

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«МЕЖДУНАРОДНАЯ»  
И «БУХАРЕСТСКАЯ»  
За год  
до открытия

**СТР. 3**

СХЕМА РАЗВИТИЯ  
СЕТИ МЕТРОПОЛИТЕНА  
НА ПЕРСПЕКТИВУ  
с комментариями

**СТР. 4-5**

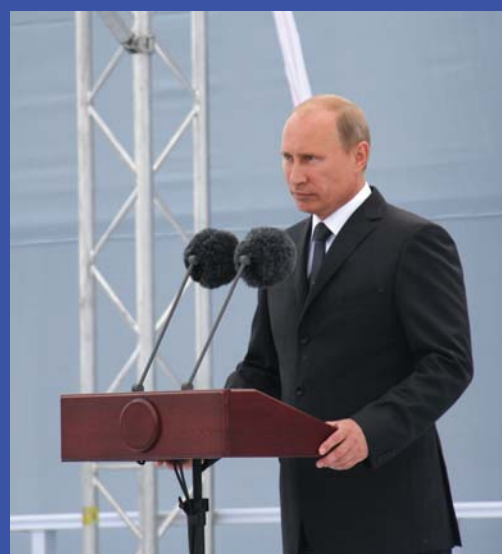
АНАТОЛИЙ КОСТЕРЕВ:  
от Метростроя  
до Законодательного  
собрания

**СТР. 6**

В ФОРМЕ  
МЕТРОСТРОЯ  
Играет петербургская женская  
команда по хоккею на траве

**СТР. 7**

## ВЫСТУПЛЕНИЕ В.В. ПУТИНА НА ЦЕРЕМОНИИ ОТКРЫТИЯ КОМПЛЕКСА



*Дорогие друзья, добрый день!*

*Сегодня у нас неординарное, большое, для Петербурга точно, без всякого преувеличения историческое событие. Мы сегодня сдаём комплекс защитных сооружений города Петербурга. Это сооружение Ленинграда и Петербурга, потому что строительство началось ещё в Ленинграде в 1979 году, и, надо прямо сказать, строилось так себе – ни шатко ни валко, а в начале 1990-х просто было всё брошено. Хорошо помню, когда в 2005 году я сюда приехал, посмотрел, у меня возникло чувство, что восстановить это просто невозможно, потому что это была огромная свалка железобетона и железного лома. И всё-таки в 2005 году решение было принято, и фактически с 2006-го стройка возобновилась.*

*В результате её завершения город получит не только систему защиты от своей извечной беды – от наводнений, но и улучшение экологической ситуации, потому что по дамбе пройдёт оставшаяся часть кольцевой дороги. Поэтому это событие важно не только для петербуржцев, но и для всех граждан нашей страны, которые любят Северную столицу, любят этот уникальный музей под открытым небом. Потому что транзит будет направлен не через центр города, а в объезд его, и это значит, что улучшится экологическая ситуация в Петербурге. Это значит, что не будут разрушаться от тряски при прохождении крупногабаритных грузов уникальные памятники архитектуры, которыми мы все гордимся.*

*Мне приятно, что это крупнейшее в нашей стране сооружение сдаётся в преддверии праздника строителей – Дня строителя. Я хочу поблагодарить всех рабочих, инженеров, учёных, которые работали над этим проектом, хочу поздравить с приближающимся праздником всех строителей России. Вы делаете важное, благородное дело. Строительная отрасль – одна из важнейших в нашей экономике, да и практически в экономике любой развитой страны мира.*

*Перед вами стоят огромные задачи и в области сооружения промышленных объектов, в области сооружения дорог, тоннелей и мостов и прочей инфраструктуры. Перед вами стоят колоссальные задачи в сфере жилищного строительства. В ближайшие годы мы должны будем увеличить почти в 2 раза (более чем в 2 раза) ввод жилья для граждан страны – довести его до 140 млн кв. м в год. Поздравляю вас с праздником и желаю вам новых успехов – таких, как сегодняшняя победа.*

*Объявляю комплекс защитных сооружений Петербурга открытым! Спасибо.*

## ФОТОХРОНИКА



2006 год – Метрострой приступил к делу



2007 год – работы ведутся в сложных условиях и в сжатые сроки



2008 год – судопропускное сооружение С-1 сдано в эксплуатацию



2009 год – введены в действие доковые камеры и ботапорты судопропускного сооружения С-1



2010 год – последний куб бетона на «крышу» тоннеля уложен



## Актуально



## В.В. Путин: «Объявляю комплекс защитных сооружений Петербурга открытым!»

12 августа 2011 года состоялось торжественное открытие Комплекса защитных сооружений и началось движение через автотранспортный тоннель КЗС, замыкающий кольцевую автодорогу. Объявил о завершении грандиозного строительства и введении комплекса в эксплуатацию прибывший в родной город премьер-министр Владимир Владимирович Путин.

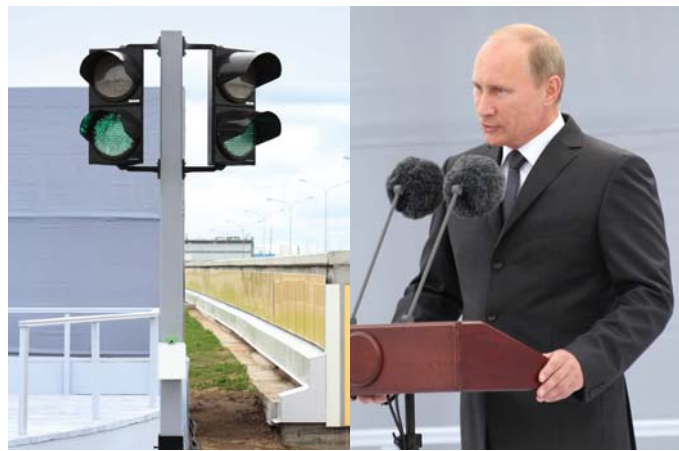
Для премьер-министра и сопровождавших его вице-премьера Дмитрия Николаевича Козака, губернатора Санкт-Петербурга Валентины Ивановны Матвиенко и главы Министерства регионального развития Виктора Федоровича Басаргина провели экскурсию по судопропускному сооружению С-1.



Первым показали центр управления комплексом, в котором диспетчеры наблюдают за работой всех систем при помощи самого современного оборудования.



После премьер-министр поднялся на смотровую площадку, где ему продемонстрировали работу затворных механизмов, которые в случае необходимости смыкаются, защищая город от водной стихии. «Достоин Петербурга, – заметил Владимир Владимирович, наблюдая работу гигантских затворов. – Грандиозное сооружение. Есть в этом технологическая красота».



Затем премьер-министр прибыл на подготовленную рядом с тоннелем сцену, на которой произнес небольшую речь, поздравив всех с завершением грандиозной стройки и профессиональным праздником. После самых ожидаемых слов: «Объявляю комплекс защитных сооружений Петербурга открытым», на установленном рядом светофоре красный свет сменился зеленым, символизируя, что движение в тоннель разрешено.

Владимир Владимирович сам сел за руль, оглянулся: «А где Александров?». И генеральный директор Метростроя, с комфортом устроившись на заднем сидении автомобиля, отправился в свою первую после официального открытия поездку по тоннелю на машине премьер-министра с премьер-министром в качестве водителя.



