

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

КОЛЛЕКТОРНЫЙ
МИКРОТОННЕЛЬ
В ЖК «СЕВЕРНАЯ ДОЛИНА»

СТР. 3

«МЕТРОСТРОЙ»
УХОДИТ ИЗ ТЕАТРА
С ОВАЦИЯМИ

СТР. 4

«ПО ИТОГАМ
ЗА ПРОШЕДШИЕ
СУТКИ...»

СТР. 5

ЛЫЖНЫЕ
ЭСТАФЕТЫ
МЕТРОСТРОЯ

СТР. 6

МЕТРОСТРОЙ ПРОТЕСТИРОВАЛ НОВЫЙ ТПМК

28 февраля 2013 в городе Шванау (Германия) был подписан акт о приемке тоннелепроходческого механизированного комплекса S-782, предназначенного для проходки горизонтальных тоннелей диаметром 10,4 м.



Договор с фирмой HerrenknechtAG на изготовление щита S-782 был подписан 16 апреля 2012 года. Спустя почти год после этого события, на заводе в городе Шванау (Германия) состоялось тестирование работы всех систем ТПМК. Тестирование прошло успешно, о чем был составлен акт, подписанный представителем завода и главным инженером ОАО «Метрострой» Алексеем Старковым. Приемка щита проходила в присутствии представителя заказчика – главного инженера СКС ГУП «Петербургский метрополитен» Дмитрия Кунца, представителя проектного института -и.о. заместителя генерального директора по проектированию метрополитенов ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» Владимира Маркова, а также главного инженера

Управления механизации Сергея Чумакова, начальника технологического отдела ОАО «Метрострой» Николая Лаптева и главного механика ОАО «Метрострой» Павла Колпакова.

Основное назначение данного оборудования – проходка двухпутных тоннелей метрополитена. Первый такой тоннель запланирован на участке Фрунзенско-Приморской линии от станции «Проспект Славы» до станции «Южная». Сегодня там уже ведется подготовка стартового котлована. Надо отметить, что в практике отечественного метрополитена опыт сооружения двухпутных тоннелей с использованием ТПМК с грунтопригрузом отсутствует. Петербургские метростроители станут в этой области первопроходцами. В перспективе ТПМК S-782 планируется задействовать при строительстве

участка от станции «Улица Савушкина» до станции «Приморская». Щит также может быть применен при строительстве автодорожных тоннелей. Таким образом, новое оборудование станет очередным толчком в строительстве петербургского метро и тоннелестроения, позволит петербургским метростроителям еще раз подтвердить статус новаторов, сооружающих уникальные объекты.

В ближайшие полгода будет проведена работа по демонтажу ТПМК и доставке всех его деталей из Германии в Санкт-Петербург с тем, чтобы ориентировочно в августе месяце начать монтаж, а ближе к концу года запустить проходку первого в нашем городе двухпутного тоннеля метрополитена.

Метростроение



Николай Лаптев, начальник технологического отдела ОАО «Метрострой»:

– При проходке наклонных ходов с применением ТПМК с грунтопригрузом забоя использовался двухкомпонентный тампонажный раствор. Второй компонент – ускоритель – обеспечивал необходимую скорость схватывания раствора, благодаря чему достигалась требуемая прочность для соблюдения

безопасности проходки и безопасность ведения работ. В случае проходки горизонтальных тоннелей с помощью нового ТПМК S-782 этого не потребуются, здесь будет применяться стандартная система нагнетания однокомпонентного состава. Раствор для нагнетания будет приготавливаться на поверхности, затем перемещаться в накопитель, расположенный в тоннеле, далее перегружаться в бак, установленный на мультисервисном транспортном средстве, с помощью которого перемещаться к третьей транспортной тележке. Оттуда раствор насосом будет перекачиваться в бак на первую транспортную тележку и затем, собственно, нагнетаться за обделочное пространство. Технология нагнетания, как и другие технологические решения механизированной проходки, практически не будет отличаться от принятой в мировой практике. Опыт зарубежного тоннелестроения предполагает не одним десятком примеров проходки тоннелей с применением аналогичных концепций строительства с использованием ТПМК. Основное же отличие заключается в последующем возведении постоянных внутренних конструкций тоннеля. Это будет первый в России опыт строительства и эксплуатации тоннеля для движения поездов в обоих направлениях.

Павел Колтаков, главный механик ОАО «Метрострой»:

– За счет горизонтального расположения в пространстве новый ТПМК позволит нам значительно упростить технологические процессы на всех этапах горных работ: на монтаже, проходке и демонтаже. Транспортировка разработанного грунта будет осуществляться при помощи ленточного конвейера, а не подниматься лебедками в бадах под углом 30°, как это было при проходке наклонных ходов. Конвейер оборудован датчиками, с помощью которых будет осуществляться контроль над объемом перемещаемого грунта. После демонтажа ТПМК данный конвейер можно будет использовать и как самостоятельный элемент для транспортировки бетона под укладку в постоянные конструкции тоннеля. Горизонтальное расположение ТПМК позволит также использовать самоходные мультисервисные транспортные средства, предназначенные для подвозки тубингов, раствора для нагнетания и других необходимых материалов.

Претерпела изменения и система управления щитом. Если ранее цилиндры артикуляции располагались между средней и задней частью ТПМК, то сейчас вопрос решен путем изменения угла наклона режущего органа. Это позволяет делать сверхразрез необходимой величины и повышает маневрен-



ность всей конструкции. Еще одним отличием становится размещение основного периферийного оборудования не на поверхности, а непосредственно на технологических тележках, которых у нового ТПМК три. С учетом повышенной длины трассы двухпутного тоннеля, (около 4 км), увеличена мощность главного привода, а так же общая установленная мощность ТПМК. В свою очередь это потребовало установки особой водяной системы охлаждения и наличия градирни, а также установки дополнительного грузового шлюза. Усовершенствована и конструкция шнекового транспортера: во-первых, он стал телескопическим с длиной хода 1,5 м, а во-вторых, в забойной зоне был дополнительно оборудован задвижками (шибером). В конструкции нового ТПМК также предусмотрена установка для разведочного бурения, расположенная на блокоукладчике. Режущий орган оснащен датчиками контроля износа инструмента. Есть еще ряд технологических улучшений, однако в целом конструкция нового ТПМК нам уже известна, и как работать с таким оборудованием мы знаем.



Алексей Старков, главный инженер ОАО «Метрострой»:

– Новое оборудование представляет собой уже знакомую нам по проходке наклонных ходов конструкцию щита с грунтопригрузом. ТПМК такого типа и такого диаметра отлично зарекомендовал себя на проходке эскалаторных тоннелей для станций «Обводный канал», «Адмиралтейская», «Спасская». Мы полностью отработали технологию применения ТПМК и это позволяет рассчитывать на соответствующий эффект и при использовании нового щита для проходки горизонтальных тоннелей. Однако здесь есть и принципиальные отличия, как в конструктивных решениях самого ТПМК, так и в конструкциях тоннелей.

