

## «Звенигородская» вышла в «свет»

26 декабря 2009 года состоялось торжественное открытие станции метро «Звенигородская» в полном объёме – с наземным вестибюлем и четырьмя эскалаторами. Внутри вестибюль украшает мозаичное панно, изображающее сцену из исторического сражения.

В церемонии пуска участвовали губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров, глава ГУП «Петербургский метрополитен» Владимир Гарюгин и руководители подразделений Метростроя, участвовавших в проектировании и сооружении эскалаторного тоннеля и наземного вестибюля станции.

– Поздравляю всех присутствующих и петербуржцев с открытием нового пересадочного узла нашего метрополитена – станции «Звенигородская», – сказал в своём выступлении Вадим Николаевич Александров. – «Звенигородская» – станция особая, это своеобразный подарок метростроителей, приуроченный к 300-летию Полтавской битвы.

Валентина Ивановна Матвиенко также поздравила жителей города с открытием «Звенигородской», отметив:

– Хорошо, что станция расположена в центре города: это позволит снизить нагрузку на другие пересадочные узлы метрополитена.

Говорила губернатор Санкт-Петербурга и про финансирование строительства метрополитена. Она отметила, что со следующего года федеральный бюджет не будет выделять средства на развитие петербургского метро, но объём финансирования тем не менее уже в 2009-м году был увеличен городской администрацией на 30%, и планируется, что финансирование и скорость строительства будут расти – город к этому готов. Также губернатор напомнила, что правительством Петербурга была утверждена программа развития метро до 2020 года, и её реализация пока идёт без изменений. Так, к концу следующего года, как и предусмотрено Концепцией развития метрополитена, будет открыта станция «Обводный канал», в 2011 году – «Адмиралтейская», в 2012 году – станции «Международная» и «Бухарестская».

Валентина Матвиенко выразила огромную благодарность метростроевцам за профессионализм, ответственность и сдачу объектов в заявленные сроки.

– Я думаю, – сказала Валентина Ивановна, – что стоит написать оду метростроителям – людям героической профессии за проделанную работу

Валентина Матвиенко отметила, что сотрудничество ОАО «Метрострой» с компанией «Адамант» – а именно эта коммерческая структура помогла возвести наземный вестибюль станции – позволило городу сэкономить, и что внешний вид торгового комплекса «Звенигородский» над вестибюлем станции прекрасно вписывается в исторический облик города:

– Надеюсь, что сотрудничество будет продолжено, и, что именно по такому принципу будут построены новые станции метрополитена.

По окончании митинга губернатор



Санкт-Петербурга открыла движение по эскалаторам, а перерезала красную ленточку начальник станции. Также была испытана новая информационная система, расположенная в вестибюле станции. После этого станция приняла первых пассажиров, которые сразу же поспешили к кассам: специально к пуску наземного вестибюля «Звенигородской» были выпущены в ограниченном количестве сувенирные жетоны с изображением станции.

...Наземный вестибюль «Звенигородской» был сооружён на том месте, где ранее располагались казармы Семёновского полка, подвиги которого и изображены на панно, украшающем вестибюль станции.

Сама станция, точнее, её подземная часть, была введена в эксплуатацию ещё 20 декабря 2008 года. Тогда «Звенигородская» была открыта как пересадочная на «Пушкинскую» к поездам Кировско-Выборгской линии без собственного эскалаторного тоннеля и наземного вестибюля. Выход на поверхность осуществлялся через станцию «Пушкинская».

Сооружение наземного вестибюля станции и наклонного хода началось в июле 2007 года. Проходку натяжной камеры осуществляло ЗАО «Тоннельный отряд №3», а проходка, обустройство наклонного хода и работы по нулевому циклу велись ЗАО «СМУ-11 Метрострой». Помещения «выше нуля» строились инвестором – холдингом «Адамант».

Нужно отметить, что строительство метро в нашем городе сопряжено с большими трудностями. Проходить первые 50 метров грунта – одна из самых сложных задач, поскольку именно в этой зоне, как правило, расположены водоносные слои, а наземный вестибюль станции расположен в самом центре города, насыщенном акваториями рек и других водоёмов, как раз между Фонтанкой и Обводным каналом.

Использовать в такой ситуации знакомую и традиционную для строительства метро в Петербурге технологию замораживания грунта было неоправданно, в первую очередь, с точки зрения

безопасности: после размораживания грунтов могут образоваться подвижки и смещения фундаментов зданий, и, как следствие, дома покроются трещинами и даже могут подвергнуться разрушениям.

Именно поэтому проходка наклонного хода велась по технологии «jet grouting» (струйная цементация грунтов). Суть технологии – в использовании кинетической энергии струи цементного раствора, в результате чего образуется высокопрочный грунтобетон. Проведённые в лаборатории ЛИИЖТа испытания показали, что субстанция сохраняет прочность даже после отстаивания в обводнённых грунтах.

Вышеописанную технологию стали применять в России совсем недавно. Разрабатывать грунтобетон сложнее, чем обычный грунт. Специально для этого был выписан из Швейцарии горный экскаватор Kaeser, незаменимый для подземных работ. С помощью экскаватора были впервые произведены временные крепления круговыми металлическими арками, что существенно снизило долю ручного труда. Также удалось увеличить скорость проходки благодаря применению специализированного конвейера для выдачи породы на поверхность, что позволило сделать процесс перемещения грунта непрерывным.

Несмотря на применение новых технологий, никакая техника в настоящее время не способна заменить труд проходчиков в тех местах, где условия работы ограничены. Так, вручную на станции «Звенигородская» делались опережающий вруб каждого кольца в верхней части забоя, временное крепление кровли и установка деревянных затяжек.

После окончания проходки велось устройство постоянной обделки наклонного хода. Эти работы включали в себя нанесение гидроизоляции, установку армокаркасов и последующую заливку бетоном. Притом лотковая часть, банкетки и эскалаторная плита набиралась щитовой опалубкой, а верхний свод – передвижной опалубкой. Передвижная опалубка была смонтирована ЗАО «СМУ-11 Метрострой».

Одновременно с устройством постоянной обделки наклонного хода возводился наземный вестибюль. Особенность этого процесса – в применении технологии «стена в грунте» без необходимости забивать шпунты и создания излишних вибраций и воздействия на рядом стоящие дома – всё-таки центр города. (Шпунт – металлический профиль, представляющий собой жёлоб с пазами или замками. Применяется при строительстве причалов, нефтетерминалов, хранилищ отходов, мостов, зданий, укреплении берегов водоёмов, препятствия оползанию грунта в котлован и затоплению огороженной территории – прим. редакции).

...Каждая новая станция метро – большой праздник для города. До тех пор, пока станция не имела собственного выхода на поверхность, вся нагрузка ложилась на «Пушкинскую», где многие пассажиры испытывали неудобства, так как станция не была готова к увеличению пассажиропотока. Теперь, с полным открытием «Звенигородской», такие неудобства сведены к минимуму.

Санкт-Петербург – огромный мегаполис, который постоянно растёт и развивается – а значит, и метро должно развиваться вместе с городом. И нет сомнений, что и дальше метростроители ежегодно будут радовать петербуржцев и гостей Северной столицы открытием новых станций.

