

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

В СЕРДЦЕ  
ПЕТЕРБУРГА!

СТР. 2-4

ПРОФСОЮЗНАЯ  
КОНФЕРЕНЦИЯ МЕТРОСТРОЯ

СТР. 5

ДЕНЬ ПОБЕДЫ  
ЛЕНИНГРАДА

СТР. 6

## Нам 70!

Газета «Метростроитель»  
отметит 70 лет

СТР. 6

# ВИВАТ, «АДМИРАЛТЕЙСКАЯ»!



За два часа до официальных «смотрин» на ближних и дальних подступах к отстроенному заново дому в Кирпичном переулке негде было яблоку упасть: двадцать лет ждали – и вот наконец-то открывают!

Пуск «Адмиралтейской» – настоящее событие для сотен тысяч петербуржцев, спешащих рано утром на работу, отправляющихся в гости, в кино или просто разгуливающих по нашему прекрасному городу. Для того самого населения, для которого метрополитен – основной вид транспорта.

В наступившей тишине дирижер Адмиралтейского оркестра, старейшего военно-морского оркестра России, поднял палочку – музыканты грянули гимн города. Под музыку Глиэра торжество началось.

Генеральный директор Метростроя Вадим Александров доложил о заверше-

нии на станции «Адмиралтейская» всех строительных, монтажных и пусконаладочных работ прибывшим на церемонию высоким гостям: зампределителя правительства РФ Дмитрию Козаку, губернатору Санкт-Петербурга Георгию Полтавченко, представителям городской Администрации, высшим морским офицерам.

Вице-премьер от имени правительства Российской Федерации поздравил метростроителей с успешным завершением «уникального в масштабах всей страны» проекта и пожелал им новых знаменательных побед. «Сердечно поздравляю строителей: рабочих, инженеров, проектировщиков – всех, принимавших участие в возведении этой красивейшей станции. В кратчайшие сроки питерскими метростроителями реализован сложный, без преувеличения – мирового значения инновационный проект подземного строительства».

Тепло благодарил метростроителей и губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко: «Сегодня город получает долгожданный подарок. «Адмиралтейская» – это дань уважения героической военно-морской истории города на Неве и наглядный пример того, как умеют строить петербургские метростроители. В сложных условиях они сберегли многие исторические здания – наше непреходящее культурное наследие. Это уникальная, ювелирная работа.»

От имени многотысячного коллектива на открытии станции выступил глава петербургского метрополитена Владимир Гарюгин: «Я благодарю метростроителей за их беспримерный труд и хочу пожелать петербуржцам получать как можно больше таких подарков: наш город заслуживает современное, доступное, красивое метро».

Заканчивая торжественные выступления, генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров сказал: «Год семидесятилетия Метростроя был успешным. Мы завершили строительство комплекса защитных сооружений. Это грандиозное событие в жизни города. И вот сегодня, в канун нового года, мы сдаем замечательную станцию – одну из самых глубоких в России. Убежден, что и самую красивую. От души поздравляю коллектив Метростроя с наступающим новым годом и с большим успехом».

Генеральный директор Метростроя вручил Владимиру Гарюгину памятный макет станции «Адмиралтейская». «Сдавая станцию в эксплуатацию, мы оставляем в ней частицу своего сердца. Надеемся, что в ответ получим новые пятна под строительные площадки и продолжим строительство нашего метро».

**Фотолетопись открытия «Адмиралтейской»**

# В СЕРДЦЕ ПЕТЕРБУРГА!

28 декабря, в канун 2012 года, торжественно сдана в эксплуатацию новая станция Фрунзенско-Приморской линии – «Адмиралтейская». К великому сожалению, в одном материале невозможно рассказать обо всех, кто принимал участие в строительстве, но мы твердо обещаем, что еще не раз будем возвращаться к этому исключительному событию и писать о людях, подаривших городу такую красавицу. Мы от души поздравляем всех без исключения метростроителей с открытием долгожданной станции и предоставляем слово руководителям этого выдающегося проекта.

**Старков Алексей Юрьевич, главный инженер ОАО «Метрострой»:**

## «Искать новые пути оптимизации и ускорения строительства метро»



Первые попытки создания тоннелепроходческого комплекса для наклонной автоматизированной проходки в условиях плотной исторической застройки предпринимались уже в конце девяностых, но так и остались нереализованными: город решал проблему ликвидации размыва. Тем не менее проект строительства наклонного хода продолжал жить, и в 2006 году немецкой компанией Herrenknecht AG был подготовлен рабочий проект щита специально для строительства наклонного хода станции «Адмиралтейская». 20 июня 2007 года с фирмой Herrenknecht AG был подписан контракт на изготовление тоннелепроходческого механизированного комплекса (ТПМК).

Так получилось, что заказанный специально для проходки наклонного хода «Адмиралтейской» новый щит был испытан на станции «Обводный канал». Причина – затянувшийся процесс высвобождения территории под строительство вестибюля «Адмиралтейской».

Опыт проходки 100-метрового наклонного хода станции «Обводный канал» не только подтвердил правильность выбора технологии, но и выявил ряд функциональных недостатков новой машины. Были доработаны узлы системы нагнетания двухкомпонентного раствора, врезаны в оболочку резервные каналы. На станции «Обводный канал» практически всю проходку вместо четырех прошли на двух каналах: два других оказались забиты. Доработали и систему подачи блоков: появилась возможность подавать крупногабаритные материалы.

Был оптимизирован технологический цикл подготовки массива. Если на «Обводном» перед выходом щита из камеры выполняли струйную цементацию всего массива, то на «Адмиралтейской» нагнетание производилось только по контуру самой выработки, внутри проходили без раствора, тем самым значительно уменьшили износ режущего органа. Мы усовершенствовали и систему мониторинга проходки.

Как известно, основные осадки, возникают непосредственно в зоне проходки, поэтому было принято решение по оси тоннеля пробурить скважины и установить в них датчики.

Если при подходе щита к области влияния на скважину датчик показывал критическое разуплотнение грунта, принималось решение о подъеме давления в призабойной зоне. Если напряженные деформационные состояния массива возникали после прохода щита и установки кольца, предпринималось дополнительное нагнетание за обделку. Таким образом, осадки на проходке всего наклонного хода не превысили 26 мм. На «Обводном», в районе выхода из котлована, этот показатель достигал 105 мм.

При строительстве станции по инициативе специалистов ОАО «Метрострой» проходка среднего зала была проведена с опережающим креплением сводовой части, благодаря чему удалось сохранить все здания, большинство из которых находятся под охраной КГИОПа. По арке, установленной на верхнем своде среднего станционного тоннеля укреплялась фреза-бара. Фреза срезала породу впереди горнопроходческого механизма на 100 мм, затем подавался специальный закрепляющий состав. Он затвердевал, исключая возможность осадок. Получалась готовая крепь, и проходка продвигалась уже под защитой этой крепи.

Без внедрения современных технологий и модернизации технической базы невозможно выполнять растущие требования к освоению подземного пространства. На сегодняшний день в Метрострое отработана технология опережающей крепи с применением методики набрызг-бетона. По этой технологии была построена выработка в 622-м подходном тоннеле. Мы интенсивно развиваем автоматизированную проходку: в рамках программы «Строительство метродепо «Южное» заказан модернизированный щит для проходки двухпутного тоннеля в смешанных грунтах. Он будет оборудован современными системами управления, резки грунта, навигации, монтажа обделки с более усовершенствованным укладчиком. На щите применены новые схемы приводов режущего органа и конвейеров, повышена общая надежность механизма и скорость проходки.