С точки зрения конструкции тоннеля, нам предстоит построить принципиально новое сооружение. Благодаря сооружению одного тоннеля вместо двух, отпадет необходимость в дорогостоящем и трудозатратном строительстве перекрестных съездов, эвакуационных сбоек, переходов из тоннеля в тоннель и других сопутствующих выработок. Соответственно

сократятся и сроки строительства. Станционные комплексы будут представлять собой тоннель с боковым размещением платформ, – тот же принцип, что и в наземных станциях. Для размещения СТП и подсобных помещений различного назначения, будет использована (там, где это возможно), поверхность станции; эвакуационные выходы преимущественно разместятся в стволах. За счет размещения путей в одном тоннеле существенно сократится количество дорогостоящего кабеля, необходимого для функционирования различных систем метрополитена. Все это позволит сделать новый тоннель метрополитена более безопасным, снизит стоимость строительства. Благодаря же современной высокоточной обделке, изготавливаемой на новой конвейерной автоматизированной линии завода «Метробетон», значительно увеличится срок службы объекта в целом.

Инженер года

С ПОБЕДОЙ НА КОНКУРСЕ ИНЖЕНЕРОВ-ТОННЕЛЬЩИКОВ!



14 марта в московском Доме архитектора в рамках ежегодной отчетно-выборной конференции Тоннельной ассоциации России состоялось награждение победителей Конкурса им. С.Н.Власова на звание «Инженер года Тоннельной ассоциации России» по итогам работы в 2012 году. Конкурс носит имя Сергея Николаевича Власова – талантливого российского инженера,

бессменного руководителя ассоциации. На сегодняшний день это единственный конкурс, специализация которого связана с подземным строительством и тоннелестроением в России. Получить звание «Инженер года» значит быть признанным сообществом тоннельщиков, получить марку «Качества» в этой области. В этом году Конкурс проходил во второй раз. Жюри, состоящее из признанных в области тоннелестроения мастеров, оценивало заявки по пяти номинациям: в области проектно-конструкторских работ, в области строительства метрополитенов в Российской Федерации, в области строительства городских и горных автомобильных и железнодорожных тоннелей, в области строительства инженерных коммуникаций и коммунальных тоннелей, а также в молодые инженерные кадры научных, проектных, проектно-конструкторских и строительных организаций в возрасте до 30 лет.

Решением жюри, победителем в номинации «Строительство метрополитенов в Российской Федерации» признан начальник отдела главного механика и электро-механических устройств – главный механик ОАО «Метрострой» П.А. Колтаков. Поздравляем Павла Александровича и желаем ему дальнейших успехов!

Пенсионная формула

ЗАБОТЬТЕСЬ О ПЕНСИИ СМОЛОДУ!

В современном мире развернулся настоящий пенсионный кризис. Россияне одними из первых узнали, что такое пенсия от государства, на которую нельзя купить самое необходимое. Люди, которым выход на пенсию еще только предстоит, понимают, что без накоплений им не прожить. Одним из вариантов увеличения будущей пенсии является управление своими пенсионными накоплениями уже сегодня.

В хитросплетениях пенсионной реформы разобраться не просто. Министерства и институты, которые вовлечены в разработку новой пенсионной формулы в России, сыплют своими предложениями общественность практически ежедневно. Пока ясно одно, – сохранится разделение будущей пенсии на три части: базовая, страховая и накопительная.

Базовая часть пенсии устанавливается государством и составляет менее 5 тыс. рублей. **Страховая часть** трудовой пенсии напрямую зависит от заработной платы и трудового стажа, высчитывается по специальным громоздким формулам с применением множества поправочных коэффициентов. **Накопительная часть** наиболее прозрачная и понятная часть будущей пенсии. Она формируется у всех граждан, родившихся после 1967 года. Работодатель ежемесячно за каждого сотрудника отчисляет страховые взносы, в том числе

в накопительную часть пенсии в размере **6% от заработной платы работника.**

Именно этой частью будущей пенсии можно управлять и преумножать ее путем перевода в Негосударственный Пенсионный Фонд (НПФ).

С будущего года для граждан, так и не решившихся перевести накопительную часть пенсии из ПФР в НПФ, накопления **сократятся до 2%, остальные 4%(!) уйдут в солидарную часть пенсий, то есть на выплату пенсии существующим пенсионерам.**

Текущий 2013 год – год принятия решений. Каждый имеет право выбора – оставить накопительную часть пенсии в ПФР, отдав 2/3 накоплений государству, или перевести их в НПФ, таким образом, сохранив и преумножив свои накопления.

Компания РОСГОССТРАХ предоставляет дополнительную бесплатную услугу, направленную на сохранение и увеличение Вашей будущей пенсии – это договор **ОБЯЗАТЕЛЬНОГО** пенсионного страхования. Суть данной программы – это работа с накопительной частью пенсии, которую отчисляет Ваш работодатель. Для перевода необходим только Ваш паспорт и СНИЛС (страховое пенсионное свидетельство).

Дополнительную информацию вы можете получить в агентстве «Калининское» компании РОСГОССТРАХ по тел.: 7(812) 333-30-79 или e-mail: med-kalininskoe@spb.rgs.ru



ГОСТы и стандарты

СТРОИТЬ МЕТРО ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

Несмотря на весьма туманные перспективы строительства метро в нашем городе, метро строиться будет и ОАО «Метрострой» должен быть готов строить его по новым правилам, утвержденным в 2012 году.

С 2013 года введена в действие группа Сводов правил-актуализированных СНиП (об этом наша газета сообщала ранее) и в их числе Свод правил «МЕТРОПОЛИТЕНЫ» (актуализированный СНиП 32-02) с обозначением СП 120.13330.2012. Они утверждены Минрегионом и зарегистрированы Росстандартом.

По своему содержанию и объему (268 страниц) СП 120. вмещает в себя откорректированные положения не только СНиП 32-02, но и СП 32-105.

Подробный разбор важнейших изменений (актуализаций), которые содержит документ, ещё предстоит сделать, но в этом сообщении хочу обратить внимание на перечень нормативных ссылок, содержащихся в обязательном Приложении. В перечне названы Своды правил, также введенные в действие с 1 января 2013 года. В их числе СП 45. (Земляные сооружения, основания и фундаменты), СП 47. (Инженерные изыскания для строительства. Основные положения), СП 63. (Бетонные и железобетонные конструкции. Основные положения), СП 70. (Несущие и ограждающие конструкции) [1], СП 72. (Защита строительных конструкций и сооружений от коррозии) и ещё целый ряд СП по инженерным сетям как внутренним, так и наружным.

К сожалению, в числе нормативных ссылок содержатся ссылки на явно устаревшие стандарты – ГОСТ 23961 и ГОСТ 24846. Применять их придётся с учётом современных требований и условий.