Ирина СИДОРИНА



Панно наземного вестибюля «Звенигородской»



# ОБЪЕКТЫ МЕТРОСТРОЯ: ИТОГИ-2009

В 2009 году силами ОАО «Метрострой» продолжались работы на участке строительства II пускового комплекса линии Ф-1 от станции «Волковская» до станции «Международная», а также на объекте строительства станции и наклонного хода «Адмиралтейская».

За отчетный период по объектам метростроения выполнено:

## Наклонный ход станции «Звенигородская»:

– завершена проходка – пройдено 33 погонных метра (п.м.)

– вырублена бетонная пробка, отделяющая наклонный ход (н/х) от натяжной камеры – 170 м<sup>3</sup> бетона

– выполнена подготовка под нанесение гидроизоляции и нанесена гидроизоляция по всему контуру наклонного хода – 96 п.м. (3178 м<sup>2</sup>)

– смонтированы арматурные каркасы в сводовой и лотковой частях н/х и полностью бетонирование постоянной обделки н/х и примыкание к пониженной части вестибюля – 96 п.м. (1890 м<sup>3</sup> бетона)

– сооружена ограждающая конструкция «стена в грунте», забетонированы плита фундамента, стены и перекрытие подземной части вестибюля (уложено 3450 м<sup>3</sup> бетона, смонтировано 311 тонн арматуры)

– сооружены внутренние конструкции натяжной камеры – уложено 121 м<sup>3</sup> бетона

– смонтировано водозащитных декоративных зонтов – 1708 м<sup>2</sup>

– облицовано гранитом и мрамором полов, стен – 248 м<sup>2</sup>

– выполнено штукатурных и малярных работ – 3650 м<sup>2</sup>;

– смонтированы эскалаторы – 4 нитки

– выполнен монтаж систем отопления, вентиляции, водоснабжения, водоотлива, канализации, пожаротушения

**Работы на объекте выполняли коллективы ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «СМУ-9 Метрострой», ЗАО «СМУ-19 Метрострой», ЗАО «Метромаш», ЗАО «АСКОН»**

26 декабря станция «Звенигородская» введена в эксплуатацию в полном объеме.

## Шахта 620 (станция «Бухарестская»):

– пройдено 40 колец (30 п.м.) среднего станционного тоннеля (ССТ) диаметром 8,5 м

– выполнена переборка участков левого перегонного тоннеля (ЛПТ) диаметром 5,64 м, пройдено 86 п.м.

– произведена забутовка части ЛПТ в районе переборки тоннеля, уложено 1782 м<sup>3</sup> бетона

– сооружены рамы проемов кабельных ходков СТП, транспортный ходок в СТП, уложено 75 м<sup>3</sup> бетона

– сооружены внутренние конструкции СТП (85%) – уложено 73 м<sup>3</sup> бетона

– сооружена эвакосбойка (80%) – 18 п.м. (97 м<sup>3</sup> бетона)

**Работы на объекте выполнял коллектив ЗАО «СМУ-11 Метрострой»**

## Шахта 622 (станция «Международная»):

– произведена переборка правого перегонного тоннеля (ППТ) диаметром 7,9 м – 23 п.м., а также диаметром 5,64 м – 42 п.м.

– сооружен ходок к силовой трансформаторной подстанции (СТП) диаметром 5,64 м – 8,25 п.м.

– закончена проходка СТП диаметром 8,5 м – 65 п.м.

– сооружен комплекс ходков в СТП – 47 п.м.

– завершено сооружение кабельных коллекторов №4 и №8 (черновая обделка) – 272 п.м.

– завершена проходка левого станционного тоннеля (ЛСТ) диаметром 9,8 м – 30 п.м. и сооружена поперечная камера ЛСТ диаметром 11,6 м – 15 п.м.

– продолжается монтаж правого станционного тоннеля (ПСТ) диаметром 9,8 м – 110 п.м.

– пройдена поперечная камера ПСТ диаметром 11,6 м – 15 п.м.

– сооружены опорные стены натяжной камеры – 430 м<sup>3</sup>

– уложено бетона жесткого основания в станционных тоннелях – 680 м<sup>3</sup>

– смонтирован колонно-прогонный комплекс в ЛСТ – установлено 15 колонн

– сооружаются камеры съездов за станцией – пройдено 45 колец (33,8 п.м.) диаметром 7,9 м; 35 колец (26,25 п.м.) диаметром 9,8 м; 46 колец диаметром 5,64 м (34,5 п.м.); 33 кольца диаметром 6,0 м (33 п.м.); 8 колец диаметром 6,7 м

– уложено в конструкции подходов тоннелей 2356 м<sup>3</sup> бетона

**Работы на объекте производили коллективы ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», ЗАО «Тоннельный отряд-3», ЗАО «Управление №10 Метростроя», ЗАО «Метроподземстрой»**

## Наклонный ход станции «Международная»:

– смонтировано 22 временных полукольца диаметром 10,5 м

– закончено строительство н/х станции

– смонтировано 154 кольца диаметром 10,5 м (115,5 п.м.)

## Ствол шахты 621:

– завершено сооружение ствола в чистовой обделке – 64 п.м. (уложено бетона – 307 м<sup>3</sup>)

– Сооружена рассечка ствола – уложено 118 м<sup>3</sup> бетона

**Работы на объектах вел коллектив ЗАО «Управление-15 Метрострой»**

## Ствол шахты 623:

– выполнено устройство ограждения ствола буросекучими сваями:

– забурено – 23 свай

– уложено бетона – 378 м<sup>3</sup> бетона

– возведена форшахта ствола

**Работы на объекте вели коллективы Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» и ЗАО «Метроподземстрой»**

## Наклонный ход станции «Обводный канал»:

– выполнено устройство ограждения стартового котлована буросекучими сваями: забурено 126 свай, уложено бетона 2995 м<sup>3</sup>

– производится укрепление грунтов методом струйной цементации, забурено и зацементировано – 270 свай

– разработка грунта стартового котлована 3450 м<sup>3</sup>

– произведен монтаж щита

– завершена проходка н/х станции (тоннелепроходческий механизированный комплекс ТПМК S-441), пройдено 106 колец диаметром 10,72 м

**Работы на объекте вели коллективы Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» и ЗАО «СМУ №13 Метрострой»**

## Шахта 618:

– сооружен участок ЛПТ механизированным щитовым комплексом КТ-1-5,6 от станции «Волковская» к станции «Бухарестская» – 250 п.м. С февраля щит законсервирован из-за недостатка финансирования

– пройдено притоннельных выработок – 78 п.м.

– завершена проходка обходного канала № 14 диаметром 5,5 м – 47 п.м.

– уложено путевого бетона по ЛПТ – 695 п.м.

**Работы на объекте вел коллектив ЗАО «Управление №10 Метростроя»**

## Станция «Адмиралтейская»:

– завершаются работы по сооружению основных конструкций переходных устройств, уложено 488 м<sup>3</sup> бетона в основные и внутренние конструкции

– облицовано мрамором 1200 м<sup>2</sup> стен и колонн

– установлено 46 декоративных колонн

**Работы на объекте произведены коллективами ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», ЗАО «СМУ-9 Метрострой», ЗАО «СМУ-19 Метрострой»**

## Наклонный ход станции «Адмиралтейская»:

– выполнены работы по освоению стройплощадки;

– произведено усиление фундаментов домов, находящихся в «пятне» застройки

– завершён снос здания

– ведётся усиление стен зданий, примыкающих к стройплощадке

– завершено сооружение форшахты стартового котлована

– ведётся перекладка коммуникаций

**Работы на объекте произведены коллективом ЗАО «СМУ-11 Метрострой»**

**Итого по объектам метростроения выполнены следующие основные объёмы работ:**

– пройдено тоннелей различного диаметра и назначения – 1588 п.м.

