

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ТЕАТР  
ПРОДОЛЖАЕТСЯ  
В БЕЛЫЕ НОЧИ...

**СТР. 2**

УПРАВЛЕНИЕ-20  
МЕТРОСТРОЙ  
ОТМЕТИЛО 35-ЛЕТИЕ

**СТР. 3**

«БУХАРЕСТСКУЮ»  
ОДЕВАЮТ  
В ГРАНИТ

**СТР. 5**

АЛЕКСЕЮ  
НИКОЛАЕВИЧУ  
ЛАПИНУ – 80!

**СТР. 8**

## НАКЛОННЫЙ ХОД СТАНЦИИ «СПАССКАЯ» ПРОЙДЕН НА «ОТЛИЧНО»!



Бригада проходчиков Игоря Александровича Хмелева (СМУ № 13) в натяжной камере станции «Спасская». Спасибо за труд от всего Метростроя!

Коллективы метростроителей СМУ № 13 и Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» успешно завершили механизированную проходку 88-метрового наклонного хода станции «Спасская». 2 июня 2012 года режущий орган ТПК S-441, взломав торцевую стену, вышел в натяжную камеру станции «Спасская». Это уже третий эскалаторный тоннель в Санкт-Петербурге, проложенный с помощью механизированного комплекса немецкой фирмы Herrenknecht AG.

Продолжение читайте на стр. 2

## О РАБОТЕ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ЗА 2011 год

(По материалам годового отчета)



В январе 2011 года Метрострой отметил 70-летие со дня своего основания. По результатам работы организации за отчетный период можно смело констатировать, что Метрострой был и остается успешным лидирующим строительным предприятием на строительном рынке Санкт-Петербурга.

В 2011 году событиями в истории Метростроя стали ввод в эксплуатацию станционного комплекса, эскалаторного тоннеля и вестибюля станции «Адмиралтейская», а также пуск в августе 2011 года автодорожного тоннеля под судопропускным сооружением С-1 с выполнением работ по наземным объектам Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

Сооружение эскалаторного тоннеля в чрезвычайно стесненных условиях, с сохранением прилегающих исторических зданий стало возможным благодаря применению механизированного тоннелепроходческого комплекса фирмы Herrenknecht AG. Огромный вклад в успешное завершение работы внесли коллективы Управления механизации Метростроя – филиала ОАО «Метрострой», ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», ЗАО СМУ-9 «Метрострой».

В 2011 году продолжалось сооружение станционных комплексов Фрунзенского радиуса. Ввод в эксплуатацию станций «Международная» и «Бухарестская» планируется осуществить в августе 2012 года. Набирает обороты строительство ЛАЭС-2. В сентябре 2011 года Метрострой приступил к сооружению наземной части второй сцены Мариинского театра (ГАМТ-2) и успешно развивает это ответственное строительство.

**ВСЕГО в 2011 году силами ОАО «Метрострой» были выполнены следующие объемы работ:**

- пройдено тоннелей различного диаметра и назначения – 2 400 п.м;
- смонтировано арматуры и металлоконструкций – 41 450 т;
- разработано грунта – 3 470 000 м<sup>3</sup>;
- уложено бетона в конструкции – 168 400 м<sup>3</sup>.

### ЗАДАЧИ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» НА 2012 ГОД

1. Завершение строительно-монтажных работ по сооружению 2-ой сцены Мариинского театра в декабре 2012 года.
2. По объектам метростроения:

- ввести в эксплуатацию в августе 2012 года второй пусковой комплекс Фрунзенского радиуса Санкт-Петербургского метрополитена со станциями «Бухарестская» и «Международная»;

- соорудить стартовый котлован для механизированного щита Ø 10,4 м для строительства двухпутного тоннеля, входящего в состав продолжения Фрунзенского радиуса за станцией «Международная» с электродепо «Южное» (Шушары);

- приступить к освоению строительных площадок Красносельско-Калининской линии.

3. По другим объектам:

- сдать заказчику вторую нитку микротоннеля Ø 2 м, протяженностью 250 м под Сайменским каналом в составе стройки «Северо-Европейский газопровод, учаток Грязовец–Выборг» в мае 2012 года;

- по объекту «Набережная Европы» завершить снос зданий по всей территории ГИПХ и приступить к работам по сооружению ограждающих конструкций котлована под фундаменты многофункционального комплекса.

4. На объекте «ЛАЭС-2»:

- продолжить работы на реакторе энергоблока №1 по сооружению внутренних конструкций и защитной оболочки;

- к концу 2012 года выйти на отметку +26,30 по внутренним конструкциям и на отметку +32,75 по защитным оболочкам.

5. Продолжить в 2012 году выполнение контрактных обязательств по эксплуатации Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

**К сожалению, в 2012 год ОАО «Метрострой» вошел с большим набором проблем.**

За 2009–2011 годы в городе не появилось ни одной новой шахты для строительства станций, открытие которых запланировано уже в 2014 году. С мая этого года прекращены практически все горнопроходческие работы. Сокращено более 600 человек дефицитных специальностей.

Сейчас, когда разработан перспективный план до 2025 года и намечены конкретные даты сдачи линий метрополитена, важно правильно наладить технологический процесс, разработать четкий поэтапный график взаимодействия между всеми участниками строительства, включая правительство города, проектные институты, заказчика и строителей. Необходимо на уровне городской администрации выработать четкую позицию по развитию сети метрополитена в Санкт-Петербурге.

С полным содержанием отчета можно ознакомиться на [www.emitent.spb.ru](http://www.emitent.spb.ru)

# НАКЛОННЫЙ ХОД СТАНЦИИ «СПАССКАЯ» ПРОЙДЕН НА «ОТЛИЧНО»!



**Главный инженер ОАО «Метрострой» Алексей Юрьевич Стариков подводит итоги двухмесячной напряженной работы.**

— Программа горных работ по строительству наклонного хода станции «Спасская» выполнена. Скорость проходки получилась даже несколько выше проектной. Практические выводы по проходкам наклонных ходов станций «Обводный канал» и «Адмиралтейская»

позволили не только усовершенствовать конструктивные узлы и системы комплекса, но и внести полезные коррективы в организацию строительного процесса. В частности, мы замкнули ответственность за проходку на СМУ № 13, которое обеспечило проведение безаварийных работ на стройплощадке в оптимальные сроки. В дальнейшем будет закреплён отработанный принцип организации работ: руководит работами назначенное СМУ, с ним в тандеме действует коллектив Управления механизации.

По результатам анализа предыдущих работ была проведена поэтапная техническая модернизация комплекса. В системе нагнетания установлены дополнительные клапаны, усовершенствована система насосов. В оконтуривающий резец режущего органа поставлена дополнительная шарошка, это позволило уменьшить износ инструмента и предотвратить сдавливание оболочки на заключительных этапах проходки. Что касается перераспределения некоторых работ на стройплощадке: был усилен контроль за качеством прочистки системы нагнетания, за технической подготовкой к проходке следующего кольца, за положением удерживающих щит канатов.

При проходке эскалаторных ходов «Обводного канала» и «Адмиралтейской» использовался регламент, разработанный

московским научно-исследовательским институтом транспортного строительства (ОАО ЦНИИС). Для составления регламента проходки наклонного хода станции «Спасская» мы привлекли иностранного исполнителя, итальянскую компанию «Геодата», поручив ей также и компьютерный мониторинг горных условий проходки в режиме реального времени. Фактические показатели сравнились с данными, заложенными в регламент. Такой режим контроля позволил оперативно, в текущем режиме вносить необходимые корректировки в работу щита.

Сейчас можно с уверенностью сказать, что проходка наклонного хода «Спасской» по техническим и организационным показателям – это лучший результат. Проходчики уложились во все требуемые техрегламентом нормы, провели машину без просадок и без подъемов.



**ПРОХОДЧИК СМУ № 13 РУСЛАН АНАТОЛЬЕВИЧ АНТОНЮК**  
Используя ВРОККи, проходчики СМУ №13 стараются как можно быстрее выбрать грунт у основания щита и освободить тоннелепроходческий комплекс для предстоящего демонтажа.

Выполнение работ отлажено практически поминутно. Следует также добавить, что в сравнении с предыдущими проходками правильно выбрана весенне-летняя сезонность, тем самым исключено замерзание функциональных систем. Зимой на этот объем работы ушло бы месяца три. В то же время сохраняется требование более точной регулировки основных узлов комплекса; режущего органа, системы нагнетания, системы контроля за состоянием машины в процессе движения.

В ближайшее время предстоит демонтаж и доставка ТПМК в Управление механизации, где будет проведена очистка, диффектация, необходимая доработка или замена узлов, подготовка машины к проходке следующего наклонного хода. По нашим прикидкам, это эскалаторный спуск станции «Театральная». Наклонный ход будет проложен в непосредственной близости от главных зданий Мариинского театра. Если все будет складываться удачно, проект «Театральная» уйдет в экспертизу в этом году, а в начале следующего мы получим площадку под стартовый котлован.

Продолжает развиваться сотрудничество Метростроя с немецкой компанией Herrenknecht AG. Новый механизированный комплекс для строительства двухпутного тоннеля от «Южной» до «Проспекта Славы» Фрунзенского радиуса должен быть поставлен Метрострою в марте следующего года. Надеемся, что к этому сроку будет готов и стартовый котлован. Параллельно будет вестись строительство депо «Южное». Возможно, часть строительных площадок депо будет использована для промежуточного складирования обделки и отгрузки породы.

Рассматриваются перспективы строительства наклонного хода второго выхода станции «Балтийская». В целом проходка механизированными тоннелепроходческими комплексами должна применяться там, где традиционные способы заморозки грунта невозможны. Однако в будущем при наличии готовых площадок технология механизированной проходки наклонных ходов могла бы занять главенствующее положение.