Ещё одно приложение (Библиография), в котором перечислены документы справочного характера, требует критического подхода. Для многих будет откровением перечисление в нём СП 11-102, ВСН 130 и ВСН 132, а также ТУ 5865-001-00043920-96 (для тех, кто не видел этот документ – это технические условия на изделия сборные железобетонные для сооружения метрополитена), и многие другие подобные. Применять такие документы и ссылаться на них придётся строго с учётом действующих нормативных требований.

К ещё большему сожалению приходится констатировать попадание в Библиографию документов, которые можно отнести не к справочным, а скорее к архивно-историческим, например, ВСН 160, ВСН 130, «Пособие по проектированию метрополитенов» и т.п.

В заключение предполагаю, что потребуются приведение многих стандартов ОАО «Метрострой» в соответствие с требованиями СП 120, а грамотное применение этих требований потребует их изучение. Учитывая громоздкий характер изложения требований в СП, это будет далеко не просто.

А. Шафер

Микротоннелирование

КОЛЛЕКТОРНЫЙ МИКРОТОННЕЛЬ В ЖК «СЕВЕРНАЯ ДОЛИНА»: ПРОЙДЕН ПЕРВЫЙ ОТРЕЗОК



Механик участка ООО «Тоннельный отряд-4», Олег Поляков:

– Работы на объекте начались в сентябре 2012 года. Быстро освоили строительную площадку, уложили дорожные плиты, установили и обустроили бытовые вагончики, завезли оборудование.

Подготовительный этап давным-давно отработан, каждая операция отточена до автоматизма. Практически сразу же начали забивать шпунтовое ограждение приемной камеры 611/3 и 611/4. Затем в стартовой камере 611/4 приступили к монтажу щита AVN 2000 D двухметрового диаметра. Проходка началась в середине декабря и заняла два месяца. Однако, не сказать, что все шло как по маслу. Проверенный во многих коллизиях щит в зимних условиях использовался впервые, поэтому определенные технические затруднения возникали. Замерзала система подачи воды, чего в летний период не бывает по определению, на морозе чаще выходили из строя отработавшие свой век узлы, это приводило к досадным, незапланированным остановкам. Но благодаря бдительности и слаженной работе специалистов ООО «Тоннельный отряд-4»: начальника участка Сергея Глушкова, механика участка Олега Полякова, операторов ТПМК Сергея Щепоткина, Алексея Скворцова и Андрея Аникина мы не только уверенно завершили сложный этап проходки, но и значительно расширили опыт микротоннелирования в зимних условиях. Специалисты организации, под руководством операторов, обеспечили как «стендовую» подготовку щита – его сборку, тестирование и запуск, так и полный цикл ремонтных работ непосредственно на проходке.

Отдельно следует отметить отличную работу проходчиков Салима Фаттаева, Сергея Баянкина, Алексея Агапкина, Кирилла Чигаринова и других. Безупречно выполнив все поставленные задачи на проходке под Сайменским каналом, ребята проявили характер, не снизили ни темпа, ни качества работ на новом объекте. В наиболее удачные дни за двенадцатичасовую смену удавалось пройти до 18 м тоннеля!

Сейчас строительство коллекторного тоннеля в самом разгаре – пройден лишь первый, самый протяженный его отрезок – 670 м. Предстоит построить и состыковать



«лоток в лоток» еще два (600 и 490 м), один из которых двухметрового диаметра, другой – диаметром 1500 мм. Безусловно, огромную роль в трассировке коллектора играет маркшейдерское обеспечение. Без маркшейдера построить протяженный микротоннель вообще невозможно. Мастерство ведущего маркшейдера ООО «Тоннельный отряд-4» Рамила Губайдулина уникально – благодаря филигранной точности трассировки допустимая погрешность выхода в финишное уплотнение определяется размерами резинки сальника!



БРИГАДА Ю.С. МОЖАЕВА (слева направо):
И.Ф. Щербаков (горнорабочий), В.В. Ваганов (арматурищик), В.А. Прохоцкий (плотник)

Проект комплексной застройки «Северная Долина» в Выборгском районе – это более 2,7 миллиона метров жилья возводимого в рамках национального проекта «Доступное жилье» и около 500 тыс. кв. м объектов социальной и коммерческой инфраструктуры. Проект обещает стать самым крупным жилым комплексом в Петербурге. 24 февраля 2013 года проходчики ООО «Тоннельный отряд-4» успешно завершили первый этап строительства тоннеля канализационного коллектора для этого нового жилого микрорайона...

ЧЕТЫРЕ ТРУДНЫХ ДНЯ

Для того, что бы впустить щит в приемный котлован необходимо на входном отверстии выдернуть фрагменты шпунтового ограждения, забитые на глубину 14 м. Проходчики промучились четыре дня – текучие, пластичные грунты намертво обжали шпунт, мороз прихватил поверхностный слой грунта, шпунт не вытаскивать никаким способом. В конце-концов рабочие из бригады Юрия Семеновича Можая смогли извлечь шпунт с помощью мощной сваебойной установки Либхер с навесным виброоборудованием. Медленно продвигаясь вперед, в приемную камеру, щит взломал бетонную пробку и аккуратно, не порвав резинку сальникового уплотнения, вышел в приемную камеру.

КОГДА КОЛЛЕКТОР БУДЕТ ГОТОВ

По окончании горных работ в новый коллектор спускается специальная группа

специалистов – они зачеканивают швы стыков бетонных труб, заваривают специальным экструдером пластиковые швы внутренней облицовки – после этого коллектор становится полноценным, целостным сооружением. Это очень серьезный и ответственный этап, от него во многом зависит качество сдаваемого объекта.

Последний этап – технологическое оснащение коллекторной зоны – установка водобойных плит и специальных перекрытий, лотков, лестниц и многого другого. Все оснащение специалистами тоннельного отряда еще предстоит построить.

Генеральный директор ООО «Тоннельный отряд-4», Николай Алексеевич Зубов:



– Рабочая программа на 2013 год у ООО «Тоннельный отряд-4» укомплектована неплохо. Кроме текущей работы в микрорайоне ЖК «Северная долина», есть ряд и других объектов, мы, например, планируем построить 630-метровый тоннель для жилого комплекса на Октябрьской набережной.

Что же касается обозримых перспектив, можно, наверное, говорить о следующем: во-первых, идет процесс изучения потенциальных подрядчиков для строительства тоннелей Южного Потока. Мы готовы поучаствовать в строительстве четырех тоннелей на береговых участках в районе Геленджика. Во-вторых, идет проработка нескольких серьезных проектов микротоннелей в Петербурге и пригородах. В частности будет строиться большой (4,5 км.) коллектор вдоль Софийской улицы в направлении на Колпино, коллектор в Зеленогорске, возможно через год-полтора начнется подготовка к строительству Ломоносовского коллектора вдоль Финского залива в направлении на Ломоносовские очистные сооружения. Потребность в микротоннелировании растет, однако, не следует забывать, что мы на этом рынке не одни – у нас есть конкуренты, в том числе и из других городов, поэтому за каждый новый строительный проект приходится активно бороться. И в этой связи, очень хорошо, что благодаря возможностям собственного производства железобетонных труб мы, в отличие от наших конкурентов, можем допустить вариант подряда без авансового платежа. Для заказчика такой, «безавансовый» подход, нередко имеет решающее значение.