– уложено бетона в конструкции – 24 578 м<sup>3</sup>

– облицовано мрамором 1448 м<sup>2</sup> стен и колонн

– уложено путевого бетона по ЛПТ – 695 п.м.

## КЭС Санкт-Петербурга от наводнений

В 2009 году на объекте было продолжено сооружение автодорожного тоннеля (южной части). Велись работы завершающей стадии строительства гидротехнических сооружений – в ноябре 2009 года были введены в действие доковые камеры и ботапорты судопропускного сооружения С-1.

При этом за отчетный период были выполнены следующие объёмы работ:

– уложено бетона в конструкции – 49 300 м<sup>3</sup>

– смонтировано металлоконструкций и арматурных каркасов – 11 600 т

– смонтировано сборных железобетонных конструкций – 700 т

– выполнено гидроизоляционных работ – 22 500 м<sup>2</sup>

– экскаваторные работы – 214 000 м<sup>3</sup> грунта

– отсыпано песка, песчано-гравийной смеси, щебня и горной массы – 142 900 м<sup>3</sup>

**Работы на объекте вели коллективы ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и подразделения ЗАО «Компакт»**

## Строительство I-й очереди ЛАЭС-2

За отчетный период на объектах строительства были выполнены следующие основные объёмы работ:

– уложено бетона в конструкции – 75 000 м<sup>3</sup>

– установлено буронабивных свай – 1684 шт. объемом 8 900 м<sup>3</sup>

– смонтировано металлоконструкций и арматурных каркасов – 21 000 т

– выполнено земляных работ – 104 000 м<sup>3</sup>

**Работы на объекте вели коллективы ЗАО «тоннельный отряд-3», ЗАО «СМУ №13 Метрострой», ЗАО «Компакт»**

## «Новое здание Мариинского театра» (ГАМТ-2)

При строительстве второй сцены ГАМТ-2 в 2009 году выполнены следующие объёмы работ:

– разработано грунта котлована подземной части – 95 500 м<sup>3</sup>

– уложено бетона в конструкции – 21 600 м<sup>3</sup>

– смонтировано арматурных каркасов – 1984 т

**Работы на объекте производил коллектив ЗАО «СМУ-11 Метрострой»**

## Реконструкция главного канализационного коллектора в г.Гатчина

В 2009 году работы были завершены. Пройдено механизированным щитом 210 п.м. тоннелей диаметром 1,5 м; завершено сооружение 3-х шахт, включая работы по благоустройству. При этом уложено бетона в конструкции – 190 м<sup>3</sup>, смонтировано арматуры – 60 т.

**Объекты инженерной подготовки территории кварталов Юго-Западной Приморской части Санкт-Петербурга («Балтийская жемчужина»)**

За отчетный период на строительно-механизированным щитом 920 п.м. тоннелей диаметром 1,5 м, завершено сооружение 6 шахт. Уложено бетона в конструкции – 440 м<sup>3</sup>, смонтировано арматуры – 72 т.

Выполнены работы по прокладке методом микротоннелирования подводного перехода через Неву на участке Северо-Европейского газопровода Грязевец – Выборг:

– пройдено механизированным щитом 750 п.м. тоннелей диаметром 2,5 м

– уложено бетона в конструкции – 260 м<sup>3</sup>

– смонтировано арматуры – 13 т.

– забито шпунта – 165 т

– вынуто грунта береговых котлованов – 4600 м<sup>3</sup>

– отсыпано песка – 2440 м<sup>3</sup>,

– отсыпано щебня – 1250 м<sup>3</sup>

**Работы на объектах производил коллектив ООО «Тоннельный отряд-4»**

**ВСЕГО за 2009 год силами ОАО «Метрострой» по всем объектам строительства были выполнены следующие основные физические объёмы работ:**

– пройдено тоннелей различного диаметра и назначения – 3468 п.м.

– уложено бетона в конструкции – 171 368 м<sup>3</sup>

– смонтировано арматуры и металлоконструкций – 57 490 т

– разработано грунта – 605 900 м<sup>3</sup>

По данным производственно-распорядительного отдела



## «Аврора» на Обводном

Речь не о легендарном крейсере, грозе морей, а о самой что ни на есть приземленной «Авроре». Такое имя питерские метростроители и немецкие машиностроители фирмы «Херренкнехт» дали проходческому комплексу, премьера которого на днях завершилась глубоко под землей, перед входом на платформу нового метровокзала «Обводный канал».

Рассматривая отполированную до зеркального блеска режущую часть гигантского механизма и глазам не верю: позади 100-метровый эскалаторный тоннель диаметром 10 метров, который прогрыз в нашем грунте этот «крот», а он ни одного зуба не потерял. Да, шарожки, скребки, ножи из сверхпрочной стали несколько поистерлись о крепкие камни, однако целехоньки.

Директор Управления Механизации «Метростроя» Валерий Кузнецов рассказывает:

– Если считать, как говорится, по секундомеру, «Аврора» работала 60 дней, хотя начали мы здесь месяца три назад. Наши механизаторы во главе с Кириллом Котовым и немецкие коллеги очень внимательно следили за каждым шагом комплекса. Ведь это первый, опытный образец! Надо было приноровиться к этой технике, что называется, почувствовать характер и возможности уникального механизма, который одновременно и породу грызет, и бетонные тубинги укладывает, и цементирующий раствор за них под

давлением гонит – так, чтобы тоннель не просел, чтобы здания и сооружения над ним не пострадали. Каждые сутки четыре пилота управляют режущим механизмом, четыре человека работают на тубингоукладчике и столько же специалистов – на растворном узле. Но при этом особо не разгонялись. Три-четыре тубинговых кольца (это четыре метра) в сутки монтировали. Чуть что, все тщательно проверяли. Пару раз останавливали комплекс на профилактику. На предельную мощность, правда, «Аврору» не испытывали, но тем не менее неоднократно убеждались, что можем и по пять, и по шесть тубинговых колец укладывать, причем без особого труда.

В сущности, на высокую скорость проходки создатели комплекса и рассчитывали: секрет в том, что порода при этом не успевает среагировать на пробуренный ствол, тут же вырастает тубинговый щит, который невозможно ни проломить, ни расшатать. Надежность и прочность эскалаторного тоннеля гарантирована, а сроки его строительства минимум втрое сокращаются.

Вот что такое «Аврора» в умелых руках подземщиков. На проходке наклонного тоннеля «Обводного канала» большой объем выполнил подрядчик – «СМУ-13» «Метростроя».

Уже начался демонтаж многотонного «крота» под землей. Операция эта под 100-метровой толщей



«Аврора» на свободе

грунта в таких стесненных условиях выполняется впервые. Начали с «хвоста», 43-тонной юбки комплекса. Средняя часть горнопроходческого щита весит 63 тонны. В нее входят гидромоторы и другие механизмы, приводящие в движение режущую часть. И лишь после того, как все перечисленное «железо» поднимут на поверхность через построенный наклонный ход, монтажники возьмутся за головную часть, режущий сегмент. Его развернут в шлюзовой камере «лицом» к зияющему оку неба. Разберут по составляющим и вытянут наверх. К той площадке, с которой прошлой

осенью началась уникальная проходка.