Необходимо искать новые пути оптимизации и ускорения строительства. Всеми силами и на всех уровнях продвигать реализацию городской программы развития петербургского метро, серьезно ею заниматься. Городу следует принять более упрощенный механизм отчуждения земель под строительство станций и прохождения экспертизы, находить компромисс с собственниками и арендаторами зданий на этих площадях. В противном случае, закончившись в бюрократических проволочках, мы рискуем растерять квалифицированных специалистов. Кто тогда будет строить метро?

**Кузнецов Валерий Дмитриевич, директор Управления механизации»:**

## «Удалось сделать главное – сберечь старинные здания в самом сердце города»



Подготовка щита к работе на станции «Адмиралтейская» началась сразу после проходки наклонного хода станции «Обводный канал». Управление механизации осуществляло разборку щита, доставку к месту ремонта, ремонт режущей части. Ремонт продолжался около полугода, напряженных моментов было предостаточно. Например, метровый в диаметре шнек пришлось вытаскивать из оболочки, разрезать, ремонтировать и балансировать, в точности соблюдая все центровки.

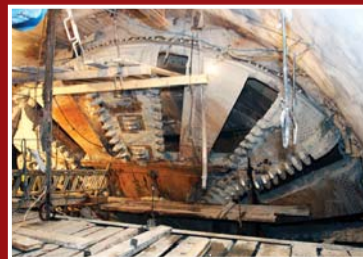
Это первый в мире щит, предназначенный для проходки наклонных ходов. В Германии так глубоко метро не строят и наклонных ходов не проходят, а нам приходится в историческом центре города закладывать котлованы глубиной до 75 метров.

Это была сложная проходка. В зимних условиях, с большими предосторожностями, каждый шаг на отклонение рассматривался и разбирался на комиссии во главе с главным инженером и первым заместителем генерального директора. В конце проходки все-таки нарвались на валун трехметрового диаметра, который повалил металлооболочку. Оперативно были

организованы ремонтные мероприятия, применялись различные инженерные решения. Все закончилось благополучно, проходчики режущим органом разрушили стену между наклонным ходом и приемной камерой. Наклонный ход пройден. Старая оболочка щита остается в тоннеле и будет служить продолжением его железобетонной крепи. Задняя часть комплекса вынималась наверх с помощью транспортной системы VSL и демонтировалась. На «Адмиралтейской» с помощью щита удалось сделать главное – минимизировать осадки дневной поверхности и сберечь старинные здания в историческом центре города.

**«АДМИРАЛТЕЙСКУЮ» СТРОИЛИ МЫ!**

- ограждение стартового котлована способом бурозакрепления свай с применением установки Бауэр БГ-28 и бентонитового пригруза;
- монтаж грузового крана Жозеф-де-Пари грузоподъемностью 120 т;
- монтаж тоннелепроходческого механизированного комплекса наклонного хода С-4441 немецкой компании Herrenknecht AG;
- эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт тоннелепроходческого механизированного комплекса;
- демонтаж тоннелепроходческого механизированного комплекса;
- резка оболочки комплекса в демонтажной камере;
- погрузка, доставка комплекса на специализированных платформах;
- монтаж систем энергоснабжения комплекса механизмов тоннелепроходческого механизированного комплекса;
- прокладка высоковольтных кабелей и элементов коммутации по тоннелям и вертикальным скважинам;
- монтаж энергопринимающего оборудования для строительства и проходки наклонного хода;
- монтаж постоянного электроснабжения СТП в районе станции «Адмиралтейская».

**Фотолетопись открытия «Адмиралтейской»**

## Фотолетопись открытия «Адмиралтейской»



### Морозов Андрей Владиславович, генеральный директор ЗАО «СМУ-11 Метрострой»: «Метрострой никогда не срывает пусковые сроки»

#### «АДМИРАЛТЕЙСКУЮ» СТРОИЛИ МЫ!

- строительство стартового котлована;
- струйная цементация грунтов;
- укрепление фундаментов и стен зданий методом составной цементации;
- монтаж обделки при проходке наклонного хода, нагнетание тампонажного раствора;
- герметизация тоннеля;
- маркшейдерский контроль при проходке наклонного тоннеля.

Строительство «Адмиралтейской» началось в середине девяностых, еще при советской власти. Малым щитом для проходки канализационных коллекторов мы прошли подходной тоннель диаметром около 5 м. По проекту «Ленметрогипротранса», освобождали подвалы, создавали под домами новые фундаментные платформы. Впервые наклонный тоннель планировалось соорудить в условиях плотной исторической застройки, имеющей очень большой процент износа – до 83%.

Второй этап начался в 2008–2010 гг. с подготовки к сооружению эскалаторного

тоннеля. Условия, в которых разворачивалось это строительство, оказались сложнейшими за всю историю отечественного метростроения. Но Метрострой никогда не срывает пусковые сроки, мы выполняем все свои обязательства.

Проходка щита от стартового котлована до фундаментов зданий укреплялась по методу составной цементации. В подвале одного из жилых зданий располагалась действующая котельная. По курсу трассы подземная линия высоковольтных кабелей обеспечивала подводку питания к жилым домам и к гостинице «Европейская». Своевременно было принято

### Уханов Алексей Валентинович, главный инженер ЗАО «СМУ-11 Метрострой»:



Пятно застройки фактически являлось стройплощадкой. Про такую стройплощадку у нас говорят: «носовой платок».

На третьем этапе строительства в сложнейших условиях мы не только сумели достойно завершить беспрецедентную на-

клонную проходку, но менее чем за полгода построили машинное помещение, сдали нашим коллегам из СМУ-9 контурный тоннель с готовыми конструкциями под монтаж эскалаторов и на пятне застройки в 2500 м<sup>2</sup> возвели шестизэтажное здание.

Работа была организована очень рационально, графики отслеживались посменно, а на последнем этапе – буквально по часам.

грамотное инженерное решение об инъекционном нагнетании раствора под фундамент котельной и о компенсационном нагнетании по мере ведения проходки. Понимая всю тяжесть последствий возможной аварии, работы проводили предельно организованно. Проходка под зданием с действующей котельной жестко согласовывалась с работой пилотов из Управления механизации, которые непосредственно вели щит.

Под домом с котельной нас ждал еще один «подарок» природы: уже за зоной цементации произошла утечка слабого грунта в забой. В двух метрах от фундамента образовалась воронка. Деформация фундамента могла привести к катастрофическим последствиям. Мы отреагировали на эту ситуацию мгновенно: углубились до устойчивых пород – компенсационные растворы заполнили воронку. Не рисковали «наобум святых», но твердо знали, как надлежит действовать в данной ситуации.