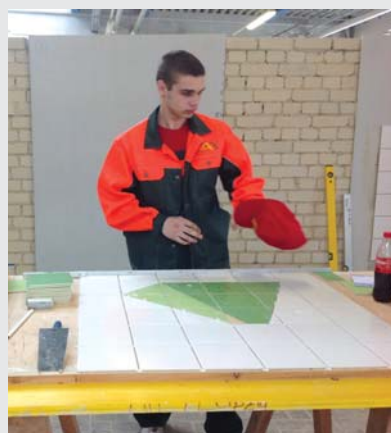
Конкурс

ЛИЦЕЙСТЫ МЕТРОСТРОЯ НА КОНКУРСЕ ПРОФМАСТЕРСТВА В ЛЕЙПЦИГЕ

Международный конкурс «Лучший по профессии» имеет глубокие исторические корни – он зародился в Европе в конце 1960-х. В престижнейших странах традиционно принимают участие представители множества рабочих профессий. В своих умениях соревнуются каменщики, плотники, штукатуры, плиточники, и многие другие. Последние соревнования были, по сути, предварительным испытанием, своеобразной «открытой тренировкой» перед приближающимся летним чемпионатом мира Worldskills International (WSI) в Лейпциге, намеченном на июль 2013 года. Это будут истинно грандиозные профессиональные состязания – показать свое искусство съедутся молодые специалисты со всего мира.

В международном конкурсе «Лучший по профессии», проводимом по инициативе Ремесленной палаты города Лейпцига, на

В Германии, в городе Лейпциге состоялся международный конкурс профессионального мастерства, в котором приняли участие лицеисты Метростроя. Рассказывает старший мастер лицея Эдуард Гравичович Симонян.



этот раз принимали участие молодые мастера из Германии, России, Монголии и Финляндии. Россию представляла рабочая молодежь из Смоленска, Тюмени, Новосибирска, Ковалева, Тихвина и Санкт-Петербурга.

Учащиеся лицея Метростроя борются за победу в Конкурсе уже третий раз – первые соревнования проходили в Санкт-Петербурге, на базе колледжа строительной индустрии и городского хозяйства, тогда наши лицеисты одержали победу; следующий конкурс состоялся в Финляндии, там мы были вторыми и, наконец, последние – в Германии.



Досадно, но в Лейпциге нам досталось лишь четвертое место. Негативную роль сыграла неосведомленность наших ребят о требованиях чемпионата, слабое знание языка, несоответствие размеров исходных материалов – кирпича и кафельной

плитки, принятых у нас, в России, и в Германии. Конечно, следует сказать и о явной недостаточности времени, отводимом для практических занятий. Немцы в программе обучения делают основной упор именно на совершенствовании профессиональных умений, перед конкурсом «шлифуют» навыки на протяжении 30 дней. Наши же ученики могли посвятить практическим тренировкам не более недели перед соревнованиями.

Но опускать руки не следует. Необходимо проанализировать ошибки, определить главные направления предстоящей работы и больше времени посвящать оттачиванию профессионального мастерства. Наши ученики могут очень успешно участвовать в подобных соревнованиях. У них достаточно умений, знаний, а главное – желания бороться и побеждать.

Последний аккорд

«МЕТРОСТРОЙ» УХОДИТ ИЗ ТЕАТРА С ОВАЦИЯМИ



Дмитрий Сергеевич Митянин, руководитель Обособленного подразделения «Управление по реализации проекта строительства второй сцены Мариинского театра»

ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ?

«Театральный роман» метростроителей с Мариинским театром начался 6 лет назад. В 2007 году, спустя полгода после начала строительства подземной части второй сцены «Мариинки», на площадке было зафиксировано превышение осадков земной поверхности, создалась аварийная ситуация для стоящих вблизи зданий и сооружений. В этот же момент было решено создать Технический совет во главе с вице-губернатором А. Вахмистровым и подключить к строительству ведущую строительную компанию Петербурга по подземным работам – ОАО «Метрострой». Огромный опыт компании по сооружению подземных объектов, а также применение таких современных технологий, как струйная цементация (Jet grouting), «стена в грунте», top-down, выработка грунта «закрытым» способом и других позволили стабилизировать ситуацию. В 2009 году работы по сооружению нулевого цикла ГАМТ-2 были закончены, и «Метрострой» ушел с площадки.

И СНОВА НА СЦЕНЕ «МЕТРОСТРОЙ»

Вновь в строящийся театр «Метрострой» вернулся в 2011 году, когда компания выиграла открытый конкурс ФГБУ Северо-Западной дирекция по строительству, реконструкции реставрации на достройку новой сцены Мариинского театра. 19 сентября того же года был заключен договор на выполнение работ, которые начались без промедления. Для оперативной координации всего строительного процесса и взаимодействия с подрядными организациями, входящими в состав Метростроя и занятыми в строительстве этого грандиозного объекта, в структуре ОАО «Метрострой» было создано Обособленное подразделение «Управление по реализации проекта строительства второй сцены Мариинского театра», руководителем которого был назначен Дмитрий Сергеевич Митянин.

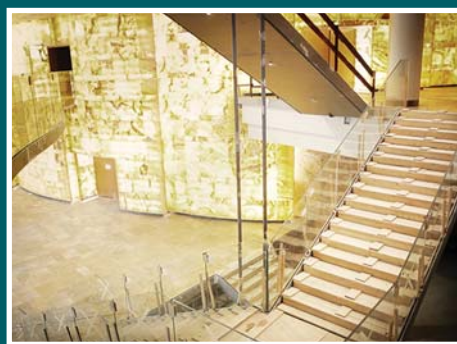
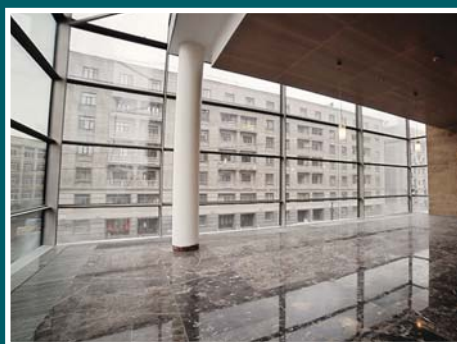
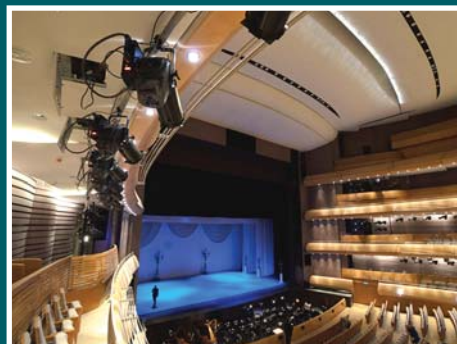
– 30 марта действие контракта закончится, и Метрострой покинет театр, – рассказал «Метростроителю» Дмитрий Сергеевич, – 1 мая театр откроет двери для почетных гостей, а уже 2 мая начнет работать в полную силу для всех любителей театра. Сейчас в стенах здания оставшиеся подрядные организации устраняют последние замечания и наводят лоск.