### ПРИКАЗ №145-кн от 20.07.2011 года Министерства регионального развития «О награждении»

Отмечая высокий профессионализм в работе, большой личный вклад в строительство крупнейшего в Европе гидротехнического сооружения – комплекса защитных сооружений г. Санкт-Петербурга от наводнений  
**ПРИКАЗЫВАЮ:**

наградить нагрудным знаком «Почетный строитель России»: Александрова Николая Вадимовича, заместителя генерального директора по развитию ОАО «Метрострой»;  
наградить Почетной грамотой Министерства регионального развития Российской Федерации: Клепцова Андрея Витальевича, начальника сметного отдела ОАО «Метрострой»; Харенкова Алексея Владимировича, заместителя руководителя проекта обособленного подразделения «Управление по завершению строительства Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений» ОАО «Метрострой».

Министр В.Ф. Басаргин

## ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Открытие автодорожного тоннеля завершило строительство Комплекса защитных сооружений, призванного надежно защитить Санкт-Петербург от наводнений. Грандиозная стройка была начата еще в 70-х годах прошлого века.

История развития Санкт-Петербурга неразрывно связана с поиском путей защиты города от наводнений, летопись которых была начата буквально с первых лет существования города. На Васильевском острове у здания Горного института находится главный водомерный пост, фиксирующий высоту подъема воды. Нуль футштока этого поста соответствует среднему многолетнему уровню воды в Неве, его принято называть ординаром. Наводнение грозит городу, когда вода превысит ординар на 150 см. Со дня своего рождения Санкт-Петербург выдержал 244 сильных натиска воды, когда она перекрестывала ординар на полтора метра и выше.

В 1970-х годах правительство СССР приняло решение о создании Комплекса защитных сооружений (КЗС) в Финском заливе. Рядом с островом Котлин начались подготовительные работы: сооружен котлован для гидротехнических сооружений и подводного тоннеля для пропуска транспорта. 2 июля 1981 года была произведена укладка первого куба бетона в водопропускное сооружение В-6. Всего КЗС состоит из 6 водопропускных и 2 судопропускных сооружений, 11 дамб и автомагистрали с мостами, тоннелем и транспортными развязками. Общая протяженность грандиозного гидротехнического объекта – 27,6 км.

В 1990-х годах из-за отсутствия финансирования стройка была «заморожена» и возобновилась лишь в 2005 году. В 2006 году тендер на строительство судопропускного сооружения С-1, в состав которого входят новый морской фарватер Санкт-Петербурга и подводный автодорожный тоннель, был выигран ОАО «Метрострой», и работа началась!

Основные работы по строительству судопропускного сооружения производило ЗАО «Компакт». 7 октября 2008 года судопропускное сооружение С-1 было сдано в эксплуатацию: по новому морскому пути прошел корабль «Георг Отс», открыв морское «окно в Европу».

Следующим этапом работы Метростроя стало завершение строительства первого в России крупногабаритного подводного автодорожного тоннеля городского типа, чем занялись ЗАО «СМУ №13 Метрострой», ЗАО «СМУ-11 Метрострой» и ЗАО «Тоннельный отряд-3».

До прихода на «дамбу» петербургских метростроителей здесь уже была построена центральная часть тоннеля. Многолетний простой не пошел на пользу ни бетону, ни конструкциям. Метрострою пришлось долго «приводить в чувство» уже построенную часть тоннеля, проходить экспертизы по качеству, восстанавливать, для того чтобы в 2010 году основные конструкции автодорожного тоннеля под Финским заливом были построены. Далее начались работы по инженерному обеспечению тоннеля: устройство постоянной вентиляции, систем пожаротушения, водоотведения, видеонаблюдения, оповещения, сигнализации, связи и управления дорожным движением. Эти работы будут продолжены и после ввода тоннеля в эксплуатацию, по плану они должны быть завершены в конце 2011 года. Общий объем финансирования завершения строительства КЗС в соответствии с Программой, утвержденной распоряжением правительства РФ от 29 декабря 2006 г. № 1854-р, составил 109 млрд рублей.





# «МЕЖДУНАРОДНАЯ» И «БУХАРЕСТСКАЯ» ЗА ГОД ДО ОТКРЫТИЯ

Во Фрунзенском районе Санкт-Петербурга активно продолжается строительство двух новых станций метро с проектными названиями «Международная» и «Бухарестская». Напомним, что открытие станций планируется в августе 2012 года.



Наклонный ход станции «Бухарестская»

Из этих двух станций метрополитена «Международная» находится в более высокой степени готовности. Сейчас ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» занимается устройством путевых стен правого и левого тоннелей. Под красивой облицовкой стены будут проложены асбесто-цементные трубы, в которые «упрячут» кабели (их «логическое продолжение» каждый видел в начале тоннеля). Одновременно с этим ЗАО «СМУ-19 Метрострой» выполняет облицовку путевых стен мрамором и гранитом, ведутся отделочные работы и на платформе.

По соседству с метростроителями работает холдинговая компания «Адамант», которой вверено строительство торгово-развлекательного комплекса со встроенным вестибюлем станции. Строители из Адаманта сооружают третий этаж будущего ТРК.



Строительство комплекса со встроенным вестибюлем станции «Международная»



Бригада камнетесов СМУ-19 ведет отделочные работы в шахте № 622 («Международная»)

Тем временем ЗАО СМУ-9 «Метрострой» полностью смонтировало каркасы эскалаторов в тоннеле наклонного хода «Международной», впереди – самая кропотливая работа: доводка и наладка. На эскалаторы будут навешивать ступени, поручни – словом, «начинать» их до того вида, под которым они знакомы каждому. Умельцы из СМУ-9 займутся этой работой уже после ввода в эксплуатацию

станции «Адмиралтейская», а пока ЗАО «Управление-15 Метрострой» достраивает и оборудует машинный зал – подплатформенное помещение, где будут расположены приводные станции эскалаторов.

На станции метро «Бухарестская» близится к завершению сооружение пилонов – проемов для прохода пассажиров; эти работы выполняет ЗАО «СМУ-11

Метрострой». Также организация ведет работы по обустройству путевых стен для последующей прокладки кабелей. Сейчас бетонные работы на станции закончены: путевой бетон уложен на 100%. Отделочные работы на станции планируется начать немного позднее.

На месте эскалаторного тоннеля ЗАО «Управление №10 Метрострой» занимается разработкой грунта под-

вижной части и оформлением сопряжения наклонного хода с вестибюлем. Уже смонтированы бетонные плиты, на которых будут собираться эскалаторы.

Строить здание комплекса со встроенным вестибюлем поручено ЗАО «Компакт», которое готово приступить к работе в самое ближайшее время. Также эта организация будет строить машинный зал.

## КОММЕНТАРИЙ

Терентий Мещеряков,

глава администрации Фрунзенского района, член правительства Санкт-Петербурга:



Одна из основных задач администрации Фрунзенского района – создание комфортной среды для жителей и изменение стереотипа «спального района». Этим задачам в полной мере способствует строительство и открытие новых станций метро.

В последние дни 2010 года на территории района была введена в эксплуатацию новая станция метрополитена «Обводный канал» на пересечении Лиговского проспекта и набережной Обводного канала. В настоящее время активно продолжается строительство многофункционального комплекса над вестибюлем станции метрополитена; осуществить ввод комплекса в эксплуатацию планируется уже в этом году.

Уже в следующем году, благодаря правительству Санкт-Петербурга и компании «Метрострой», на территории района появятся еще 2 новые станции: «Международная» и «Бухарестская».

Очень важно, что согласно утвержденной схеме строительства новых станций метро, в 2015 году практически любая точка Фрунзенского района окажется в пешеходной доступности от станций метро. Тем самым наш район станет одним из самых «метрополитенизированных» в городе.

## Официальная информация

- Решением общего собрания акционеров ЗАО «Метроподземстрой» от 26.07.2011 г. с 1 августа 2011 года Андрей Петрович Иващенко назначен на должность генерального директора ЗАО «Метроподземстрой».
- На основании решения внеочередного общего собрания акционеров ЗАО «СМУ-19 Метрострой», состоявшегося 5 июля 2011 года, Анатолий Иванович Чёрный избран на должность генерального директора ЗАО «СМУ-19 Метрострой» сроком на 4 года.