Все элементы многотонного щита отправят на производственную площадку Управления Механизации. Там проверят все узлы и конструкции. Отрегулируют их. Заменят притупившиеся ножи. И поедет «крот» на очередной объект – на «Адмиралтейскую». Здесь специалисты ЗАО «СМУ-11 Метростроя» во главе с Александром Морозовым, только что сдавшие наземный вестибюль «Звенигородской», уже готовят «Авроре» новую стартовую площадку. Глядишь, к концу этого года и здесь появится долгожданный

метровокзал, о котором петербуржцы мечтали с прошлого века.

– До 2020 года правительство Петербурга наметило строительство и ввод в эксплуатацию 70 километров новых линий метрополитена, 41 новой станции и пяти электродепо, – сказал генеральный директор «Метростроя» Вадим Александров. – Препятствием для другого подручного инструментом такую задачу не выполнить. Поэтому мы и обкатываем новые технологии, проходческое оборудование мирового класса – вроде «Авроры».

Юрий ТРЕФИЛОВ

## «ГОРЬКОВСКАЯ» С НОВА В СТРОЮ



Станцию закрыли в октябре 2008 года из-за проблем с наклонным ходом. И вот, спустя всего год с небольшим, она вновь приняла пассажиров.

Главной причиной закрытия «Горьковской» стала необходимость капитального ремонта наклонного хода. Работы по ремонту «Горьковской» начались в октябре 2008 года. Уже к августу 2009 года были устранены водопроявления по всей тоннельной отделке наклонного хода, установлены водоотводящие зонты нового типа, конструкция которых позволит в дальнейшем выполнять аналогичные работы без закрытия вестибюля

для пассажиров. Также заменена облицовочная плитка на путевых стенах, а асфальтовые полы на платформе станции теперь сделаны из более прочного гранита. В целом интерьер подземного вестибюля станции не поменялся, а вот наземная ее часть кардинально преобразилась. Огромный объем работы выполнило ЗАО «Управление №10 Метростроя» (К. Ю. Пидник).

На торжественном открытии «Горьковской» губернатор В. И. Матвиенко сказала:

– Станция требовала ремонта, и, несмотря на недовольство жителей, мы приняли решение о закрытии, потому что это

был вопрос безопасности пассажиров. Наземный вестибюль уже не отвечал современным требованиям, был тесным и неудобным, и после было принято еще одно трудное решение о его реконструкции.

Не метро, а «летающая тарелка» – кругом алюминий, а под куполом фиолетовые кратеры. Внутреннее убранство станции «Горьковская» первыми оценили городские чиновники и журналисты. За время реконструкции строители заменили все эскалаторы, модернизировали водоотводящие зонты. И главное, на прежнем фундаменте возвели новый вестибюль. Одним из главных «действующих лиц» на всех этапах реконструкции являлся коллектив ЗАО «Метромаш». Генеральный директор этого подразделения Метростроя Анатолий Плаум сказал:

– Нам станция нравится, несмотря на разные мнения на этот счет. Во всяком случае, «Горьковская» выделяется оригинальностью проектно-конструкторского решения. Нам оставалось воплотить его в жизнь. И мы постарались выполнить свою работу на совесть. Считаю, что получилось неплохо.

«Летающая тарелка», прежде всего, в три раза больше по площади, хотя располагается на том же участке, что и старый вестибюль. Это позволило значительно увеличить пассажирскую зону и технические помещения для метрополитена. Так, стало в два раза больше турникетов, касс, появились пандусы для доступа маломобильных групп населения. Информационные указатели на станции дублируются на русском и на английском языке. Внутренняя конструкция вестибюля облицована листами белого алюминия, уложены гранитные полы, в купольной части над эскалаторным сводом появился новый элемент декора – арт-объект, напоминающий поверхность луны с кратерами, только ярко-розового цвета.

– Самое сложное, прокомментировал глава метрополитена Санкт-Петербурга Владимир Гарюгин, – нельзя было выходить за «пятно» фундамента, иначе на согласования ушли бы годы, кроме того, здание не должно было быть выше. Отсюда и решение снять вестибюль и на том же фундаменте поставить новый.

Инвестор брал на себя стро-

ительство комплекса, но, учитывая высокие требования, ему не разрешили строить на месте «Горьковской» бизнес-центр. Бизнес-план не оправдался: над головами пассажиров строить ничего нельзя. Нужно было немного помучиться, зато на многие десятилетия получить безопасную и обновленную станцию метро. В общем, приняли совершенно правильное решение: проект, получивший прозвище «большого ларька», не был одобрен, и его заменила «летающая тарелка».

Подготовил  
Валерий ХЛЮПОВ

### Справка

Если для пассажиров «Горьковской» трудности с закрытой станцией останутся в прошлом, то для многих петербуржцев они еще впереди. До конца 2010 года начнется капитальный ремонт станции «Нарвская» – её закроют минимум на год. В 2011 году эта часть ждет «Гражданский проспект» и один из выходов «Площади Александра Невского», после – «Технологический институт-1».

# ЭТО НАШЕЙ ИСТОРИИ СТРОКИ

Первые идеи и проекты строительства подземных дорог относятся уже к 20-м годам XIX века. К примеру, в конце XIX века достаточно популярным оказалось предложение осушить часть небольших рек и каналов Петербурга, с тем, чтобы в образовавшихся нишах пустить поезда... Вышло по-другому и более чем на век позже.

В начале XX века население Петербурга разрастается, и сам город становится крупным промышленным центром. В конце 30-х годов прошлого столетия, когда численность населения нашего города превысила отметку в полтора миллиона человек, остро встал вопрос о внутригородских пассажирских перевозках. В 1838 году, по инициативе Председателя исполкома ленинградского городского совета А. Н. Косыгина вновь был поставлен вопрос о проектировании подземного пассажирского сообщения – метрополитена.

Чуть позднее, в результате работы специальной комиссии от 17 января 1941 года было принято Постановление «О строительстве метрополитена в Ленинграде». А четырьмя днями позже, 21 января 1941 года, приказом Народного комиссариата путей сообщения была создана специальная организация – «Строительство №5 НКПС», которой вверялось сооружение метрополитена в Ленинграде. Руководителем строительства стал инженер И. Г. Зубков.

Практически одновременно с образованием будущего Метростроя появилась и га-

зета «Метростроитель», освещавшая события ленинградского метростроения. Первый её номер был датирован февралём 1942 года.

Идею создания метрополитена в городе встретили воодушевлённо. Работа закипела. К марту 41 года были закончены составления проектных заданий: определено строительство 12 станций на первой очереди Кировского-Выборгской линии, из которых 11 – глубокого заложения. Ещё через месяц были заложены все 34 шахтных ствола, а к маю 11 из них уже пройдены. Казалось бы, ничто не мешало успешному строительству метрополитена. Но в июне 1941 года свои суровые коррективы в планы строительства – да что там говорить, в планы всей страны, в планы всех жителей этой страны – внесла война.

Строительство было приостановлено, готовые выработки затоплены. Через пять дней после начала Великой Отечественной решением Военного Совета Северо-Западного фронта «Строительство №5 НКПС» было переброшено на создание оборонительных сооружений. Лишь немногочисленный отряд рабочих был оставлен на консервацию горных выработок. Большая же часть метростроевцев была отправлена на создание оборонительных рубежей на подступах к Ленинграду.

