СЕМЬ НЕБЕСНЫХ СВОДОВ

РЕКОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИЙ НАЗЕМНОГО УЧАСТКА ФИЛЁВСКОЙ ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА



СЕМЬ НЕБЕСНЫХ СВОДОВ

РЕКОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИЙ
НАЗЕМНОГО УЧАСТКА ФИЛЁВСКОЙ ЛИНИИ
МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

СЕМЬ НЕБЕСНЫХ СВОДОВ

РЕКОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИЙ
НАЗЕМНОГО УЧАСТКА ФИЛЁВСКОЙ ЛИНИИ
МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

СТАНЦИИ ФИЛЁВСКОЙ ЛИНИИ:

КУНЦЕВСКАЯ (31 АВГУСТА 1965)

ПИОНЕРСКАЯ (13 ОКТЯБРЯ 1961)

ФИЛЁВСКИЙ ПАРК (13 ОКТЯБРЯ 1961)

БАГРАТИОНОВСКАЯ (13 ОКТЯБРЯ 1961)

ФИЛИ (7 НОЯБРЯ 1959)

КУТУЗОВСКАЯ (7 НОЯБРЯ 1958)

СТУДЕНЧЕСКАЯ (7 НОЯБРЯ 1958)

МЕЖДУНАРОДНАЯ (30 АВГУСТА 2006)

ВЫСТАВОЧНАЯ (10 СЕНТЯБРЯ 2005)

КИЕВСКАЯ (20 МАРТА 1937)

СМОЛЕНСКАЯ (15 МАЯ 1935)

АРБАТСКАЯ (15 МАЯ 1935)

АЛЕКСАНДРОВСКИЙ САД (15 МАЯ 1935)
УЛИЦА КОМИНТЕРНА (1935–1946)
КАЛИНИНСКАЯ (1946–1990)



Предисловие

Московский метрополитен стал визитной карточкой города. Станции являются не просто местом, где поезда осуществляют высадку и посадку пассажиров, но и архитектурными объектами. Здесь проходят лекции и экскурсии, назначают свидания и снимают кино, о метро пишут художественные романы и воспевают в стихах. Сложно описать чувства, которые испытывают москвичи при прибытии поезда на любимую станцию. Причём ею может быть как величественная «Маяковская», так и «сороконожка» «Молодёжная» или «Бабушкинская».

Наследие, яркий неповторимый стиль и эмоциональная привязанность определили наш интерес к тому, что происходит с метрополитеном. Поэтому о реконструкции Филёвской линии, начавшейся в 2016 году, знают даже те, кто «голубой линией» не пользуется. Ремонт станций подземного транспорта в Нью-Йорке, Париже или Вене воспринимается местными жителями как обыденность. Москвичу же важно, чтобы Филёвская линия, увековеченная в картинах Эльдара Рязанова и Ролана Быкова, получила новую жизнь и сохранила традиции. Эта книга из первых уст рассказывает об истории Филёвской линии, уникальном опыте проведения работ без остановки движения, а также заглядывает в будущее. В ней собраны воспоминания строителей 60-х и рассказы современных инженеров и архитекторов, редкие фотографии прошлых лет сопоставлены с обновлёнными видами станций. Это подчёркивает связь времён, которая так важна для пассажиров и которую метростроители старались сохранить.

История Филёвской линии — одна из самых непростых. Её строительство началось в 1930-х годах, когда проектировались сталинские «подземные дворцы». Первые станции («Александровский сад», «Арбатская» и «Смоленская») оформлены розовым мрамором и метлахской плиткой. В 1937 году появилась «Киевская», архитектор которой вдохновлялся древними памятниками Помпей, Венеции и Флоренции. Вместе с ней построили знаменитый Смоленский метромост.

В военное время возник вопрос о существовании этих четырёх станций. После того, как авиационная бомба попала в тоннель на перегоне «Арбатская» — «Смоленская», пробила перекрытие и взорвалась внутри, задумались о надёжности выработок мелкого заложения. Испытание после войны ядерного оружия поставило «окончательную» точку — участок Филёвской линии от станции «Александровский сад» до «Киевской» закрыть. Вместо него соорудили «глубокий Арбат», являющийся не только транспортной инфраструктурой, но и бомбоубежищем. Старый участок открыли вновь в 1958 году. До тех пор он служил складом и пространством для выставок.

Хрущёвский период подарил Филёвской линии вторую жизнь. В те годы город остро нуждался в расширении метрополитена. Держать четыре станции законсервированными было слишком расточительно. Решили начать с них новую, «голубую линию». В конце пятидесятых на запад стремительно, как некогда расположенная вдоль река Филька, понеслись «стекляшки» и «сороконожки»: «Студенческая» (1958), «Кутузовская» (1958), «Фили» (1959), «Багратионовская» (1961), «Филёвский парк» (1961), «Пионерская» (1961), «Кунцевская» (1965). Высоких темпов строительства метрополитена удалось достичь благодаря наземной прокладке путей, унификации проектов, использованию более простых материалов, стахановскому движению среди метростроевцев и даже привлечению к строительству местных жителей.



Виктор Козловский,
начальник ГУП «Московский метрополитен»:

Комплексное восстановление наземного участка Филёвской линии фактически дало ему вторую жизнь. Станции, пути и вся сопутствующая инфраструктура стали современными, технологичными и ещё более надёжными. Они прослужат не одному поколению пассажиров, а опыт реконструкции наземного участка навсегда войдёт в историю Московского метрополитена как уникальный проект восстановления без длительных закрытий станций и прекращения движения поездов. Благодарю всех работников, принявших участие в этих важных для города работах.

Мы получили участок линии, полностью адаптированный к современным условиям эксплуатации: расширенные вестибюли, повышенная пропускная способность турникетных линеек, более интенсивное движение: 30 пар поездов вместо 26. Это позволило сократить пиковые интервалы движения до двух минут.

Вместо «Русичей» мы запустили здесь 27 новейших поездов «Москва». Они более комфортные и вместительные, ходят чаще, благодаря чему в вагонах стало свободнее. Пассажирских мест на Филёвской линии стало больше почти на 20% или на 113 тысяч по рабочим дням. Обновленная Филёвская линия станет первой, где поедут женщины-машинисты.

Наше сотрудничество с АО «Мосметрострой» продолжается на других объектах, прежде всего строительстве станций Большой кольцевой линии. Уверен, вместе мы завершим много масштабных проектов, благодаря которым Московский метрополитен продолжит расширять сеть линий и станций, год за годом становясь ближе к пассажирам.