## СТОЛИЦЕЙ ВСЕРОССИЙСКОГО ПРАЗДНИКА СТАЛ ПЕТЕРБУРГ

### СПАРТАКИАДА

Прошли завершающие матчи Спартакиады строителей «За труд и долголетие»: 10 августа встретились футбольная команда ветеранов ФК «Спартак» (Москва) и сборная строителей Санкт-Петербурга (победила сборная строителей); 11 августа состоялся матч по хоккею между командами сборной строителей Санкт-Петербурга (в которую входит Андрей Носик из «Управления №10 Метрострой», забивший в ходе матча шайбу в ворота соперника) и «Звезды Хоккея» СКА (победила команда СКА). Также 11 августа состоялась церемония награждения победителей Спартакиады. Первое место по итогам спортивного года заняла команда ООО СК «Ленстройэнерго».

### СОВЕЩАНИЕ

Всероссийское совещание Министерства регионального развития России прошло 11 августа в Ленэкспо и собрало представителей всех без исключения регионов нашей страны. В рамках совещания министр Басаргин вручил государственные награды, в том числе и четырем представителям Метростроя.

### НАГРАДЫ

Традиционно накануне Дня строителя состоялись награждения государственными и ведомственными наградами строителей, как России, так и Петербурга. Среди награжденных 86 метростроителей:

- медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени – 4 человека;
- медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени – 15 человек;

В этом году День строителя отмечается в 55-й раз. И впервые Министерством регионального развития России принято решение отметить один из самых уважаемых профессиональных праздников на федеральном уровне. Местом проведения торжеств был выбран Санкт-Петербург, а главным мероприятием стало открытие КЗС и КАД. Также в рамках программы празднования прошли следующие мероприятия:

- почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации» – 2 человека;
- нагрудный знак «Почетный строитель России» – 9 человек;
- почетная грамота Министерства регионального развития Российской Федерации – 12 человек;
- грамота губернатора Санкт-Петербурга – 12 человек;
- благодарность губернатора Санкт-Петербурга – 10 человек;
- грамота вице-губернатора Санкт-Петербурга Р.Е. Филimonova – 10 человек;
- почетная грамота президента Союза Строительных объединений и организаций – 6 человек;
- почетная грамота исполнительной дирекции Союза Строительных объединений и организаций – 6 человек.

(Списки награжденных будут опубликованы в следующем номере газеты «Метростроитель»).

Также за добросовестный труд, профессиональное мастерство и в связи с праздником Днем строителя Почетной грамотой ОАО «Метрострой» награждены 168 человек.

### ХРАМ

Храм Первоверховного Апостола Петра (известный также как Храм строителей) более 7 лет возводился на средства строителей Петербурга. 12 августа в нем прошло торжественное богослужение, посвященное окончанию общестроительных работ и празднованию Дня строителя.

### КОНЦЕРТ

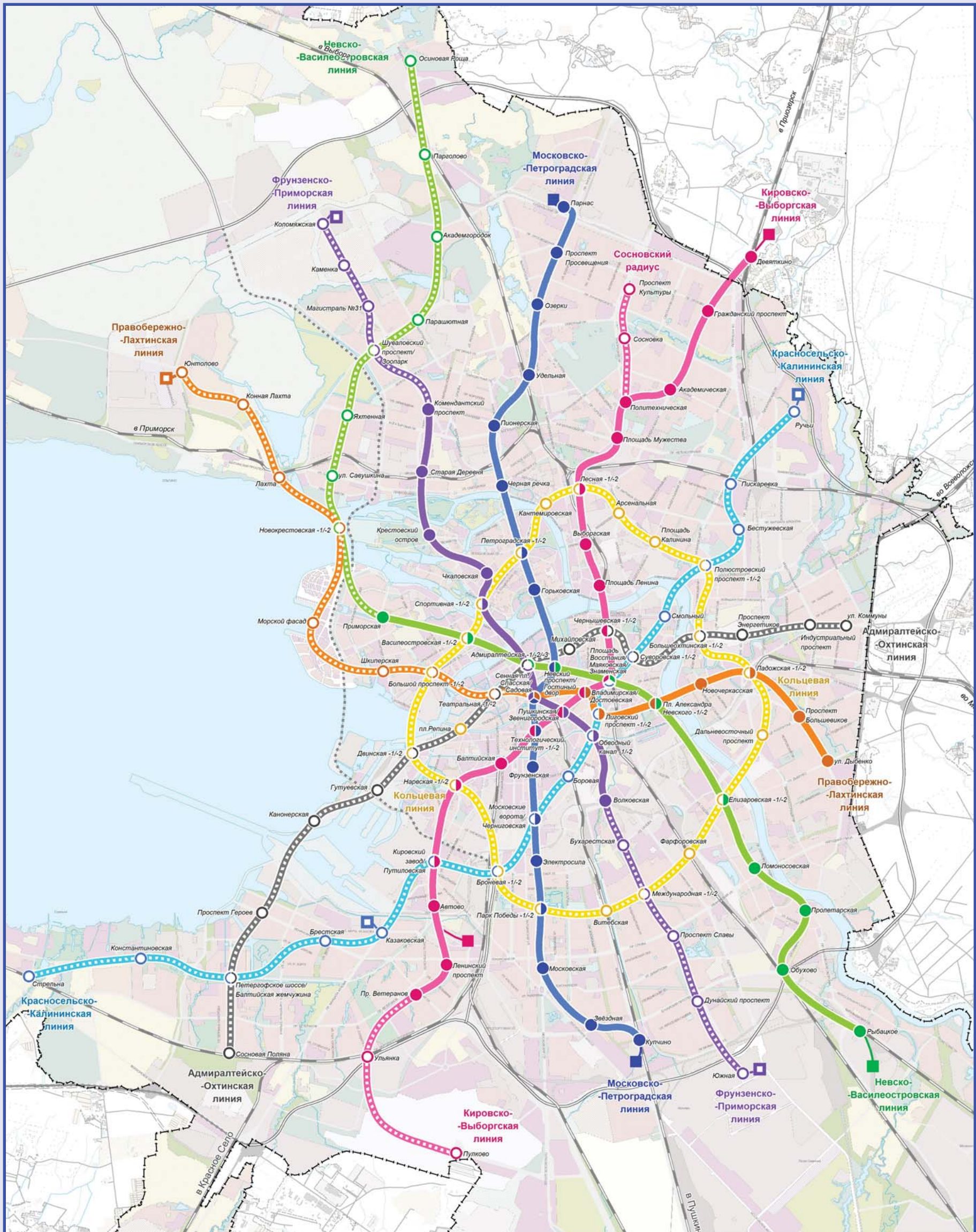
Завершающим аккордом празднования Дня строителя-2011 стал прошедший 12 августа в Ледовом дворце праздничный концерт. Поздравить строителей с профессиональным праздником на сцену вышли такие известные артисты как Валерий Леонтьев, Ани Лорак, Елена Ваенга, Валерия, Алексей Глызин, Людмила Сенчина и многие другие.

В начале концерта министр регионального развития Виктор Федорович Басаргин зачитал поздравление ко Дню строителя президента РФ Дмитрия Анатольевича Медведева: «Труд строителей пользуется неизменным уважением. Города и поселки, больницы, школы, тоннели и мосты – все это создано вами. Желаю вам здоровья, благополучия и дальнейших строительных успехов».