В строительстве «Мариинки» участвовали многие наши организации. За колоссальными объемами бетонных работ, завершившихся в сентябре 2012 года, отвечали ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «Управление-20 Метрострой» и ЗАО «Тоннельный отряд-3». У СМУ-11 в контракте также значились и кровельные работы, которые к настоящему моменту завершены. Облицовку фасадов юрским мрамором, привезенным из Германии, выполняло ЗАО «Аскон», с панелями из оникса работало ЗАО «Метро-Атма». Остальные отделочные работы выполняла реставрационно-строительная компания «Петр Великий», а монтажом всего специального оборудования занимались специалисты «Театрально-декорационных мастерских».

Для «Метростроя» строительство такого масштабного и нехарактерного для подземных строителей объекта, как театр, –



Грандиозная театральная стройка, за которой, без преувеличения, следил не только весь Петербург, но и весь театральный мир, завершилась. В мае вторая сцена Мариинского театра примет первых зрителей. Над воплощением этого масштабного проекта работали многие архитекторы, дизайнеры, декораторы и, безусловно, опытные строительные компании, одной из которых был «Метрострой».



уникальный опыт. Этот театр – символ Санкт-Петербурга, ответственность огромная. Метрострой уже участвовал в строительстве подземной части в свое время, но это было как раз то, что нам ближе – укрепление грунта, котлован, фундаменты... Мы, «придя из-под земли», приобрели бесценный опыт работы с эксклюзивными отделочными материалами и технологиями отделочных работ интерьеров театра. Какие бы мнения не высказывали журналисты и жители города про внешний облик театра, могу сказать одно: нельзя оценить его уникальность, не побывав внутри. По исключительности и изяществу декора, отделке, используемых материалов, качеству современного акустического оборудования – вторая сцена Мариинского театра действительно будет уникальной в своем роде.

Уникальность отделки здесь и в каждом отдельно взятом элементе, и в комплексе,

в состыковке этих элементов, компоновке камня, гранита, оникса, венецианской штукатурки, стекла, стразов Swarovski... Все, безусловно, делалось по готовому проекту, но воплощать задумки архитекторов в жизнь всегда в реальности сложнее, чем на бумаге. Насколько бы проработанным ни был проект, продумать все невозможно, что-то всегда придется дорабатывать на практике. Работали постоянно «с горячего листа» – то есть с постоянными ситуационными корректировками и согласованиями.

Сложность и отличие этого объекта от остальных объектов, которыми занимается Метрострой, заключалась в применяемых материалах. К примеру, для отделки потолков и стен применялись панели GUSTAFS, изготавливались они в Швеции и поставлялись на объект. Монтаж таких панелей – для нас новый опыт. Еще один момент – тот

объем оникса, с которым пришлось иметь дело. Нужно было продумать каждую точку сопряжения, скажем, этих шведских панелей и плит из оникса. Все места стыка различных отделочных материалов неоднократно дорабатывались во взаимодействии с архитекторами... Из привычного для нас были, пожалуй, огромные объемы бетонных работ, а специалисты «Метро-Атма» освоили немалый объем работ с гранитом и мрамором. В новинку нам были и «стеклянные» лестницы, начиная от изготовления и заканчивая монтажом и отделкой. Все это были новые для нас материалы и технологии, и в результате проделанной работы мы получили огромный опыт. На объекте была создана группа технологического контроля, специалисты которой своевременно принимали выполненные работы, оценивали их объем и качество, а в случае необходимости – контролировали устранение недочетов.

УНИКАЛЬНЫЙ ТЕАТР – УНИКАЛЬНОМУ ГОРОДУ

Проект нового здания был разработан канадской фирмой DiamondSchmittArchitects из Торонто в сотрудничестве с российской компанией КБ ВИПС. Финансирование осуществлялось за счет федерального бюджета.

Площадь нового Мариинского театра составляет 79120 м², что делает его одним из крупнейших театральных сооружений в мире.

Зрительный зал новой «Мариинки» построен в форме подковы с тремя балконами, что предоставляет оптимальную акустику и обзор для 2000 зрителей. Обширная закулисная часть, передовые технологические возможности и акустический дизайн компании Müller-BBM обеспечит выполнение самых сложных задач и требований. Дополнительная оркестровая раковина на сцене и оркестровая яма с платформами, которые можно будет поднимать и опускать, позволит новой сцене театра проводить и симфонические концерты, и оперные спектакли. Театр сможет похвастаться и амфитеатром на крыше (где также будут проводиться концерты), амфитеатром в фойе, многочисленными репетиционными помещениями и закулисным пространством, которое позволит сильно расширить количество спектаклей в репертуаре.

– В новом Мариинском театре будет предусмотрено все для посетителей и артистов, – говорит Дмитрий Сергеевич Митянин, – здание оборудовано тремя десятками лифтов, двумя эскалаторами, в зоне фойе будет три уникальные лестницы, смонтированных специалистами Управления механизации: одна овальная, со стеклянным ограждением и декорированная камнем, лестница в форме ножниц и большая стеклянная лестница, поднимающаяся вверх до отметки +12 м, а также немалое количество прочих технических и эвакуационных лестниц. Также, что немаловажно, проектировщики позаботились и о маломобильных группах населения: они смогут пользоваться удобными лифтами, пандусами, специальными поручнями, для них предусмотрены отдельные гардеробные и кассовые окна.

В ходе строительства и монтажа проводилось большое количество различных акустических тестов, из них порядка пяти – с приглашенными почетными гостями, артистами и журналистами. В мае прошлого года в стенах новой «Мариинки» состоялся концерт в рамках фестиваля Почетные граждане Санкт-Петербурга, в рамках Экономического форума был проведен фестиваль «Белые ночи», 22 декабря концерт был проведен в сданном в эксплуатацию зрительном зале, и, наконец, в январе на самой верхней отметке строения – +29 м – также был проведен масштабный акустический тест с участием оркестра во главе с маэстро Гергиевым.

Для «Метростроя» опыт, приобретенный на строительстве этого масштабного объекта, – огромный. Это не привычное подземное строительство, это гражданское строительство, культурный объект высокой социальной значимости со своими особенностями и атмосферой. Мы рады, что эта грандиозная стройка завершилась, и, будем надеяться, с овациями!

Юбилейное интервью

«ПО ИТОГАМ ЗА ПРОШЕДШИЕ СУТКИ...»



РОДНЫЕ И БЛИЗКИЕ

– На берегу Суходольского озера расположился поселок Громова. Там я и родился. Младший в семье, родители звали меня «послевоенная пятилетка». Были у меня два брата, Юрий и Виктор и две сестры, Любовь и Ирина, сейчас, увы, остались только сестры.