Всё было брошено на оборону: людские резервы, материалы, машины... А главным стало беспримерное мужество и решимость метростроевцев не пустить в город врага.



Помнить вечно

В составе военно-восстановительных железнодорожных формирований Ленинградского фронта метростроевцы строили тупики и склады, возводили танковые переправы у Невской Дубровки, портовые сооружения на Ладожском озере, мосты через Неву, реки Назия и Чёрная... Участвовали метростроевцы и в прокладке «Дороги жизни», обеспечивали город топливом.

За те страшные годы войны и блокады коллектив рабочих-метростроевцев понёс огромные потери убитыми, ранеными, скончавшимися от голода и тяжелейшего труда. Тяжелейшего, но так необходимого тогда городу. В 1944-м году, при до конца не

выясненных обстоятельствах, погиб и первый руководитель «Строительства №5 НКПС» Герой Социалистического труда Иван Георгиевич Зубков.

В 1944 году война ещё продолжалась, но конец её был уже близок. Тогда уже началось постепенное возрождение города, и снова метростроевцы прокладывали дороги, восстанавливали жилые дома, заводы...

Несомненно, коллектив «Строительства №5 НКПС» внёс огромный вклад в оборону города, в окончательную Победу. О тех событиях военного времени трудно писать – много больше о них расскажут экспозиции музеев, посвящённые Великой Отечественной войне, в том числе экспозиции музея «Дорога Жизни» – филиала главного Военно-морского музея России, что находится в посёлке Осиновец.

Музей открыл свои двери для посетителей 12 сентября 1972 года, в 31-ю годовщину начала работы военной водной коммуникации через Ладожское озеро, впоследствии – ледовой трассы Кубона – Осиновец.

Экспонаты музея рассказывают о беспримерном мужестве, стойкости и героизме защитников Ленинграда в годы второй мировой войны. В 5 залах собраны многочисленные документы и реликвии тех дней: флаги и знамёна, опалённые в боях, пробитые пулями и осколками; различные виды оружия, модели кораблей, самолётов и автомашин; документы, фотографии. За каждым экспонатом, за каждой боевой реликвией – судьба человека, подвиг.

Есть здесь и экспозиция, посвящённая героизму и стойкости метростроевцев, и в ней запечатлено всё пережитое, всё, что принесла с собой война... И неизвестно, как сложилась бы в дальнейшем судьба Ленинграда, а потом и Ленинградского метро, если бы не героизм метростроевцев и всех защитников Ладоги, не павших ни врага, ни своей жизни.

Близится 65-я годовщина Великой Победы, и мы помним о вас, дорогие наши ветераны, дорогие метростроевцы, пережившие тяжёлое военное время, отстоявшие родной город и Родину. Посетить музей долг каждого, кому дорога эта память о людях, пострадавших, выковавших эту Победу, каждого жителя Города-героя, стойко перенёвшего Блокаду только благодаря мужеству и подвигам его защитников. Их с каждым годом становится всё меньше. Но тем больше становится цена Памяти, цена Победы.

Ирина СИДОРИНА

## Справка

Добраться до музея «Дорога жизни» можно с Финляндского вокзала, доехав на электричке до станции «Ладожское озеро» (47-й километр Дороги Жизни, здесь находится Железнодорожный Музей), далее – до посёлка Осиновец (45-й километр).

Режим работы музея – с 10.00 до 18.00, кроме понедельника, вторника и последнего четверга каждого месяца.

Телефон для справок: (81370) 6-94-66.



Ветераны Метростроя в музее «Дороги жизни»



# КАДРЫ - ВСЕМУ ГОЛОВА



Результатом нашей совместной работы стала регистрация НП «Объединение Подземных Строителей» в реестре саморегулируемых организаций Ростехнадзора 9 ноября 2009 г. Сегодня НП «Объединение Подземных Строителей» первая и пока единственная СРО в области строительства подземных сооружений.

Выполнил огромную работу и оказал конкретную поддержку в работе исполнитель-

ного органа НП «Объединение Подземных Строителей» его Совет. Все члены нашего Совета – Почётные или Заслуженные строители, орденосцы, но не это главное. Главное, что это специалисты высочайшей квалификации, с опытом работы в подземном строительстве.

Т.е. Совет способен высокопрофессионально оценить, сможет та или иная организация выполнить заявленные виды работ, и принять реше-

ние о выдаче Свидетельства о допуске к этим работам или об отказе. Мы будем добиваться, чтобы допуски на особо опасные, технически сложные и уникальные работы, в частности, на подземное строительство выдавали только СРО, сформированные по профессиональному принципу.

В 2010 году планируется:

1. Подготовить положение о повышении квалификации работников и о должностной аттестации специалистов членов Некоммерческого партнерства «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов».

2. Провести курсы повышения квалификации для специалистов службы главного механика.

3. Оказывать Содействие в организации обучения специалистов организаций на курсах повышения квалификации по направлениям:

Строительство подземных сооружений

Управление строительством

Общестроительные работы

Инженерные сети и системы

Курсы для служб главного механика

Другие специализирован-

ные строительные курсы

Организация и проведение обучающих семинаров.

Цель повышения квалификации – обновление теоретических и практических знаний специалистов в связи с повышением требований к уровню квалификации и необходимостью освоения современных методов решения профессиональных задач.

В соответствии с федеральными законами НП «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов» оказывает содействие в организации обучения инженерно-технических работников организаций – членов Некоммерческого Партнерства на курсах повышения квалификации в высших учебных заведениях: Петербургском го-

сударственном университете путей сообщения, Санкт-Петербургском государственном архитектурно-строительном университете. Планируется проведение курсов повышения квалификации в Санкт-Петербургском государственном политехническом университете, Санкт-Петербургском Государственном горном институте.

Успешная работа СРО зависит не только от Совета и исполнительной дирекции, а от каждого из членов СРО, от того, насколько активно они будут в работе СРО ставить задачи, которые требуют первоочередного решения.

Сергей АЛПАТОВ,  
генеральный директор  
НП «Объединение  
подземных строителей»

## Справка

За последние 2 месяца при содействии НП «Объединение Подземных Строителей» было обучено порядка 180 сотрудников организаций – членов НП «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов». Инженерно-технические работники прошли обучение на курсах повышения квалификации по дневной, вечерней и заочной форме в Петербургском государственном университете путей сообщения и Санкт-Петербургском государственном архитектурно-строительном университете. Все слушатели по итогам обучения получили удостоверения государственного образца о краткосрочном повышении квалификации.

# ОБРАТНОЙ ДОРОГИ НЕТ

17 декабря 2009 года состоялось внеочередное общее собрание членов СРО НП «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов» (НП «Объединение Подземных Строителей»)

Сегодня НП «Объединение Подземных Строителей» первая, и пока единственная саморегулируемая организация (СРО) в области строительства подземных сооружений. Президент Совета Партнерства генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров в своем выступлении подчеркнул:

- Допуск на особо опасные, технически сложные и уникальные работы, в частности, на подземное строительство, должны выдавать только СРО, сформированные по профессиональному принципу. Сегодня же разрешения, к примеру, на строительство метрополитена может давать любое общестроительное СРО, в составе Совета которого нет ни одного специалиста в области подземного строительства. А ведь критериями допуска на такие работы должны быть не только наличие специалистов, но и наличие специального оборудования, новых технологий и опыт работы на опасных объектах. В противном случае погоня за деньгами и выдача разрешений на такие работы фирмам-однодневкам

или не имеющим опыта может привести к техногенным катастрофам.

