минут

Московским метро в среднем пользуются более 7 млн пассажиров в день. У каждого из них свои радости и печали, для кого-то метро – просто удобный способ добраться из дома до работы, кто-то познакомился в метро со своей второй половинкой, для кого-то ежедневный час в метро – единственная возможность почитать интересную книгу. В общем, у каждого своя история. Об одной из них в письме газете «Моё метро» рассказала жительница столицы Наталья Андреевна Светлова.

Здравствуйте, уважаемая редакция! Хочу рассказать о замечательных людях, которые работают в Московском метрополитене.

24 июля 2013 года около 21.00 я возвращалась с работы – ехала по Филёвской линии от станции «Кунцевская» до станции «Филёвский парк». В руках были дамская сумка, пакет и куртка.

Вышла из вагона на своей станции «Филёвский парк», зашла в магазин и обнаружила, что сумки нет. Я её забыла в вагоне метро.

В ней всё: ключи от квартиры, офиса и машины, паспорт, пропуск на работу, социальная карта, деньги, пластиковые карточки, какие-то женские мелочи...

Что делать? Возвращаюсь на станцию «Филёвский парк». Объясняю дежурному у турникета (потом выяснила, как его зовут – Иван Иванович

Хромов), что стряслось. Он пропускает меня, объясняет, что надо обратиться к дежурной по станции.

Бегу в дежурку, описываю ситуацию. Там замечательная душевная женщина – Елена Михайловна Темнова – срочно связывается со всеми станциями по пути следования состава – «Фили», «Студенческая», «Киевская» и т.д.

На «Киевской» другая чудесная женщина, работник метрополитена – Елена Владимировна Степанова, – находит мою сумку во втором вагоне 11-го маршрута, и вместе с сотрудником транспортной полиции доставляет её в дежурку.

Вскоре, после некоторых формальностей, сумка со всем содержимым была

со мной. Мою радость от находки и благодарность этим людям невозможно описать словами.

Выражаю огромную сердечную благодарность всем вышеупомянутым работникам метрополитена, а также дежурному диспетчеру по Филёвской линии Светлане Викторовне Макаровой и наряду полиции станции «Киевская» Филёвской линии, работавшим в этот день.

Так хорошо, что есть такие честные, ответственные, душевно открытые люди, способные понять смятение и боль другого человека и профессионально решить вопрос о помощи в данной ситуации.

С искренним уважением,  
Светлова  
Наталья Андреевна, 60 лет

**Светлана Макарова:**  
«Все просто выполняли свою работу. Оперативно сработали представители всех служб метрополитена»



**Иван Хромов:**  
«Я без лишних слов, чтобы не терять времени, направил Наталью Андреевну к дежурной по станции. В такой ситуации каждая минута на счету»



**Елена Степанова:**  
«Ничего необычного мы не совершили. Такие ситуации бывают довольно часто. Но, безусловно, очень приятно, что помогли человеку»





# Долгожданный подарок москвичам

## ЛЕРМОНТОВСКИЙ ПРОСПЕКТ

Московское метро развивается ускоренными темпами. Планы грандиозные. Ежегодно в строй будут вводиться несколько станций. Газета «Моё метро» посетила две из них – «Лермонтовский проспект» и «Жулебино» – за месяц до открытия. Как строились станции, кто будет руководить ими, что думают городские власти и руководство метрополитена о перспективах развития метро – в нашем репортаже.

### За месяц до часа икс

Начало августа. До открытия станции остаётся чуть меньше месяца. Работы в самом разгаре. К сентябрю «Жулебино» и «Лермонтовский проспект» должны предстать перед горожанами во всём своём великолепии.

Корреспондента газеты «Моего метро» сопровождают три милые женщины: начальник станции «Жулебино» Наталья Ерёмкина, начальник «Лермонтовского проспекта» Татьяна Гусева и начальник 6-й дистанции Службы движения Альбина Юрченко.

«Каску, каску не забудьте», – напоминает Наталья Ерёмкина. Каска действительно необходима: на стан-

ции строительные леса, провода, строительные завалы. Пробираемся внутрь. Полумрак. Тусклый жёлтый свет. Грохот инструментов. Снующие туда-сюда строители. Не очень похоже, что к сентябрю здесь будет идеальный порядок.

«Все инженерные работы почти завершены, вся инфраструктура уже готова, осталось доделать пассажирскую зону, – объясняет Наталья. – Во всяком случае персонал станции готов принять пассажиров хоть сейчас, все знают, что и как делать. Дело осталось за строителями».