## Трудовые будни

# ТЕАТР ПРОДОЛЖАЕТСЯ В БЕЛЫЕ НОЧИ...

**Набирает обороты один из самых популярных и масштабных международных музыкальных форумов – XIX Международный фестиваль «Звезды белых ночей». Впервые фестиваль прозвучал в 1993 году. Его основатель, художественный руководитель Мариинского театра, маэстро Валерий Гергиев преподнес Петербургу бесценный музыкальный подарок. За 18 лет фестиваль представил петербуржцам и гостям города лучшие произведения великих композиторов в исполнении выдающихся музыкантов. Участие Метростроя в строительстве второй сцены Мариинского театра – ответственная и почетная работа. О подготовке новой Мариинки к музыкальному фестивалю «Звезды белых ночей» – одному из лучших музыкальных фестивалей мира – «Метростроителю» рассказал руководитель проекта ОАО «Метрострой» по строительству второй сцены Мариинского театра Дмитрий Митянин.**

### ЗДРАВСТВУЙ, НОВЫЙ ТЕАТР!

— В качестве ознакомительной экскурсии по пространству нового Мариинского театра для гостей фестиваля запланировано посещение арьерсцены – комплекса помещений, примыкающих к задней части основной сцены, в том числе и большой репетиционной сцены. Безусловно, состоится прогулка по 7-му блоку: именно там находится главная сцена с ее колоссальными металлическими конструкциями. Скорее всего, гостям покажут и зрительный зал, где еще ведутся отделочные работы, боковые балконы, вход в бельэтаж зрительного зала и великолепный центральный балкон. Перед ними предстанет грандиозный зрительный зал в отделке из стекла и гранита. Гости осмотрят уже готовые помещения вестибюлей, ресторанных зон и кафе на разных уровнях.

Полностью отделаны репетиционные залы хора: один – в подземной части строящегося здания, второй – на отметке +17 м. Именно здесь 26 мая впервые прозвучал хор Мариинского театра для почетных граждан нашей страны.

В зрительном зале продолжается монтаж акустического оборудования. Требования к акустике у маэстро Гергиева очень высокие. Необходимо закрыть сцены аку-

стическими панелями, выполнить отделку потолка, включая монтаж через виброподвесы всех металлоконструкций, в том числе осветительных рам и многое, многое другое.

### ПАРКИНГ ДЛЯ СЛУЖИТЕЛЕЙ МЕЛЬПОМЭНЫ

Выполненное Управлением-20 железобетонное основание – это база для монтажа механизированной части паркинга для автослужителей Мельпомэны. Сборная металлоконструкция изготавливается под контролем Управления механизации субподрядчиками из Китая. В скором времени группа УМовских монтажников отпра-

вится в Поднебесную для приемки готового устройства. Конструкция будет собрана и продемонстрирована, а затем разобрана, упакована и в середине августа доставлена морским путем в Санкт-Петербург. На полный монтаж отводится 2,5 месяца. Окончательная готовность – конец ноября.

В Европе подземные парковки-автоматы широко распространены, а вот в Санкт-Петербурге такой паркинг появится впервые. Это парковка не для посетителей, а для служителей Мариинского театра. Идейная основа паркинга – полностью автоматический сервис, обслуживающего персонала просто нет. Служитель Мельпомэны заезжает

на парковку, выходит из машины, ставит ее на сигнализацию, берет парковочный талон и уходит по своим театральным делам. Тем временем его машина автоматически моется, подается в лифтовую шахту и опускается на 11 м под землю. Там с помощью датчиков позиционирования изучается загруженность

уровней парковки, и машина автоматически устанавливается на место стоянки. Желая забрать авто со стоянки, владелец прикладывает к считывающему датчику парковочный талон, машина автоматически продвигается весь путь в обратном направлении и подается хозяину. Удобно.



## В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫВАЕТСЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ ПОДЗЕМЩИКОВ «UNDERGROUND CITY 2012»

27 июня начнет работу международный форум «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов – как одно из важнейших направлений государственного управления развитием территорий», организованный при поддержке Министерства регионального развития РФ, Национального объединения строителей, Национального объединения проектировщиков, Национального объединения изыскателей.

Организаторы не без оснований рассчитывают, что форум станет революционным событием в строительной жизни Санкт-Петербурга. Острейшая необходимость масштабной инвестиционной градостроительной программы «ниже нулевой отметки» очевидна не только строителям, но и всем без исключения жителям нашего города.

На фоне активного и многолетнего развития этой важнейшей сферы градостроительства практически во всех мегаполисах мира освоение подземного пространства в северной столице представляет собой одну глобальную проблему. Кроме слабо финансируемого, а потому крайне медленного строительства метро – ни одного масштабного подземного проекта. В то же время все болезни мегаполиса – дефицит городских территорий, концентрация населения в исторических районах, тяжелые проблемы наземного транспорта и прочее – в городе на Неве присутствуют в избытке. Неудивительно, что организаторы форума считают, что «масштаб проблемы требует радикальных мер, в корне меняющих принципы решения назревших вопросов».

Организаторы форума: НП «Объединение подземных строителей», ОАО «Метрострой», Комитет по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, Тоннельная ассоциация России.

Подробнее о форуме на сайте:

[www.undergroundcity-forum.com](http://www.undergroundcity-forum.com)

Юбилей ЗАО «Управление-20 Метрострой»

# ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ-20 МЕТРОСТРОЙ»: ЮБИЛЕЙ В ПЕРВЫЙ ЛЕТНИЙ ДЕНЬ!

1 июня отметило 35-летие ЗАО «Управление-20 Метрострой», внесшее особый вклад в создание наземных и подземных объектов петербургского метрополитена. Организация специально создавалась для проведения работ по строительству и реконструкции поверхностных объектов метрополитена: депо, вестибюлей и других общестроительных работ. О жизни предприятия, о его начинаниях и перспективах нам рассказали ведущие сотрудники: главный инженер Управления-20 Вячеслав Алексеевич Кораблев и технический директор предприятия Константин Юрьевич Асафьев. Но начнем, конечно же, с человека, собравшего и сохранившего замечательный коллектив уникальных строителей-универсалов, – генерального директора ЗАО «Управление-20 Метрострой» Георгия Анатольевича Дружининского.



## ДОСЬЕ МЕТРОСТРОЯ

Дружининский Георгий Анатольевич. Окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта им. ак. В.Н. Образцова в 1973 г. по специальности «Мосты и тоннели». На строительстве метрополитена в Санкт-Петербурге работает более 35 лет. Начал работу в СМУ-13 Ленметростроя начальником смены. Работал сменным инженером, начальником подземного участка. В СМУ-20 Ленметростроя работал главным инженером, заместителем начальника СМУ, начальником СМУ. С 1991 г. руководит ЗАО «Управление-20 Метрострой». Участвовал и руководил строительством сложнейших объектов метростроения: ст. «Ленинский проспект», «Гражданский проспект», «Обухово»; перегонных тоннелей «Ленинский проспект» – «Автово», «Гражданский проспект» – «Девяткино», «Обухово» – «Рыбацкое». Строил наклонный ход «Технологический институт-2», пересадочный узел и нижний вентиляционный узел ст. «Достоевская», пункт техобслуживания станции «Удельная». Вестибюли станций: «Черная речка», «Ладужская», «Комендантский проспект», «Парнас», «Звенигородская», «Спасская». Электродепо: «Северное», 1 очередь электродепо «Выборгское». Реконструировал депо «Дачное», «Московская», «Автово». Кандидат экономических наук. Член Тоннельной ассоциации России. Награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», орденом «За заслуги в развитии строительной отрасли России», юбилейным знаком «За заслуги в транспортном строительстве» II степени, серебряным орденом «Союзитель Петербурга», серебряной медалью «Святых апостолов Петра и Павла» за труды во славу святой церкви; знаком «Строителю Санкт-Петербурга» II степени. «Почетный транспортный строитель», «Почетный строитель России», «Заслуженный строитель РФ».

## — Как все начиналось, Георгий Анатольевич?

— В 1977 году по приказу министерства транспортного строительства на базе строительного участка №3 Ленметростроя для возведения общестроительных объектов и электродепо метрополитена было создано СМУ-20 Ленметростроя. Так вот и началась славная история нашего предприятия.

— Что помогло адаптироваться к новым условиям жизни в 1990-х?

— Во-первых, опыт ветеранов Метростроя, профессионализм старой гвардии, их преданность своему делу, нежелание размениваться по мелочам. Во многом благодаря этим людям удалось сохранить костяк предприятия в удаленные для нашего метростроения времена. Во-вторых, особая «заточенность» СМУ-20: исторически мы предприятие широкого строительного профиля, поэтому наш неразменный ресурс – многолетний опыт промышленно-гражданского строительства. В свое время это позволило нам не только

выжить в новых условиях, но и значительно расширить свои возможности: сейчас мы можем строить и реконструировать любые объекты как под землей, так и на земле. А в последнее время и над землей...

— Неужели любые?

— Судите сами. Можем вести строительство зданий и сооружений первого и второго уровней ответственности, возводить объекты капитального строительства, в том числе повышенной опасности, участвовать в строительстве объектов метрополитенов не только как исполнители, но и как генеральные подрядчики. Организуем и осуществляем производство маркшейдерских работ. Выполняем весь комплекс общестроительных, монтажных и отделочных работ, включая вертикальную планировку, благоустройство территории, строительство логистических комплексов и холодильных терминалов. Можно продолжать долго. А вот построенные объекты сами за себя говорят.

— Что бы вы пожелали своему коллективу в юбилейный для предприятия год?