Сергей Жуков,
генеральный директор АО «Мосметрострой»:

За 60 лет эксплуатации на Филёвской линии ни разу не проводился капитальный ремонт. В итоге наземная часть (от «Студенческой» до «Кунцевской»), наиболее сильно подверженная погодному воздействию, пришла в аварийное состояние. К 2016 году износ инженерных систем линии составлял более 70%. Косметическим ремонтом ограничиться было уже невозможно.

Кроме того, за это время выросло число жителей района. Поэтому, когда остро встал вопрос о необходимости капитального ремонта наземного участка линии, руководство Московского метрополитена, ориентируясь, прежде всего, на удобство пассажиров, отказалось от полного её закрытия. Нашими совместными усилиями был разработан поэтапный план реконструкции: сначала отремонтировать платформы по движению из центра и один из вестибюлей, а затем — в обратном направлении. Первые же месяцы стали испытанием: работы проводились круглосуточно и без остановки движения на линии.

Новая Филёвская линия вписалась в динамично развивающийся мегаполис, стала доступной для маломобильных групп населения и при этом сохранила свою изюминку — открытость. Целостный подход к конструктивным и архитектурным особенностям, инженерным системам и потребностям пассажиров послужил ещё одной вехой развития подземного транспорта Москвы. Опыт Филёвской линии оказался также ценным в проекте по реконструкции Каховской линии с последующей её интеграцией в Большое кольцо.

ИСТОРИЯ ФИЛЁВСКОЙ ЛИНИИ



Наземная часть Филёвской линии — один из самых неоднозначных участков Московского метрополитена. Некоторые ценят её за возможность любоваться городом из окон поезда. Другие критикуют по той же причине — за открытые платформы, которые создают сложности для эксплуатации и приводят к более быстрому износу станций и подвижного состава.

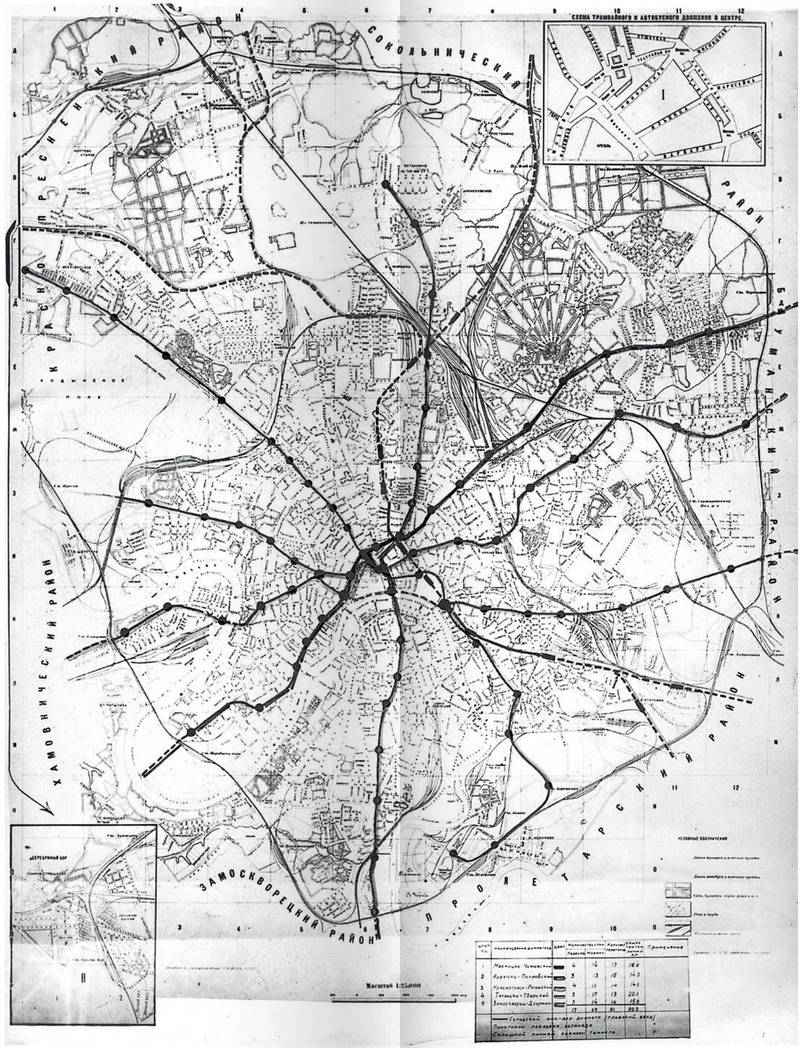
Наземные станции Филёвской линии не могли похвастаться мрамором и богатым убранством (по сравнению с Кольцевой). И всё же западная магистраль столичного метрополитена полюбилась горожанам. Петляя по бывшему руслу реки Фильки, она ведёт от сердца Москвы к Москва-Сити, проходит между Поклонной горой и Филёвским парком, затем устремляется на запад, где город прирастает новыми районами.

Филёвская — единственная линия московского метро, большая часть которой проходит по поверхности. Эксплуатационная длина от «Александровского сада» до «Кунцевской» составляет 12,1 км, ещё 2,8 км — ответвление до «Международной». Под открытым небом расположены семь из тринадцати станций. На карте метрополитена она обозначена цифрой четыре, хотя по порядку ввода в эксплуатацию шестая.

У Филёвской линии непростая судьба. Её образ и состав станций менялись неоднократно. Сооружать новую транспортную магистраль начали с 30-х годов XX века. Три первых метровокзала — «Александровский сад» (ранее «Улица Коминтерна»), «Арбатская» и «Смоленская» — открылись в 1935 году. Они входили в состав первой очереди Московского метрополитена из 13 станций. Все три при пуске были частью Кировско-Фрунзенской линии, которая в то время начиналась от станции «Сокольники», а на «Охотном ряду» разветвлялась на запад (до «Смоленской») и на юг (до «Парка культуры»). Сейчас ответвление к «Смоленской» относится к Филёвской линии, а другая часть — к Сокольнической.



Решение о строительстве «Александровского сада» утвердили после согласования двухпутного перегонного тоннеля на его месте. В итоге станция получилась с изогнутыми боковыми платформами, причём участие в их планировании принял лично комендант Кремля Рудольф Петерсон. Именно он настоял на том, чтобы пути размещались между Манежем и Кутафьей башней. Ответственной была шахта 31–32 Мосметростроя (руководили строительством Г. Климов, М. Терпигорев, И. Зубков). Их упорный труд позволил завершить проект в рекордные сроки — всего за шесть месяцев. Другие станции первой очереди строились в среднем за полтора года.