Также теплыми словами поздравила всех строителей города губернатор Валентина Ивановна Матвиенко: «Знаменательно, что этот праздник во всероссийском масштабе отмечается именно в Петербурге. Это по праву заслуга нашего строительного комплекса. Вы строите будущее нашего города, и в вашем лице все 8 лет я видела настоящую опору. Спасибо вам за все!»



# СХЕМА РАЗВИТИЯ СЕТИ МЕТРОПОЛИТЕНА НА ПЕРСПЕКТИВУ В АДМИНИСТРАТИВНЫХ ГРАНИЦАХ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



### УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Линии, станции и депо метрополитена:

- существующие
- планируемые

Пересадочные станции метрополитена:

- существующие
- планируемые



ЗАО "Петербургский  
НИПИГрад"



LENMETROGIIPROTRANS



# РЕАЛИЗОВАТЬ НОВУЮ СХЕМУ РЕАЛЬНО!

## ПРИ НАЛИЧИИ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВОЛИ

28 июня 2011 года на заседании городского правительства была принята новая программа развития петербургского метрополитена до 2025 года. Мы попросили генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Александрова и депутата Законодательного собрания Санкт-Петербурга Анатолия Евгеньевича Костерева прокомментировать это событие.

### Генеральный директор ОАО «Метрострой» ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ АЛЕКСАНДРОВ:



«Принятие подобных документов крайне важно для нашего города. Метрополитен на сегодняшний день является самым удобным и быстрым видом общественного городского транспорта. И именно метро необходимо развивать в первую очередь. Оно позволяет не только быстро доставлять миллионы пассажиров к месту назначения, но и экономит дефицитное наземное пространство, на котором можно строить дома, торговые комплексы

и другие объекты недвижимости. И, что крайне важно (это было озвучено на предварительном совещании, где обсуждался вопрос принятия новой программы), открытие новой станции метро создает благоприятную инвестиционную среду. Микрорайон со станцией метро за счет легкой транспортной доступности приносит в городскую казну гораздо больше средств, нежели район, в который можно добраться только наземным транспортом.

У нас была программа, принятая в 2008 году, но в том, что сегодня она корректируется, нет ничего странного. Технологии строительства развиваются, позволяя строить быстрее, дешевле и без осадков, меняются городские приоритеты, меняется финансовая сторона дела – это нормальный процесс. Как любая другая городская или федеральная программа, рассчитанная на 10 и более лет, план развития метрополитена не может предусмо-

треть все и должен время от времени подвергаться корректировке.

Если говорить о цифрах, то они мало изменились: новая программа предусматривает появление 45 новых станций с 2011 по 2025 год, а прежняя программа предполагала строительство 41 станции с 2008 по 2020 год. Протяженность линий метрополитена должна увеличиться на 80 с лишним километров. Приоритетными остались Фрунзенский и Приморский радиус, а также Красносельско-Калининская ветка.

Самое главное отличие в том, что новая программа предусматривает 100%-ное городское финансирование, в то время как предыдущий вариант развития предусматривал еще и федеральное участие.

Сегодня Метрострой совместно с комитетом по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, НП «Объединение подземных

строителей», Тоннельной ассоциацией России вышел с инициативой разработки еще более масштабной программы по комплексному освоению подземного пространства города. Она позволит вести плановую работу по строительству не только метрополитена, но и других подземных объектов: пешеходных переходов, паркингов, торговых центров, автодорожных тоннелей. Во многих странах мира такие программы по развитию подземного пространства мегаполисов существуют и составляют до 25% от общего капитального строительства. Нам необходимо перенимать этот опыт и максимально эффективно использовать подземное пространство Петербурга. Если раньше этого не позволяли технологии, то сейчас проблем с реализацией проектов подземного строительства нет.

Но нужно понимать, что своевременная реализация утвержденной про-

граммы зависит не только от Метростроя. В среднем строительство одной станции (при условии планового финансирования) длится 5-6 лет. А если взять еще процесс проектирования, то этот срок увеличится еще на полтора-два года. Строительство метро – это комплексный процесс, в котором участвует и заказчик (город), и проектировщик, и строители. Возьмем для примера Красносельско-Калининскую линию. Для того чтобы мы в конце этого года смогли приступить к ее строительству, уже сейчас необходимо иметь закрепленные под строительство площадки и утвержденный Госэкспертизой проект.

Что касается кадровых возможностей, то с этим проблем не возникнет. Сейчас многие наши организации заканчивают свои работы на пусковых объектах и с радостью выйдут на новые площадки. Тем более что как таковых проходческих работ мы не ве-

дем уже несколько месяцев, хотя для метростроителей проходка является основным видом работ.

Если говорить о технологиях, то сегодня они совершенно точно позволяют построить заданные в программе объемы строительства. За последние годы мы значительно увеличили парк проходческой техники, добавив в свой арсенал самые современные тоннелепроходческие комплексы. Сейчас по заказу Метростроя на Скуратовском заводе (г.Тула) изготавливается щит для проходки перегонных тоннелей, немецкая фирма Herrenknecht занимается проектированием ТПМК большого диаметра для проходки двухпутных тоннелей. Все это говорит о том, что мы не просто хотим, мы можем строить в таких объемах. Конечно, при условии выделения соответствующего финансирования, на что мы очень надеемся».

### Депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга АНАТОЛИЙ ЕВГЕНЬЕВИЧ КОСТЕРЕВ:



«Принятие правительством постановления «Об отраслевой схеме развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы с перспективой до 2025 года» – это, безусловно, очень значимое и позитивное для города явление. Ведь если не ставить задачи, их и не решить. С принятием этого плана мы уже понимаем, куда надо стремиться. И депутатский корпус, принимая бюджет, будет понимать, что требуется. На сегодняшний день в программу заложены средства только из городского бюджета. Но я надеюсь, что здравый смысл в Госдуме все-таки победит и строительство метрополитена частично будет финанси-

роваться из федерального бюджета. Это общемировая практика, метрополитен во всех странах мира строится за счет федерального бюджета – полностью или частично. Любому, даже самому крупному и богатому мегаполису, финансировать затратную часть строительства метрополитена в нужных объемах самостоятельно слишком сложно. При этом ни один современный мегаполис не может существовать без хорошо развитого метро. Сомнений в том, что Петербургу нужно развивать метро, нет и не может быть. Не думать об этом может только тот, кто на вертолете летает. Потому что даже если человек пользуется автотранспортом, он понимает, что новые станции метро позволят снизить напряженность на дорогах, уменьшить количество пробок. Для большинства же населения метрополитен – это основной вид транспорта, на котором люди ездят на работу и с работы, навещать родственников и отдыхать.

Сейчас многие СМИ задаются вопросом, насколько реально воплотить этот план в жизнь. Я уверен, что у Метростроя есть тот потенциал, который позволяет реализо-

вать любые проекты. Есть метростроевский дух, который сохранился с момента основания Метростроя. Есть костяк великолепных специалистов и профессионалов, который позволит при необходимости нарастить возможности. Не так много в Петербурге, да и в стране в целом, таких мощных компаний, которые могут решать проекты подобного уровня. Конечно, можно пригласить и другие фирмы, многие зарубежные компании уже «примеваются» к нашему метрополитену. Но я уверен, что петербургское метро должно строиться нашими петербургскими руками и решить поставленные задачи без петербургского Метростроя в принципе невозможно.

Я уже рассказывал журналистам историю, которую официально нигде не озвучивали, но, будучи сам до недавнего времени кадровым метростроевцем, я ее знаю. В свое время для ликвидации разрыва между станциями «Лесная» и «Площадь Мужества» был закуплен итальянский проходческий щит «Виктория». Обслуживали его тоже итальянцы, которые наших специалистов даже близко не подпускали. Вито-

ге они увеличит на полтора метра в сторону от расчетной оси тоннеля, хотя наши с самого начала предупреждали их об ошибке. Исправляли все с огромным трудом. Так что свои специалисты – люди, которые 70 лет строят метро в нашем весьма сложном для подземных работ городе – лучше и надежнее, чем любые иностранцы.