— Востребованности. Это ключевой показатель жизнеспособности любой строительной организации. Новых масштабных проектов в метростроении и особенно проектов депо. Здоровья и оптимизма. И, конечно же, энергии для развития всех начинаний Метростроя.



## ДОСЬЕ МЕТРОСТРОЯ

Кораблев Вячеслав Алексеевич. Окончил Ленинградский горный институт им. Г.В. Плеханова в 1974 г. по специальности «Строительство подземных сооружений и шахт». В системе Метростроя с июня 1975 года. В СМУ-20 с момента основания – с июня 1977 года. Прошел путь от горного мастера до главного инженера. 1-й заместитель генерального директора, главный инженер ЗАО «Управление-20 Метрострой». Участвовал и руководил строительством: электродепо «Северное», «Невское», «Дачное», вестибюлей станций «Политехническая», «Площадь Мужества», «Академическая», «Пролетарская», «Черная речка», «Ладужская», «Парнас», сооружением пересадочного узла станции «Достоевская». В 1998 г. присвоено звание «Заслуженный строитель Российской Федерации». В 2003 г. награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга». В 2004 году отмечен Юбилейным знаком «За заслуги в транспортном строительстве» III степени, в 2007-м – знаком «Строитель Санкт-Петербурга» II степени, в 2010 году награжден орденом «За заслуги в строительстве». Ветеран труда. Ветеран Метростроя.

## ДАЕШЬ ДЕПО!

— Наша специализация – производственные здания и сооружения метрополитена, наземные конструкции станций, но самое главное наше дело – строительство электродепо. Так исторически сложилось в девяностые годы, когда в метростроении совсем не было работы. Мы были вынуждены перепрофилировать коллектив. Кстати сказать, это произошло практически во всех строительномонтажных управлениях Метростроя. Необходимость заставила выделить в отдельные формирования участки общестроительных работ... Впрочем, нет худа без добра. Такие объекты, как ЛАЭС, Мариинский театр, набережная Европы и множество других, вряд ли было бы возможно построить без развития общестроительного направления. И все-таки для Управления-20 главным строительным объектом было и остается депо. И неудивительно, ведь с момента своего образования, начиная со станции «Выборгская» все депо в Ленинграде – Петербурге построено руками строителей и монтажников Управления-20. Это

направление имеет множество особенностей, своих специфических тонкостей, в том числе касающихся организации движения поездов и всего путевого хозяйства метрополитена. Депо это не «гараж для электрички».

Судите сами. Устройство путевого веера депо разительно отличается от устройства тоннельного электропути: огромное количество путей, стрелочных переводов, совершенно другая тяговая сеть; существенно отличаются устройства управления движением поездов. Но главное – современное депо насыщено сложной механизацией: склады, мостовые краны, станочный парк, комплексы обточкой колесных пар, окрасочные камеры, мастерские – перечислять можно долго. Одна мойка с очистными сооружениями чего стоит – сложнейший механизированный комплекс... Кстати, монтажниками нашего Управления оборудованы суперсовременные автоматические мойки для составов в депо «Невское», «Московское», «Дачное», «Выборгское».

Конструктивно, основные функциональные блоки депо, в общем-то, однотипны. Вся «начинка» – блок-пост, стрелочные посты,

парковые пути, очистные сооружения и т.д. – это стандартный набор известных позиций. В то же время каждое депо – это своя архитектура, привязанная к конкретной территории, поэтому строительство депо всегда новая сложная инженерная задача.

Последнее наше депо – «Выборгское» – сейчас сдаем заказчику. Первого января 2012 года мы закончили строительство. При этом впервые в истории петербургского метростроения промежуточная станция «Парнас» была построена без остановки движения поездов.

В то же время, начиная со станции «Комендантский проспект», за нашим предприятием исторически сохраняется комплекс работ в блоке служебных помещений. Поэтому на Красносельском радиусе, помимо строительства депо «Красносельское» рассчитываем поучаствовать в общестроительных работах на станциях: на монтаже и отделке внутренних конструкций и служебных помещений. Рассчитываем, но пока воз, как говорится, и ныне там: разрешительных документов на отвод территории под строительство этого депо до сих пор нет. Скорее начнется строительство депо «Южное» на Фрунзенском радиусе, по крайней мере проект этого депо в августе пойдет в экспертизу.

Конечно, какое-то время линия может функционировать без депо, но рано или поздно при такой эксплуатации возникают очень серьезные проблемы с подвижным составом. Поезда должны обслуживаться, ремонтироваться. По всем канонам на линии должно быть два депо. В Санкт-Петербурге же – ни одной линии с двумя депо...

## ЮГО-ЗАПАДНАЯ ТЭЦ

В конце прошлого года введена в эксплуата-

## НАША СПРАВКА

ЗАО «Управление-20 Метрострой» построены и введены в эксплуатацию:

**Построены комплексы новых электродепо:** «Северное», «Невское», «Выборгское», вестибюли станций «Пролетарская», «Черная речка» и станционный комплекс «Парнас», ПТО за станцией «Удельная». Произведена реконструкция и капитальный ремонт электродепо «Дачное», «Автово», «Московское». Управление-20 принимало участие в строительстве станций метрополитена: «Комендантский проспект», «Ладужская», «Спортивная», «Чкаловская», «Волковская», «Звенигородская».

**Введены в эксплуатацию:**

поликлиника Метростроя, административное здание ремонтно-механического завода в г. Пушкине, цеха завода «Лентехгаз», здание Управления Федерального Казначейства в г. Ломоносове, комплекс насосных станций завода «Катерпилар», холодильные камеры терминала «Лесной порт», холодильный комплекс «Мясной терминал».

**Внесен существенный вклад в строительство:**

завода «Форд моторс» в г. Всеволожске, складских корпусов завода «Дженерал Моторс» в п. Шушары, корпусов табачной фабрики «Филипп Морис», расширение производственных мощностей завода «Невская Косметика», комплекса зданий «Морской фасад» и «Морской каскад», деревообрабатывающего комбината в г. Пестово, расширение производственных площадей завода «Роквол» в г. Выборге.

тацию первая очередь Юго-Западной ТЭЦ, которая дала дополнительное тепло и электричество всему Красносельскому району. Наши строители построили там большой административный и производственный корпуса, в главном корпусе выполнили фундаменты под паровую и газовые турбины. Фундаменты сложной конфигурации установлены на высоте 10 м через вибропоры на восьми колоннах. Диаметр сечения колонны – 1 м. На строительство этой уникальной конструкции пошло более 400 м<sup>3</sup> бетона. Турбины уже работают. Сейчас заключено соглашение о продолжении работ в главном корпусе ТЭЦ. Предстоит выполнить мощную фундаментную плиту толщиной 1 м на площади более 10000 м<sup>2</sup>. Это 900 т арматуры, 9500 м<sup>3</sup> бетона. Возможно и дальнейшее участие нашего предприятия в этом строительстве: предстоит устройство фундаментов под энергооборудование и строительство цеха.

## МЕЖДУНАРОДНАЯ

Около пятидесяти человек Управления-20 трудится на станции «Международная»: мы выполняем полный комплекс общестроительных и отделочных работ во всех служебных и подплатформенных помещениях станции. Работа находится на завершающей стадии. Наше предприятие свою задачу выполнит в полном объеме и в установленные сроки. 10 июня мы закончим первый этап программы, включая строительство помещения начальника станции и центрального диспетчерского пункта, а к Дню строителя будут завершены все работы. Руководит работами на «Международной» Юрий Валентинович Причинин, личность легендарная, строитель с громадным опытом, помноженным на педантичную ответственность и абсолютную надежность.



**Юбилей ЗАО «Управление-20 Метрострой»**



**ДОСЬЕ МЕТРОСТРОЯ**  
 Асафьев Константин Юрьевич. Окончил ЛИИЖТ им. акад. В.Н. Образцова в 1985 году по специальности «Мосты и туннели». В системе Метрострой – с 1985 года. Начал мастером в Тоннельном отряде № 3 Ленметростроя. Работал сменным инженером, горным мастером, начальником участка. С декабря 1997 года – начальник участка ЗАО «СМУ-20 Метрострой». С 2001 года заместитель главного инженера, а с 2007 года – технический директор «Управление-20 Метрострой». Принимал активное участие в строительстве станций «Новочеркасская», «Достоевская», «Спортивная», «Комендантский проспект», «Парнас», электродепо «Выборгское» и других объектов метрополитена. За добросовестный труд награжден юбилейным знаком «За заслуги в транспортном строительстве» III степени, медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», почетной грамотой Министерства регионального развития РФ, медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

**МАРИИНКА-2: ТЕАТР БЕЗ БУФЕТА НЕ БЫВАЕТ...**  
 На одном из первых производственных совещаний в октябре мы предложили ввести в строительстве Мариинки-2 круглосуточный режим работ по бетонированию конструкций. Помните, у присутствующих это предложение вызвало скептическую усмешку, поскольку ночная работа была запрещена районной администрацией. Тем не менее Управление-20 начало работать по ночам, а за нами абсолютно все участники строительства плавно перешли на сквозной круглосуточный график. Дело в том, что, кроме жесткого требования «закрывать» ежесуточный «кубометраж» по бетону, Метрострой был обязан сдавать «в графике» конкретные архитектурные конструкции по строительным участкам – блокам. В первую очередь в так называемой «зоне белых ночей», строительство которой сейчас благополучно завершено. Перед Управлением-20 стояла задача: до 9-го мая закончить конструкции блока № 1, попадающего в «зону белых ночей». Мы поставили точку в этой работе 30 апреля. Вообще, вся строительная программа по порученным Управлением-20 архитектурным «блокам» решена в срок. Остается заключительный аккорд – 7-й блок, перекрытие сцены. Ждем окончания монтажных работ. Сейчас монтажники ГСК устанавливают