Вторую очередь метрополитена общей протяжённостью в 20,2 км открыли в 1937–1938 годах. Она удлинила линию до «Киевской». После пуска первых станций успех проекта стал очевиден всем, хотя до этого мало кто верил, что молодому советскому государству удастся реализовать такую масштабную, технологически сложную стройку. Активно планировали новые станции. Под девизом создания «дворцов для народа» в городе возводились монументальные подземные сооружения. Кроме участка «Смоленская» — «Киевская», ответвления Кировско-Фрунзенской линии, в неё вошли Покровский радиус (участок «Улица Коминтерна» — «Курская») и Горьковский (участок «Площадь Свердлова» — «Сокол»).



Несмотря на то, что «Киевская» появилась всего через два года после первых трёх станций, к этому моменту накопился ряд отличий как по технологии (например, произошла унификация проектов с учётом сложной московской геологии и сильного обводнения), так и в оформлении. Ко второй очереди у советских инженеров уже имелись собственные прогрессивные наработки. Московский метрополитен постепенно обретал свой характерный облик.

Авторы книги «Архитектура Московского метро» (Государственное архитектурное издательство Академии архитектуры СССР. — М., 1941) описывают достижения на участке: «„Киевская“ (арх. Д. Н. Чечулин, инж. Л. В. Воронецкий), вступившая в эксплуатацию первой из станций второй очереди, демонстрирует огромные успехи архитектуры, строительной техники и отделочной культуры, которые были достигнуты за весьма короткий промежуток времени, истёкший после окончания первой очереди».

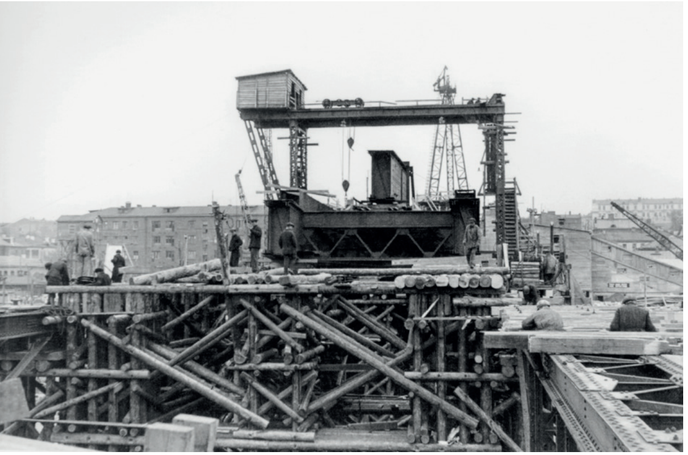
Техническое оснащение первых метростроителей в конце 30-х кардинально улучшилось. Если начиналось метро с лопат на Русаковской улице, то к 1937 году на подземной стройке действовало 42 тоннелепроходческих щита.


МЕТРОПОЛИТЕН имени Л.М.КАГАНОВИЧА
СТАНЦИЯ КИЕВСКАЯ





Некоторые элементы, появившиеся на «Киевской», использовались на других станциях, включая современные. Например, свет в качестве декоративного приёма. Авторы станции отошли от практики только потолочного освещения люстрами и впервые предусмотрели акцентную подсветку в сферических чашах.

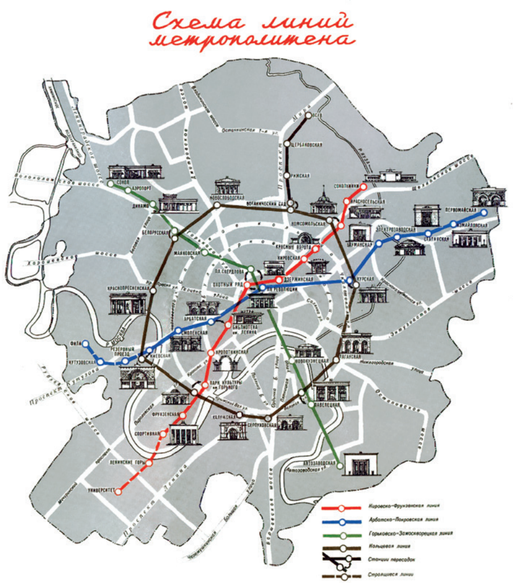


Настоящим прорывом инженерной мысли тех лет стал Смоленский метромост на участке между «Смоленской» и «Киевской». Это первый такой объект в СССР. Сложность его реализации заключалась в технических (необходимость строительства опоры на кессонах и заглубление на 15 метров) и архитектурных решениях (поскольку мост не только над рекой, но и над набережной, требовалось объединить в единое целое эстакаду, подпорные стенки, рампу).

Газета «Правда» (28 ноября 1936 года, № 327) писала об испытаниях метромоста: «В 16 часов 30 минут на пролёты эстакады одновременно взошли два поезда и через 15 минут вступили на мост. В вагоны поездов были погружены чугунные чушки*. Мост испытывался с максимальной нагрузкой. Были установлены десятки измерительных приборов. Испытание, продолжавшееся несколько часов, дало прекрасные результаты».

* Небольшой слиток металла в виде продолговатого бруска (обычно чугуна).