Отец, Иван Кузьмич Самокутяев вступил в партию в двадцатых годах, участник трех войн. В Гражданскую дошел с Конармией до Владивостока, получил множество ранений. Великую Отечественную закончил заместителем командующего 2-м Белорусским фронтом по ветеринарной части. Война это ведь не только танки-пушки, это еще и кони. Жаль, но о войне отец рассказывал мало, хоть и был знаком со многими известными полководцами того времени. В конце шестидесятых ему, как самому старому коммунисту Смоленской области даже собирались выделить трехкомнатную квартиру в Смоленске. Но он был уже очень болен, и мама отказалась.

Мама, Роговская Ольга Михайловна из купеческой семьи – дед почетный мещанин города Весьегонска Тверской области. До войны она с детьми – моими братьями и сестрами жила в Старом Петергофе, из которого перед самой оккупацией едва успела эвакуироваться к родителям в Весьегонск.

Всю свою трудовую жизнь и отец, и мама работали ветеринарными врачами, а после войны преподавали ветеринарное дело.

Когда мне было шесть лет, семья переехала в поселок Туманово Вяземского района Смоленской области. Там я окончил школу с медалью и отправился покорять Ленинград.

УЧИЛСЯ, РАБОТАЛ

Питер исконно наш родной город, до войны здесь долгое время жили и работали родители, учились все братья и сестры. Но, покорить его оказалось не так-то просто даже несмотря на медаль. Один-единственный экзамен в ЛЭТИ я провалил: из 30 человек группы экзамен завалили 28, в том числе и я. Тем не менее, в Туманово решил не возвращаться, трезво обдумал положение и отнес документы в профессиональное училище Ленметростроя. Откровенно говоря, без всякого интереса к профессии проходчика, а исключительно из практических соображений – поступить на подготовительные курсы ЛИИЖТа и сдать экзамены на вечернее отделение факультета «мосты и тоннели».

Главному диспетчеру петербургского Метростроя, Петру Ивановичу Самокутяеву 65 лет. Дорогой Петр Иванович! От всего сердца желаем Вам Крепкого здоровья, радости, производственных успехов, мудрости решений, оптимизма, уверенности в завтрашнем дне и семейного благополучия!

Петр Иванович Самокутяев, главный диспетчер ОАО «Метрострой»:
«Я доволен тем, как сложилась моя судьба. Диспетчерская работа трудная, стрессовая, но совершенно не скучная. Она дает человеку возможность всю жизнь совершенствоваться. А значит, всегда оставаться в форме».

К этому времени умер отец, мама осталась одна. Надо было зарабатывать. Я учился и работал в Ленинградской лаборатории ЦНИИС при Ленметрострое. Институт закончил с красным дипломом, мечтал заниматься наукой в области тоннелестроения. В 1973 году меня забрали в армию. Служил в ракетных войсках топогеодезистом, долго уговаривали оставить в армии, в той самой ракетной части. Нет, я человек не военный.

НАЧАЛО

Вернулся в Ленинград. Попасть в Ленметрострой оказалось не так-то просто. Но у меня уже были здесь друзья. Председатель профсоюзной организации СМУ-13, Борис Легошин услышал про мои затруднения: «Да ты что?! Постой, это мигом...», пошел к начальнику СМУ-13. «Парень шесть лет за сборную Метростроя выступал, инженер. Надо его к себе забирать». Действительно, в институте я серьезно занимался легкой атлетикой. Выполнил норматив кандидата в мастера спорта. Специализировался на средних дистанциях – 800, 1500 м. Выступал за сборную Ленметростроя, за Куйбышевский район Ленинграда, за спортивное общество «Локомотив». Спорт был очень мощным направлением в жизни метростроевцев, это было поистине массовое движение, спартакиады собирали полные стадионы.

Одним словом, через день я работал в СМУ-13 начальником смены. Пришел на 212-ю шахту, на строительство наклонного хода станции «Лесная» совершенно «зеленым». А поставили меня на переоборудование 211-го ствола. Ствол 109 метров, очень глубокий. Изначально он служил для проходки тоннелей, нам же предстояло разобрать всю армировку, перечеканить ствол, выполнить контрольное нагнетание, одним словом полностью подготовить его к сдаче в эксплуатацию. Рабочие на участке работали круглосуточно, ну и я в течение недели ежедневно закрывал все три смены. Ночевал на стройплощадке, жена привозила обед. Проработал я так неделю, прихожу к Валерию Лябаху, начальнику участка, говорю, мол, не могу больше.

– Ты что же, один работаешь?!

– Да, Валера, один.

– Ай, как же это я забыл, нехорошо получилось. Ну, извини. Сейчас исправим.

Вспоминать смешно, но скажу тебе, что это обычное, рядовое начало трудовой судьбы в Ленметрострое тех лет. Все линейные горные инженеры проходили эту особую «школу мастерства». «Кузница кадров» питерского Ленметростроя очень своеобразная. Работай, учись, выживай, или, как говорится, проиграешь. Одни осваиваются быстро, другие медленно, кто и десять лет проработает, но уходит, а кто сразу «прикипает» на всю жизнь.

В КЕССОНЕ

Был в моей работе период – не забуду никогда. В конце семидесятых пришлось работать в двух кессонах – на 01-й шахте, между «Автово» и «Ленинским проспектом» и на 221 шахте между станциями «Гражданский проспект» и «Девяткино», она тогда называлась «Комсомольская». Кессон – это особый способ сооружения тоннелей в неустойчивых грунтах. В призабойную зону под высоким давлением нагнетается воздух, вода из пльвуна отжимается и забой становится устойчивым. В кессоне мне приходилось вести шитовую проходку с ручной разработкой породы под давлением до 2,5 атмосфер. В зоне избыточного давления очень высока концентрация кислорода и азота. Если была нарушена процедура «вышлюзовывания» – выхода из кессона, пиши пропало. В крови и суставах накапливается азот, начинается так называемый «заломай». Азот выходит через поры, подступают сильные боли в суставах, организм разрушается. Это очень опасно, человек может умереть. Кессонная болезнь водолазов и проходчиков это в сущности, одно и то же. Мы находились под постоянным наблюдением врачей из Военно-медицинской Академии.

Проходческие работы, которыми руководил Петр Иванович в каждом из кессонов, продолжались около года.

О ПОДГОТОВКЕ ЛИНЕЙНОГО ИНЖЕНЕРА-МЕТРОСТРОИТЕЛЯ

Инженеры-метростроители должны глубоко знать весь цикл подземных строительных работ – уметь возводить стволы, наклонные, тоннели, станции, перегоны. Это единственно правильный путь становления профессионала. Представь, не в такие уж далекие времена на смене проходка велась одновременно в семи забоях. Что можно сделать без инженеров широкого профиля при такой нагрузке? Ничего. И конечно, высокая мера ответственности заставляла работать с полной отдачей.