металлоконструкции, передают нам фронт работ, и к 20 июня мы этот последний аккорд «сыграем»: забетонируем перекрытие сцены. А в июле, с месячным опережением установленных сроков Управление-20 закроет все общестроительные работы, предусмотренные контрактом. Таким образом, Метрострой заканчивает возведение основных и ограждающих строительных конструкций второй сцены Мариинского театра. Периодически «выскакивает» дополнительная «мелочевка»: прижимная стенка по фасаду, пандусы, переходы, небольшие одномаршевые лестницы... Казалось бы, ерунда, но на деле это существенно тормозит ход основных работ.  
 Мы так же взяли на себя определенный объем отделки в «непарадной» части театра: в зонах пищеблоков. Это вторичные, но необходимые помещения, где располагаются холодильники, санузлы, кухни, пекарни и т.д. Акустические перегородки, звукоизолирующие бетонные силовые полы, кирпичная кладка, металлические фахверки, звукоизоляция, штукатурные и плиточные работы, паркет, потолок, стеклянные перегородки – одним словом, все работы, включая чистовую отделку. Мы приступили к отделочным работам в конце февраля, на объектах задействовано порядка шестидесяти человек. Кстати, ниже нулевой отметки специалисты Управления-20 забетонировали силовые

полы под механизированный многоярусный паркинг.  
 В целом на строительстве второй сцены Мариинского театра на долю Управления-20 пришлось более 6000 м<sup>3</sup> бетона. Сейчас осталось кубов 600.

**МЕТРОБЕТОНУ – НОВЫЙ ЦЕХ!**  
 – Цех огромный. Если мне не изменяет память – 36\*156 м. Сейчас выполнено сооружение основных конструкций, завершается прокладка инженерных коммуникаций: отопления, освещения, вентиляции, силового оснащения. В июне заканчивается устройство полов, и мы передаем цех Управлению механизации под монтаж технологического оборудования, который будет проводиться при участии специалистов компании Херренкнехт. При сооружении «коробки», т.е. основных несущих конструкций цеха, работы проводились круглосуточно по скользящему графику бригадами монтажников Управления-20 общей численностью шестьдесят человек. Сейчас ведется монтаж инженерии и отделочные работы.

**НАША СПРАВКА**  
 Новое производство ЗАО «Метробетон» позволит обеспечить питерский Метрострой блоками отделки туннелей в следующем объеме:  
 – блоки отделки однопутного туннеля диаметром 5,65 м – 600 колец в месяц,  
 – блоки отделки двухпутного туннеля диаметром 10,4 м – 390 колец в месяц,  
 – блоки отделки для наклонного хода диаметром 10,4 м – 130 колец в месяц,  
 – отделка большого диаметра (18,65 м) – 436 колец в год.  
 Общая годовая производственная мощность – 105000 м<sup>3</sup> железобетонных изделий в год.

За год «с нуля» построено мощное промышленное здание. Здесь будет уникальное, инновационное производство по выпуску железобетонных изделий для нужд петербургского метрополитена, оснащенное самым современным оборудованием. Руководством Метростроя поставлена задача – дать первую продукцию в сентябре этого года.  
 Вот и получается что, несмотря на все сложности настоящего момента, Метрострой твердо идет по пути развития и обновления производственных мощностей. А это значит, что есть основания для оптимизма и веры в стабильное завтра.  
**НАША ГЛАВНАЯ СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ**  
 В целом Управление-20 – это широкий спектр рабочих специальностей: штукатурки, маляры, плотники, изоляторы, каменщики... Но основной костяк предприятия – высококвалифицированные монтажники стальных и железобетонных конструкций. Опытные монтажники – это редкие мастера, таких людей нужно беречь, перенимать по мере сил их опыт, знания, прививать молодым ребятам их лучшие качества: ответственность за порученное дело, работоспособность, надежность.  
 Работает у нас такой уникальный человек, бригадир монтажников, Владимир Михайлович Кошелев. Кстати, бывший бригадир проходчиков. Чем занимается его бригада? Монтаж 24-метровых ферм, 12-метровых железобетонных колонн, балок, ригелей, металлических колонн, подкрановых путей, железобетонных конструкций любой сложности, железнодорожного пути, инженерных сетей, канализации, водопровода, при этом бригада Кошелева безупречно монтирует сэндвич-панели на облицовке фасадов. Грамотный бригадир Управления-20 Владимир Михайлович Кошелев работает на уровне хорошо подготовленного инженера-строителя, в том числе и с проектно-сметной документацией. Взял чертеж конструкции смотровой канавы – пошел делать. Примерно вот так.

**ДОСЬЕ МЕТРОСТРОЯ**  
 Кошелев Владимир Михайлович. В Метрострое с 1978 года. Начал в СМУ-13 Ленметростроя откатчиком 2 разряда. В 1986-м присвоен 5 разряд горного проходчика. В ЗАО СМУ-20 Метрострой с марта 1989 года. В 1991 году назначен неосвобожденным бригадиром комплексной бригады. С ноября 2005-го – бригадир комплексной бригады монтажников по монтажу стальных и железобетонных конструкций. Работал на строительстве станций «Пролетарская», «Крестовский остров», «Старая деревня», «Спортивная», «Комендантский проспект», «Парнас» и многих других объектов. Строил электродепо «Выборгское». За высокие показатели в труде награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», юбилейным знаком «За заслуги в транспортном строительстве» III степени, почетной грамотой Министерства регионального развития РФ, почетным Дипломом Законодательного Собрания СПб, награжден знаком «Почетный строитель России». Ветеран Метростроя.



**УДАРНАЯ БРИГАДА ВЛАДИМИРА МИХАЙЛОВИЧА КОШЕЛЕВА НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО КОРПУСА ЗАВОДА «МЕТРОБЕТОН»:**  
 бетонщик С.М. Мрачко, изоляторы А.Ю. Афонин, бригадир В.М. Кошелев, бетонщик А.В. Попов, бетонщик Ю.А. Новинский, бетонщик Р.Х. Хидиров

Время идет вперед, сегодня благодаря техническому переоснащению мы предлагаем совершенно иное качество исполнения строительных работ. Сравните уровень отделки первой и второй очередей в депо «Выборгское»: они разительно отличаются. Или возьмите бетонирование двух фундаментов под основные агрегаты (паровую и газовую турбины) на юго-западной ТЭЦ. На одиннадцатиметровой высоте на сваях уложены огромные железобетонные плиты полутораметровой толщины. Или, например, бетонирование многоступенчатой конструкции открытого амфитеатра Мариинки-2. Современный вариант римского театра, но в отличие от римского, располагавшегося на земле, этот в буквальном смысле «висит» над землей...  
 Безусловно, такие работы требуют многофункциональной современной оснастки, и она у нас есть: инвентарные опалубки, поддерживающие конструкции для бетонирования любой сложности и многое другое... Имеющийся технический арсенал позволяет выполнять уникальные работы.

**КРЫША ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ**  
 Наше Управление-20 разворачивает строительство мансардного этажа здания Управления Метростроя. Проект мансарды выполнен проектной группой ОАО «Метрострой». Здесь мы имеем достаточно сложный конструктив железобетона: замена 2500 м<sup>2</sup> перекрытий, грандиозный монтаж металлоконструкций и, наконец, возведение новой крыши. В Управлении Метростроя появится обширная рекреационная зона, масса кабинетных помещений, новый зал



заседаний. Уже в следующем году сотрудники Управления начнут обживать новые помещения.

**КАПРЕМОНТ**  
 Выполнен большой объем ремонтно-восстановительных работ в хозяйственных помещениях на действующих станциях метрополитена. В частности, 1 января завершена реконструкция склада НХ в «Автово». Мы расширили одноэтажное здание старого склада, забетонировали новые перекрытия, оборудовали второй этаж, провели реконструкцию кровли. Закончена большая работа: за полтора года мы построили современное, полностью компьютеризированное складское помещение с механизированной системой обработки грузов. В этом же депо оборудовали множество помещений для обслуживающего персонала. Реализована большая программа ремонтно-отделочных работ в депо «Дачное».

Юбилей ЗАО «Управление-20 Метрострой»

# ДАЕМ ВОЗМОЖНОСТЬ МОЛОДЕЖИ!



**Начальник отдела кадров Управления-20 Марина Евгеньевна Бородина о коллективе, о работе и немного о себе.**

— Организация работают около 300 человек. Основной объект строительства нашего СМУ сегодня — Маринка, поэтому самая необходимая профессия — квалифицированный арматурщик-бетонщик. Горняков у нас немного. В основном ведутся монтажные, бетонные и отделочные работы.

Наш коллектив постоянно обновляется молодыми специалистами — рабочими и ИТР, но средний возраст по СМУ 45-47 лет. Ведь у нас есть и ветераны, проработавшие долгие годы. Молодые ребята, недавние выпускники, охотно перенимают опыт старших товарищей.

— Марина Евгеньевна, что для Вас главное при приеме на работу нового сотрудника?

— В первую очередь квалификация и предыдущее место работы. Стройка — это не завод. Здесь особая специфика работы, не все к этому готовы. Если человек уже работал на стройке, он знает, что выполнять обязанности придется в любую погоду: в жару и холод, под снегом и дождем, переезжая с объекта на объект. Готов к таким условиям — всегда даем возможность реализовать себя.