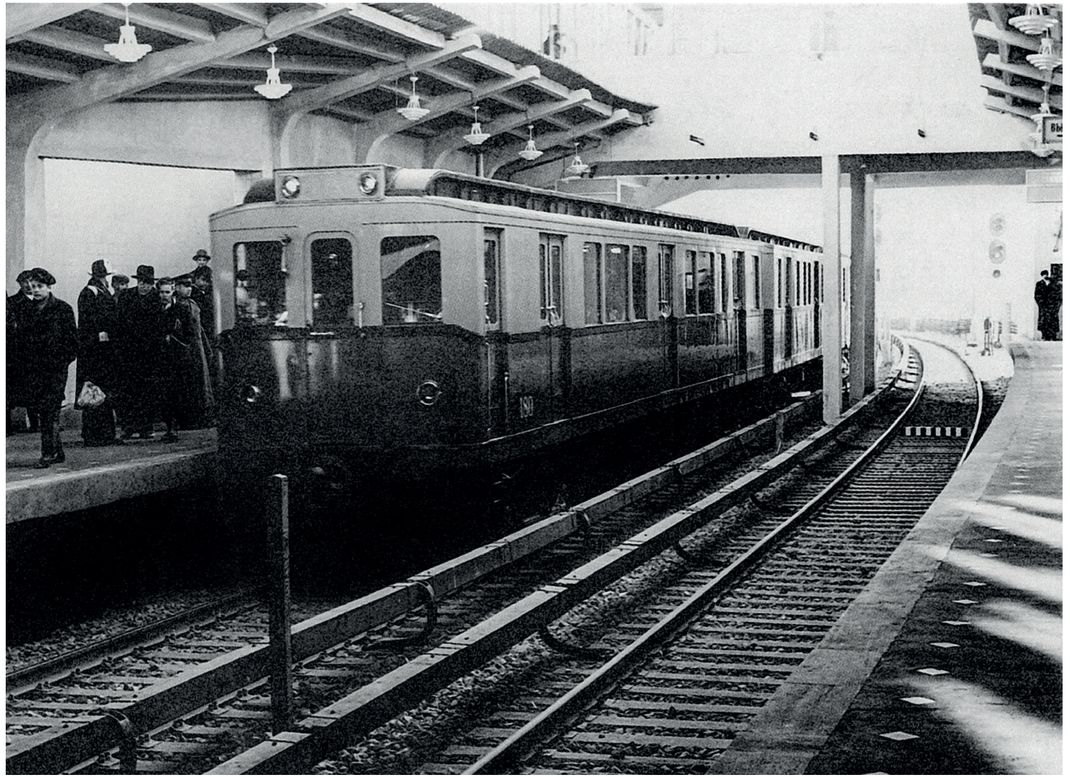
«Киевская» оставалась конечной на протяжении 16 лет (до 1953 года). Затем весь участок из четырёх станций будущей Филёвской линии закрыли вплоть до 1958 года. Они использовались как склад и пространство для выставок. В перегонных тоннелях метрополитен размещал старые вагоны. Часть из них были трофейными — их вывезли из берлинского метро после окончания войны. А на одном из путей «Александровский сад» — «Киевская» проводились испытания модернизированных вагонов и новых типов подвижного состава.

Закрытие этого участка произошло из-за пересмотра отношения властей к задачам метрополитена. После того как 22 июля 1941 года на перегоне «Смоленская» — «Арбатская» взорвалась бомба, попавшая туда от авиаудара немецко-фашистской авиации, требования к безопасности системы подземного транспорта начали ужесточаться. «Латка» отверстия в перекрытии тоннеля сохранилась, её и сегодня могут видеть машинисты поездов, следующих по Филёвской линии. Метрополитен рассматривался в качестве надёжного бомбоубежища для гражданского населения. Станции и перегоны мелкого заложения с такой задачей справиться не могли. По этой причине в Москве построили «глубокий Арбат» — участок от «Площади Революции» до «Киевской». После его открытия необходимость в «дублёре» из четырёх станций отпала и их законсервировали.

В середине 50-х задумались о расконсервации для создания новой линии, связывающей центр с западными районами. Главной тенденцией тех лет считалось удешевление строительства. После великолепных подземных дворцов сталинской эпохи город взял за основу формулу «максимум километров путей, минимум рублей». Экономия достигалась, прежде всего, за счёт убранства. На смену мрамору и оникс пришла керамическая плитка, уникальным проектам — типовые решения. Результатом стали «стекляшки» и «сороконожки» — так горожане называют характерные станции Филёвской, востока Арбатско-Покровской и юга Калужской линий.

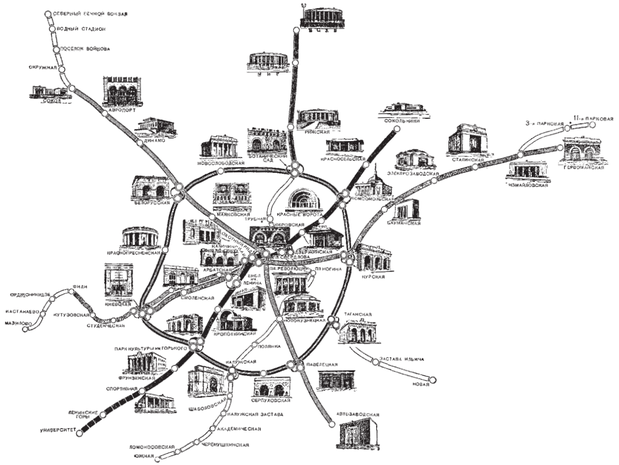
В 1955 году Метрогипротранс разработал проектное задание на сооружение новой линии. В него входила расконсервация Староарбатского радиуса с последующим развитием в виде наземного участка на запад. Всего предполагалось строительство трёх станций: «Студенческая» (проектное название «Резервный проезд»), «Кутузовская» и «Фили». Продление Филёвской линии на запад было одним из самых бюджетных для городской подземной системы транспорта за всю историю.

Эксплуатация вагонов метро на открытых участках требовала пересмотра существующих технических решений. Вагоны типа В-2 нуждались в модернизации, а сами составы рассчитывались более короткими. Подгонка транспорта под потребности новой линии велась на законсервированном отрезке Староарбатского радиуса.



7 ноября 1958 года. Открытие станции «Кутузовская». После Победы в Великой Отечественной войне в 1945 году в Московском метрополитене использовались немецкие вагоны, эксплуатировавшиеся в берлинском метро. Им присвоили индекс «В» (военные)




СЕВЕРНЫЙ СЕЧНОЙ ВОКЗАЛ
ЮЖНЫЙ СТАДИОН
ПОСЕЛОК ВОЙКОВА
ОКРУЖНАЯ
АЭРОПОРТ
ДИНАМО
ВОКЗАЛЬНАЯ
ПЛОЩАДЬ ИЛЬИЧА
ПРОЛЕТАРСКАЯ
КРЕСТЬЯНСКАЯ ЗАСТАВА
ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ
СТАВРОПОЛЬСКАЯ
3-я ПАРКОВАЯ
11-я ПАРКОВАЯ
ГЕРОЕВ ПЛАНЕТЫ
ПЕРЕРВА
ЛЕФОРТОВО
ЛЕФОРТОВСКАЯ
ЛЕФОРТОВСКИЙ МОСТ
ЛЕФОРТОВСКИЙ ПАРК
ЛЕФОРТОВСКИЙ ДВОРЕЦ
ЛЕФОРТОВСКИЙ ВАЛ
ЛЕФОРТОВСКАЯ ЭСТАКАДА
ЛЕФОРТОВСКАЯ ПЛОЩАДЬ
ЛЕФОРТОВСКАЯ ЭСПЛАНАДА



Перегон «Фили — Багратионовская».
Состав метро на фоне церкви Покрова Богородицы в Филях. 1965 год

3 ноября 1958 года по пусковому участку прошёл пробный поезд, а 7 ноября новую Филёвскую линию ввели в строй. Впервые в СССР заработали наземные станции открытого типа: «Студенческая» и «Кутузовская». На линии курсировали четырёхвагонные составы. Через год, 7 ноября 1959 года, участок продлили до «Филей». Метростроевцы продолжили строительство дальше на запад, к трём следующим станциям — «Орджоникидзе», «Пятое кольцо» и «Мазилово». Ни одна из них не сохранила проектных названий. Пассажиры знают их сегодня в качестве «Багратионовской», «Филёвского парка» и «Пионерской». Все три открылись осенью 1961 года. Они также проходили по поверхности, в зелёной зоне вдоль реки Фильки.