Особое место в повестке собрания заняло принятие за основу проекта письма «Обращение к органам исполнительной власти Российской Федерации». В нем указывается, что «...члены НП СРО «Объединение Подземных Строителей» с большой обеспокоенностью восприняли информацию о желании некоторых Федеральных органов сократить перечень видов работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов

капитального строительства». Сокращение этого перечня, предлагаемое Минрегионразвития РФ, по мнению НП «Объединение Подземных Строителей», угрожает всей системе саморегулирования строительной отрасли. Под угрозой исключения оказались такие виды работ, как монтаж оборудования метрополитенов и тоннелей, работы по гидроизоляции строительных конструкций, работы по возведению сооружений способом «стена в грунте» и многие другие ответственные и наукоемкие операции, требу-

ющие от исполнителей высокой квалификации и наличия спецтехники и оборудования.

Если эти виды работ уйдут из перечня, к их выполнению получат доступ юридические лица и индивидуальные предприниматели без допусков от СРО, а значит – у них отпадет необходимость содержать штат высокопрофессиональных специалистов, а также современную технику. Получается, что поставлена под удар деятельность строительных компаний, выполнивших все «буквы» Закона и получивших Свидетельства на

выполнение работ, которые чиновники вдруг захотели исключить из Перечня.

В письме отмечается, что «этот Перечень нельзя изменять в сторону уменьшения, по крайней мере, до принятия Технического регламента «О безопасности объектов капитального строительства», который необходимо принимать уже с участием строительного саморегулируемого сообщества». Более того, подзвучивает уверенность в целесообразности расширения Перечня, например, за счет геодезических работ, работ, связанных с осуществлением функций генерального подрядчика, заказчика-застройщика и т.д. Единогласная позиция НП «Объединение Подземных Строителей»: уменьшение количества видов работ указанного Перечня на руку только коррупционерам и недобросовестным компаниям-однодневкам.

Очевидно: участники Партнерства активно поддерживают систему саморегулирования, что позволяет рассчитывать на эффективность и долговечность тех нововведений на строительном рынке, свидетелем и участником которых становится строительное сообщество России сегодня.

Записала  
Инга ДРОВАЛЁВА





# Производственный календарь на 2010 год

Информация, представленная в производственном календаре, поможет избежать ошибок при начислении заработной платы, облегчит расчет рабочих часов, больничного или отпуска.

## Первый квартал

	ЯНВАРЬ				ФЕВРАЛЬ				МАРТ					
Пн		4	11	18	25	1	8	15	22	1	8	15	22	29
Вт		5	12	19	26	2	9	16	23	2	9	16	23	30
Ср		6	13	20	27	3	10	17	24	3	10	17	24	31
Чт		7	14	21	28	4	11	18	25	4	11	18	25	
Пт	1	8	15	22	29	5	12	19	26	5	12	19	26	
Сб	2	9	16	23	30	6	13	20	27	6	13	20	27	
Вс	3	10	17	24	31	7	14	21	28	7	14	21	28	

	январь	февраль	март	I кв.
Количество дней				
Календарные	31	28	31	90
Рабочие	15	19	22	56
Выходные, праздники	16	9	9	34
Рабочее время (в часах)				
40-часов. неделя	120	151	176	447
36-часов. неделя	108	135,8	158,4	402,2
24-часов. неделя	72	90,2	105,6	267,8

## Второй квартал

	АПРЕЛЬ				МАЙ				ИЮНЬ							
Пн		5	12	19	26		3	10	17	24	31		7	14	21	28
Вт		6	13	20	27		4	11	18	25		1	8	15	22	29
Ср		7	14	21	28		5	12	19	26		2	9	16	23	30
Чт	1	8	15	22	29		6	13	20	27		3	10	17	24	
Пт	2	9	16	23	30		7	14	21	28		4	11	18	25	
Сб	3	10	17	24		1	8	15	22	29		5	12	19	26	
Вс	4	11	18	25		2	9	16	23	30		6	13	20	27	

	апрель	май	июнь	II кв.	1-е п/г
Количество дней					
Календарные	30	31	30	91	181
Рабочие	22	19	21	62	118
Выходные, праздники	8	12	9	29	63
Рабочее время (в часах)					
40-часов. неделя	175	152	167	494	941
36-часов. неделя	157,4	136,8	150,2	444,4	846,6
24-часов. неделя	104,6	91,2	99,8	295,6	563,4

## Третий квартал

	ИЮЛЬ				АВГУСТ				СЕНТЯБРЬ							
Пн		5	12	19	26		2	9	16	23	30		6	13	20	27
Вт		6	13	20	27		3	10	17	24	31		7	14	21	28
Ср		7	14	21	28		4	11	18	25		1	8	15	22	29
Чт	1	8	15	22	29		5	12	19	26		2	9	16	23	30
Пт	2	9	16	23	30		6	13	20	27		3	10	17	24	
Сб	3	10	17	24	31		7	14	21	28		4	11	18	25	
Вс	4	11	18	25		1	8	15	22	29		5	12	19	26	

	июль	август	сентябрь	III кв.
Количество дней				
Календарные	31	31	30	92
Рабочие	22	22	22	66
Выходные, праздники	9	9	8	26
Рабочее время (в часах)				
40-часов. неделя	176	176	176	528
36-часов. неделя	158,4	158,4	158,4	475,2
24-часов. неделя	105,6	105,6	105,6	316,8

## Четвертый квартал

	ОКТАБРЬ				НОЯБРЬ				ДЕКАБРЬ						
Пн		4	11	18	25	1	8	15	22	29		6	13	20	27
Вт		5	12	19	26	2	9	16	23	30		7	14	21	28
Ср		6	13	20	27	3	10	17	24		1	8	15	22	29
Чт		7	14	21	28	4	11	18	25		2	9	16	23	30
Пт	1	8	15	22	29	5	12	19	26		3	10	17	24	31
Сб	2	9	16	23	30	6	13	20	27		4	11	18	25	
Вс	3	10	17	24	31	7	14	21	28		5	12	19	26	

	октябрь	ноябрь	декабрь	IV кв.	2-е п/г	2010 г.
Количество дней						
Календарные	31	30	31	92	184	365
Рабочие	21	21	23	65	131	249
Выходные, праздники	10	9	8	27	53	116
Рабочее время (в часах)						
40-часов. неделя	168	167	183	518	1046	1987
36-часов. неделя	151,2	150,2	164,6	466	941,2	1787,8
24-часов. неделя	100,8	99,8	109,4	310	626,8	1190,2

## Комментарий к производственному календарю на 2010 год

Согласно статье 112 Трудового кодекса Российской Федерации (далее - Кодекс) нерабочими праздничными днями в Российской Федерации являются:

- 1, 2, 3, 4 и 5 января - Новогодние каникулы;
- 7 января - Рождество Христово;
- 23 февраля - День защитника Отечества;
- 8 марта - Международный женский день;
- 1 мая - Праздник Весны и Труда;
- 9 мая - День Победы;
- 12 июня - День России;
- 4 ноября - День народного единства.