В нашей организации очень неплохие возможности для карьерного роста. Например, выпускник ВУЗа сразу получает должность мастера, а не рабочего. Мы предоставляем

молодежи возможность испытать свои силы на практике. Наделать грубых ошибок им не дадут: у каждого есть опытные наставники, но почувствовать самостоятельность они смогут. Отсев, конечно, есть. Но зато если «втянулся», карьерный рост обеспечен. Я считаю, что раз ты пять лет отучился, будь добр, примени свои знания на практике! Многие у нас занимают руководящие должности, едва достигнув тридцатилетия, например, начальники участков Дмитрий Валерьевич Дмитриев и Сергей Валерьевич Здобин, главный механик Дмитрий Сергеевич Кузьменков, заместитель начальника ПТО Федор Александрович Евтеев и другие. Главное, чтобы вчерашний выпускник почувствовал ритм стройки, ответственность за людей и порученную работу, интерес к ней, и тогда за два-три года совершенно реально пройти путь от мастера до старшего прораба.

Не всегда высшее образование — пропуск в категорию ИТР. Бывали и другие случаи. Вспомним хотя бы Панова Александра Михайловича! У него вообще было только 4 класса образования, но человек был умный, с хваткой, опытом, сноровкой, житейской сметкой. Работал монтажником по монтажу стальных и железобетонных конструкций, руководил комплексной бригадой из 40 человек. Потом стал мастером, чуть позже — прорабом. В подчинении у него работало много ребят с высшим образованием. Благодаря сочетанию опыта и теоретических знаний сложился прекрасный участок.

## НЕМНОГО О СЕБЕ...

— После окончания десятилетки решила, что буду строителем. Хотелось оставить след на земле. Чтобы можно было показать сделан-

ное своими руками будущим детям. В общем сплошная романтика... Родители были уже на пенсии, еще 5 лет учебы в институте материально не потянуть. Пришлось выбирать ПТУ. Ближайшее к дому — СПТУ-66 Ленметрострой.

Моя первая специальность — арматурщик-бетонщик 3 разряда. В то время была чуть ли не единственной ленинградской на всё ПТУ, в основном там учились иногородние. О будущей профессии понятия не имела совсем. По окончании ПТУ в 1976 году попала в СМУ-19 Ленметрострой. В 1977 году в результате реорганизации и образования нового СМУ стала работать в СМУ-20 Ленметрострой в бригаде Панова А.М., где работали в основном мужчины. Нас, двух молодых девчонок, берегли. Тяжести носить запрещали. Говорили: «Вам еще рожать». Потом выучилась на крановщика. Работала на башенном кране, строила с нуля административно-бытовой корпус электродороги «Северное». В 1982 году перешла

работать в отдел кадров под руководством Галины Владимировны Земцовой. Сначала было непривычно. В бумажных делах мало что понимала, да и оклад был низкий — 90 рублей, в бригаде я зарабатывала вдвое больше. Но не хотелось больше в ватнике ходить и до старости грязь сапогами месить. Поняла, что надо учиться дальше. Заочно окончила Ленинградский промышленно-экономический техникум. После ухода Галины Владимировны на пенсию стала работать инспектором отдела кадров, потом старшим инспектором отдела кадров с Бибичевой Наталией Николаевной. Приобрела знания, постепенно пришел опыт. С Наталией Николаевной мы проработали вместе больше 25 лет, четверть века. Прошли огонь и воду. Потом, когда в 2008 году Наталия Николаевна ушла на заслуженный отдых, я была назначена начальником отдела кадров. В этом году собираюсь на пенсию. Пора давать дорогу молодым...

## ПРОФСОЮЗ ДЕЙСТВУЕТ



**Александр Михайлович Адаменко является неосвобожденным председателем первичной профсоюзной организации ЗАО «Управление-20 Метрострой» уже более 12 лет.**

— В профсоюзе состоят около 50% сотрудников, — рассказал «Метростроителю» Александр Михайлович. — Это много, учитывая, что на некоторые работы привлекаются работники по срочному трудовому договору и в профсоюз не вступают.

В первую очередь профсоюз контролирует соблюдение руководством организации всех аспектов трудового законодательства:

охраны труда, своевременного предоставления отпусков, регулярных выплат заработной платы, медицинского обследования.

Все средства профсоюза, полученные от членских взносов, а также, согласно коллективному договору, 0,3% от фонда оплаты труда Управления-20 вкладываются в развитие спортивной работы, культурно-массовые и оздоровительные мероприятия. Это и оздоровление наших детей в ДСОЛ, и участие в спартакиаде Метростроя, включая турслет, и экскурсионные поездки, и посещение концертных программ. При необходимости профсоюз также содействует в предоставлении материальной помощи сотрудникам организации по самым разным поводам — радостным и печальным — как из фонда профсоюза, так и из фонда администрации.

### Дорогие друзья!

Примите самые теплые поздравления с юбилеем! Желаем вашему прославленному коллективу крепкого здоровья, благополучия, много интересной и хорошо оплачиваемой работы, осуществления всех планов и надежд!

Весь коллектив ОАО «Метрострой»



## Метростроение

# «БУХАРЕСТСКУЮ» ОДЕВАЮТ В ГРАНИТ



**Об отделочных работах, проводимых на станции, «Метростроителю» рассказал начальник участка ЗАО «Спецкомпакт» Игорь Иванович Беребердин.**

— ЗАО «Компакт» совместно с нашей организацией в настоящее время выполняет облицовку стен станции и платформ гранитом. Метростроевцы выполняют отделочные работы только до отметки «ноль», а все, что находится выше этой отметки, — многофункциональный комплекс с встроенным вестибюлем станции — строит холдинг «Адамант».

В художественном оформлении станции никаких «специальных» тем проследить не будет, весь ее облик будет скорее нейтральным и выдержанным в строгих классических традициях. Сейчас отделка полов гранитными плитами практически завершена, осталась лишь небольшая часть в зоне примыкания к эскалаторам. В активном темпе ведется облицовка путевых стен и центрального зала станции, где позже будут смонтированы 12 скамеек для пассажиров. От «Спецкомпакта» задействованы от 20 до 25 человек в смену, все отделочные работы на станции планируется завершить в июле.

**О том, какие материалы применяются при отделке станции, «Метростроителю» рассказал заместитель начальника участка ЗАО «Спецкомпакт» Владимир Ярославович Бурый.**

— Для отделки станции применяются различные виды гранита. Для облицовки полов используется два вида гранита: Baltic Brown, имеющий коричневатый оттенок, и Габбро, цвет которого близок к черному. Для облицовки стен применяется кварцит красноватого оттенка, гранит Imperial White бело-серого оттенка и Роза Бета. Те же виды гранита будут и на путевых стенах. Из керамической плитки будет выложена фиолетовая (в цвет линии метро) информационная полоса с названием станции. Такая же полоса уже смонтирована на «Международной». В будущем так будет и на новых станциях метро. В отличие от

цветной самоклеющейся пленки, которую используют сейчас, керамическая плитка и выглядит солиднее, и намного долговечней в эксплуатации. В целом станция будет выглядеть красиво. Между проемами на платформе будет расположена оригинальная композиция, напоминающая по своей форме движущийся эскалатор. Нам предстоит сложная обработка камня. Свод станции будет закрыт панелями Alporic.

В торце станции по установленной уже для петербургского метрополитена традиции будет смонтировано мозаичное панно. По первоначальному замыслу на панно, выполненном в общей со станцией цветовой гамме, планировалось изобразить бухарестскую усадьбу. Впоследствии от «бухарестской» темы отказалась, и на панно теперь будет нейтральная «цветочная» тема — цветы в вазе. Мозаичное панно выполнено из смальты Академией художеств России (мастерская «Смальта-мозаика»).



## СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

«Бухарестская» — станция пилонного типа глубокого заложения. Расположена на Фрунзенско-Приморской линии между станциями «Волковская» и «Международная».

Наземный вестибюль станции, встроенный в торговый комплекс, будет построен юго-восточнее пересечения улиц Бухарестская и Салова.

**Проблема**

# УСЛЫШАЛИ И ОТВЕТИЛИ

**Министерство транспорта Российской Федерации и правительство Санкт-Петербурга отвечают на обращения Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на имя председателя правительства Российской Федерации В.В. Путина**

Правительство Санкт-Петербурга  
Комитет по транспорту  
02.05.2012

Председателю Российского  
профессионального союза  
железнодорожников и транспортных строителей

Н.А. Никифорову

ул. Новорогожская, д. 29, г. Москва, 109029

Уважаемый Николай Алексеевич!

В Комитете по транспорту рассмотрено Ваше обращение на имя председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина по вопросу развития и строительства Петербургского метрополитена, поступившее из Аппарата Правительства Российской Федерации.

По результатам рассмотрения обращения сообщая следующее.

Контракты, заключенные с ОАО «Метрострой» как с единственным источником в 90-х годах и начале 2000-х годов, заканчивают свое действие в 2013 году. Согласно действующему законодательству в рамках государственного заказа, для выполнения строительных работ по вновь начинаемым объектам необходимо провести конкурсные процедуры по выбору подрядчика.

Действующая схема развития метрополитена в Санкт-Петербурге до 2020 года потребовала корректировки ввиду недофинансирования в предыдущие годы и изменившейся градостроительной ситуации. В связи с этим возникла необходимость разработки новой отраслевой схемы развития метрополитена в Санкт-Петербурге.

Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 28 июня 2011 года № 836 утверждена Отраслевая схема развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы с перспективой до 2025 года (далее – Отраслевая схема).

В настоящее время ведется активная работа по реализации Отраслевой схемы. Получены все градостроительные планы по земельным участкам под строительство объектов Красносельско-Калининской линии. Восемь земельных участков свободны от прав третьих лиц, в связи с чем после получения положительного заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» по проектной документации будет объявлен конкурс на производство строительных работ на данных участках. Таким образом, строительство объектов Красносельско-Калининской линии будет начато уже в текущем году.