М
МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕНИ ВИ ЛЕНИНА СТАНЦИЯ ФИЛИ





В 1964–1965 годах Филёвская линия пополнилась «Кунцевской» и «Молодёжной». Затем на протяжении почти четверти века она оставалась неизменной. Лишь в 1989 году появилась станция «Крылатское», связавшая центр столицы с крупным жилым районом.

В конце 90-х годов городу потребовалась ещё одна подземная магистраль, которая соединила бы центр с проектируемым бизнес-центром Москва-Сити. В 2005 году от «Киевской» проложили линию и организовали движение до станции «Деловой центр» (сегодня — «Выставочная»). В 2006 году открыли «Международную». Филёвская линия обрела необычное для Москвы вилочное движение.

За 60 лет на Филёвской линии ни разу не проводился капитальный ремонт. Постоянная борьба с последствиями снегопадов и дождей стала испытанием для метрополитеновцев. Свой вклад в текущее критическое состояние станций внесло и использование бетона при сверхэкономичном строительстве 60-х годов. До момента проведения аварийно-восстановительных работ износ инженерных систем линии составлял более 70 %.

ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ — рекордсмен по ряду показателей. Она имеет **наибольшее количество станций с изогнутыми платформами**: «Международная», «Выставочная», «Александровский сад», «Кутузовская». На ней находится **самый короткий перегон московского метрополитена** («Выставочная» — «Международная»). Его длина — всего 498 метров. К линии относится и **самый длинный наземный участок**, достигающий 9,6 км (между станциями «Студенческая» и «Кунцевская»). С учётом остановок поезд преодолевает его за 16 минут и 30 секунд. На этой линии **отсутствуют оборотные тупики за конечными станциями**.

НОВАЯ ЖИЗНЬ СТАНЦИЙ ФИЛЁВСКОЙ ЛИНИИ



Михаил Арбузов,
первый заместитель генерального директора АО «Мосметрострой»:

Реконструкция Филёвской линии проводилась поэтапно, чтобы избежать её полного закрытия. Пассажиры могли из вагонов наблюдать, как платформы менялись на глазах, приобретая современный облик. Работа в условиях действующего метрополитена являлась и основной сложностью. Помимо обновлённых инженерных коммуникаций и конструкций, на станциях появились новые элементы инфраструктуры. Проектировщики позаботились о тех, для кого спуск в подземку — настоящее испытание. На шести из семи станций наземного участка Филёвской линии впервые были спроектированы лифтовые шахты, позволяющие маломобильным гражданам и людям преклонного возраста без препятствий пользоваться метрополитеном.



СТУДЕНЧЕСКАЯ

СТАНЦИЯ ОТКРЫТА
7 НОЯБРЯ 1958 ГОДА

КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ:
НАЗЕМНАЯ С БОКОВЫМИ ПЛАТФОРМАМИ. СООРУЖЕНА ПО ТИПОВОМУ ПРОЕКТУ



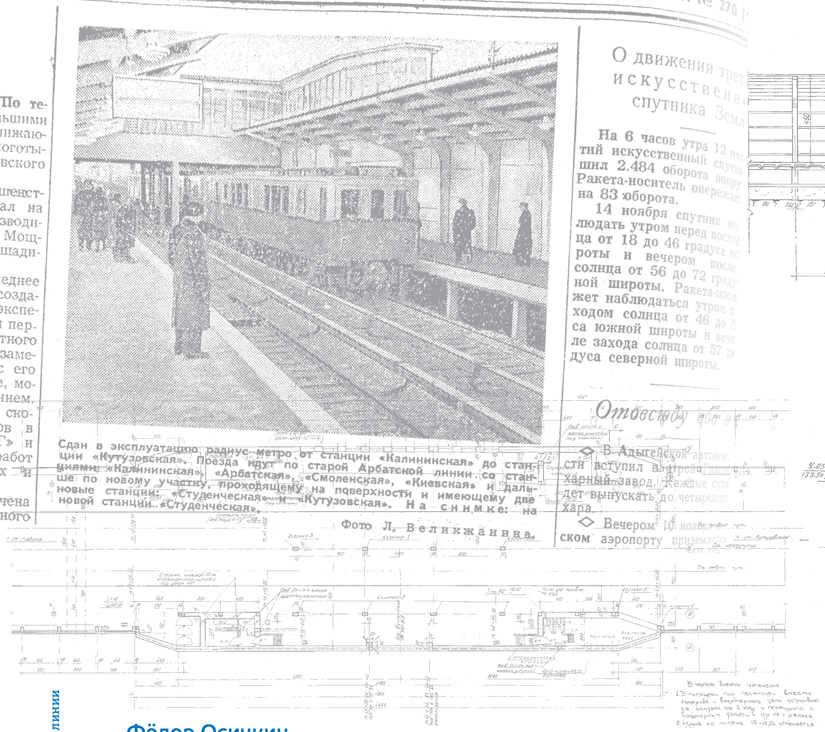
В пределах пешей доступности от станции «Студенческая» находится только одно высшее учебное заведение — Государственный специализированный институт искусств. Главный университет столицы — МГУ имени М. В. Ломоносова — расположен в шести километрах к югу. Почему же станция носит такое название?

Разгадка довольно проста. В этом районе в начале 30-х годов возник Дорогомиловский студенческий городок. Он состоял из нескольких конструктивистских зданий, сооружённых для проживания учащихся и молодых преподавателей. Вторую Извозную улицу, где появился квартал, в 50-х годах переименовали в Студенческую. Здесь и сейчас размещены общежития МГТУ «Станкин», МИИГАиК, НИУ ВШЭ, МИТХТ и других вузов. В 1992 году «Студенческую» предлагали заменить на «Дорогомилово», но этого не случилось.

Архитекторами «Студенческой» стали Ю. П. Зенкевич и Р. И. Погребной, инженером-конструктором — М. В. Головинова. Станция должна была решить важную транспортную задачу — компенсировать пассажирам демонтируемую трамвайную линию до «Филей».

Построенная в эпоху «борьбы с архитектурными излишествами», станция лишена дорогих отделочных материалов и украшений. Впрочем, в то время никто не критиковал её за «хрущёвский минимализм», асфальт на полу и шифер на навесе. Москвичи радовались долгожданному строительству метро и открытая линия воспринималась как нечто новое.