На станции «Лермонтовский проспект», напротив, пассажирская зона уже почти готова, рабочие

укладывают напольную плитку на платформе. Татьяна Гусева о чём-то разговаривает с мастером, который курирует работу строителей на станции.

«Ребята стараются. Будет горожанам подарок к празднику», – говорит Татьяна.

Метро в Жулебине ждали почти 20 лет. Станции «Жулебино» и «Лермонтовский проспект» обеспечат метрополитеном в шаговой доступности до 90% жителей микрорайона – порядка 100 тыс. человек.

После открытия нового участка число станций в московском метро вырастет до 190. До конца года к ним прибавится еще четыре.



### Станция росла буквально на глазах



Татьяна Гусева, начальник станции «Лермонтовский проспект»

На должность начальника станции меня назначили 15 июля 2013 года. Тогда здесь ещё практически ничего не было: платформа, вестибюль, по сути, только строительная площадка. Потом в течение месяца буквально на глазах появились стены, лестницы, началась отделка, оборудование входной зоны.

Качеством работы строителей я, как начальник станции, довольна, материалы, используемые при строительстве, на мой взгляд, хорошие.

В целом станция получилась очень удобной и комфортной для пассажиров. Вестибюли достаточно просторные, много

автоматических контрольных пунктов (турникетов), удобный проход к кассам и платформам. Кроме касс, предусмотрены автоматы по продаже билетов. Помимо этого, оборудованы лифты для пассажиров с ограниченными возможностями. В каждом из двух вестибюлей есть посты полиции.

Что особенно важно, станция будет удобной не только для пассажиров, но и для сотрудников. Всего на станции 81 помещение, рабочие места просторные. Все коридоры оборудованы противопожарными дверями, которые позволяют в случае необходимости локали-

зовать очаг возгорания. На станции множество камер видеонаблюдения, изображения с которых выведены на монитор дежурного по станции. Что касается рабочего места дежурного по станции, то я такого прежде не видела: современное оборудование, всё сделано для более эффективной его работы.

С 1997 года, когда я начала работать в метрополитене, конечно, очень многое изменилось. Мне есть с чем сравнить: работала дежурной по станции «Выхино», была начальником «Волгоградского проспекта», работала на «Пушкинской».

Почему перешла на «Лермонтовский проспект»? Во мне сильно желание попробовать что-то новое, получить новые знания, умения, навыки. «Лермонтовский проспект» – станция современная. Пассажиропоток здесь, конечно, будет меньше, чем на «Пушкинской». Здесь основная масса пассажиров будет пользоваться станцией утром и вечером. Но всё же станция будет не из лёгких. Рядом две железнодорожные платформы, к тому же со временем станция станет пересадочной – на станцию «Косино» Кожуховской линии.

#### Станция «Лермонтовский проспект»

**Расположение:** пересечение Лермонтовского проспекта с Хвальынским бульваром

**Пассажиропоток:** 200 тыс. человек в сутки, в утренние и вечерние часы пик – 19,8 тыс. человек в час

#### Станция «Жулебино»

**Расположение:** пересечение улиц Генерала Кузнецова и Авиастроителя Миля

**Пассажиропоток:** 70 тыс. человек в сутки, в утренние и вечерние часы пик – 6,8 тыс. человек в час





# Точкам: две новые станции метро

## ЖУЛЕБИНО



Сергей Собянин,  
врио мэра Москвы

### Такой программы развития метро нет нигде в мире

2013 год по-настоящему прорывной с точки зрения строительства метрополитена. В этом году будет построено уже 14 км метро – это столько, сколько было нами построено за предыдущие два года. То есть темпы строительства метрополитена набирают обороты и в дальнейшем будут только наращиваться.

Участок метро от действующей станции «Выхино» через станцию «Лермонтовский проспект» до станции «Жулебино» является продлением Таганско-Краснопресненской линии

метрополитена. На юге и юго-востоке Москвы мы собираемся строить самую большую часть из общего объёма строительства метрополитена. Это связано с тем, что эти районы худшим образом обеспечены метрополитеном.

До 2020 года планируется построить линий метро по протяжённости в 1,5 раза больше, чем было построено за все предыдущие годы. Такой масштабной программы развития метрополитена нет нигде в мире.