Но надо хорошо понимать, что строительство метрополитена – это очень сложный и комплексный процесс. Это не только строительство, но и финансирование, и проектирование, и выделение площадок. Последнее, кстати, отдельная тема для разговора. Мало определить место для строительства, надо еще это место освободить от уже построенных там зданий, проложенных коммуникаций. Метрополитен – это не велосипед, свернуть резко в сторону от намеченной трассы невозможно по технологическим причинам. Поэтому, если зоны строительства вестибулей будущих станций намечены в определенных местах, они там и должны быть. Если на площадке находятся магазины, какие-то иные объекты, их собственники без энтузиазма относятся к не-

обходимости переносить все это в другое место. И решить эту проблему может только администрация города. Тут нужна твердая государственная воля. В этой связи можно вспомнить опыт строительства «Адмиралтейской». Почему мы ее открываем только в 2011 году, начав строить еще в 1990-е? Главная проблема была именно в отсутствии государственной воли. Распоряжение о строительстве вестибульного комплекса станции мэр Санкт-Петербурга Собчак подписал еще в 1994 году. В соответствии с ним к 1 мая 1995 года должно было быть полностью расселено 4 дома и еще четыре – расселено частично. Было это сделано? Нет! Кто должен был реализовывать это распоряжение? Можно точно сказать, что не Метрострой. Как вы знаете, в результате полностью был расселен всего один дом, Метрострой нашел способы вести строительство наклонного хода с минимумом осадок. Но ведь если бы то распоряжение было выполнено, а не осталось лишь на бумаге, петербуржцы бы уже давно пользовались станцией «Адмиралтейская», да и жильцы так и нерасселенных домов не имели бы тех неудобств,

которые неизбежно вызывает столь масштабное строительство буквально «под окнами».

Я допускаю, что может быть корректировка принятого плана, но очень хотелось бы, чтобы основные направления развития веток метрополитена были выдержаны. Чехарда в этом не способствует быстрому строительству. Кстати, очень важно, особенно при учете планов ввести оплату проезда по зонам, что в одну из первоочередных задач входит строительство кольцевой линии. На сегодняшний день вводить зонирование – это вынуждать людей тратить лишние деньги, так как при переходе с одной ветки на другую придется зачастую платить больше. Я считаю, что вводить такую систему можно только после запуска кольцевой линии, которая решит эту проблему.

Я уверен, что каждый петербуржец, который познакомился с новой схемой, подумал: «Я хочу жить в городе, где такое метро». И я как петербуржец, как депутат и как метростроевец приложу все силы, чтобы мы в таком городе жили».



## Портрет

# АНАТОЛИЙ КОСТЕРЕВ: от Метростроя до Законодательного собрания



## МАСТЕР СПОРТА ПО САМБО

Родители Анатолия Костерева были самыми обычными людьми. Отец верой и правдой защищал Родину в Великой Отечественной войне, а потом работал старшим мастером на заводе «Звезда». Мать – жительница блокадного Ленинграда, честно отрубилась на том же предприятии без малого сорок лет. И он, простой мальчишка из ленинградской коммуналки, бегущий в самую типичную школу района, такой же, как тысячи других ребят. Ну разве чуть более ответственный? – Не случайно же его постоянно избирали председателем совета дружины. Чуть более способный и трудолюбивый? – В школе № 296 Фрунзенского района он учился хорошо, причем наряду с общеобразовательной умудрился



В спортивном зале

закончить еще и музыкальную. Чуть более упрямый и сильный? – Так учили его в спортивных секциях, где самыми любимыми стали борьба самбо и дзюдо. Стал мастером спорта СССР по самбо.

Все эти качества потом очень пригодились Анатолию. А первым испытанием «на прочность» стало поступление в вуз. Это было то время, когда все стремились получить высшее образование. А конкурсы в технические вузы ничуть не уступали конкурсам на популярные ныне гуманитарные факультеты. Костерев с первого раза выдержал экзамены, став студентом престижного Горного института, и, закончив его, получил диплом горного инженера. А вскоре он поступил на работу в Ленметрострой, где прошел путь от мастера на подземных работах до технического директора «Управления-20 Метрострой».

## СТРОИТЕЛЬ – ПРОФЕССИЯ СОЦИАЛЬНАЯ

«Каждый человек в душе строитель. Только проявляется это по-разному: кто строит дачу, а кто – метро», – обосновывая свой выбор профессии, говорит Анатолий Костерев. И хотя понимает, что работа его коллег видна не всегда, ведь Управление зачастую привлекается к строительству нулевых циклов, прокладке инженерных сетей, подготовке стройплощадок под возведение жилищных комплексов, он

Недавно депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга Анатолий Костерев – Почетный строитель РФ, более 30 лет проработавший в Метрострое – предложил взамен рабочего названия строящейся сейчас станции «Бухарестская» дать ей новое наименование – «Метростроителей». А вскоре на расширенном заседании профсоюзный комитет ОАО «Метрострой» поддержал инициативу своего коллеги. И даже делегировал ему право говорить от имени многотысячного коллектива, с той же активностью отстаивая эту идею на разных уровнях. Ведь по сути это лишь дань справедливости по отношению к тем людям, которые построили без преувеличения самое уникальное и красивое метро в мире.

считает метро главным делом своей жизни.

«Жизнь там, под толщей земли, чувствуется гораздо острее. Внизу все воспринимается иначе, потому что связано с определенной опасностью, с риском. Не случайно у нас еще со студенческих лет популярна такая поговорка: «Что ты знаешь о солнце, если в шахте не был?» Тем более что в нашей профессии очень важно чувство локтя, единой команды», – отмечает Анатолий Костерев.

Именно так, всем коллективом, Костерев вместе с метростроевцами занимался благоустройством дворов в Московском районе, обустроив территорию Новодевичьего монастыря, что на Московском проспекте, неоднократно помогал дет-



На страже Родины

ским и ветеранским организациям, Первой российской национальной Академии культуры, меценатства и благотворительности, возводил храм Георгия Победоносца в Купчино. Настоятель этой церкви, председатель приходского совета протоирей Алексей Исаев до сих пор с благодарностью вспоминает о личном вкладе в строительство церкви Анатолия Костерева. Не случайно митрополит Санкт-Петербургский и Ладожский Владимир наградил его серебряной медалью Святого первоверховного апостола Петра.

## СЛУЖЕБНЫЙ РОМАН

Со своей будущей женой Леной Анатолий Костерев тоже познакомился в Метрострое, куда он, молодой горный инженер, и она, вчерашняя выпускница ЛИИЖТа,

пришли работать после окончания института. Поначалу они не замечали друг друга. Потом познакомились поближе и поняли, а скорее даже почувствовали, что это судьба.

Свадьба даже по тем временам была скромной. После регистрации поехали к родителям. Ну а вечером отметили это событие в ресторане, куда пригласили только шестеро самых близких друзей. На более пышное празднование просто не было денег.

Потом начались обычные семейные будни. Своей квартиры не было, поэтому поочередно жили у каждого из родителей. В крохотной «хрущевке» на улице Бель Куна мама Анатолия выделила им шестиметровую комнату. Когда же встал вопрос о прибавлении семейства, они переехали уже в 15 квадратных метров. Правда, комната эта оказалась проходной. Тогда Анатолий принес большую трубу, повесил на нее снятый со стены ковер и таким образом перегородил пространство.