Аналогичная ситуация сложилась и с объектами Фрунзенского радиуса от станции «Проспект Славы» до станции «Южная» и электродепо «Южное»: в данный момент проектная документация подготовлена к передаче в ФАУ «Главгосэкспертиза России». После получения положительного заключения будет объявлен конкурс на осуществление строительства.

Одновременно Комитетом по транспорту, Комитетом по управлению городским имуществом, СПб ГУП «Петербургский метрополитен», ОАО «Ленметрогипротранс» ведется активная совместная работа для решения имущественно-правовых вопросов по земельным участкам, попадающим в зону строительства перспективных объектов метрополитена и обремененным правами третьих лиц.

Кроме того, в настоящее время готовится техническое задание для объявления конкурса на разработку рабочей документации и строительство наклонного хода станции «Спортивная-2». В отношении земельных участков, необходимых для строительства второго наклонного хода станции «Спортивная», имеется полный пакет необходимых разрешительных документов.

В 2013 году планируется произвести пуск станции «Спаская», в 2014 году – станции «Спортивная-2», в 2015 году – станции «Театральная», также планируется ввести в эксплуатацию станцию метрополитена «Шуваловский проспект», и до 2020 года – пересадочный узел «Шуваловский проспект – Зоопарк» Фрунзенско-Приморской и Невско-Василеостровской линий метрополитена.

Таким образом, несмотря на недофинансирование метростроения в прошлые годы, к настоящему моменту развитие метрополитена в Санкт-Петербурге происходит планомерно, отставание от перспективных планов развития сокращается.

**Председатель Комитета  
по транспорту Правительства Санкт-Петербурга**

**С.В. Попов**

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Председателю Российского  
профессионального союза  
железнодорожников и транспортных  
строителей  
Н.А. Никифорову  
Ул. Новорогожская, 29, Москва

08.05.2012

Уважаемый Николай Алексеевич!

Министерством транспорта Российской Федерации рассмотрено Ваше Письмо в адрес Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина от 5 апреля 2012 г. по вопросу реализации Программы развития Санкт-Петербургского метрополитена до 2025 года и прекращению горнопроходческих работ по строительству новых шахт метрополитена. По результатам рассмотрения сообщая следующее.

Правительством Санкт-Петербурга в адрес Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства регионального развития Российской Федерации, Министерства финансов Российской Федерации в настоящее время направлены предложения по объектам государственной собственности Санкт-Петербурга для включения в федеральную адресную инвестиционную Программу на 2013 год и плановый период 2014 и 2015 годов, а также для формирования перечня предоставления субсидий субъектам Российской Федерации на 2013 год и плановый период 2014 и 2015 годов.

Указанный перечень предложений содержит следующие объекты капитального строительства:

- приобретение новых вагонов метрополитена;
- строительство Фрунзенского радиуса метрополитена от ст. «Садовая» до ст. «Международная» с участком переключения от ст. «Достоевская» до ст. «Спаская»;
- строительство второй очереди Фрунзенского радиуса метрополитена от ст. «Международная» до ст. «Южная» и электродепо «Южное»;
- строительство Красносельско-Калининской линии, участок от ст. «Юго-Западная» до ст. «Обводный канал-2» и электродепо «Красносельское».

Кроме этого, на состоявшемся 20 апреля текущего года очередном заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области под председательством Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина была одобрена Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 г. (далее – Программа). Программой, помимо вышеуказанных объектов капитального строительства, предусмотрено проектирование и строительство новых станций метрополитена на территории г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

**И. о. Директора Департамента  
государственной политики в области  
автомобильного и городского  
пассажирского транспорта  
Министерства транспорта РФ**

**Ш.У. Гаджимуратов**

## ЭТО ИНТЕРЕСНО

### СКОЛЬКО КИЛОМЕТРОВ ЛИНИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА ПЕТЕРБУРГУ НЕ ХВАТАЕТ?

Даже с новыми станциями, введенными в строй, плотность транспортной сети метрополитена составляет всего 0,17 км на 1 кв. км площади города. В Москве – 0,26 км, в Лондоне – 1,21 км, в Париже – 2,8 км. Пассажиронапряженность: число перевезенных за год пассажиров, приходящееся на 1 км линии, на линиях петербургского и московского метрополитенов достигает 14 млн пасс./год, в то время как в Лондоне – 1,5, Гамбурге – 1,95, в Нью-Йорке – 2,6.

### МОЖЕТ, ВООБЩЕ ОБХОДИТЬСЯ БЕЗ МАШИНИСТОВ?

Во французском Лилле еще в 1970-е была построена первая линия мини-метро, протяженностью 16 км, где курсируют двух- или трех вагонные поезда. Управление осуществляется с центрального диспетчерского пульта.

Поезда курсируют без машинистов на некоторых линиях метрополитена в Лионе. В конце прошлого столетия в Париже сдана в эксплуатацию скоростная линия «Метеор», где движением поездов управляют автоматически с диспетчерского пункта. В институте «Ленметрогипротранс» выпускниками ЛИИЖТа разработана интегрированная автоматизированная система управления метрополитена. Поезда ходят практически на «автопилоте», машинист только контролирует систему и вмешивается в процесс лишь в чрезвычайных ситуациях.



### АЛЕКСЕЙ СЕРГЕЕВИЧ ЕФИМОВ: 35 ЛЕТ В МЕТРОСТРОЕ

*Дорогой Алексей Сергеевич!*

*Метрострой сердечно поздравляет Вас со славной датой!*

*35 лет служения правому делу петербургского метростроения – это прекрасно! Желаем богатырского здоровья, семейного благополучия и новых побед на ниве борьбы за социальные гарантии и стабильность!*

## АКТУАЛЬНО

### МЕТРОСТРОЙ ВЫХОДИТ НА МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК ПОДЗЕМНЫХ РАБОТ



По результатам международного тендера, состоявшегося в марте 2012 года, заказ на строительство линии метро в столице Индии, городе Дели, выиграло ОАО «Метрострой» совместно с индийским партнером – компанией «Эра».

Линия протяженностью 1,5 км включает две подземные станции. С мая этого года группа специалистов ОАО «Метрострой» осуществляет руководство проектом и координирует работу субподрядных организаций.

**Дмитрий Валерьевич  
Непомиин,**

**инженер-экономист международного проекта в г. Дели, ОАО «Метрострой»**



**22** мая в колледже строительной индустрии и городского хозяйства на ул. Руставели прошел международный конкурс профессионального мастерства «Строительное образование -2012», спонсорами которого стали компании Кнауф и Tikkurila. В конкурсе приняли участие 9 команд, в том числе из-за рубежа: с учащимися профессиональных учебных заведений Петербурга и Тихвина соревновались в мастерстве участники из Финляндии и Германии. От Профессиональ-

# МОЛОДОЙ И ТАЛАНТЛИВЫЙ

ного лица метростроя в номинации «облицовщик-плиточник» приняли участие Алексей Припоров (3 курс), Дмитрий Малышев (1 курс) и Эдуард Пашаев (1 курс). Метростроевский лицей участвовал в таком конкурсе в третий раз и каждый раз попадал в тройку лидеров, заняв в 2008 году третье место, в 2011 – второе, а в 2012 году впервые стал абсолютным лидером конкурса. Как на всех предыдущих конкурсах, Алексей Припоров вновь продемонстрировал свое мастерство. Как победитель конкурса, Алексей получил сертификат международной категории. При желании этот сертификат позволит ему заниматься отделочными работами за рубежом. О молодом, талантливом и перспективном юноше пойдет речь.

## КУДА ПОЙТИ УЧИТЬСЯ?

Алексей рассказал «Метростроителю», что Профессиональный лицей метростроя три года назад он выбрал осознанно.

– Кто-то выбирает учебное заведение по принципу «ближе к дому»,

но это точно не про меня, потому что живу я на другом конце города. Когда пришло время определяться с профессией, мы с родителями подошли к вопросу серьезно: сходили на ярмарку учебных заведений в Манеже, набрали кучу листовок, разложили все на полу и стали думать всей семьей... Мой дядя, Павел Павлович, принимавший участие в обсуждении, посоветовал идти в лицей Метростроя, чтобы после обучения продолжить работу в Метрострое. В итоге выбрали метростроевский лицей, пришли и не разочаровались. Сейчас я готовлюсь к защите диплома, прохожу практику в РЭУ – филиале ОАО «Метрострой». После защиты обязательно пойду в армию, отслужу и снова вернусь в Метрострой. Параллельно хотелось бы поступить в ВУЗ на заочную форму обучения, поднаточить в теории.

## ПЕРВЫЙ КОНКУРС

За время обучения в лицее Метростроя он участвовал во многих конкурсах различных уровней как среди штукатуров, так и среди плиточников.

– Самый первый конкурс помню очень хорошо, – вспоминает Алексей. – Я был первокурсником, конкурс проводился среди учащихся нашего лицея. Параллельно я готовился участвовать в своем первом «Лучшем штукатуре». Очень волновался тогда... В лицейском конкурсе я, признаюсь, немного расслабился и выиграл только во втором туре. Впредь не расслаблялся и относился к подготовке всегда ответственно.

А потом состоялся и первый серьезный конкурс – «Лучший штукатур». Я тогда, конечно, сильно переживал... Одно дело, когда среди своих ребят, а тут взрослые, опытные... Как мне с ними состязаться? Когда объявляли участников, мне было страшно от слов «штукатур шестого разряда». Они все опытные, рука набита, а я новичок... Но со временем я понял, что это не только недостаток, но и мое преимущество. Мастера обучали

меня работать с современными материалами, по новым технологиям, а у них рука «набита» под старые, работают с обычным цементным раствором. А это далеко не всегда лучший вариант. И все-таки каждый раз, несмотря на участие во многих конкурсах, всегда волнуюсь перед стартом. Но как только приступаю к работе, успокаиваюсь и концентрируюсь.