Из интервью СМИ



Иван Беседин,  
начальник  
Московского  
метрополитена

### Работали в круглосуточном режиме

Подготовку к пуску новых станций осуществляли в круглосуточном режиме. Мы проводили очень серьёзные работы, связанные со стыковкой действующей линии с вводимым участком. Более 2 тыс. человек на небольшом пространстве решали задачи по укладке новых стрелочных переводов, ответвлений от старой линии к новым линиям, проводилась укладка трассы по одному и второму участку. И мы успешно выполнили эту работу.

Открытие новых станций позволит не только приблизить метро к москвичам, но и перераспределить пассажиропотоки. Таганско-Краснопресненская линия – одна из самых загруженных в Москве, ею пользуются в день 1,3 млн человек. С «Выхино» ежедневно отправляется 350 тыс. пассажиров. С открытием «Лермонтовского проспекта» и «Жулебино» на «Выхино» станет как минимум на треть пассажиров меньше.



## Готовы встретить пассажиров



Наталья Ерёмкина,  
начальник станции  
«Жулебино»

Пока станция строилась, у меня было два рабочих места – одно на дистанции, второе здесь.

Приезжала на станцию во второй половине дня ежедневно. Отслеживала этапы строительства, встречалась с проектировщиками, представителями подрядных организаций, решала какие-то проблемы, которые возникали у строителей.

Они, конечно, специалисты в своей области, но некоторые тонкости метро не совсем знают.

Подготовила кучу документов, инструкции для персонала по действиям в той или иной ситуации. Благо опыт имеется: до назначения на станцию «Жулебино» была

дежурной на «Тушинской», затем работала на «Беговой». Зато теперь могу быть уверена, что мы готовы встретить пассажиров. На «Жулебино» будет комфортно. Это будет огромным праздником для горожан.

Так как станция конечная, штат сотрудников будет большой – всего 21 человек. К примеру, здесь предполагаются дополнительные вакансии по приёму и отправлению поездов, дежурных у эскалатора.

Впрочем, с вводом в эксплуатацию станции «Котельники», которая станет конечной Таганско-Краснопресненской линии, часть сотрудников, возможно, перейдёт туда.

## Они справились



Альбина Юрченко,  
начальник 6-й дистанции  
Службы движения

Наталья Ерёмкина и Татьяна Гусева – одни из самых ответственных работников дистанции. Обе обладают деловыми качествами, волевые люди, способные преодолеть все препятствия.

Именно поэтому я и предложила эти кандидатуры на должности начальников сложных станций «Жулебино» и «Лермонтовский проспект». Сложных с точки зрения подготовки к пуску. Ведь, помимо основных обязанностей, нужно было контролировать стройку, координировать работу. Они с этим отлично справились. Это моя профессиональная оценка. А как житель района Жулебино могу сказать, что мы все очень рады, что наконец метро дошло и до нас.



# Взять под контроль

## Московское метро станет более комфортным и безопасным

Каким образом внедрение новых систем безопасности в Московском метрополитене скажется на пассажирах, в интервью газете «Моё метро» рассказал заместитель начальника метрополитена – начальник Службы безопасности Владимир Муратов.

– Владимир Петрович, Службе безопасности всего год. Этап становления пройден, что впереди?

– Служба безопасности хотя и является правопреемницей Службы контроля, но функции у неё значительно шире. Наша сфера ответственности: антитеррористическая, транспортная, экономическая безопасность, ну и, безусловно, за нами осталось противодействие нарушениям и обеспечение соблюдения пассажирами Правил пользования Московским метрополитеном.

Одна из главных задач, которая сейчас стоит перед нами, – реализация комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте. К её решению мы уже приступили. После тщательного анализа и консультаций с экспертами и специалистами мы определились, каким образом оборудовать досмотровые зоны на входе в метрополитен. Они будут включать в себя рамки, интроскопы и систему интеллектуального видеонаблюдения. Таким образом мы возьмем под контроль всех, кто заходит на территорию метрополитена.

– Планируется установить подобные зоны везде? Но это, вероятно, будет мешать пассажирам?



– Мы действуем в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Досмотровые зоны с расстановкой технических средств будут организованы на всех входах в метрополитен. Их всего около 300.

Но досматривать, естественно, будем далеко не всех. Постараемся, чтобы пассажиры как можно меньше на себе ощущали новые меры безопасности. Безусловно, наше внимание в первую очередь будет приковано к людям с неадекватным поведением, агрессивными намерениями. Таких мы будем просить пройти через рамки, а вещи досматривать на интроскопах.

– Система интеллектуального видеонаблюдения уже внедрена на каких-то станциях?