Петр Иванович работал начальником смены на строительстве станций «Технологический институт-II», «Академическая», «Лесная», «Ленинский проспект», «Обухово». В апреле 1982 года, в возрасте 34 лет был назначен главным диспетчером Метростроя.

ПОСТИЖЕНИЕ ПРОФЕССИИ

Первые пять лет на новой должности было очень тяжело. Каждый день как минимум по два часа работал с чертежами. Старался сформировать в отделе серьезную, деловую обстановку, никогда никого не обижал, но добивался выполнения поставленных задач. Постепенно выстраивал рабочие отношения с руководством всех организаций Метростроя, и конечно, с сотрудниками Управления. Очень много ездил по объектам. Любую работу старался отслеживать на месте, требовалось владеть ситуацией детально. В этот на-

пряженный период мне помог заместитель начальника Метростроя по производству, Иван Александрович Салопекин. Всегда был готов выслушать, посоветовать, поддержать в сложной ситуации. С большой благодарностью вспоминаю талантливых инженеров и опытных руководителей: Марата Васильевича Тузина, Дмитрия Ильича Сепитого, Георгия Александровича Федорова, Бориса Дмитриевича Максимова, Владимира Всеволодовича Горышина. У них я учился работать, набирался жизненного и профессионального опыта.

В тот период Ленметрострой был загружен «под завязку» – работа шла одновременно на трех линиях. На первой осваивали площадки, на второй велись проходческие работы, а на третьей производились отделка и монтаж оборудования. При таком объеме работ особое значение придавалось обеспечению строительных объектов автотранспортом и строительной техникой. Ежедневно приходилось лично распределять весь автотранспорт и строительную технику по субподрядным организациям Ленметростроя.

НА БУДУЩЕЕ...

Более тридцати лет я работаю главным диспетчером. Изменились многие способы сооружения подземных объектов, появилось много новой техники, широко внедряется компьютеризация производственных процессов. Но главная роль в метростроении по-прежнему принадлежит специалисту, профессионалу. В диспетчерском отделе за это время удалось собрать очень хороший коллектив – в основном из бывших начальников смен, с многолетним практическим опытом. В своей работе я всегда ощущал поддержку коллег и друзей – Бориса Моисеевича Синичкина, Владимира Евгеньевича Харенкова, Александра Альбертовича Петрова, Андрея Владиславовича Морозова, Сергея Дмитриевича Сепитого, Георгия Анатольевича Дружининского.

Но не подумай, что только одной работой занята моя голова. Огромная часть моей жизни – это моя семья, моя жена Татьяна Юрьевна, мои дети, Дима и Ольга, мои замечательные внуки и внучки, которые требуют все больше внимания и заботы. Приятно осознавать, что сын Дмитрий пошел по моему пути. Работает проходчиком в ЗАО «СМУ №13 Метрострой» проходчиком и учится в ЛИИЖТе.

Отвечая на поздравление генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Александрова, пожелавшего мне еще долгие годы работать на благо Метростроя, я сказал, что многое будет зависеть от состояния моего здоровья, и от того, насколько необходимы мои знания и опыт родному Метрострою.

За добросовестный труд Петр Иванович Самокутяев многократно отмечен государственными наградами, вот только некоторые из них: 2001 г. – «Почетный транспортный строитель»; 2003 г. – медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга»; 2003 г. – почетная грамота Госстроя России; 2004 г. – грамота Губернатора Санкт-Петербурга; 2006 г. – «Почетный строитель России»; 2011 г. – медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» 2 степени.

Партнерство

5 ЛЕТ РАБОТЫ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПОДЗЕМНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

28 февраля 2013 года специалисты в сфере подземного проектирования и строительства в рамках проведения совместного Общего собрания НП «Объединение подземных строителей» и НП «ОПС-Проект» отметили пятилетний юбилей совместной работы, направленной на освоение подземного пространства для повышения комфортности проживания в городах, решения транспортных проблем и сохранения исторической застройки.

Гости и представители СМИ были приглашены ознакомиться с экспозицией, представляющей наиболее значимые объекты, над проектированием и строительством которых работали члены Партнерств. Среди них одна из самых глубоких в мире станций метро «Адмиралтейская», Ленинградская АЭС-2, вторая сцена Мариинского Театра, Юкспорский тоннель №2 в Мурманской области, автодорога Джубга-Сочи, микротоннель под Сайменским каналом и другие проекты.

В Общем собрании приняли участие представители Национальных объединений проектировщиков и строителей. С приветственным словом от НОСТРОЙ выступил вице-президент Александр Вахмистров, от НОП участников поприветствовал вице-президент Алексей Сорокин. Были зачитаны обращения от иностранных коллег. Председатель Комитета по освоению под-

земного пространства Международной Тоннельной Ассоциации Хан Адмирал поблагодарил Вадима Александрова и Сергея Алшатова за организацию Международного Форума, который, по его мнению, «дал мощный толчок развитию информационного обмена между российскими и зарубежными специалистами в области подземного строительства». Александр Курский – заместитель директора Департамента технического регулирования НОСТРОЙ. Он отметил, что НП «Объединение подземных строителей» – это единственная саморегулируемая организация, которая сделала подробный анализ действующих в РФ строительных норм, стандартов и других руководящих документов в области подземного строительства.

По вопросам сотрудничества Партнерств с другими общественными профильными объединениями, саморегулируемыми организациями выступил Кирилл Иванов, директор НП «РОССО-ДОРОМОСТ». Представители Партнерства входят в состав ведущих профессиональных союзов и специализированных объединений страны, таких как Комитет по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, Комитет по разработке нормативно-технической документации для объектов промышленного и гражданского назначения НОП,

Тоннельная ассоциация России, Международная ассоциация горизонтального направленного бурения (МАС ГНБ), Российское общество бестраншейных технологий (РОБТ).

Помимо этого НП «Объединение подземных строителей» в 2012 году вошло в состав крупных международных организаций, специализирующихся на освоении подземного пространства – Комитет по освоению подземного пространства Международной тоннельной ассоциации (ITACUS) и Объединение исследовательских центров подземного пространства мегаполисов (ACUUS). Среди приоритетных направлений деятельности Партнерств в 2013 году обозначено развитие сотрудничества между профессиональными объединениями разных стран путем обмена опытом, разработки научно-технических и учебных программ в области профессионального образования и организации совместных мероприятий и стажировок.

Во второй половине дня прошли консультации для членов Партнерства по вопросам страхования и системы менеджмента качества, экологического менеджмента и охраны труда. Завершилось мероприятие торжественным вечером в честь пятилетия со дня принятия решения о создании единственного профессионального союза.