Простота конструкции и незатейливость форм сыграли со «Студенческой» злую шутку. В нулевых, через 40 лет после ввода в эксплуатацию, станция начала разрушаться. Похожая судьба постигла и другие метровокзалы открытого типа на Филёвской линии. «Студенческая», наиболее близкая к центру и расположенная в густонаселённом районе, требовала особого внимания. Предлагались различные варианты развития событий, включая радикальные. Среди них — закрытие путей бетонным коробом, снос станции и появление на её месте дублёра Кутузовского проспекта.


Среда, 12 ноября 1958 г. № 270

О движении трет
искусственн
спутника Земл

На 6 часов утра 12 но
тий искусственный спутн
шил 2.484 оборота вокру
Ракета-носитель опережае
на 83 оборота.
14 ноября спутник мо
людать утром перед восхо
ца от 18 до 46 градуса ю
роты и вечером после
солнца от 56 до 72 граду
ной широты. Ракета-носи
жет наблюдаться утром п
ходом солнца от 46 до 5
са южной широты и вече
ле захода солнца от 57 д
дуса северной широты.

Сдан в эксплуатацию радиус метро от станции «Калининская» до станции «Кутузовская». Поезда идут по старой Арбатской линии со станциями «Калининская», «Арбатская», «Смоленская», «Киевская» и дальше по новому участку, проходящему на поверхности и имеющему две новые станции: «Студенческая» и «Кутузовская». На снимке: на новой станции «Студенческая».

Фото Л. Великжанина.

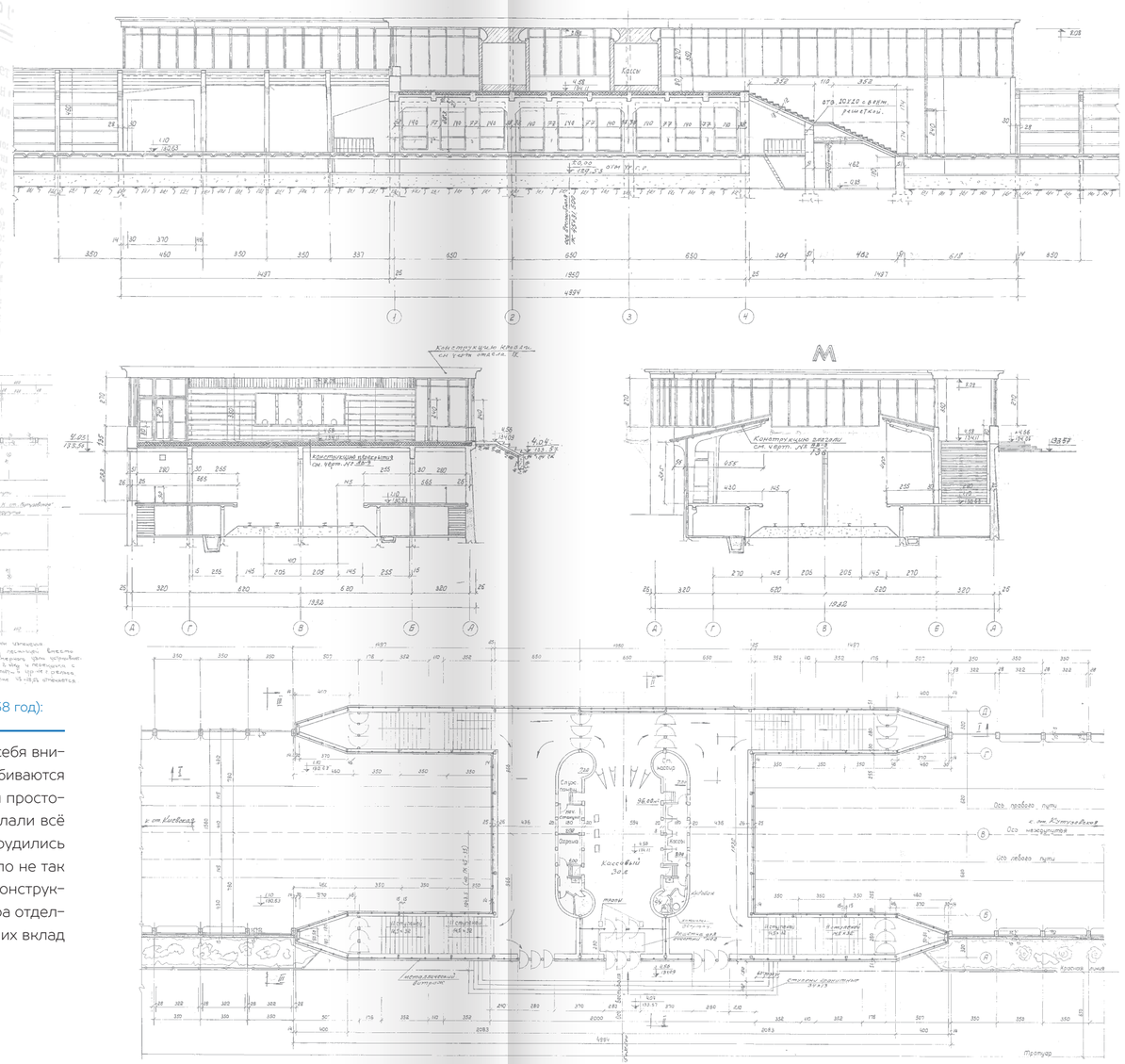
◇ В Адыгейской автоно
сти вступил в строй
харный завод. Каждые сут
дет выпускать до четырехсот
хара.

◇ Вечером 10 ноября
ском аэропорту приземлил

Фёдор Осичкин,

бригадир штукатуров СК №4 на строительстве Филёвской линии («Метростроевец», 1958 год):

Когда вечером подходишь к станции «Студенческая», невольно обращает на себя внимание обилие света. Сквозь многочисленные витражи лучи мощных ламп пробиваются наружу. И крылья вестибюля кажутся ещё воздушнее и стройней. Лёгкость и простота — вот то новое, что привлекает в конструкции станций. Отделочники сделали всё возможное, чтобы придать залам более нарядный вид. В основном здесь трудились не мраморщики и гранитчики, а штукатуры, плиточники и маляры. Работ было не так много. Однако сжатые сроки, резкое похолодание и сложность некоторых конструкций потребовали большого мастерства. Теперь все трудности позади. Мастера отделки с нетерпением ждут, когда пассажиры придут на новые станции и оценят их вклад в преображение Филёвской линии Московского метрополитена.