– Пока это только перспектива, но уже очень близкая. Мы

приступили к реальному её воплощению. Сегодня готовим конкурсные документы. Преимущество, конечно, будет отдаваться отечественному производителю. Но там, где техники недостаточно или её в России не выпускают, мы будем закупать и иностранное оборудование.

– Можно сказать, что человека меняете на искусственный интеллект?

– В определённой степени верно. Человек, который

системы и применить меры, предусмотренные инструкцией. То есть негативное влияние человеческого фактора на эффективность работы досмотровой зоны будет исключено.

– То есть в перспективе можно отказаться и от контролёров у турникетов?

– Это вряд ли. Всё же много людей будет задействовано в обслуживании этой техники, в досмотровых мероприятиях. К тому же у турникетов часто возникают ситуации, требующие человеческой реакции, содействия, помощи.

Наши сотрудники первые, кого встречают пассажиры при входе в метро. У нас отличный коллектив, который насчитывает несколько тысяч человек. Все они добросовестно работают.

Конечно, иногда приходится встречаться с недоброжелательностью пассажиров: некоторые пытаются пройти без билета, не хотят предъявлять документы. То есть провоцируют конфликт. Наша задача – чтобы инспектор или контролёр проявляли больше выдержки, чем пассажир. Потому что они находятся на службе, они в определённой степени лицо метрополитена. Хотя,

территорию метрополитена без проездного документа. На втором месте по частоте – неправомерное использование проездных документов. Кроме того, много хлопот доставляют мигранты, которые, кроме того что пытаются бесплатно пройти, ещё и ведут себя не очень адекватно, громко разговаривают, мешают движению пассажиров.

– И как вы можете на них воздействовать?

– Мы работаем в тесном контакте с Управлением внутренних дел на Московском метрополитене. И если человек откровенно нарушает, то мы передаём его полиции. Кроме того, в этом году в Москве создано Государственное казённое учреждение (ГКУ) «Организатор перевозок». Ему отдано право применять меры к нарушителям. Штраф за безбилетный проход – 1 тыс. руб. За неправомерное использование социальной карты – 2,5 тыс. руб. Сотрудники ГКУ работают вместе с работниками Службы безопасности.

– Если оценивать систему безопасности метро в целом, она стала эффективнее по сравнению, к примеру, с 1990-ми?

– Безусловно. И дело здесь не только в большей эффективности антитеррористических мероприятий. На безопасность влияет и состояние инфраструктуры метрополитена. В метро в последнее время меняется подвижной состав, вагоны стали более современными, меняются эскалаторы, турникеты. С учётом всех этих мер метро становится более комфортным и безопасным для горожан.

### Постараемся, чтобы пассажиры как можно меньше на себе ощущали новые меры безопасности

сидит у монитора, может некоторые вещи пропустить. А интеллектуальная система в любом случае отреагирует на то, что заложено в её программе. Задача человека в данном случае – просто обратить внимание на сигналы

конечно, есть случаи, когда на наших контролёров и нападают.

– Часто возникают конфликтные ситуации?

– Чаще всего фиксируются попытки проникновения на

#### СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Служба безопасности была официально создана 1 августа 2012 года, став правопреемницей Службы контроля. Штатная численность Службы составляет около трёх тысяч человек.

#### Основные задачи:

- Разработка и контроль проведения антитеррористических мероприятий.
- Обеспечение транспортной безопасности на объектах метрополитена, включая проверку пропускного режима, противодействие актам незаконного вмешательства и создание досмотровых зон.
- Противодействие нарушениям и обеспечение соблюдения пассажирами Правил пользования Московским метрополитеном.
- Защита экономических интересов ГУП «Московский метрополитен».

Работа Службы безопасности строится в сотрудничестве с УВД на Московском метрополитене, ГКУ «Организатор перевозок» и мобильной службой «Социальный патруль».

Наиболее часто пассажиры столичного метрополитена видят работников Службы безопасности на линиях турникетов (ежедневно на них работают около 800 человек).

За первые шесть месяцев 2013 года совместно с контролёрами ГКУ «Организатор перевозок» (на постоянной основе действует больше 60 групп) привлечены к административной ответственности за неоплаченный проход 63 823 правонарушителя. Они были подвергнуты штрафам на общую сумму 79 566 000 руб. Пресечено 22 745 случаев неправомерного использования льготных проездных документов.

Пресечены 357 случаев несанкционированной торговли в метро и 6416 случаев – на прилегающей к станциям метрополитена территории.