### Гуслинский Алексей Владимирович, генеральный директор ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»: «Качественно и в срок выполнять свои обязательства»



#### «АДМИРАЛТЕЙСКУЮ» СТРОИЛИ МЫ!

- сооружение среднего зала станции и станционного тоннеля;
- монтаж конструкций платформы станции «Адмиралтейская»;
- сооружение комплекса переходных устройств: малого наклонного хода, машинного зала, кабельной шахты, переходных коридоров 1, 2, 3, камеры затвора;
- прокладка силовых сетей;
- прокладка тоннельного водопровода;
- монтаж внутренних конструкций малого наклонного хода;
- сооружение переходного коридора, натяжной камеры и веерной части;
- устройство гидроизоляции;
- проходка вентиляционного ствола между НВУ-518 и большим наклонным ходом.

При строительстве переходных коридоров «Адмиралтейской» мы были зажаты в очень ограниченном пространстве, невозможно было применять крупногабаритное погрузочное оборудование, организовать электровозную откатку породы, но выход был найден: мы активно использовали робототехнику. Погрузку отработанного грунта для дальнейшей выдачи на 614-ю шахту осуществляли с помощью дистанционной машины Brokk.

От станции «Звенигородская», преодолев 3 км пути, подошли к соединению соседних линий и вышли на трассу переходного коридора. Соорудили поворотную монолитную камеру и начали проходку одновременно к переходному коридору и к большому наклонному ходу станции «Адмиралтейская». После пуска поездов от станции «Звенигородская» все движение грунта и строительных материалов происходило через действующий метрополитен. Оперативно перестроили весь транспортный комплекс на работу через депо, соорудили дополнительные технологические выработки. Для строительства НВУ-518 прошли технологический ствол, который

позволил попадать в НВУ не через действующий участок метрополитена, а через строящийся, иначе пришлось бы работать только в ночные окна. Это техническое решение себя полностью оправдало.

Неординарным было и решение о проходке вентиляционного ствола из НВУ-518 к большому наклонному ходу. Вместо стандартной технологии проходки «сверху вниз» ствол соорудился «снизу вверх»: была пройдена фурунел на всю длину, ствола и ближе к верхней части построен разгружающий монолитный свод. Под его защитой «сверху вниз» была пройдена большая часть вентиляционного ствола с одновременным строительством постоянных конструкций. Когда проходческое оборудование и щит были разобраны, приступили к сооружению верхней части этого слепого ствола: оставалось лишь оформить верхнюю часть, что мы успешно и сделали. Метрострой может качественно и в срок выполнять все свои обязательства. Хочется, чтобы городские и федеральные структуры и в дальнейшем рассматривали ресурсы Метростроя для решения серьезных строительных задач и более активного освоения подземного пространства.

### Серебряков Леонид Владимирович, генеральный директор ЗАО СМУ-9 «Метрострой»: «Нам доверяют работы любой сложности»



#### «АДМИРАЛТЕЙСКУЮ» СТРОИЛИ МЫ!

- монтаж эскалаторов;
- монтаж тяговых подстанций;
- монтаж осветительных систем;
- прокладка кабельных сетей, трубопроводов и контактной сети;
- механомонтажные и сантехнические работы в тоннелях и на станции;
- монтаж конструкций СТП.

СМУ-9 – единственная в нашем городе строительная организация, осуществляющая монтаж эскалаторов. С 1969 года мы «даем жизнь» уже готовым тоннелям: смонтировали все эскалаторы петербургского метро за исключением пересадочного узла «Садовая» – «Спасская». С каждым годом эскалаторная техника и технологии монтажа совершенствуются. Сегодня эскалатор – это не только мощная подъемно-транспортная машина, но и элемент дизайна и носитель информации. Монтаж третьего поколения эскалаторов модифицирован кардинальным образом: современные машины поступают уже полностью в сборе и весят 27 т. Внедрена и новая технология монтажа тяговых и силовых сетей с применением современного силового оборудования. Установленные на «Адмиралтейской» эскалаторы сверхглубокого залегания Е75Т с высотой подъема до 75 м – уникальный агрегат, аналогов которому нет в эскалаторостроении.

Из-за большой протяженности наклонного тоннеля к нему предъявляются повышенные требования в части прочности и надежности конструкции, особенно к тормозной системе. Для таких эскалаторов устанавливаются широкие межленточные балюстрады. Монтаж эскалаторов – сложное и тонкое дело, ведь это особо опасные объекты, рассчитанные

на перевозку большого количества людей. Безопасность пассажиров может быть гарантирована только в том случае, если монтаж выполнен грамотными и ответственными специалистами.

Многолетний опыт и глубокие знания сотрудников нашего Управления позволяют осуществить монтаж эскалаторов любой сложности как на строящемся, так и на готовом объекте. Подтверждение тому – география наших строек. Мастера СМУ-9 принимали участие в строительном-монтажных работах на объектах Москвы, Нижнего Новгорода, Самары, Тбилиси, Баку, Минска, Киева, Харькова, Будапешта, Праги, участвовали в ликвидации Чернобыльской аварии.

Обязательность, добросовестность и надежность – неизменные составляющие трудовых успехов команды единомышленников СМУ-9.

#### КСТАТИ

##### Какое самое загруженное метро в мире?

Самым загруженным метро по пассажиропотоку считается токийский метрополитен – 3,174 млрд посетителей в год. Второе место занимает московский метрополитен 2,3922 млрд пассажиров в год. На третьем месте сеульский метрополитен – насчитывает 2,048 млрд пассажиров в год.



**Черный Анатолий Иванович,**  
генеральный директор ЗАО «СМУ-19 Метрострой»:  
**«Можем гордиться своей работой»**

**«АДМИРАЛТЕЙСКУЮ» СТРОИЛИ МЫ!**

- архитектурная отделка, облицовка камнем станции и вестибюлей;
- монтаж архитектурных конструкций.

Отделочные работы на станции «Адмиралтейская» продолжались 4,5 года. Это первая в Петербурге станция, где чистовая отделка производилась в условиях действующего метрополитена. Поэтому осуществлять облицовку стен тоннеля в перронной части можно было только в ночное время.

На «Адмиралтейской» мы выполнили устройство гранитных полов, отделку колонн

и стен за 3,5 года. Силами субподрядчиков построили специальные инженерные сооружения, необходимые для эксплуатации станции. Оставались совсем незначительные объемы чистовой отделки. Но... Такова уж участь финишеров – принимать эстафетную палочку на последнем этапе работ: между станцией и наклонным ходом, где расположены малый эскалатор и переход протяженностью более

100 м, ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» проводило бетонирование основных конструкций малого наклонного хода. Затем, в конце мая – начале июня, монтажом эскалатора занимались специалисты ЗАО СМУ-9 «Метрострой». Мы же смогли приступить к чистовой отделке перехода лишь после окончания работ наших коллег.

17 лет назад отделка «Адмиралтейской» задумывалась в традициях самых первых станций петербургского метро: естественный камень, бронзовое литье, скульптура и мозаика. Многие из этих идей воплощены в сотрудничестве с архитектурными мастерскими Санкт-Петербурга, Академией художеств,

другими творческими организациями. Особая гордость специалистов ЗАО «СМУ-19 Метрострой» – работы по граниту и мрамору. Интерьеры «Адмиралтейской» выдержаны в морской стилистике: на полу, облицованном гранитом шести расцветок, выполнены три инкрустации – розы ветров в обрамлении золотистых флотских шевронов. Стены на перроне облицованы мрамором цвета балтийской волны. Арки отделаны мрамором «газган» в кремово-золотистых тонах.