В целях рационального использования работниками выходных и нерабочих праздничных дней Правительство Российской Федерации вправе переносить выходные дни на другие дни. В соответствии с действующим порядком норма рабочего времени на определенные календарные периоды (месяц, квартал, год) исчисляется по расчетному графику пятидневной рабочей недели с двумя выходными днями в субботу и воскресенье, исходя из следующей продолжительности ежедневной работы (смены):

- при 40-часовой рабочей неделе - 8 часов;
- при 36-часовой рабочей неделе - 7,2 часа;
- при 24-часовой рабочей неделе - 4,8 часа.

С целью рационального использования работниками выходных и нерабочих праздничных дней Правительство Российской Федерации в соответствии со ст. 112 Кодекса вправе переносить выходные дни на другие дни. В 2010 году предусмотрен перенос выходных дней с субботы 27 февраля на понедельник 22 февраля (предпраздничный день) и с субботы 13 ноября на пятницу 5 ноября.

В 2010 году при пятидневной рабочей неделе с двумя выходными днями 249 рабочих дней, в том числе 5 предпраздничных дней (27 февраля, 30 апреля, 11 июня, 3 ноября и 31 декабря), и 116 выходных дней с учетом 5 дополнительных дней отдыха (6 и 8 января, 3 и 10 мая, 14 июня) в связи с совпадением праздничных нерабочих дней 2 и 3 января, 1 и 9 мая, 12 июня с выходными днями.

Норма рабочего времени в 2010 году с учетом вышеизложенного составляет:

- при 40-часовой рабочей неделе - 1987 час. (8 час. 249 дней - 5 часов);
- при 36-часовой рабочей неделе - 1787,8 час. (7,2 час. 249 дней - 5 часов);
- при 24-часовой рабочей неделе - 1190,2 час. (4,8 час. 249 дней - 5 часов).



# ИТОГИ СПОРТИВНОГО ГОДА

Отмечая итоги прошедшего спортивного года, следует отметить несколько моментов:

1. Всё, что было запланировано (соревнования, турниры, спортивно-туристический слёт), проведено в полном объёме

2. Спартакиада проведена по 15 видам спорта, что, безусловно, свидетельствует о том, что руководство ОАО «Метрострой» и подразделений придают развитию физкультуры и спорта, увеличению массовости и расширению возрастного диапазона участников

соревнований большое значение с точки зрения поддержания здорового образа жизни в коллективах, и, как следствие – повышения производственных показателей

3. Вместе с тем, что не снизились ни качество, ни уровень организации проводимых соревнований, из 16 подразделений-участников полный зачёт только у 10, то есть, не все предприятия участвуют во всех видах состязаний.

4. Несмотря на то, что явно усилилась работа по выявлению и «искоренению» под-

ставных участников, факты, что называется, имеют место быть. Очевидно: появление в составах метростроевских команд «легионеров» недопустимо в принципе.

В целом же Спартакиада Метростроя-2009 прошла на высоком уровне как по массовости, так и по результатам, о чём свидетельствует и представленная вниманию читателей итоговая сводная таблица «внутренних» соревнований.

Не менее впечатляющими выглядят результаты спортсменов-метростроителей во «внешних» состязаниях. В частности, в Спартакиаде Союза строительных объединений и организаций Санкт-Петербурга «За труд и долголетие. Здесь метростроевцы выступили более чем достойно. В 8 из 13 видов программы соревнований Метрострой был 1-м, в остальных 5 занял призовые места.

В итоге второй раз подряд завоёван главный приз Спартакиады, который был вручён ОАО «Метрострой» в Ледовом дворце на праздновании Дня строителя.

Особо хочется отметить



достижения лыжника-ветерана Юрия Михайловича Кузнецова, лыжниц и легкоатлеток Анны Трофимовой и Ольги Ващилко (все – ЗАО «Тоннельный отряд-3»), мастера спорта международного класса (настольный теннис) Ларисы Фаринной (НП «Спортивный клуб «Метрострой»), прыгуна в высоту мастера спорта Михаила Цветкова (ШВСМ Метрострой) и баскетболистов Метростроя.

Кузнецов достойно представил Санкт-Петербург и Метрострой на 90-километровом марафоне в Васалоппете (Швеция). Трофимова и Ващил-

ко заняли призовые места в своих возрастных категориях в Мурманском 50-километровом марафоне. Цветков стал чемпионом Санкт-Петербурга и призёром первенства России. Баскетбольная дружина завоевала «бронзу» в чемпионате города по высшей лиге, «серебро» в Кубке Санкт-Петербурга и в пятый раз подряд – Кубок ФСО «Россия».

Так держать, спортсмены-метростроевцы!

Вячеслав ФАНДЕЕВ,  
заместитель директора  
НП «Спортивный клуб  
«Метрострой»



Раиса Выржиковская (профком), Ольга Ващилко, Юлия Беликова - чемпионы «Спартакиды» (ТО-3)

## ТАБЛИЦА XXIII СПАРТАКИАДЫ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» 2009

№	КОЛЛЕКТИВ	Лыжи	Лёгкая атлетика	Тур. слёт	Осенние старты	Теннис	Дартс	Волейбол	Плавание	Футбол	Лыжи эстафета	Стрельба	Баскетбол	Гири	Шахматы	Шашки	Зачётные очки по 10 видам	Дополнительные очки за вид	ИТОГИ комплекс	
		О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О=М	О			М	
1	СМУ-9	8	6	11	12	3	7	5	6	6	8	5	3	7	6	7	65	5	60	9
2	СМУ-10	3	5	9	4		2	9	8	5	1	9	9		3		49	2	47	4
3	СМУ-11		3	6	7	2	11	3		1	4				5	5	н/з			11
4	СМУ-13	6	2	11	13	7	10	5	5	7	6	1	7	4	7	1	54	5	49	6
5	СМУ-17	7	8	5	10	8	2	9	2	12	6	8	4	8	10	4	56	5	51	8
6	СМУ-20		7	8	11	9	6	5	7					5	1		н/з			12
7	ТО-3	1	1	2	1	11	4	5	3	3	1	3	6	3	8	6	22	5	17	1
8	Управление	5	10	7	8	4	8	3	9	10	5	3	1		11		54	3	51	7
9	Компакт	4	13	1	4	6	1	1		4	2	7	5		9	2	37	3	34	3
10	Метробетон	10	11	3	9	1				2	5			1	2	3	47	0	47	5
11	СМУ-19	11	15	4			5	2		8		10	8	6			н/з			13
12	ЛМГТ	9	9	13	2	5		9	4		7		10				н/з			10
13	УМ	2	4	10	3	10	9		1	9	2	2	2	2	4	8	32	4	28	2
14	ЛМЗ																			
15	УПТК		14														н/з			15
16	Метроподземстрой				6					11		6					н/з			14

## ЛУЧШИЙ БУХГАЛТЕР РОССИИ

Слова, вынесенные в заголовок, относятся к главному бухгалтеру ОАО «Метрострой» Надежде Ивановне Зубенко. И сказаны они не только потому, что так считают все, кто работает рядом с Надеждой Ивановной и все, кто с ней работал раньше, и все, с кем сегодня связывают бухгалтерию Метростроя текущие дела. Кстати, надо было видеть, сколько народу и с какими роскошными букетами пришлось поздравить 11 января нашего «главбуха»... Так вот, Почётный знак «Лучший бухгалтер России», вручённый Надежде Ивановне в 2008 году, – вполне заслуженная награда.