## Игра в «паровозик»

### Пройти в метро без билета – дело принципа для некоторых пассажиров

Станция «Таганская» – кольцевая. Вокруг множество учреждений, офисов, театр – публика должна быть приличная. Однако и здесь, по словам инспектора Службы безопасности Михаила Смирнова, не проходит и минуты, чтобы кто-то не попытался проскочить через турникеты, не оплатив проезд.

«Мы фактически стоим часами у турникетов. Стоит вернуться, тут же обязательно кто-то попытается пройти «паровозиком», пристраивается в спину впереди идущему пассажиру», – говорит Михаил.

Пассажиров он условно делит на три категории: москвичей – тех, кто пользуется услугами метро изо дня в день; мигрантов, выходцев с Кавказа и Средней Азии; транзитников – тех, кто едет с вокзала в аэропорт.

Самые законопослушные – транзитники. Больше всего проблем с мигрантами. «Бывают случаи, когда одного и того же человека я три раза подряд прошу выйти. То есть он стоит до победного, ловит момент, чтобы попытаться

проскочить», – поясняет инспектор.

Впрочем, желание пройти без билета не зависит от места рождения, профессии и уровня заработной платы. Недавно «паровозиком» проскочил один известный футболист с зарплатой с десяток миллионов долларов в год. Бывает, что и артисты «Таганки» выступают в роли безбилетников.

Михаил, кстати, заядлый театрал. В прошлом году посетил 234 спектакля. Увлечение театром не мешает ему при необходимости проявить навыки, полученные во

время работы в угрозыске. В январе этого года на «Добрынинской» он задержал преступника, едва не устроившего перестрелку в метро.

«Час пик. 19 часов. Я подошёл к дежурному у эскалатора, чтобы подняться наверх, слышу крики, – вспоминает Смирнов. – Как выяснилось позже, трое кавказцев попытались отобрать у курьера партию курительной смеси (тогда она ещё не входила в разряд наркотических средств). Один из кавказцев выхватил пистолет, курьер стал сопротивляться. Вокруг

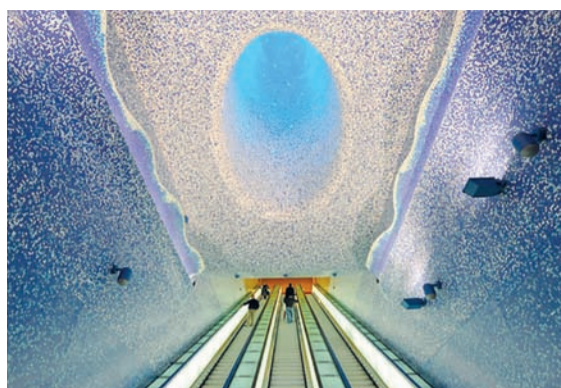


Инспектор Михаил Смирнов (справа) с коллегой Геннадием Рубцовым

паника, сутолока. В общем, одного я заблокировал, второго разоружил, доставил в комнату полиции». Эта история закончилась для Миха-

ила почетной грамотой и денежной премией. Однако не в грамоте дело, говорит инспектор: «Гораздо важнее безопасность пассажиров».





Станция «Толедо» в Неаполе



Станция «Комсомольская» в Москве



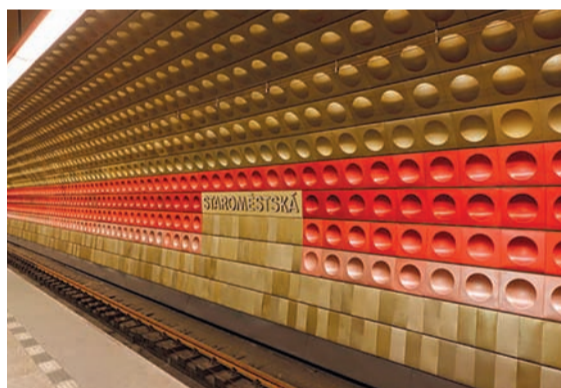
Станция «Сольна» в Стокгольме



Станция «Вестминстер» в Лондоне



Вход на станцию «Бокенгеймер Варте» во Франкфурте



Станция «Староместская» в Праге



Станция «Славянский бульвар» в Москве



Станция «Хайделбергер Платц» в Берлине

## Самое-самое...

Предлагаем подборку любопытных фактов из истории и современности метрополитенов мира