Все принятые проектом отделочные материалы способствуют раскрытию основной концепции этой красивой станции: «становление российского флота в эпоху Петра Великого».

Коллектив ЗАО «СМУ-19 Метрострой» может гордиться своей работой. В канун нового года «Адмиралтейская» стала еще одним непреходящим украшением нашего города.



**Филипов Владимир Николаевич,**  
генеральный директор  
ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»:  
**«Без вычурности и надуманности,  
строго и изящно»**

**«АДМИРАЛТЕЙСКУЮ» СТРОИЛИ МЫ!**

- изготовление нестандартных архитектурных металлоконструкций и металлических элементов декора станции.

Мы досконально изучили эскизы архитекторов «Ленметрогипротранса», оформили рабочие чертежи, изготовили опытные образцы изделий. Технологию изготовления не раз обсуждали и согласовывали с автором проекта, заслуженным архитектором России Александром Сергеевичем Константиновым, увы, уже ушедшим из жизни... Александр Сергеевич еще успел посмотреть и одобрил готовые образцы.

В 2009 году мы приступили к промышленному производству металлоизделий для

оформления станции «Адмиралтейская». Безусловно, самым масштабным и трудоемким было изготовление 54 полуколонн, установленных в центральном зале нижнего вестибюля. Цветовые решения и конфигурация колонн ассоциируются с формой высших морских офицеров. Средняя часть каннелированной колонны выполнена из алюминия и покрашена в черный цвет, сверху и снизу полукруглые плиты капителей – латунные полированные абак, символизирующие блеск адмиральских эполет. Двери кабельных

шкафов на путевой стене также стилизованы: на черном фоне, в обрамлении латунных канатов на матовой латунной пластине сняет морская пуговица с якорем. Все элементы – латунное литье. Мы изготовили два литых обрамления для мозаичных панно. Идея рамы из штампованного металла была безоговорочно отвергнута, и мы ее собрали из литых латунных секций. Великолепное мозаичное панно в литой латунной раме смотрится поистине монументально. Вручную обработали, отшлифовали и собрали на полосу стыки зонтов в створе колон. 5400 латунных отливок, собранные вдоль свода в виде аксельбантов, придают залу торжественную атмосферу. Противодымная перегородка

выполнена в виде большого витража со встроенными часами и обрамленного латунными облицовками. Для витража верхнего вестибюля по специальной технологии был вырезан оригинальный кораблик – полная копия парусника со шпилью Адмиралтейства. По заказу СМУ-11 изготовили ногоочистительные решетки, трапы, люки, множество других типовых изделий, которые мы делаем из пуска в пуск.

Наш завод принимал активное участие в строительстве всех станций метро Санкт-Петербурга, начиная с первой очереди. В настоящее время завод является важным структурным подразделением ОАО «Метрострой» и продолжает ответственно и успешно выполнять заказы для строящихся и реставрируемых станций.

**КСТАТИ**

Впервые за 50 лет на станции «Адмиралтейская» установлены колонны, обрамляющие арки.

**Фотолетопись открытия «Адмиралтейской»****Награждение****ЗА БЕЗУПРЕЧНЫЙ И ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД**

26 декабря, в канун новогодних праздников, в Белом зале дома архитектора состоялось торжественное награждение лучших строителей Санкт-Петербурга. Награды вручал вице-губернатор Северной столицы, президент Союза строительных объединений и организаций Роман Филимонов.

Выступая перед строителями, вице-губернатор подчеркнул, что по итогам 2011 года Санкт-Петербург назван Министерством регионального развития России одним из лучших регионов, успешно справившимся с поставленными задачами. «Несмотря на то, что строительная отрасль ощущала последствия экономического кризиса в прошлом году и еще в начале нынешнего года, мы не сбавили темпы строительства. Конечно, это ваша заслуга. Благодаря вашему труду Санкт-Петербург сохраняет высокие темпы строительства, бережет и развивает лучшие строительные традиции», – отметил Роман Филимонов.

За высокие профессиональные успехи, безупречный и добросовестный труд Почетной Грамотой вице-губернатора Санкт-Петербурга награждены петербургские метростроевцы (на фото слева направо):

**Улитин Сергей Николаевич**, проходчик пятого разряда ЗАО «СМУ-11 Метрострой»;

**Тихонов Леонид Игоревич**, бригадир аварийной группы Ремонтно-эксплуа-

ционного управления – филиала ОАО «Метрострой»;

**Соболев Михаил Васильевич**, тракторист Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»;

**Тоцаков Сергей Леонидович**, бригадир проходческой бригады ЗАО «СМУ №13 Метрострой»;

**Парамов Владимир Александрович**, электрослесарь-монтажник подземного горнопроходческого оборудования ЗАО СМУ-9 «Метрострой».

**ГОСТы и стандарты****НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ БЕТОНА**

Новый стандарт на бетонные смеси ГОСТ 7473-2010 начнет действовать с 01.01.2012 года.



**А.И. Шафер,**  
старший помощник  
главного инженера  
по качеству ОАО  
«Метрострой»

Как говорится в первой части документа, «настоящий стандарт распространяется на готовые для применения бетонные смеси тяжелых, мелкозернистых и легких бетонов на цементных вяжущих, отпускаемые потребителю для возведения монолитных и сборно-монолитных конструкций или используемые на предприятиях для изготовления изделий и сборных бетонных и железобетонных конструкций. Настоящий стандарт содержит требования к технологическим характеристикам бетонных смесей, процедурам контроля их приготовления, оценке соответствия показателей их качества, а также количеству бетонной смеси, отпускаемой потребителю. Настоящий стандарт устанавливает распределение технической ответственности между заказчиком, производителем (поставщиком) и потребителем бетонной смеси в части получения бетонных и железобетонных конструкций и изделий, соответствующих всем предъявляемым к ним требованиям».

Изменения, внесенные в редакцию 1994 года, имеют принципиальный характер. Они основаны на так называемой «гармонизации» – приведении российских норм к международным. ГОСТ 7473-2010 содержит много новых терминов, определений и положений. Среди важных требований особо следует отметить требования к договорам на поставку. Следует обратить внимание и на новые требования к документам о качестве, а также к документам, сопровождающим поставку бетонных смесей. В стандарт введены разделы поставки, процедуры контроля и оценки соответствия, гарантии производителя (поставщика).

Внедрение нового стандарта – процесс не простой и довольно длительный особенно для производителей и поставщиков бетонной смеси. Вероятно, может потребоваться и обучение специалистов, создание соответствующей сопровождающей и исполнительной документации.



Память сердца

**ВОЗВРАЩЕННЫЙ ИЗ СМЕРТНОЙ БЕЗДНЫ,  
ЛЕНИНГРАД САЛЮТУЕТ СЕБЕ**

В конце января ленинградцы отметят День воинской славы России — День снятия блокады города Ленинграда



27 января 1944 года советские войска полностью сняли длившуюся 900 дней фашистскую блокаду города — кольцо смерти было разомкнуто. Вечером состоялся салют из 324 орудий, о котором поэтесса Анна Ахматова написала такие незабываемые строки:

*И в ночи январской беззвездной,  
Сам дивясь небывалой судьбе,  
Возвращенный из смертной бездны,  
Ленинград салютует себе.*

День снятия блокады стал одним из самых счастливых в жизни сотен тысяч ленинградцев. Но это был и один из самых скорбных дней: почти каждый доживший до этого праздничного дня за время блокады потерял или родственников, или друзей. Более 600 тысяч человек умерло страшной голодной смертью в окруженном немецкими войсками городе, несколько сотен тысяч — в оккупированной нацистами области.