После рождения сына Костеревым пришлось непросто. Дело в том, что в то время Метрострой не только прокладывал новые ветки метро, но и возводил жилые дома. И молодым специалистам была положена однокомнатная квартира. Родившийся же в ту пору ребенок в эти квадратные метры никак не вписывался. А большего метража им предложить не могли. Вот и пришлось сначала оформлять квартиру, а потом уже факт рождения сына. Хорошо, что люди попались понимающие и удалось отделаться только 10-рублевым штрафом.

Через несколько лет в семье родилась дочь. Сейчас оба уже взрослые, самостоятельные люди.

## ПОДДЕРЖАТЬ ТЕХ, КТО НУЖДАЕТСЯ В ПОМОЩИ

Казалось бы, все в жизни Анатолия Костерева складывается удачно. Он стал руководителем, защитил кандидатскую диссертацию, начал преподавать в ЛИИЖТе. И все воспринимали его как человека состоявшегося и успешного.

Но быть до конца удовлетворенным и думать только



Начальник смены на рабочем месте

о себе не в характере Костерева. Наверное, именно это неравнодушие почувствовали и жители Фрунзенского района, которые вначале избрали его депутатом Муниципального совета, а потом и Законодательного собрания Санкт-Петербурга.

«Очень важно и ценно, что меня как человека, более тридцати лет отработавшего в Метрострое, активно поддерживал коллектив и даже оформил это специальным решением профсоюзного комитета», – с благодарностью к коллегам вспоминает Костерев.

Конечно, поначалу приходилось непросто. Нужно было выстраивать отношения с чиновниками и другими депутатами, для которых он был человеком новым, пришедшим из реального сектора экономики и потому не понаслышке знающим жизнь простых людей. Но своеобразную «школу молодого бойца» он прошел довольно быстро и даже

был избран заместителем председателя комиссии по городскому хозяйству, где по-прежнему активно отстаивает свою позицию.

«Работа депутата – это такая же как многие другие. И, как в любой профессии, здесь тоже можно «халявить», относиться к делу спустя рукава и не ходить на заседания. А можно влюбиться в свою работу, научиться понимать ее, стараться сделать как можно лучше. Тем более что у меня есть возможность помочь тем, кто нуждается в моей помощи. Очень бы хотелось, чтобы потом, вспоминая меня, люди могли сказать: «Депутат Костерев работал честно. Это главное», – говорит Анатолий Костерев и обещает, что приложит все силы для того, чтобы новой станции метро обязательно присвоили название «Метростроителей».

Марина  
Алексеева



На турслете Метростроя



## Спорт

# В ФОРМЕ МЕТРОСТРОЯ

## ИГРАЕТ ПЕТЕРБУРГСКАЯ ЖЕНСКАЯ КОМАНДА ПО ХОККЕЮ НА ТРАВЕ

### СЧАСТЛИВОЕ НАЗВАНИЕ

– Женская команда в Петербурге существовала с 70-х годов под разными названиями. В 80-е она называлась «Балтика», поскольку играла при поддержке Балтийского завода, а с 90-х годов стала сборной Санкт-Петербурга. В 2009 году команда получила имя «Метрострой» и в этом же году впервые вышла в Суперлигу Чемпионата России, что стало по-настоящему историческим событием, так как за все время своего существования команда никогда не поднималась в высший дивизион. В 2010 году мы вышли в финал Кубка России, став вторыми, а по результатам чемпионата России заняли пятое место. В текущем сезоне на чемпионате России, который еще продолжается, мы уверенно занимаем третью позицию турнирной таблицы, и шансы войти в тройку финалистов весьма велики. На финале Кубка России–2011 мы уступили лишь ШВСМ «Измайлово» (Москва), и это дает нам право участвовать в следующем сезоне в Кубке европейских чемпионов.

В Кубке европейских чемпионов команда «Метрострой» впервые приняла участие в этом году, благодаря выходу в финал Кубка России–2010. В конце апреля в Дублине (Ирландия) за Кубок сражались 8 команд из России, Белоруссии, Украины, Шотландии, Ирландии, Бельгии и Италии. На Кубке «Метрострой» предстал в обновленном составе: на поле в метростроевской футболке вышла аргентинская хоккеистка Сильвия Каролина Постра-

на, ранее выступавшей за аргентинский клуб «Банко Мендоза».

– На Кубке в полной мере проявила себя аргентинская хоккеистка, забившая свой первый мяч в составе «Метростроя» в ворота шотландской команды «GROVE». И хотя мы заняли только шестое место, учитывая выскокий рейтинг этого турнира, такой результат считаю удовлетворительным. Нужно признать, что мы участвовали в европейском чемпионате впервые и не в полной мере пока подстроились под европейскую манеру игры. Но уверен, что в следующем Кубке, право выхода в который мы уже завоевали, команда проявит себя еще лучше.

Кстати, на проходившем в июле чемпионате Европы среди молодежных команд (участницы в возрасте до 18 лет) игрок команды «Метрострой» Лиза Дианова завоевала в составе сборной команды России золотую медаль.

### КОМАНДА

Состав команды на сегодняшний день – 20 человек, на игру необходимо выводить 18 игроков, 11 из которых будут на поле, а остальные – на замене.

– В действительности в нашей команде пока только 11 игроков, отвечающих требованиям Суперлиги. Это значит, что в случае травмы, к примеру, я не могу произвести равноценную замену в ходе игры. Не хватало нам замены и на Кубке России нынешнего сезона: мы блестяще обыграли «Волгу Телеком», но на следующей, финальной игре с командой ШВСМ «Измайлово» уже чувствовалась усталость девочек. Это, пожалуй, основная причина того, почему мы пока не можем равносильно



В конце июня в Кубке России по хоккею на траве петербургская женская команда «Метрострой» завоевала серебряную медаль. Команда, которую поддерживает ОАО «Метрострой», уверенно «растет», прочно обосновавшись в Суперлиге. В 2011 году наши хоккеистки заняли шестое место на Кубке европейских чемпионов. О прошлом, будущем и настоящем клуба мы попросили рассказать тренера команды «Метрострой» и директора петербургского центра хоккея на траве Алексея Викторовича Бойцова.

### ЧЕМПИОНАТ РОССИИ–2011

#### Команде «Метрострой»

#### еще предстоят встречи с командами:

«Дончанка» (Волгодонск) – 26–27 августа и 10–11 сентября  
«Смена СДЮШОР-4» (Анапа) – 3–4 сентября и 1–2 октября  
«Коммунальщик» (Барнаул) – 17–18 сентября  
«Волга Телеком» (Н. Новгород) – 24–25 сентября  
ШВСМ «Измайлово» (Москва) – 8–9 октября  
Желаем удачи!

бороться на протяжении всего чемпионата России.

В «Метрострое» есть игроки, выступающие за сборную страны. Это Петрова Олеся, входящая в сборную второй сезон подряд, также в очереди на попадание в команду страны еще две наших хоккеистки – Ревякина Анастасия и Кириянова Олеся. В этом сезоне команда

«Метрострой» пополнилась еще одной аргентинской хоккеисткой. В начале июня на первых домашних играх с барнаульским «Коммунальщиком» на поле вышла Мария Евгения Гуахардо (Полли), ранее игравшая за один из сильнейших клубов Испании «Реал Сосьедад».

– Безусловно, аргентинские спортсменки показали

результативную игру. Имея в команде зарубежных игроков, нам проще выступать на европейских чемпионатах, где стиль игры отличается от привычного нам. Команда встретила аргентинок тепло, что помогло им быстро адаптироваться в новой стране и новой команде. Проблем в понимании никаких нет: общаемся с Каролиной и Полли через переводчика, но они сами потихоньку изучают русский язык.