- Самый загруженный метрополитен Европы – в Москве (2,4 млрд человек в год).
- Угол наклона эскалаторов во всём мире составляет 30 градусов.
- Единственный полностью частный метрополитен (одна линия) – линия Астрам (AGT) в Хиросиме.
- Наибольшее количество вагонов в составе: в Нью-Йорке – 11 вагонов (без сквозного прохода) и в Гонконге – 12 вагонов (со сквозным проходом).
- Наибольшее число линий в Европе – в метрополитене Парижа. Здесь 14 больших и 2 короткие линии.
- Наибольшее количество станций в одной стране – в Китае. Здесь их насчитывается 1171.
- Метрополитены с самой большой шириной колеи находятся в Дели, Калькутте (Индия) и Сан-Франциско (1676 мм).
- Самой длинной полностью подземной линией метро считается Серпуховско-Тимирязевская линия в Москве. Её протяжённость – 41,2 км.
- Самая первая городская подземная железная дорога открыта 10 января 1863 года в Лондоне. Она работала на паровом ходу.
- Самый северный метрополитен – в Хельсинки (Финляндия).
- Самый южный метрополитен – в Буэнос-Айресе (Аргентина).
- Самый глубокий метрополитен (58 подземных станций глубокого заложения) – в Санкт-Петербурге.
- Самый высокий метрополитен над уровнем моря (2340 м) – в Мехико (Мексика).
- Самое большое количество станций (468) – в метрополитене Нью-Йорка (США).
- Самым большим по протяжённости линий является метрополитен Нью-Йорка. Его общая длина составляет 1355 км.
- Самый большой по годовому пассажиропотоку (3,17 млрд человек в год) – метрополитен Токио.
- Самый большой парк подвижного состава (более 6400 ед.) – у метрополитена Нью-Йорка.
- Самый длинный метромост через водную преграду – у метрополитена Новосибирска. Его общая длина составляет 2145 м.
- Самый старый действующий пассажирский подвижной состав – в метрополитене Буэнос-Айреса (Аргентина). На одной из его линий используются вагоны, действующие с начала открытия в 1913 году.
- Самая глубокая станция в мире – «Арсенальная» в Киеве. Глубина ее заложения составляет 105,5 м.
- Самой большой станцией метро в мире является «Юнион-сквер» в Дубае. Её площадь – 20 тыс. кв. м.
- В метрополитенах Москвы и Вены есть по пять метромостов через водную преграду.
- В мире пять метросистем, которые работают круглосуточно: метрополитены Нью-Йорка, Чикаго, Филадельфии, Копенгагена и метрополитен Нью-Джерси – Нью-Йорк.
- В Токио и Барселоне действуют метрополитены, в которых три типа колеи.



Станция «Арт ет Метьер» в Париже



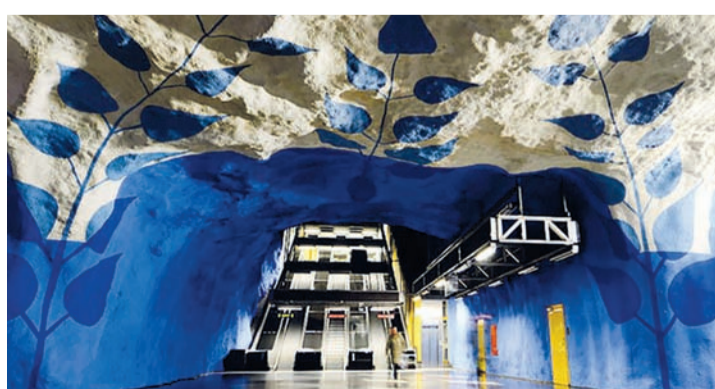
Станция «Олайас» в Лиссабоне



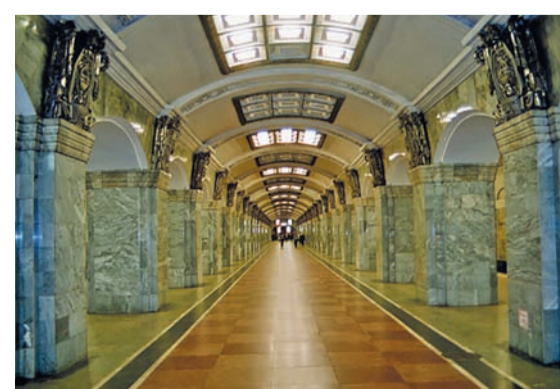
Станция «Стадион» в Стокгольме



Станция в Северном Гринвиче в Лондоне



Станция «Т-Централен» в Стокгольме



Станция «Кировский завод» в Санкт-Петербурге



# Путём проб и ошибок

## Метро в первые годы требовало «тонкой настройки»

Мы продолжаем знакомить читателей с воспоминаниями первых московских метрополитенцев. Не имея опыта эксплуатации столь сложной транспортной системы, как метро, они благодаря своему упорству и желанию разработали многие технологические устройства и процессы, без которых сегодня Московский метрополитен просто немислим. Публикуем воспоминания Владимира Григорьевича Лившица, стоявшего у истоков Службы тоннельных сооружений, а в 1943 году ставшего начальником 3-й дистанции этой службы.