Владимир Шмерлинг,

почётный ветеран института «Метрогипротранс»:

Создание платформенной части станции «Студенческая» и навеса над ней связано с этапом моей самостоятельной работы. Мне передали задание от архитекторов, рассказали их видение, добавили нормы от метрополитена — габариты, размеры. Из-за экономии средств пришлось использовать непривычные для городской подземки материалы. В качестве кровли применили волнистый шифер.

Чтобы защитить станцию от протечек, которые могли возникнуть из-за простоты кровельного материала, я придумал надёжное решение. Раму в виде буквы «Г» изготовили на заводе. Она была сборная, так как саму конструкцию в цельном виде по городу не повозишь. Пришлось её делить на наклонную и вертикальную части, делать между ними стык. Как ни странно, это оказалось с точки зрения задумки проще, чем подпорная стена. Разработанное решение перенесли на станции «Кутузовская» и «Фили». Там уже было проще.

Сама платформа «Кутузовской» оказалась простой — балки, колонны. Одна особенность: колонны стоят на естественном основании — на грунте. А ещё нужно было вписать станцию под мост. Учитывать пришлось рельеф, прохождение городских коммуникаций, близость Москвы-реки и железных дорог. Этим занимался отдел трассы. Мы, как конструкторы, разрабатывали геометрию платформы. И тут вновь использовали железобетон.

Договариваться пришлось с организацией, ответственной за эксплуатацию моста. Смотрели, как можно примкнуть, где разрыть, как опереть платформу. В те годы все расчёты приходилось вести вручную, используя логарифмическую линейку, арифмометр, пособия, инструкции, примеры и таблицы.

Я радовался, наблюдая, как из чертежа на бумаге появляются целые сооружения. Когда после пуска приехал на станцию как пассажир, посмотрел на других горожан, впервые почувствовал, что наш труд востребован.





Сергей Камышов,
заместитель генерального директора АО «Мосметрострой»:

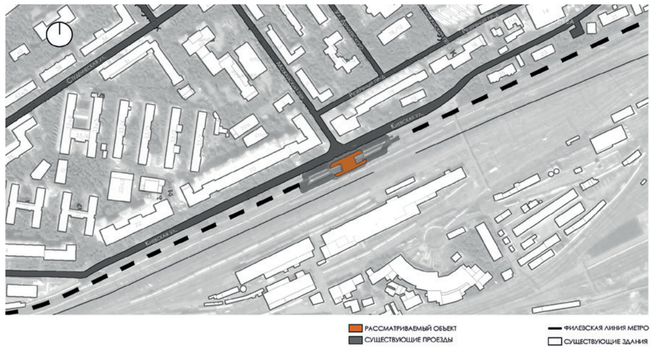
Изначально вместо масштабной реконструкции Филёвской линии планировался её косметический ремонт. Но время распорядилось иначе — вместо «косметики» просился снос устаревших железобетонных конструкций. «Лечить» их не получилось, полноценное обследование, которое инициировали проектировщики, показало, что нужна модернизация всех систем. Для изучения актуального состояния конструкций пришлось вскрывать некоторые из них. В результате приняли решение демонтировать вестибюли, на станциях заменить инженерные коммуникации, а сама архитектура получила новое прочтение. Вместо асфальта на полу и плитки на стенах — натуральный камень, на потолке — панели, на платформах — энергосберегающие светильники. Фактически мы построили линию заново.



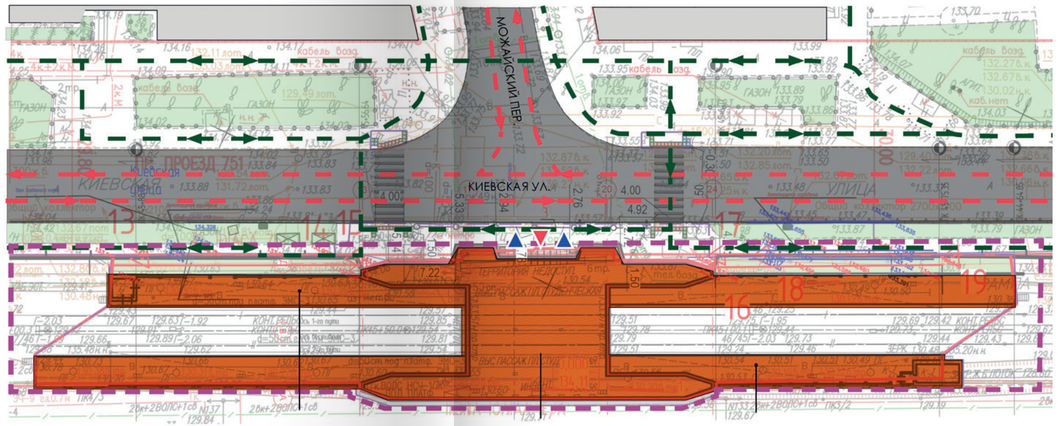
В 2016 году приняли важнейшее стратегическое решение: станции «голубой линии» сохранить, но поменять всю «начинку», обновить изношенные конструкции и переосмыслить дизайн. При этом все работы производить без остановки движения, чтобы не создавать сложностей горожанам.

29 октября 2016 года на «Студенческой» перестала действовать платформа для поездов, следующих из центра. Её обновление завершилось 30 июня 2017 года. С 1 июля по 1 октября 2017 года строители перешли на противоположную платформу. Попеременное их закрытие без блокировки самой станции позволило не парализовать движение поездов в западном направлении. Увеличение времени в пути из-за «оборотов» не превышало 10 минут.