### О НАСТОЯЩЕМ И БУДУЩЕМ

– Сейчас команда находится в хорошей форме. Аргентинские хоккеистки усилили «Метрострой» и будут играть с нами до конца сезона–2011. В следующем сезоне мы также планируем приглашать сильных игроков, возможно, участниц национальной сборной Аргентины. Также в будущем сезоне у команды может появиться новый тренер: ведутся переговоры с аргентинским специалистом.

К слову, в этом году в Центре хоккея на траве появилась команда «Метростроечка», существующая на общественных началах.

– Это наша первая «девчачья» команда, в ней вхо-

дят девочки 9–10 лет, они с увлечением играют в хоккей, участвуют в соревнованиях и уже мечтают стать «Метростроем». Растим достойную смену!

Надо признать, что в последнее время развитие хоккея на траве как вида спорта в Петербурге сделало огромный шаг вперед. В Петербурге много делается для развития этого вида спорта, у команды, благодаря поддержке Метростроя, появилась возможность участвовать в европейских турнирах, выйти на новый уровень. Появление площадки для тренировок в Центре хоккея на траве на улице Коммуны – огромный шаг вперед для развития петербургского хоккея на траве. Однако это единственная площадка в городе, к тому же не в полной мере соответствующая требованиям. Идеальное поле для тренировок – это площадка с искусственным покрытием с коротким ворсом, идеально ровная и оснащенная системой полива.

В будущем году, надеюсь, комитет по физической культуре и спорту Санкт-Петербурга оснастит площадку системой полива – тогда игра станет намного быстрее и зрелищнее.



## БОЛЕЛЬЩИКАМ НА ЗАМЕТКУ

### ОТ ДРЕВНЕГО ЕГИПТА ДО НАШИХ ДНЕЙ

Хоккей на траве – один из наиболее древних видов спорта. Первое упоминание о нем относится примерно к 2000 году до н.э.: на одной из пирамид в долине Нила есть изображение двух игроков с клюшками, борющихся за мяч. Кстати, первые свидетельства об игре в хоккей на льду можно обнаружить только в XVI веке на картинах голландских художников.

В современном виде хоккей на траве начал развиваться в Англии в XIX веке. В 1861 году в Лондоне был образован первый в мире хоккейный клуб «Блэкхит». Со временем клубов стало больше, но правила игры у каждого были свои. Лишь с основанием первой официальной национальной Ассоциации хоккея на траве в 1886 году правила были унифицированы и собраны в виде свода. В 1924 году в Париже была основана Международная федерация хоккея на траве (FIH).

В настоящее время во многих странах мира среди командных видов спорта хоккей на траве занимает второе место после футбола. В России первые попытки развить этот вид спорта относятся к началу XX века, но тогда успехом они не увенчались. Возрождение российского хоккея на траве началось в конце 1960-х годов: в 1967 году решением Союза спортивных обществ и организаций была создана объединенная федерация хоккея с мячом и хоккея на траве, которая два года спустя была принята в Международную федерацию.

Федерация хоккея на траве Санкт-Петербурга существует с 1969 года, однако расцвет ее существования, безусловно,

начался уже в новом веке с приходом Александра Ивановича Вахмистрова, ставшего президентом федерации. В 2008 году с открытием Центра хоккея на траве на улице Коммуны, д. 39, у петербургских хоккеистов появилось специально приспособленное поле для тренировок. Теперь здесь могли тренироваться женская и мужская команды, а также юниоры города.

С 2010 года президентом петербургской федерации стал заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Николай Вадимович Александров, а глава петербургского Метростроя Вадим Николаевич Александров – почетным президентом. Метрострой стал поддерживать женскую команду, получившую гордое имя «Метрострой», под которым она впервые вышла в Суперлигу. Александр Иванович Вахмистров также не оставил хоккеистов: в настоящее время он является главой попечительского совета Федерации.

### В ХОККЕЙ ИГРАЮТ НАСТОЯЩИЕ МУЖЧИНЫ?

Хоккей принято считать игрой настоящих мужчин. Наверное, многие удивятся, узнав, что женский хоккей начал развиваться еще в XVIII веке. Первый женский хоккейный клуб появился в Англии в 1876 году (через 15 лет после первого мужского клуба). Заметим, что женщины играли именно в хоккей на траве, в традиционный хоккей они пришли значительно позже: первый матч на льду по женскому хоккею прошел только в 1889 году. И олимпийским видом спорта женский хоккей на траве стал на 22 года раньше. Решение о включении его в программу летних Олимпийских игр было принято в 1976 году, в то

время как традиционный хоккей в женском исполнении вошел в программу зимней олимпиады только в 1998 году. Интересно, что некоторые девушки до сих пор предпочитают борьбу за шайбу в смешанных командах – наравне с мужчинами. Самые известные из них – вратари Манон Ром и Эрин Уиттен, а также играющая в Финляндии хоккеистка Хэйли Викенхейзер.

### ИГРЫ РАЗНЫЕ НУЖНЫ...

В мире существует несколько различных видов игры в хоккей. Традиционно просто хоккеем называют игру на льду с шайбой. Но есть также хоккей с мячом, который зачастую путают с хоккеем на траве. На самом деле в хоккей с мячом также играют на ледовой площадке.

Хоккей на траве – также борьба за мяч, но на площадке безо льда (кстати, на траве в прямом смысле этого слова давно уже не играют, поле имеет искусственное покрытие). При этом существует разновидность этого вида хоккея, именуемая индорхоккей. В него играют в закрытых помещениях на площадке меньшего размера и с меньшим количеством игроков в командах.

Правила игры в хоккей на траве таковы: игроки играют одной (плоской) стороной клюшки, стараясь загнать мяч в ворота соперника; касаться мяча руками или ногами всем игрокам, кроме вратаря, запрещено; выигрывает тот, кто нанес больше ударов по воротам противника. В игре участвуют две команды по 11 человек; продолжительность «боя» – два тайма по 35 минут с 10-минутным перерывом.



**Это интересно****«БОЛЬШОЙ БРАТ» ПРОТИВ ТЕРРОРИЗМА...**

Подземный транспорт чешской столицы оборудуют настоящим «большим братом» — системой распознавания лиц и поведения пассажиров. Система, разработанная шведской компанией Saab, запоминает лица пассажиров и присваивает каждому из них идентификационный номер. С помощью последнего можно отследить, как тот или иной человек перемещался по территории метрополитена, с кем говорил, как себя вел. Подозрительные или угрожающие флуктуации индивида фиксируются тут же: в программу встроены поведенческие паттерны, которые классифицируются как «нормальные». Следовательно, все остальные телодвижения выходят за эти рамки. Помимо обеспечения безопасности, преимуществом разработки является возможность поиска пропавших без вести. Чешские правозащитники выступили с критикой подобного вмешательства в частную жизнь, хотя местному законодательству нововведение не противоречит. Реализация инициативы намечена на ближайшие четыре года. Такие же системы наблюдения внедрены в столичном аэропорту и на нескольких объектах в Австралии.



(по инф. «Компьюлента»)

(по инф. «Компьюлента»)

**ПОЕЗД ОТ КУТЮР**

Креативная команда французских дизайнеров создала для парижского метрополитена проект Metronomie, призванный внести кардинальные изменения в дизайн поездов. Скучные вагоны, без каких либо дизайнерских изысков, не соответствуют красоте и великолепию станций одного из старейших метро в мире, которое представляет собой полноценный туристический маршрут. Главная задача проекта сделать



поездку как можно более интересной и как можно менее монотонной. Поэтому в вагонах предусмотрены огромные окна и яркие постеры на стенах, а их оформление поражает разнообразием цветов и форм. Неизвестно, будет ли проект внедрен в жизнь, но вполне возможно, что в столице моды было положено начало новому направлению в дизайнерском искусстве.