Среди ветеранов Метростроя немало тех, кто пережил эти 900 страшных дней. Нине Павловне Амосовой было всего три года, когда началась блокада Ленинграда.

— Я была маленькой и мало что понимала тогда, — вспоминает Нина Павловна. — В 1942 году нас отправили в эвакуацию в Татарстан, и это время я помню хорошо. Поселили нас в дом, там был земляной пол, а спали мы на матрасах, набитых

соломой. Ходили в лаптях, которые мама научилась плести из лыка. С голода не умирали, но помню и досыта не ели. А потом, когда блокада закончилась, вернулись в родной Кронштадт. Я была в состоянии эйфории от возвращения домой, хотя кругом все было разрушено...



Валентина Степановна Попкова тоже была трехлетней девочкой, когда вражеское кольцо замкнулось вокруг города. Так все время и провела она в осажденном Ленинграде.

— Мы прожили всю войну в доме 27 по Верейской улице, — рассказывает Валентина Степановна, — под каждой аркой там стояли танки... Когда оставались одни дома, приходила милиция, или с улицы свистели, чтобы окна закрыли и свет выключили: нельзя было со светом сидеть в темное время, чтобы не привлекать самолеты фашистов. Моя мама работала на железной дороге, и солдаты, когда узнавали, что она едет в осажденный город, давали кто хлеба, кто сахара кусок, кто тушенки — это и спасало нас от голода.

День, когда блокада была снята, тоже помню хорошо: на улице по радио объявляли об этом, а люди кричали «ура!» и обнимались... Помню, и как война закончилась, и как в то время первый раз попробовала шоколад... Тяжелое было время тогда...

В структуре ОАО «Метрострой»

**ПРОЕКТНЫЙ ОТДЕЛ:  
ГОД УСПЕШНОЙ РАБОТЫ**

Вот уже год, как в структуре ОАО «Метрострой» работает проектный отдел.

Основной задачей отдела является разработка проектной и рабочей документации на всех стадиях проектирования объектов капитального строительства в соответствии с действующими государственными стандартами, строительными нормами и правилами, техническими регламентами и другими законодательными и нормативными документами, действующими на территории РФ.

За год своего существования проектный отдел успел немало: получил 2 государственных заказа



на разработку проектной документации по замене оборудования вентиляционных шахт, разработал проект для строительства второй очереди завода «Метробетон», а также занимался разработкой проектной документации для внутренних заказов организации.

— В будущем продолжим разработку проектов по реконструкции вентшахт, — рассказал начальник отдела Амир Кутыев, — а также примем участие в проектных работах внутри организации. Кроме того, предстоит закончить работы, начатые в 2011 году.

В кадровом отношении проектный отдел также заметно вырос: в течение года в штате проектного отдела появились новые сотрудники.

— Сейчас у нас работают 15 человек, — рассказал Амир Кутыев, — это архитекторы, конструкторы, инженеры. В будущем мы собираемся еще расширить наш отдел, дополнив его рядом специалистов.

Метромир

**АЛМАТИНСКОМУ МЕТРО БЫТЬ!**



В крупнейшем городе Казахстана Алма-Ате 1 декабря 2011 г. введена в эксплуатацию первая очередь метрополитена. Этого события горожане ждали без малого 23 года.

Алматинский метрополитен стал первым метро в Казахстане, вторым в Центральной Азии (после ташкентского) и 16-м метрополитеном в СНГ.

Его строительство началось 7 сентября 1988 года. Стоимость проезда составит 80 тенге (около 17 рублей). Первая очередь первой линии имеет длину 8,56 км и состоит из 7 станций (4 из которых — глубокого заложения, остальные — мелкого).

На первой очереди будет обращаться 7 четырехвагонных поездов (на полной первой линии в будущем — 20). Планируется, что интервал движения составит от 5 до 2,5 (в часы пик) минут и 11-15 минут

в остальное время. Средняя скорость подвижного состава около 40 км/час, максимальная — 80 км/ч. Время проезда по линии первой очереди составит 12 минут. Подвижной состав будет оснащен современными поездами производства южнокорейского концерна Hyundai со сквозным проходом и кондиционированием в салонах, режимом полного автоведения и другими особенностями. Эта компания также поставляет эскалаторы для алматинского метрополитена.

По материалам СМИ Казахстана

Поздравляем коллег из Алма-Аты с успешной сдачей первого участка!

Поздравляем!

**ЮРИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ПИДНИК  
ОТМЕТИЛ ЮБИЛЕЙ**

16 ЯНВАРЯ ГЕНЕРАЛЬНОМУ ДИРЕКТОРУ  
ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ №10 МЕТРОСТРОЯ»  
ИСПОЛНИЛОСЬ 60 ЛЕТ



Вся жизнь и трудовая деятельность Юрия Александровича связана с Метростроем.

Окончив Московский горный институт, молодой горный инженер получил направление в трест «Востокшахтопроходка» (г. Хромтау, Казахстан), где начал работать простым взрывником. Позднее этот опыт пригодился Юрию Александровичу.

В 1978 году 26-летний Юрий Пидник стал метростроителем: начал работать сменным маркшейдером в СМУ-11 Ленметростроя. Еще 4 года спустя его перевели на

СМУ-13, уже в должности начальника участка. В скором времени Юрий Александрович становится руководителем Строительно-монтажного поезда-647, а ныне — ЗАО «Управление №10 Метростроя».

Юрий Александрович возглавляет Управление №10 уже более четверти века. Благодаря своим деловым качествам и интуиции, ему не только удавалось сохранять предприятие в непростые для метростроения времена, но и наращивать технический и кадровый потенциал, расширять сферу деятельности предприятия.

Трудолюбие Юрия Александровича, ум, профессионализм, опыт, накопленные знания, талант руководителя и вместе с тем скромность, честность и справедливость снискали ему авторитет и уважение не только в коллективе возглавляемой им организации, но и у многочисленных партнеров и заказчиков.

Многолетний и добросовестный труд Юрия Александровича Пидника был неоднократно отмечен высокими наградами: юбилейным знаком «За заслуги в транспортном строительстве» I степени, присуждением званий «Заслуженный строитель Российской Федерации» и «Почетный строитель России». В 2004 году он был награжден Орденом Почета.

Уважаемый Юрий Александрович!

Примите самые теплые поздравления с юбилеем! Желаем крепкого здоровья, долгих лет жизни, благополучия, дальнейших трудовых успехов и удачи во всех делах и начинаниях!

Коллектив ЗАО «Управление №10 Метростроя»

**«МЕТРОСТРОИТЕЛЮ» — 70!**

В ФЕВРАЛЕ 2012 ГОДА ГАЗЕТА «МЕТРОСТРОИТЕЛЬ»  
ОТМЕТИТ 70 ЛЕТ СО ДНЯ СВОЕГО ОСНОВАНИЯ

Первый номер газеты вышел в феврале 1942 года, спустя год после образования Метростроя. Тогда газета носила название «Строитель», создавалась в полевых условиях: шла Великая Отечественная война. В то время при штабе Управления военно-восстановительными работами действовала оперативная группа, которая ежедневно собирала информацию с объектов, где работали метростроители. Потом под обстрелом метростроевская газета развозилась по объектам, где ее с нетерпением ждали.