– В Службу сооружений Московского метрополитена я пришёл работать почти за три месяца до начала регулярного движения поездов – 18 февраля 1935 года. До этого, после окончания МИИТа в июне 1928 года, я работал в экспедициях Главжелездорстроя НКПС по изысканию и проектированию железных дорог, а с начала 1934 года – в «Метрострое» на укладке пути и бетонного основания пути.

Опыта эксплуатации у меня не было. Не было такого опыта и у первого начальника Службы сооружений метрополитена, опытного метростроевца М. Рохваргера. Литература по содержанию же-



Работники Службы тоннельных сооружений на станции «Маяковская», 1949 год

**Повседневная жизнь и начавшаяся эксплуатация не давали больших сроков для раздумий. Появилось много вопросов, требовавших срочного решения**

лезнодорожных тоннелей, хотя и не очень богатая, имела. Однако в ней не учитывалась специфика метрополитена.

Для нас была ясна основная задача – обеспечить безопасность и беспере-

бойность движения поездов и прохода пассажиров, сохранить сданные нам «Метростроем» сооружения в исправном состоянии, не запускать их, а наоборот, где это возможно, улучшить.

Как этого достигнуть, вначале полной ясности у нас не было. Нужно было изучать поведение сооружений и на основе опыта составить инструкции, положения и технологические процессы ухода и содержания сооружений.

Повседневная жизнь и начавшаяся эксплуатация не давали больших сроков для раздумий. Появилось много вопросов, требовавших срочного решения. Некоторые из них выростали в проблемы.

Так, большие неприятности в первые дни эксплуатации доставляли для нас вестибюльные двери. От сильного движения воздуха под действием мощной вентиляции и движения поездов двери сильно хлопали по дверным коробкам и импостам и нередко травмировали пассажиров.

Для устранения этих недостатков вестибюльные двери были перевешены на двухцилиндровые пружинные карточные петли, без выемки четвертей в дверных коробках и импостах. Это позволило дверям вращаться в обе стороны и держать их закрытыми при отсутствии проходящих пассажиров. Случаи травматизма пассажиров и сквозняки несколько уменьшились.

Дальнейшие поиски усовершенствования работы дверных петель продол-

жились, и только в начале 1950-х годов навеску вестибюльных дверей начали производить на пяточных пружинных петлях.

Большие заботы приносило нам поведение облицовки. Так, на строительстве первой очереди широко использовался для архитектурного оформления станций красивый облицовочный материал – марблит. Особенно нарядно выглядела облицовка из белого марблита.

Однако с первых месяцев эксплуатации на нём стали появляться трещины и выколы в виде небольших чешуек, из которых выступали потёки густой тёмной жидкости, трудно поддававшиеся очистке. Это придавало облицовке неряшливый вид.

Для изучения причин образования трещин и выколов и выработки мер по их предупреждению был привлечён Научно-исследовательский институт стекла. Было установлено, что причиной дефектов являлся непровар стекла при изготовлении марблита. Но выработать меры борьбы с образованием трещин и выколов не удалось. Пришлось постепенно весь марблит заменить на другой облицовочный материал.

*Материал подготовлен коллективом Народного музея Московского метрополитена*

### МЕТРО В ДЕТАЛЯХ

## Уникальная, но сдержанная



Победитель конкурса прошлого номера Анна Жучкова

Продолжаем наш конкурс «Метро в деталях». Загадка прошлого номера оказалась простой, и правильных ответов пришло больше десяти. Разумеется, эта люстра висит на станции «Киевская».

В очередной раз приз уходят в Информационно-вычислительный центр, его обладательницей становится Анна Жучкова, техник ВЦ первой категории. А отгадать загадку ей помог календарь метрополитена на 2013 год – именно на одной из фотографий календаря Анна увидела люстру из прошлого номера. Поздравляем!