(по инф. knstrct.com, www.novate.ru)

**УНИКАЛЬНАЯ НАХОДКА**

В болгарской столице Софии при прокладке тоннеля для второй линии метро строители обнаружили хорошо сохранившийся жилой дом и церковь. Археологи определили, что постройки относятся к IV веку. Планируется, что археологические находки станут частью уникального подземного музея, площадь которого превысит 16 тысяч квадратных метров. Музей будет накрыт стеклянными плитами и все прохожие смогут увидеть древний жилой дом. Археологические находки можно будет рассмотреть и с поезда метро. Как заявила журналистам мэр Софии Йорданка Фандыкова, подземный музей откроют через год-полтора. Он станет частью подземной станции метро, которая, как пообещала градоначальница, будет самой красивой в Европе.

(по инф. Украинформ)

**В ЛОНДОНСКОМ МЕТРО ПОЯВИТСЯ WI-FI**

К XXX летним Олимпийским играм, которые пройдут в Лондоне с 27 июля по 12 августа, лондонское метро оснастят беспроводной технологией Wi-Fi. В мэрии Лондона сообщили, что все работы будут завершены к июню 2012 года. Выходить в Интернет в общественном транспорте можно во многих европейских странах. Однако речь, как правило, идет о наземном транспорте. Так, пассажиры автобусов Лондона и Оксфорда уже давно пользуются Интернетом.

(по инф. радио «Маяк»)

**ВИРТУАЛЬНЫЙ ШОППИНГ**

В Южной Корее открыли виртуальные магазины продуктов на станциях и переходах метрополитена. Виртуальные прилавки выглядят как витрины с качественными фотографиями товаров. Для приобретения пассажиру метрополитена необходим смартфон, на который устанавливается специальная программа, позволяющая отправлять в магазин изображения кода выбранного товара, который покупатель фотографирует прямо с витрины, и определять нужное его количество. Далее пассажир отправляется по своим делам, а к назначенному времени выбранный товар будет доставлен ему домой. Идею внедряет известная британская розничная сеть Tesco, располагающая сетью торговых точек в Южной Корее.

(по инф. РБК Daily, habrahabr.ru)

**Поздравляем!****НАТАЛЬЯ МАРАТОВНА ТУЗИНА****7 августа****отпраздновала юбилей**

Инженер ПТО 2 категории Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Наталья Маратовна Тузина родилась 7 августа 1956 года в семье метростроителей. В 1978 году сразу после окончания института ЛИИЖТ пришла работать в Управление механизации. За время работы зарекомендовала себя как грамотный специалист, надежный товарищ и верный друг, готовый всегда прийти на помощь. Наталья Маратовна неоднократно поощрялась руководством, награждена медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», почетной грамотой в честь празднования 70-летия «Метростроя» и является Ветераном Метростроя.

Коллектив Управления механизации от всей души поздравляет Наталью Маратовну и желает ей всегда оставаться такой же жизнерадостной, веселой, оптимистичной, чтобы все ее планы были реализованы, все высоты достигнуты и все мечты исполнены.

*Желаем в жизни Вам успеха,  
Поменьше слез, побольше смеха,  
Дорогу жизни подлинней  
И много радости на ней.  
Пусть каждый Ваш обычный день  
В прекрасный праздник превратится.  
И никогда печали тень  
В Ваших глазах не отразится.*

**ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ****СЕНТЯБРЬ**

<b>1</b>	<b>Яков Меерович КАГАН</b> (Управление) – 95-летие
<b>5</b>	<b>Сергей Михайлович СУХАРЕВ</b> (СМУ-9) – 80-летие <b>Борис Григорьевич ТРУСОВ</b> (УМ, работает сменным механиком) – 60-летие
<b>7</b>	<b>Николай Владимирович ХАЗОВ</b> (СМУ-9, работает машинистом буровых установок) – 60-летие <b>Николай Васильевич ЛОПАТИН</b> (Управление-15, работает дежурным слесарем) – 60-летие
<b>9</b>	<b>Зинаида Залмановна НОВИК</b> (СМУ-19) – 80-летие
<b>10</b>	<b>Валентин Николаевич КОСАЧЕВ</b> (Семнадцатое управление) – 65-летие
<b>13</b>	<b>Зинаида Сергеевна ПТУШКИНА</b> (Управление-15) – 65-летие
<b>14</b>	<b>Юрий Леонидович ЛАПШИН</b> (СМУ-11) – 75-летие
<b>15</b>	<b>Павел Семенович КОРОЛЕВ</b> (Семнадцатое управление) – 80-летие
<b>18</b>	<b>Тамара Андреевна ЧИСТЯКОВА</b> (СМУ-11) – 70-летие <b>Николай Петрович ХОЛИН</b> (Управление-15, работает ствольным) – 60-летие
<b>19</b>	<b>Алексей Алексеевич МОШКАРОВ</b> (Семнадцатое управление) – 70-летие
<b>20</b>	<b>Маргарита Яковлевна КАЛЬМЕНС</b> (Поликлиника) – 80-летие
<b>21</b>	<b>Валентина Павловна ЕРОФЕЕВА</b> (СМУ-11) – 65-летие
<b>22</b>	<b>Вера Михайловна ЦЕДИЛИНА</b> (СМУ-9) – 80-летие <b>Татьяна Владимировна ЖИГУНОВА</b> (Управление) – 65-летие
<b>23</b>	<b>Михаил Васильевич СОЛОГУБ</b> (Семнадцатое управление) – 75-летие
<b>25</b>	<b>Валентина Павловна КИМ</b> (Поликлиника) – 60-летие
<b>26</b>	<b>Анатолий Михайлович ИВАНОВ</b> (Семнадцатое управление) – 65-летие
<b>28</b>	<b>Аркадий Иванович СТАРИКОВ</b> (УМ, начальник экономического отдела) – 60-летие
<b>30</b>	<b>Вера Алексеевна БУДАНОВА</b> (ЖБКиД) – 90-летие <b>Григорий Савельевич БЛОКОВ</b> (ТО-3, работает начальником отдела снабжения) – 70-летие
<b>31</b>	<b>Зинаида Ивановна КАМБЕКОВА</b> (УПТК) – 75-летие

**Совет специалиста****ЗДОРОВЬЕ ПОД КОНТРОЛЕМ!**

Весь цивилизованный мир следит за своим здоровьем, регулярно и добровольно проходя медицинские обследования. Мы рекомендуем метростроителям также держать свое здоровье под контролем, не дожидаясь, когда доктор (или того хуже болезнь) возьмет пациента за воротник и затащит в поликлинику, и ежегодно проводить следующие процедуры:

- Флюорография
- Электрокардиограмма
- Анализ крови и мочи
- Обследование у терапевта
- Урологическое обследование
- Обследование у гинеколога

• Цитологический отпечаток на атипичные клетки (женщинам старше 40 лет)

• Обследование у стоматолога (2 раза в год)

Работающие на вредных работах и на работах с вредными и (или) опасными производственными факторами обязательно должны проходить периодические медицинские осмотры по плану предприятий.

Все, кто входит в группу риска тех или иных заболеваний, также должны проходить необходимые медицинские осмотры по рекомендации врача.

**Генеральный директор**

**ЗАО «Поликлиника Петербургского Метростроя»**  
**В.В. Смольский**

**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: *Светлана Дмитриева*  
Фото: *Виктор Чумаков*  
Корреспондент: *Ирина Сидорина*  
Верстка и дизайн: *Елена Тальянова*

Номер подписан в печать 15.08.2011 г.  
Газета отпечатана в типографии «Белл», Санкт-Петербург, ул. Книпович, д.12, к.2, www.bell-print.spb.ru.

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.