Газета ленинградских метростроителей не раз меняла свое название, формат, а потом и цветность, но суть ее оставалась прежней: рассказать метростроителям нашего города — бывшим и настоящим — о жизни Метростроя, о трудовых буднях и досуге.

Сейчас у газеты «Метростроитель» более полутора тысяч читателей (1700, если точнее), а выходит она раз в месяц. В свой юбилей газета с радостью примет воспоминания своих читателей, пожелания и поздравления. Лучшие из них будут опубликованы в юбилейном номере «Метростроителя» (№2, февраль).

Ваши письма принимаются по адресу:  
190013, Санкт-Петербург,  
Загородный пр., д. 52а,  
редакция, или по адресу  
электронной почты:  
metrostroitel@mail.ru.



Читайте в следующем номере:

## КОРОЛЕВСКИЙ КУБОК НАШ!

Впервые за 64-летнюю историю испанского Королевского кубка по хоккею на траве среди женских команд обладателем почетного трофея 2012 года стал петербургский клуб «Метрострой», он же бронзовый призер чемпионата России-2011. В турнире, который завершился в Барселоне 9 января, участвовали клубы Polo (Барселона), Real Sociedad (Сан-Себастьян), Castelldefels (Кастельдефельдс) и наш петербургский «Метрострой». В следующем номере читайте БОЛЬШОЕ ИНТЕРВЬЮ с тренером и ведущими игроками!



Спорт

## ЛУЧШИЙ ТРЕНЕР СТРАНЫ

На состоявшейся в Москве отчетно-выборной конференции Федерации хоккея на траве России главный тренер петербургской команды «Метрострой» Алексей Бойцов назван победителем в номинации «Лучший тренер среди женских команд 2011 года». Напомним, петербургский женский клуб «Метрострой» в нынешнем году впервые в истории завоевал бронзовые медали чемпионата страны по хоккею на траве.

— Чрезвычайно рады, что удалось выполнить поставленную спортивным комитетом города задачу — попасть в тройку призеров чемпионата, — говорит главный тренер «Метростроя» Алексей Бойцов. — Мы постоянно ощущаем поддержку городского комитета по физкультуре и спорту, наших партнеров. Совместно решаем многие вопросы, в том числе и проблемы формирования команды, технического оснащения поля, которое в этом сезоне, к слову, оборудовано автоматической системой водяного полива. Сегодня бронзовый призер чемпионата России начал подготовку к новому сезону, который вновь будет весьма насыщенным и напряженным. Уже 31 декабря команда планирует принять участие в международном турнире в Испании. Он продлится до 9 января. В апреле хоккеисток с берегов



Невы ждут труднейшие матчи с лучшими клубами Старого света в рамках розыгрыша кубка европейских чемпионов: турнир пройдет в северной Ирландии, в Белфасте. В межсезонье в «Метрострое», как и в других клубах, произошел ряд изменений в составе. Закончили спортивную карьеру мастер спорта международного класса Галина Басайчук и опытный вратарь команды Татьяна Акунеева. Клуб заключил контракты с бывшим игроком «Коммуналишчика» (Барнаул) и национальной сборной команды России двадцатилетней Ксенией Свеженцовой, лучшим вратарем молодежного первенства Европы восемнадцатилетней Анной Пахотновой. Она ранее защищала цвета «Вымпела» из Королева.

«Петербургский дневник»,  
22.12.2011

Баскетбол

## «МЕТРОСТРОЙ» — ПЕРВЫЙ В ЧЕМПИОНАТЕ

В сезоне 2010–2011 года баскетбольная команда ОАО «Метрострой» заняла первое место в чемпионате Северо-Западного Федерального округа среди мужских любительских команд. В результате этой победы команда получила возможность участвовать в первенстве России среди любительских команд.

Команде ОАО «Метрострой» по баскетболу уже более 10 лет. Еще в 2000 году на базе спортклуба Метростроя было организовано две детских баскетбольных группы, где тренировались ребята из Петроградского района. Потом дети выросли, и образовалась взрослая команда, которая стала принимать участие в профсоюзных спартакиадах. Постепенно уровень команды рос, и после многократных побед на профсоюзных турнирах баскетбольную команду Метростроя стали приглашать в городскую Федерацию любительского баскетбола. Было за что: 8 раз команда выиграла Кубок профсоюзов, 4 раза — первенство профсоюзов и 4 раза Спартакиаду профсоюзов. С 2005 года команда стала играть в высшей лиге среди любителей и в первый же раз заняла третье место, показав приличный для «новичков» результат.

— С тех пор мы регулярно в тройке лучших, — рассказывает второй тренер команды Вячеслав Алексеевич Фандеев. — Самое высокое достижение баскетбольной команды — «серебряный дубль», когда заняли в 2008 году второе место

в чемпионате Северо-Запада и второе место в кубке города.

Постоянный состав команды — 20 игроков, возраст их колеблется от 18 до 37 лет. У метростроевцев-баскетболистов имеется командная форма, а тренирует команду Сергей Алексеевич Фандеев. В составе «Метростроя» играют такие игроки, как Геннадий Силантьев, сын баскетболиста «Спартака» Михаила Силантьева, бывший «спартаковец» Сергей Коробов, а также самый заметный в прямом смысле слова игрок — Михаил Антропов, ловко забрасывающий мячи в кольцо благодаря мастерству и росту: Михаил «в высоту» целых 2 м 12 см.

— Вообще команда играет «на уровне», — считает Вячеслав Алексеевич Фандеев, также тренирующий команду. — Тренируемся мы три раза в неделю, каждую субботу — игра. Бывало, за сезон команда проводила и 50 игр.

Впереди у баскетбольной команды Метростроя новый игровой сезон.

— Прогнозы — вообще-то дело неблагоприятное, — считает Вячеслав Алексеевич Фандеев. — Но цели, конечно, есть: хотелось бы «держать планку», хорошо провести чемпионат города, кубок города, а также выйти в финал чемпионата Северо-Запада и победить!



Итоги спартакиады

## ЗАВЕРШИЛАСЬ XXV СПАРТАКИАДА МЕТРОСТРОЯ

ТАБЛИЦА XXV СПАРТАКИАДЫ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» 2011 г.

21 декабря 2011 года в спортивном комплексе «Метрострой» состоялось подведение итогов и награждение победителей и призеров Спартакиады ОАО «Метрострой». Это была 25-я, юбилейная Спартакиада в юбилейный для Метростроя год — 70-летие организации. Команды 18 коллективов приняли участие в соревнованиях по 15 видам спорта.



Коллектив-победитель по положению Спартакиады определялся по наименьшей сумме мест в десяти видах программы (3 обязательных + 7 по выбору). За участие в видах сверх зачета команды получали поощрительные очки. В течение всего спортивного сезона 6 коллективов не пропустили ни одного вида спорта.

Победителем стала команда Тоннельного отряда-3, одержавшая победу в 5-ти видах.