Все дипломы за призовые места, по признанию Алексея, хранятся дома на почетном месте, но культура из этого он не делает.

– Зачем от армии прятаться? Я же здоров! Армия должна быть в жизни каждого мужчины, это школа мужества, определенная закалка. К тому же, когда я поступил в лицей Метростроя, решил, что буду проходчиком, и сейчас хочу им быть. Все проходчики – крепкие ребята, а если я буду от армии бегать, что обо мне подумают?

Алексей признался, что работать проходчиком – не предел его мечтаний.

– Поработать руками хочу, чтобы понять, что такое метро-



Родители гордятся победами Алексея. Леша всегда помогал отцу в отделочных работах, продолжает помогать и сейчас. «Только теперь мы с ним почти на равных!» – с гордостью говорит он.

– Эти победы побуждают работать и все время учиться. По правде сказать, после первой победы (Алексею было тогда всего 16 лет) я зазнался, подумал, что раз отправляют на конкурсы, значит, я лучше других и все умею. Но потом понял, что так нельзя, нужно прислушиваться к советам своих мастеров, учиться у них. Все мои победы – это еще и совместная заслуга моих наставников в лицее. Огромное им спасибо за то, что они меня научили мастерству, за веру в мои успехи и терпение!

## В АРМИЮ ПОЙДУ!

О том, что в Метрострой вернется только после того, как отслужит в армии, Алексей говорит твердо.

строевская школа, – говорит он, – но со временем хотелось бы и бригаду свою иметь! А еще – поработать на тоннелепроходческом комплексе. Мне нравится в метростроении все!

В свободное от работы и учебы время Алексей любит собираться с семьей, родственниками и друзьями на даче. Есть у Алексея и другое увлечение.

– Мы с другом интересуемся моделированием: склеиваем из деталей модели автомобилей. У меня их уже много! А вообще, если честно, мечтаю о настоящей машине... Уверен, что когда-нибудь она у меня будет: заработаю и куплю! Главное – стремиться!

## «СЛОВО УЧИТЕЛЯ»

### Эдуард Гравичович Симонян:

«Алексей из группы № 38 «Мастер Метростроя». Все три года обучающимися мастерами Алексея были Елена Анатольевна Чупрова, ну и я, конечно же. Талант Алексея заметил с первого курса и совсем не во время подготовки к конкурсу. Как-то раз у нас в зале обнаружилось повреждение ламината. Прямо перед педагогическим советом! Помогать вызвался Алексей и еще один учащийся. Я просто сказал, что нужно сделать и где, а они справились на отлично сами. Уже тогда Леша помогал в работе папе и многое умел. Всем было ясно, что он должен участвовать в конкурсах профессионального мастерства. Свою первую победу Алексей одержал уже в первый год обучения, на конкурсе среди учащихся нашего лицея.

В тот же год он впервые принимает участие в городском конкурсе по сухим штукатурным работам и занимает четвертое место среди старших товарищей. Мы не побоялись отправить Алексея на первый конкурс «Лучшего штукатура», где на тот момент еще не была введена номинация среди учащихся. Перспективного парня сразу заметили.

На следующем «Лучшем штукатуре» он стал первым среди учащихся, и в том же году стал лучшим уже во взрослой номинации! Был момент, когда победы слегка вскружили Леше голову, он вообразил, что все уже знает и умеет, но потом все-таки понял, что учиться нужно постоянно. Мне нравится, что Алексей упорный, старательный, умеет отстаивать свое мнение. Я уверен, что из этого парня вырастет порядочный гражданин, каких, увы, сейчас не так много».

## Перлы

# 2012-й год. НАШИ ДЕТИ. ЕГЭ ПО ИСТОРИИ. ЧЕМУ НАУЧИЛИ – ТО И ПОЛУЧИЛИ!



## О ликвидации неграмотности большевиками

«Надо было ликвидировать неграмотных»;  
«Политика всеобщей грамотности преследовала цель наполнить бюджет. Грамотные люди покупали книги и газеты, и это наполняло бюджет СССР не меньше, чем покупка водки»;  
«Грамотной женщине легче выйти замуж, легче родить ребенка. Грамотность способствовала решению демографических задач»;  
«После раскулачивания крестьян в СССР практически не осталось грамотных людей. Стало понятно, что надо начинать ликбезы».

## Сборное (по разным темам)

«Александр Невский окончательно разгромил Ливонский орден тамплиеров»;  
«При правлении Ивана III Россия успешно развивалась. Это было связано с созданием Иваном III двуглавого орла»;  
«Петр I прорубил око в Европу»;  
«Царь Александр неожиданно скончался в Таганроге от воспаления мозгов»;  
«Царя Николая I называли «палкой Европы»»;  
«Большевики перешли на нелегальное положение и им пришлось вести свою пропаганду в основном среди нелегальных мигрантов»;  
«В 1941 году даже интеллигенты сражались с интервентами»;  
«Большой след оставил Александр Суворов в руководстве красноармейской армией в войне с французами под Бородино»;  
«Ельцин выиграл выборы и вступил на престол президента в 1991 году»;  
«Закончилось все, как обычно в России, беззакониями власти и недостатком продовольствия».

## Об Иване Грозном

«При Иване Грозном впервые на Руси начались митинги протеста»;  
«Иван Грозный учредил строгий отбор конюхов, поваров и другой рабочей силы»;  
«При Иване происходило искоренение шнакомыслия путем коррупции»;  
«Иван Грозный убил многих влиятельных бизнесменов, мешавших ему управлять государством».

## О Екатерине II

«При Екатерине II страна покрывалась университетами»;  
«Екатерина II продала Курильские острова Японии»;  
«Меняла фаворитов как колготки».

## О декабристах, их восстании и их женах

«Восстание началось из-за того, что Константин отрёкся от престола, так как был монахом и моногамом»;  
«На Сенатской площади в 1825 году взволновались декабристы»;  
«Жену декабриста можно было, во-первых, лишить звания, во-вторых, оскорбить, в третьих – изнасиловать»;  
«Самая известная из жен декабристов – Анна Ахматова. Она оставила воспоминания в стихах о поездке в Сибирь на каторгу в гости к мужу»;  
«Жена декабриста следовала за своим мужем в Сибирь, продолжая с ним супружескую связь».

## Советская история

«До коллективизации голодали по одиночке, после коллективизации голодали все вместе»;  
«Большая часть жителей СССР была задействована в чернорабочей сфере»;  
«В 40 году по поручению Хрущева был убит Троцкий ледоколом в Мексике»;  
«Советская власть могла заставить Запад дать нашим ученым и писателям Нобелевские премии»;  
«Врагов советской власти называли дивидендами. Дивидендное движение росло и ширилось».

## Ельцин

«Борис Ельцин был первым президентом СССР. Он развалил страну, все распродал, все похерял. За развал СССР ему вручили нобелевскую премию»;  
«Ельцин – первый президент СНГ»;  
«Ельцин отменил 6 статью советской конституции, запрещающую иметь больше одной политической партии на приусадебном участке».

## Солженицын

«Солженицына отправили в лагерь за рассказ «Один день Вани Денискина»;  
«Солженицын это автор романов «Архипелаг ГУЛАГ» и «Поднятая целина». Оба его романа отражают дух времени лучше, чем его рассказы»;  
«После высылки Солженицын продолжил свой лагерьный путь в США».

# УНИВЕРСИТЕТЫ АЛЕКСЕЯ НИКОЛАЕВИЧА ЛАПИНА



**Генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров:**  
«Алексей Николаевич Лапин проработал всю жизнь на самых ответственных и сложных участках Метростроя и всегда справлялся. Он был предельно требователен к себе и снискал огромное уважение метростроителей. Дорогой Алексей Николаевич! Вы не только сделали своими руками собственную жизнь, но и были наставником для многих метростроителей. Я считаю Вас и своим наставником. От души поздравляю с замечательной датой!»

## ВОЕННЫЙ РАССВЕТ

Родом я из вологодской деревни Болтино. Во время войны у нас в доме жила семья из блокадного Ленинграда: бабушка Трофимовна, ее дочь и две маленькие внучки. «Подселенцы» много рассказывали о великом нашем городе, и я, мальчишка из вологодской глубинки, влюбился в Ленинград, в воображаемый город мечты. А Вологда, что ж, – город прифронтовой, отсюда уходили свежие части прямиком на Волховский фронт. Ушел на Волховский и отец, вернулся из Синявинских болот инвалидом. Помню, как в конце 1943-го встречали эшелон с отцом из Красноярска, несли его на носилках домой...

У матери нас было четверо, жили трудно, и ленинградцы очень помогали. Мы вместе работали в колхозе, я пас телят, моя мама, младшие сестры и наши ленинградки копали на колхозных полях картошку. Для эвакуированных эта картошка была самым вкусным чудом... Они жили у нас три года – до конца войны, а потом вернулись в Ленинград.

В 1951-м я отправился поступать в институт. Конечно же, в Ленинград. Идти было к кому – к бабушке Трофимовне. Теперь «подселенцы» помогли выжить студенту из Вологды. Никогда не забуду этих людей.

## АЛЬМА-МАТЕР

Я поступил в Горный институт на горный факультет и закончил его с красным дипломом. Учиться было интересно, но самое благодатное для студента из Вологды время – производственная практика. Здесь можно было зарабатывать и хоть немного помогать семье. Отца удалось выводить, он постепенно оправился от ран. Стал работать в нашем колхозе бригадиром. За трудовую доблесть получил орден Ленина. Но всю жизнь гордился потертой солдатской медалью «За отвагу».