...А начиналось восхождение к этому званию и к другим многочисленным наградам и поощрениям в далёком 1972 году в Карелии, на Кондопожском шунгитовом заводе объединения «Карелстройматериалы», куда Надежда после школы пришла работать – сначала учётицей транспортно-ремонтного цеха, а потом – лаборанткой технологической лаборатории. Но завод для честолюбивой рассудительной девчонки, конечно, был всего лишь стартовой площадкой. Целью был Ленинград, высшее образование, интересная престижная работа.

В Ленинградский горный институт имени Г. В. Плеханова девушка поступила не «с налёта», а через подготовительное отделение:

– Экзамены я сдала нормально –

на две «четвёрки» и две «пятёрки», – рассказывает Надежда Ивановна. – А когда вывесили списки зачисленных, я там себя не нашла... «Логично»: я ведь из провинции, не медалистка. Но оценки всё же сыграли роль: мне предложили поступить через «рабфак», и я согласилась.

Учиться было интересно, тем более что будущая специальность – «Экономика и организация горной промышленности» – притягивала своей масштабностью. А когда по распределению выпускнице «достался» Ленинградский Метрострой – сама себе позавидовала...

Тем более что началась настоящая трудовая биография сразу с должности старшего бухгалтера материального отдела СМУ-17 управления строительства «Ленметрострой». Кстати, с этим управлением судьба связала Надежду Ивановну на целых 16 лет. Здесь, в 17-м, она выросла до главного бухгалтера, пережила все реорганизации и кризисы, сроднилась с людьми. Здесь она была неоднократно награждена Почётными грамотами, в том числе корпорации «Трансстрой», здесь заслужила звание «Ветеран труда», медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга».

...Отпускать её очень не хотели: и специалист «от Бога», и человек замечательный, правильный – и душевная, и открытая, и умница редкая, и красавица, и любую кампанию под-



держит, и в глазах всегда – калейдоскоп огней.... Но как не отпустишь, должен же человек расти. И когда в 2004-м в Управлении ОАО «Метрострой» образовалась вакансия главного бухгалтера, сомнений у руководства не возникло: конечно, Зубенко.

С июня 2004 года по настоящее время Надежда Ивановна Зубенко – главный бухгалтер ОАО «Метрострой», и представить на этом месте не её – невозможно.

**С юбилеем Вас, Надежда Ивановна! Пусть у Вас всё и как всегда получается по жизни правильно.**

## ПОЗДРАВЛЯЕМ!



**СИНИЧКИН Борис Моисеевич**



**ДЮХОВ Юрий Алексеевич**



**КЛИМКИН Валерий Анатольевич**

21 декабря 2009 года в Бронзовом зале Дома Архитектора состоялось торжественное награждение работников строительного комплекса Санкт-Петербурга ведомственными наградами и Грамотами Министерства регионального развития РФ. Вручал награды вице-губернатор Санкт-Петербурга, президент Союза строительных объединений и организаций Роман Филимонов.

Среди награждённых были и метростроители.

Нагрудным Знаком «Строителю Санкт-Петербурга» II степени за плодотворную 50-летнюю работу, значительный вклад в строительство метрополитена Санкт-Петербурга и заслуги в области строительства награждён

СИНИЧКИН Борис Моисеевич – начальник производственно-распорядительного отдела открытого акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой»

Нагрудным Знаком «Строителю Санкт-Петербурга» III степени за большой вклад в строительство метрополитена Санкт-Петербурга награждены:

ДЮХОВ Юрий Алексеевич – неосвобождённый бригадир электрослесарей-монтажников подземного горнопроходческого оборудования Закрытого акционерного общества «СМУ-11 Метрострой»

КЛИМКИН Валерий Анатольевич – неосвобождённый бригадир проходчиков Закрытого акционерного общества «Тоннельный отряд-3»

## ЮБИЛЯРЫ ЯНВАРЯ

**90-летие (!) отмечают:**

**БОБЫЛЁВА** *Нина Семёновна*, бывший инструктор профкома Управления ОАО «Метрострой»  
**КУВАЙЦЕВА** *Нина Филипповна*, работавшая заведующей хозяйством в ЗАО «Поликлиника Петербургского Метростроя»

**85-летие отмечают:**

**БЕЛЯНУШКИН** *Виктор Николаевич*, трудившийся электромонтажником в ЗАО «СМУ-9 Метрострой»  
**ДМИТРИЕВ** *Олег Иванович*, трудившийся проходчиком в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

**ДЁМИНА** *Лидия Васильевна*, работавшая начальником планово-экономического отдела УПТК-филиала ОАО «Метрострой»  
**ТКАЧЁВА** *Анна Тимофеевна*, бывшая крановщица ЗАО «Железобетонные конструкции и детали»

**80-летие отмечают:**

**ВИШНЯКОВА** *Нина Ивановна*, бывшая маркшейдерская рабочая ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»  
**ДМИТРИЕВА** *Галина Терентьевна*, работавшая наборщиком в типографии УПТК-филиала ОАО «Метрострой»

**ЧЕНЦОВ** *Вячеслав Николаевич*, трудившийся электрослесарем ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

**75-летие отмечают:**

**БЕКЕТОВ** *Григорий Иванович*, работавший водителем в ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»  
**МУХИНА** *Валентина Ивановна*, работавшая маляром в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

**ПАРШИН** *Аркадий Васильевич*, бывший крепильщик ЗАО «Управление-15 Метрострой»  
**ПУДОВИКОВ** *Владимир Васильевич*, трудившийся проходчиком в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

**СОКОЛОВ** *Николай Павлович*, работавший водителем в ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»  
**ФЁДОРОВ** *Вениамин Александрович*, трудившийся проходчиком в ЗАО «Управление-15 Метрострой»

**70-летие отмечают:**

**БОНДАРЧУК** *Михаил Миронович*, трудившийся проходчиком в ЗАО «Управление-15 Метрострой»  
**ГАЛАНОВ** *Вячеслав Николаевич*, трудившийся проходчиком в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

**КРИВЕНЦЕВ** *Владимир Васильевич*, работавший заместителем генерального директора ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

**МУРАВИНСКАЯ** *Галина Васильевна*, трудившаяся машинистом подъёма в ЗАО «Тоннельный отряд-3»  
**НИКАНДРОВ** *Иван Андреевич*, работающий электрослесарем-монтажником в ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

**60-летие отмечают:**

**КАЛИНИНА** *Юлия Венеровна*, бывшая заведующая складом отдела оборудования УПТК-филиала ОАО «Метрострой»

**СМИРНОВА** *Валентина Николаевна*, инспектор отдела кадров ЗАО «СМУ-19 Метрострой»  
**ШКУРИН** *Пётр Васильевич*, работающий проходчиком в ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

**55-летие отмечает**

**КАЛИНИНА** *Вера Анатольевна*, работающая секретарём-оператором в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

УЧРЕДИТЕЛЬ:  
Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в 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: Валерий ХЛОПОТОВ  
Фото: Виктор ЧУМАКОВ  
Вёрстка и дизайн: Максим ХЛОПОТОВ  
Изготовление фотоформ и печать тиража: ЗАО «Белл»

АДРЕС РЕДАКЦИИ:  
198013, Санкт-Петербург,  
Загородный пр., д. 52а.  
ТЕЛЕФОН: 635-77-67  
Отзывы направлять по адресу редакции

Тираж 1700 экземпляров.