Всего три очка уступил ей победитель Спартакиады 2010 — коллектив Управления механизации. Упорная борьба за 3 место шла до последнего вида между командами СМУ № 13 и Компакта. Коллективы набрали одинаковое количество очков — по 28. По положению Спартакиады, 3 место занял Компакт — сумма очков в обязательных видах — 14, у СМУ № 13 — 17 очков и 4 итоговое место.

На торжественном награждении участников старший инструктор спортклуба Андрей Синюгин особенно отметил «новичков»:

— Приятно, что достойно выступили новые участники Спартакиады — коллектив Управления-15, спортсмены которого завоевали призовые места в плавании и дартсе, а также коллектив «Метромаша».

Участники Спартакиады отметили, что успешно выступление команд зависит от многих факторов. Это не только физическая подготовка команд, приобретение инвентаря и спортивной формы, но и поддержка руководства и профсоюзного комитета, благодаря чему становится возможным проведение соревнований.

По окончании награждения и вручения ценных подарков и памятной атрибутики с символикой организации зам. генерального директора А.А. Петров и председатель профсоюзного комитета В.В. Зорька поздравили всех с успешным окончанием спортивного года и пожелали здоровья, новых спортивных достижений и удачи в новом году. По сложившейся традиции, победители и участники соревнований сделали памятные фото с кубками и призами.

Поздравляем победителей и желаем новых побед в спорте и на производстве!



№	КОЛЛЕКТИВ	Обязательные виды		Виды по выбору											ИТОГИ				
		Льжи	Легкая атлетика	Тур. слет	Льжи эстафета	Теннис	Дартс	Волейбол	Плавание	Футбол	Осенние старты	Стрельба	Баскетбол	Гури	Шахматы	Шапки	Поощрительные очки	Очки	Место
1	ТО-3	1	1	2	1	10	12	10	4	3	1	2-3	8	1	7	4	5	15	1
2	УМ	3	3	4	2	7	11	7	2	1	2	2-3	5	2	8	2	5	18	2
3	Компакт	4	4	6	1	2	6	1	11-12	2	3	9	7	10	4	6	5	28	3
4	СМУ-13	5	2	10	3	5	3	5	1	5	5	1	4	7	3	1	5	28	4
5	Управление-10	6	12	3	4	3	4	4	6	7	4	5	3	3	5	-	4	42	5
6	СМУ-9	9	7	8	7	1	7	9	10	4	9	10	2	4	11	3	5	47	6
7	Управление	7	9	1	6	11	10	14	8	6	6	14	1	9	12	7	5	55	7
8	Семнадцатое управление	2	6	14	5	6	8	8	5	13	7	6	-	5	6	5	4	56	8
9	СМУ-15	11	5	12	-	8	2	11	3	8	8	4	6	6	9	8	4	61	9
10	СМУ-11	8	8	9	2	9	13	3	11-12	-	13	8	-	-	1-2	-	1	71	10
11	Управление-20	10	10	13	-	12	8	2	9	-	14	12	-	-	1-2	-	0	91	11
12	Метроподземстрой	13	13	15	-	-	1	13	-	10	11	6	10	-	10	-	0	102	12
13	СМУ-19	14	17	7	-	-	14	12	-	12	-	12	9	8	-	-	0	118н/з	13
14	Ленметрогипротранс	12	-	11	-	4	5	6	7	-	10	11	-	-	-	-	0	73н/з	14
15	Метромаш	-	16	-	-	-	-	-	13	9	-	15	-	-	-	-	0	53н/з	15
16	Литейно-механический завод	-	15	16	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	0	42н/з	16
17	Метробетон	-	11	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	16н/з	17
18	УПТК	-	14	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	0	26н/з	18

**Обзор СМИ**

Деловой Петербург, 08.12.2011  
**ДАМБУ ПЕРЕДАДУТ «МЕТРОСТРОЮ»**

**ОАО «Метрострой» выиграло открытый конкурс на обслуживание петербургской дамбы. Стоимость контракта составила 7,43 млрд рублей.**

Предприятие «Метрострой» 1 декабря 2011 года выиграло конкурс стоимостью 7,43 млрд рублей на обслуживание комплекса защитных сооружений от наводнений, сообщается на официальном сайте ОАО «Метрострой».

«В зону ответственности «Метростроя» войдут 11 дамб, шесть водопропускных сооружений и два судопропускных, а также шестиполосная дорога, связывающая материк и Кронштадт, включая автодорожный тоннель С-1», – говорится в сообщении на сайте компании. Срок контракта составит 3 года.

Дамба сдана в эксплуатацию всего 4 месяца назад, но уже в ноябре спасла город от возможного наводнения. Тогда вода в Неве поднялась на 130 см и дирекция Комплекса защитных сооружений (КЗС) решила закрыть шлюзы. По оценкам дирекции, наводнение могло нанести городу ущерб в размере до 1,3 млрд рублей.

Известия, 13.12.2011

**«МЕТРОСТРОЙ» ОТДЕЛАЕТ МАРИИНКУ-2 НА БИС»**

**Вслед за внешней отделкой театра предприятие выиграло конкурс на укладку полов и монтаж акустического оборудования.**

Интерьеры второй сцены Мариинского театра возведут специалисты ОАО «Метрострой» – таковы итоги конкурса по выбору подрядчика на внутреннюю отделку знаменитого долгостроя.

«БалтИнфо», 15.12.2011

**СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ ТОРМОЗЯТ ЗЕМЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ**

**Процесс проектирования новых станций петербургского метро отстает как минимум на 10 лет, во многом этот процесс тормозят нерешенные вопросы с земельными участками. Об этом журналистам сообщил главный инженер ОАО «Метрострой» Алексей Старков.**

По словам Старкова, у Петербурга есть планы по развитию метрополитена, но проектов, прошедших все стадии рассмотрения, нет. Согласование существующих разработок, в частности, тормозят земельные вопросы: участки, где должен находиться выход станций на поверхность, заняты собственниками и арендаторами. Из-за этого проекты невозможно доработать и сдать в Госэкспертизу.

«Только по Калининско-Красносельской линии из 23 площадок свободны только шесть», – заявил он. При этом, например, одну из площадок комитет по управлению городским имуществом отдал в аренду на 49 лет спустя месяц после того, как была принята схема развития метрополитена с указанием выходов станций на поверхность.

Аналогичные проблемы, отметил Старков, есть и по другим перспективным линиям. «Таким образом, вопросы проектирования у нас отстают примерно на 10 лет», – добавил главный инженер.

Интерфакс-Северо-Запад, 15.12.2011

**ПЕРВЫЕ СТАНЦИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО ПРИЗНАНЫ РЕГИОНАЛЬНЫМИ ПАМЯТНИКАМИ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ**

**Шесть станций Кировско-Выборгской «красной» ветки петербургского метрополитена внесены в единый государственный реестр объектов культурного наследия регионального значения.**

Соответствующее решение было принято членами Совета по сохранению культурного наследия в Петербурге в четверг. Охраняемыми стали здания и вестибюли станций «Владимирская», «Пушкинская», «Технологический институт», «Автово», «Кировский завод» и «Нарвская».

Члены Совета по сохранению культурного наследия рекомендовали распространить охраняемые зоны не только на здания и внутреннее убранство вестибюлей станций, но также на материалы отделки, которые там использованы. Также было рекомендовано упорядочить размещение рекламных конструкций и баннеров на охраняемых станциях метрополитена.