Я проходил практику в Кривом Роге, в Воркуте, в Казахстане, на бокситовых рудниках Северного Урала – в городе Сурре. По роду работы пришлось изучать буровзрывное дело. Был подносчиком взрывчатки, помощником зарядчика, потом сам организовывал взрывные работы, работал заместителем начальника буровзрывного участка. Разве мог я предположить тогда, как пригодится мне в будущем знание взрывного дела...

18 мая в зале совещаний Управления ОАО «Метрострой» состоялось чествование метростроителя, судьба которого могла бы лечь в основу увлекательнейшей книги о советском периоде ленинградского метро, о становлении, о метростроевской дружбе, о верности профессиональному долгу. Алексею Николаевичу Лапину исполнилось семьдесят лет. Имя этого человека войдет в историю петербургского Метростроя в одном ряду с лучшими его представителями.

В 1957 году окончил Горный, попал по распределению в проектный отдел института Гипроникель на Невском, 30. Казалось бы, все складывается правильно, но иногда накатывала какая-то необъяснимая неудовлетворенность, подсознательно я искал иное, по-настоящему свое дело жизни.

## ПОСТИЖЕНИЕ ПРОФЕССИИ

Помог случай. Ленметрострою требовались горные инженеры. Решено: с одноклассником Толей Тумановым переходим из Горного института в «метростроевские университеты», он – в СМУ-17, а я – в СМУ-13. Так началось постижение основ профессии метростроителя. Впрочем, постигать долго не пришлось. Меня быстренько «бросили в воду»: хочешь, горный инженер, – пльви, а не хочешь – тони. И поплыл. Судьба подарила мне замечательных учителей, и первый из них – Борис Михайлович Киселев, в то время главный инженер СМУ-13.

На площадке работами руководил заместитель начальника участка Владимир Михайлович Капустин, будущий глава Ленметростроя. Удивительно, но моя трудовая жизнь тех лет оказалась накрепко связанной с этим человеком. Под руководством Владимира Михайловича я начал строить свою первую, классическую, типовую пилонную станцию «Фрунзенская».

Много лет я отработал начальником смены по круглосуточному графику.

В ночную смену остаешься один на один с проходкой и вопросы задавать некому. Как открывать забой на очередную заходку? Как крепить забой? Ну как? Как ставить лонгарины, штендеры, бантинны? Все это пришлось учиться у бригадиров. А бригадиры были мастерами своего дела, и грех было у них не учиться.

## НА ПЛАТО РАСВУМЧОРР

В 1965 году прямо со станции «Площадь Александра Невского», где я работал в должности начальника участка, меня забирает с собой Капустин, и я оказываюсь в центре Кольского полуострова главным инженером проходки Расвумчоррского железнодорожного тоннеля длиной 4,6 км на плато Расвумчорр. Здесь начиналась добыча апатита. Как транспортировать руду с высокогорного рудника? Было принято беспрецедентное решение: построить под рудником тоннель и пробить в него рудоспуски. Из рудоспусков руда сбрасывается прямо в вагоны-думпкары широкой колеи, в которых доставляется на апатито-нефелиновые обогатительные фабрики. Пять лет интереснейшей, напряженной работы. Проходка только буровзрывным способом. Расвумчоррский железнодорожный тоннель действует и будет действовать еще долго: запасов руды на горе Расвумчорр хватает.

## ИСПЫТАНИЕ

В 1970-м, опять же по инициативе В. М. Капустина, главного инженера Ленметростроя, возвращаюсь в Ленинград уже главным инженером СМУ-13. Приступаю к строительству станции «Лесная». Опыт у меня уже был, на строительстве проблем не возникало. Однако именно в этот, казалось бы, такой спокойный и продуктивный период грянул гром – прорыв грунта на участке у Вадима Николаевича Александрова, в то время главного инженера СМУ-15. Затопление тоннелей быстро нарастало в направлении станции «Лесная». Под угрозой оказалась действующая станция «Финляндский вок-

зал». Поэтому ближайшая к прорыву «Лесная» стала главным «рубежом обороны». Метрострой стянул на строительство железобетонных защитных перемычек все силы. Это была тяжелейшая работа: поднимать перемычки приходилось ступенями, максимально быстро, пока не подступала вода, а вся механизация – лопата и бетоновозка. Но люди в Метрострое особые – перемычки были построены, пльвун остановлен, станция «Финляндский вокзал» не пострадала.

Раз пустить поезда до станции «Площадь Мужества» теперь стало невозможно, значит надо пускать до «Лесной». Эта станция была практически готова, а вот «Выборгская» отставала. Меня назначают начальником СМУ-11, которое забуксовывало на строительстве «Выборгской». Вот здесь я постигал, как делать работу в экстремальном режиме: за 4 месяца требовалось фактически отстроить вестибюльно-эскалаторный комплекс – машинное помещение, наклонный ход, натяжную камеру. Здорово мне помог тогда начальник участка Николай Александрович Твердохлебов. Опытнейший метростроевец, еще Ковенский разрыв устранил...

## «ВЫСТРАДАННАЯ СТАНЦИЯ»

Когда началось движение поездов до «Лесной», встал вопрос о строительстве первой односводчатой станции – «Площадь Мужества». Меня переводят на это строительство главным инженером СМУ-17. Здесь нашим коллективом был реализован способ возведения парижской станции «Этуаль»: с применением домкратов Фресене. Это теперь домкраты Фресене – основа блочной обделки односводчатой станции, а тогда все только начиналось. Считаю, что отработка технологии крепления огромного односводчатого забоя, его лба и кровли – большой вклад в практику подземного строительства. И по сей день эта технология остается действующим инструментом при проходке односводчатых станций.

## ВСТРЕЧНЫЙ ТОННЕЛЬ

В зоне ликвидации Размыва было развернуто крупномасштабное азотное замораживание и организована беспрецедентная встречная проходка новых перегонных тоннелей в обход территории Размыва. СМУ-17, начальником которого по окончании строительства станции «Площадь Мужества» я был назначен, продвигалось «сверху вниз», а СМУ-15 под руководством Вадима Николаевича Александрова пробивалось навстречу – «снизу вверх». Грунты были заморожены так, что на отбойный молоток не взять: порода отскакивает, искрит... Бурить перфораторами невозможно: коронку замасливает. Остановились на сверлении ручными электробурами и взрывных работах.

За трудовую доблесть при ликвидации Размыва в 1975 году Алексей Николаевич Лапин был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

## ПРАГА

В Прагу приехал «глухонемой», чешского языка не знаю. Пришлось взяться за словари, ведь должность моя называлась «главный советский консультант по строительству метро в Праге». Мы должны были по собственному проекту выполнить художественную отделку станции «Московская» в Праге. А чехи в Москве на таких же условиях оформляли станцию «Пражская». «Московская» была заложена на Вацловской площади – там, где когда-то стоял первый советский танк, ворвавшийся в оккупированную гитлеровцами Прагу.

Оформление станции включало отделку несколькими видами гранита и мрамора. Качество работ было высочайшим. Мне тогда казалось, что с Чехословакией мы близки как никогда, о событиях 1968-го никто не вспоминал. Сегодня нет ни танка, ни названия «Московская», ни самой Чехословакии... Жаль. Впрочем, станция-то действует!

## МОЯ СЕМЬЯ

Мы с женой в этом году отметили 55-летие совместной жизни. Вместе учились в Горном институте. Жена многие годы преподавала в ЛИСИ. Мой сын – кандидат наук, трудится в системе Метростроя – в ЗАО «Компакт», руководитель отдела перспективных проектов. Внучка закончила ЛИСИ, учится в аспирантуре. Так что я, как ни крути, – основатель строительной династии!

## ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

### ИЮЛЬ

1	Анна Васильевна ПОЛЯКОВА (Управление-15) – 85-летие Иван Федорович ФАСТОВ (Управление-15) – 70-летие Николай Михайлович НЕСТЕРУК (ТО-3) – 75-летие
4	Нина Петровна ДУБИНИНА (Поликлиника) – 75-летие
6	Валентина Сергеевна КОРНЕЕВА (РЭУ) – 80-летие
7	Марина Евгеньевна БОРОДИНА (Управление-20, работает начальником ОК) – 55-летие
8	Александр Иванович ЕРМАКОВ (УПТК) – 70-летие
9	Анна Ивановна СМИРНОВА (Поликлиника) – 85-летие
15	Иван Васильевич МАРКОВ (СМУ №13) – 80-летие
17	Татьяна Николаевна СОБОЛЕВА (ТО-3, работает машинисткой подъемных машин) – 55-летие
18	Петр Титович ДУДАРЕВ (СМУ №13) – 85-летие
19	Александр Тихонович БОДРЕНКО (Семнадцатое управление) – 80-летие
20	Зинаида Антоновна ЛОГУНОВА (Управление-15) – 75-летие
24	Наталья Сергеевна СУББОТИНА (СМУ-11) – 65-летие
26	Николай Алексеевич НОРЕНКОВ (СМУ №13) – 75-летие
27	Леонид Ефимович ЕФИМОВ (СМУ-9) – 90-летие Григорий Степанович МАСЛЮКОВ (Семнадцатое управление) – 80-летие Вера Ивановна ЛОБОДИНА (СМУ-19) – 75-летие
28	Федор Иванович МИГИТА (УМ) – 80-летие
29	Мария Васильевна ПЕТУХОВА (Семнадцатое управление) – 80-летие Сергей Иванович ЕВДОКИМОВ (СМУ №13, работает плотником-крепильщиком) – 60-летие
31	Михаил Александрович ПОКУДИН (ЖБКиД) – 85-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 21.06.2012 г.

Газета отпечатана в «Типография «НП-Принт», Санкт-Петербург, Чкаловский пр., д. 15.

## АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52А

Телефон: (812) 635-77-28

metrostroitel@mail.ru

www.metrostroy-spb.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1700 экземпляров.