Новое задание – снова люстра. Пассажиропоток на этой станции, конечно же, намного меньше, чем на «Киевской»–кольцевой. Но станция эта не менее уникальная, хотя многие признают, что её стиль можно скорее охарактеризовать как сдержанный или строгий, нежели помпезный. Ну, работники метро, справитесь с этой задачей?

Ждем ваших ответов на [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru) с указанием контактной информации и подразделения, в котором работаете. Традиционно первого угадавшего ждёт приз!

### ПОЗДРАВЛЯЕМ С 30-ЛЕТИЕМ РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ:

**Агапова Елена Ивановна**, инженер группы графистов диспетчерского участка Службы движения;

**Алексеев Александр Владимирович**, электромеханик Службы электроснабжения;

**Антонов Александр Павлович**, электромеханик электродепо «Свиблово»;

**Артамонов Андрей Леонидович**, машинист электропоезда электродепо «Замоскворецкое»;

**Борисенко Наталья Александровна**, оператор электронно-вычислительных и вычислительных машин Ситуационного центра;

**Герасимова Ирина Валентиновна**, начальник 2-й дистанции Службы сбора доходов;

**Голоколенко Ирина Васильевна**, инженер-технолог Службы связи;

**Евтихов Сергей Викторович**, машинист электропоезда электродепо «Планерное»;

**Жукова Татьяна Валентиновна**, энергодиспетчер Службы электроснабжения;

**Зайцева Татьяна Адольфовна**, дежурный станционного поста централизации станции 4-й дистанции Службы движения;

**Зенина Галина Владимировна**, электромеханик связи Службы связи;

**Каблова Елена Ивановна**, оператор диспетчерского участка Службы движения;

**Калинцева Ольга Леонидовна**, электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования Службы электроснабжения;

**Колокольчикова Ольга Викторовна**, инженер 7-й дистанции Службы движения;

**Комаров Виктор Владимирович**, машинист мотовоза электродепо «Сокол»;

**Козлов Валерий Николаевич**, дежурный по электродепо Монорельсовой транспортной системы;

**Корнетова Галина Владимировна**, инженер Службы электроснабжения;

**Королёв Владимир Сергеевич**, мастер по текущему содержанию пути;

**Крапивская Таисия Степановна**, заведующая домом отдыха локомотивных бригад электродепо «Варшавское»;

**Лосева Римма Владимировна**, начальник станции метрополитена 4-й дистанции Службы движения;

**Маринин Игорь Юрьевич**, машинист электропоезда 1-го класса электродепо «Измайлово»;

**Мещерякова Ольга Андреевна**, бухгалтер электродепо «Планерное»;

**Павлова Людмила Тимофеевна**, кладовщик 1-й дистанции Службы движения;

**Петухов Александр Николаевич**, начальник группы подстанций Службы электроснабжения;

**Пятилова Надежда Ивановна**, слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту оборудования метрополитена дистанции электрозащиты и автотелеуправления Электромеханической службы;

**Савин Дмитрий Николаевич**, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Измайлово»;

**Серова Наталья Федоровна**, помощник начальника электродепо «Замоскворецкое» по управлению персоналом;

**Смирнов Николай Сергеевич**, электромеханик Электромеханической службы;

**Сорокин Александр Львович**, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Измайлово»;

**Старостин Юрий Николаевич**, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Замоскворецкое»;

**Терёшкина Людмила Владимировна**, главный бухгалтер электродепо «Варшавское»;

**Тугушев Василий Владимирович**, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Сокол»;

**Тюрин Алексей Вячеславович**, машинист электропоезда электродепо «Красная Пресня»;

**Устинов Юрий Александрович**, старший электромеханик Службы связи;

**Цветкова Елена Викторовна**, электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования Службы электроснабжения.

### ПОЗДРАВЛЯЕМ С 40-ЛЕТИЕМ РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ:

**Мешалов Владимир Иванович**, инструктор по безопасным методам работы дистанции сигнализации Службы сигнализации, централизации и блокировки;

**Фортесор Роман Гермонович**, электромеханик Службы электроснабжения.

## МОЁ МЕТРО

Заказчик: Государственное унитарное предприятие «Московский метрополитен»

Редколлегия: Иван Беседин, Владимир Погонин, Владимир Егоров, Павел Сухарников, Петр Новиков, Екатерина Беляева, Марина Полянцева, Вероника Силина

Главный редактор: Дмитрий Иванов

Верстка: Денис Годин

Электронный адрес редакции: [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru)

Отпечатано в типографии ЗАО «Полиграф-защита» Адрес: 115088, Москва, ул. Южнопортовая, 24