Фонтанка.ру, 28.12.2011

**ГЕОРГИЙ ПОЛТАВЧЕНКО: «ЕСЛИ БЫ НЕ ДАМБА, ПОД ВОДОЙ БЫ ОКАЗАЛАСЬ ВСЯ ПЕТРОГРАДСКАЯ СТОРОНА»**

**28.12.2011 губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко и заместитель вице-премьера РФ Дмитрий Козак посетили Комплекс защитных сооружений от наводнений.**

Как сообщает пресс-служба Смольного, Георгий Полтавченко отметил, что дамба успешно выдержала испытание морской стихией и помогла спасти город от наводнения. «Можно сказать уверенно, что дамба не просто выдержала испытание, но и спасла город», – подчеркнул губернатор. По словам губернатора, если бы не были закрыты затворы дамбы, то подъем воды мог бы составить 2,8–3 метра. Под водой могла бы оказаться вся Петроградская сторона, станции метрополитена. Убытки для города могли бы исчисляться десятками миллиардов рублей.

**УШЕЛ ИЗ ЖИЗНИ  
АНАТОЛИЙ МЕЕРОВИЧ САЛГАНИК**



**18 января 2012 года после тяжелой и продолжительной болезни на 76-м году жизни скончался Анатолий Меерович Салганик.**

А.М. Салганик родился в Ленинграде 23 июня 1936 года. Всю блокаду Анатолий Меерович пережил в осажденном городе. В 1959 г. окончил ЛИИЖТ, после чего работал механиком шахты № 6 треста «Эстонсланец».

В 1961 году он поступил механиком в КЭММР и всю свою дальнейшую трудовую жизнь, более 50 лет, отдал Управлению механизации. Работал старшим инженером участка проката Конторы эксплуатации, проката и ремонта оборудования Ленметростроя, сменным электромехаником, начальником смены подземных проходческих механизмов монтажного участка, начальником монтажного участка, начальником ПТО Управления механизации Ленметростроя. В 1967 г. он получил второе высшее образование – окончил

Ленинградский горный институт по специальности «Горная электромеханика». С момента образования ОАО «Метрострой» был бессменным председателем ревизионной комиссии. С 1989 г. по 2011 г. избирался председателем профсоюзного комитета Управления механизации.

Светлая память о талантливом инженере, руководителе, незаурядной личности, человеке-эпохе – Анатолии Мееровиче Салганике навсегда останется в сердцах тех, кто его знал и работал с ним.

**Поздравляем!**

**1 января отметила 85-летие  
АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВНА ЕФИМОВА**

**А**лександра Васильевна пришла в Метрострой в 1959 году. В машинно-счетном центре (ныне Вычислительный центр – филиал ОАО «Метрострой») она прошла путь от оператора вычислительных машин до и.о. начальника цеха. Всегда ответственная, исполнительная и отзывчивая, Александра Васильевна пользовалась уважением среди коллег. Даже выйдя на пенсию, она продолжает поддерживать общение с бывшими сослуживцами.

**Уважаемая Александра Васильевна! Примите самые искренние поздравления с 85-летием! Крепкого Вам здоровья, хорошего настроения, внимания близких и благополучия!**

**6 января 2012 года отметила юбилей  
ЕВГЕНИЯ ДМИТРИЕВНА ЕМЕЛЬЯНЕНКО**



**В**сентябре 1969 года 17-летняя Женя пришла в Метрострой и стала работать в Тоннельном отряде №3. С тех пор пролетело много лет. Сегодня Евгения Дмитриевна Емельяненко трудится в экономическом отделе Управления, она высококлассный специалист, отдавший питерскому Метрострою всю свою трудовую жизнь. Благодаря ее ответственности и самоотдаче всегда вовремя готовы платежные документы, по которым все предприятие получает деньги за выполненные работы. А ведь это и зарплата рабочих и служащих и расчеты за стройматериалы и многое другое – все, что в конечном итоге обеспечивает благоприятную

экономику крупной организации.

**Коллектив Управления горячо поздравляет Евгению Дмитриевну с юбилеем, желает ей здоровья и многолетней плодотворной работы.**

**14 января 2012 года отметила юбилей  
АЛЕКСАНДРА НИКОЛАЕВНА РОМАНОВА –  
инженер-финансист отдела финансов и ценных бумаг  
ОАО «Метрострой»**



**А**лександра Николаевна родилась в Брянской области, в поселке АСуземка. С 1969 года навсегда связала свою судьбу с Метростроем. Работала секретарем-машинисткой, мастером на бирже пиломатериалов, инженером-нормировщиком Лесопромышленного комбината Ленметростроя, инженером по организации и нормированию труда. В 1975 году окончила Ленинградскую Лесотехническую академию. С 1990 года по настоящее время трудится в Управлении ОАО «Метрострой» в должности инженера-финансиста ОФиЦБ. В 2006 году Александре Николаевне присвоено звание «Ветеран труда Метростроя».

**Уважаемая Александра Николаевна!**

**Предприятие высоко ценит Вашу эффективную работу, открытость, коммуникабельность, высокий профессионализм. Примите искренние пожелания дальнейших успехов в работе, здоровья, личного счастья и семейного благополучия.**

**ЮБИЛЕИ  
ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ****ФЕВРАЛЬ**

1	Виктор Кузьмич РУДЕНКО (Управление-20) – 80-летие Василий Федорович ЦВЕТКОВ (СМУ-11) – 75-летие
2	Леонид Ануфриевич НОВИКОВ (СМУ-19) – 85-летие
4	Зинаида Петровна РУБЛЕВА (СМУ №13) – 65-летие
5	Анатолий Константинович РООТ (СМУ-11) – 70-летие
6	Таисия Павловна ЛЕБЕДЕВА (АТП) – 85-летие
7	Юрий Камильевич ТЕЛЯКОВ (УМ, работает электрослесарем-монтажником) – 50-летие
8	Виктор Владимирович СИДОРОВ (Управление-20) – 65-летие
10	Евгений Михайлович ПОЛЕВ (ТО-3) – 60-летие
11	Степан Степанович СКИПЧАК (УМ, работает машинистом компрессора) – 60-летие Анатолий Николаевич СТАЛИЦЫН (СМУ №13) – 75-летие
12	Иван Иосифович ДАЦИШИН (Управление-15) – 70-летие
13	Елена Ерофеевна СОЛОГУБ (Семнадцатое управление) – 75-летие Георгий Гаврилович КРИВОБОКОВ (ТО-3) – 80-летие
15	Любовь Владимировна КАПРОВА (УМ, работает инженером по нормированию труда) – 60-летие
17	Алексей Степанович ЗИНОВЬЕВ (СМУ-9) – 80-летие
26	Лариса Васильевна ВОЛОДЧЕНКОВА (СМУ №13, работает машинисткой подъема) – 55-летие
27	Владимир Иванович СОРОКО (СМУ-19) – 60-летие Екатерина Алексеевна КЛЕМЕНТЬЕВА (ЛМЗ) – 60-летие
28	Виктор Алексеевич ГОЛУБЕВ (СМУ №13) – 75-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 19.01.2012 г.  
Газета отпечатана в «Типография «НП-Принт», Санкт-Петербург, ул. Чкаловский пр., д. 15.

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.