Спорт

ЛЫЖНЫЕ ЭСТАФЕТЫ МЕТРОСТРОЯ

16 МАРТА В П. ЛЕМБОЛОВО ПРОШЕЛ ВТОРОЙ ВИД СПАРТАКИАДЫ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» 2013 ГОДА

На старт женской эстафеты 3х3 километра вышли представительницы 6 коллективов. Уверенную победу одержала команда ЗАО «Тоннельный отряд-3» в составе А. Трофимовой, О. Ващилко, Е. Волковой. Второе место у лыжниц Управления механизации, филиала ОАО «Метрострой» (Н. Зуй, Н. Егерова, Е. Солодкова), на третьем месте команда ЗАО «СМУ-11 Метрострой» (В. Каташук, Н. Михайлова, М. Исаева). Дальнейшие места заняли: 4 место – ЗАО «СМУ №13 Метрострой», 5 место – Управление ОАО «Метрострой», 6 место – ЛМГТ.

Старт мужской эстафеты 4х5 км приняли 11 команд из 10 организаций (ЗАО «Компакт» выставил 2 команды). Победителем стал квартет первой команды ЗАО «Компакт» в составе О. Денисова, П. Смирнова, Е. Непомилуева, А. Ерохина – результат 1 час. 01 мин. 30 сек. Второе место заняли лыжники ЗАО «Тоннельный



отряд-3» (А. Берлев, Г. Ващилко, С. Селиверстов, Ю. Кузнецов) – результат 1 час. 06 мин. 58 сек., третье место у спортсменов ЗАО «СМУ-10 Метрострой» (С. Холопов, Н. Морщинин, М. Осин, И. Зайцев) – результат 1 час. 07 мин. 31 сек.

4 место – Управление механизации, филиал ОАО «Метрострой», 5 место – ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», 6 место – ЗАО «СМУ №13 Метрострой», 7 место – Управление ОАО «Метрострой», 8 место – ЗАО «Компакт», 9 место – ЗАО «Управление-15 Метрострой», 10 место – ЗАО «СМУ-9 Метрострой», 11 место – ЛМГТ.

Лучшими на этапах стали: 1 этап – Ю. Медведев, (ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой») – 14 мин. 55 сек., 2 этап – П. Смирнов (ЗАО «Компакт») – 16 мин. 12 сек., 3 этап – Е. Непомилуев (ЗАО «Компакт») – 14 мин. 54 сек., 4 этап – А. Ерохин (ЗАО «Компакт») 13 мин. 09 сек.

Поздравляем



22 марта отметила 80-летие
председатель Совета ветеранов ЗАО «СМУ-11 Метрострой»
ИННА ГЕОРГИЕВНА СТАРОСЕЛЬЦЕВА

Коллектив ЗАО «СМУ-11 Метрострой», Профсоюзный комитет организации, коллеги по работе сердечно поздравляют Вас, уважаемая Инна Георгиевна, с юбилеем!

Сейчас, находясь на заслуженном отдыхе, Вы полностью переключили свою энергию на заботу о ветеранах СМУ-11.

Удачи Вам во всех Ваших делах и начинаниях! Оптимизма, уважения, любви и заботы от родных и близких, мира и добра в Вашем доме, здоровья на многие годы!

Спасибо Вам за Ваш труд!



8 марта отметила юбилей главный бухгалтер ЗАО «ЛМЗ»
ОЛЬГА АЛЕКСАНДРОВНА КОВРЕГИНА

Из 50 лет, исполнившихся Ольге Александровне Коврегина, больше половины – 27 лет – отдано работе в Метрострое. С 2004 года она работает в ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя» в качестве главного бухгалтера, а началось все в 1985 году, когда Ольга Александровна пришла работать в АТК Ленметростроя. На ее «бухгалтерском счету» много введенных в эксплуатацию станций, а сколько еще впереди! Ольга Александровна – работник опытный, ответственный, постоянно повышающий свои профессиональные знания. За высокие показатели в труде она награждена Почетной грамотой ОАО «Метрострой», ей присвоено звание «Ветеран труда Метростроя».

Уважаемая Ольга Александровна! Поздравляем Вас и желаем профессиональных успехов и здоровья на многие-многое годы!

Коллектив ЗАО «ЛМЗ»



21 марта отметила замечательный юбилей бухгалтер 1 категории ОАО «Метрострой»
НАДЕЖДА САВЕЛЬЕВНА КАРЕЛИНА

Уважаемая Надежда Савельевна!

От всей души желаем Вам крепкого здоровья, благополучия Вам и вашим близким, неиссякаемой энергии, процветания и успехов на профессиональном поприще, чтобы работа была только в радость, чтобы коллеги и друзья оказывали поддержку, а жизнь дарилась только положительные эмоции.

С юбилеем!



Поздравляем с 60-летием
ВАЛЕНТИНА НИКОЛАЕВИЧА АШУКА

13 марта 2013 года отметил 60-летний юбилей бригадир монтажников ЗАО «СМУ-9 Метрострой» Валентин Николаевич Ашук. Грамотный специалист, высокопрофессиональный, добросовестный и исполнительный работник, Валентин Николаевич Ашук работает в системе Метростроя более 37 лет. В совершенстве владеет всеми методами монтажного дела. Его труд отмечен наградами: медалью за трудовое отличие, медалью «300-летие Санкт-Петербурга», знаком «Строитель Санкт-Петербурга» и многими грамотами. Дружный коллектив ЗАО «СМУ-9 Метрострой» от души поздравляет юбиляра с замечательным событием, желает крепкого здоровья, трудовых успехов и благополучия.

ЮБИЛЕИ ВETERANOV METPOTCTPOЯ

АПРЕЛЬ

1	Константин Абрамович КАЛИНИН (СМУ-9) – 65-летие
2	Владимир Семенович БЕЛОУСОВ (ТО-3) – 75-летие
3	Людмила Васильевна ФЕДОРОВА (УМ) – 55-летие
4	Юрий Васильевич ЗУБКОВ (АТП) – 65-летие
5	Василий Николаевич МАСЛОВ (ТО-3) – 80-летие Нина Павловна ИЛЮШИХИНА (СМУ-19) – 75-летие
6	Александра Ивановна ФИЛИППИШИНА (ЛМЗ) – 95-летие
10	Алевтина Тимофеевна СЕДОВА (Управление) – 75-летие
14	Юрий Евгеньевич ФЕДОРОВ (СМУ-9) – 60-летие Жанна Павловна СИТЕЕВА (СМУ-9) – 60-летие
18	Любовь Иосифовна НАСЫР (Семнадцатое управление) – 70-летие
23	Светлана Даниловна НЕПОМНЯЩАЯ (СМУ-11) – 60-летие
25	Геннадий Станославович СЕМЕНЮГО (ЖБКиД) – 70-летие Валдисс Внифатьевич КАПУСТИН (ТО-3) – 70-летие
28	Галина Федоровна ЧЕЧИНА (СМУ-11) – 60-летие
30	Лидия Петровна АНТОНИШИНА (Управление-15) – 75-летие Анна Сергеевна ЛЕДНЕВА (Метролес) – 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 26.03.2013 г.
Газета отпечатана в типография «Кириллица», Санкт-Петербург, Суворовский пр., д. 39.

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.