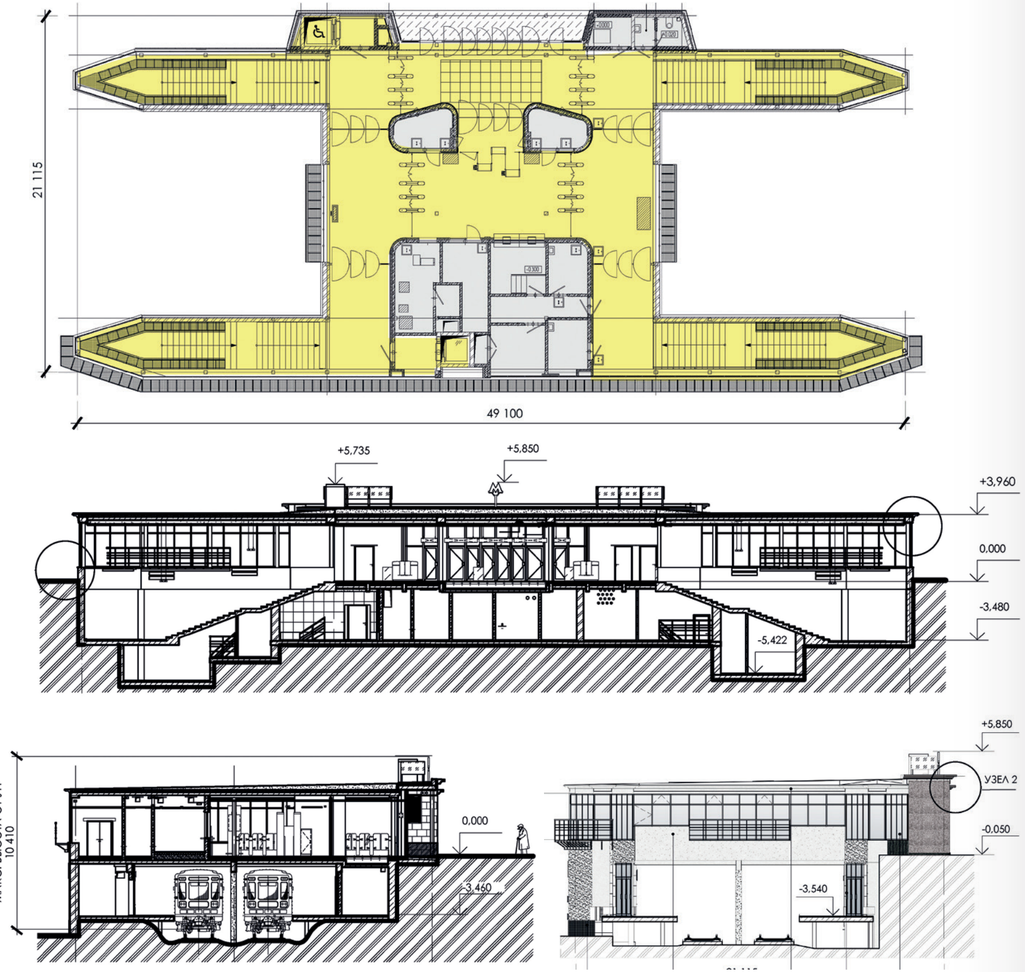
На «Студенческой» применили ряд технологий, которые позволяют свести к минимуму основные недостатки станции открытого типа, а некоторые даже превратить в достоинства. Было исправлено главное неудобство «Студенческой» для пассажиров — её незащищённость от перепадов температур. Инфракрасные обогреватели на навесах обеспечили обогрев платформы в холодное время года. При остеклении вестибюлей использовались ударопрочные стеклопакеты, повышающие энергоэффективность станций за счёт уменьшения нагрева помещений летом и препятствия потере тепла зимой.

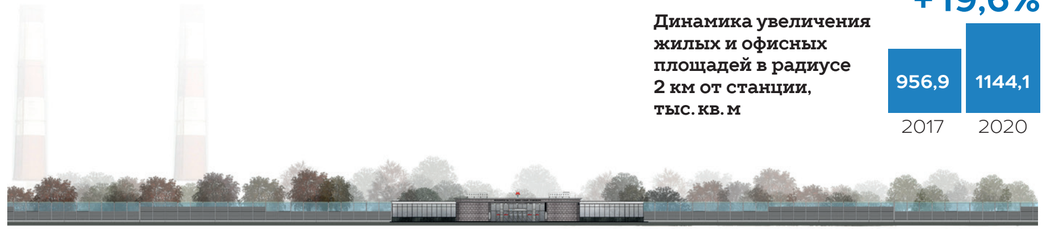






До реконструкции	После реконструкции
Вестибюль	
Пол	
Керамическая плитка	Гранитные плиты
Стены	
Керамическая плитка	Керамогранит
Потолок	
Штукатурка, покраска	Штукатурка, покраска
Витражи	
Двойное витражное остекление	Одинарный стеклопакет с заполнением энергоэффективным стеклом
Освещение	
Люминесцентные светильники	Светодиодные светильники
Цоколь фасада	
Керамическая плитка	Гранитные плиты
Новые детали фасада	
Вентилируемый фасад (гранитные плиты) на подсистеме	
Платформа	
Пол	
Асфальтовое покрытие	Гранитные плиты
Стены на платформе	
Бетонная стена	Декоративная стена из металлических фасадных панелей с плоттерной печатью; гранитное основание
Перила, ограждения	
Крашеный чёрный металл	Нержавеющая сталь



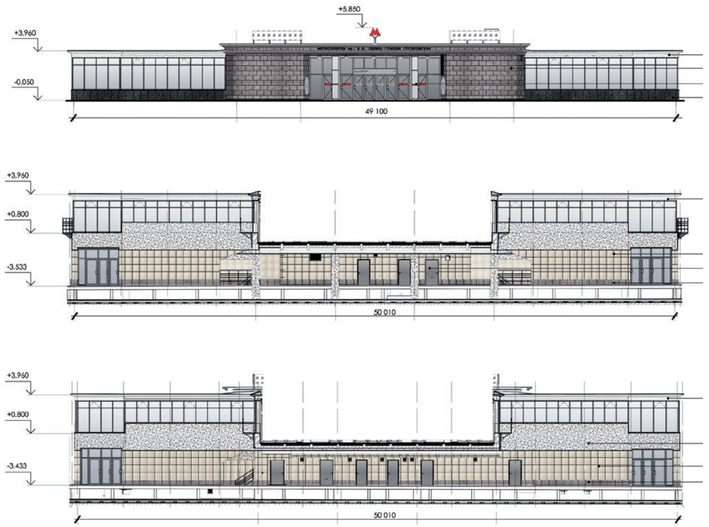


Динамика увеличения жилых и офисных площадей в радиусе 2 км от станции, тыс. кв. м



Площадь, кв. м





Колористическое решение «Студенческой» осталось неизменным. Нейтральная цветовая гамма с небольшими вкраплениями тёмно-коричневых акцентов в нижней части стен (гранитный цоколь) урбанистична и ненавязчива. Она играет роль фона, в то время как главное — пассажиры, город и движение. Без художественной отделки всё же не обошлось. Перегородку вдоль первого пути украшают стеновые HPL-панели «Наука и образование». Они обладают повышенной влаго- и износостойкостью, что важно для эксплуатации метрополитена.

Чтобы максимально подчеркнуть открытость станции, перегородки вдоль второго пути демонтировали и установили витражные стёкла. Теперь со «Студенческой» видны пути Киевского вокзала. Такое решение придало станции современный динамичный вид и сделало её более светлой. Примечательно, что жители района оставляли строителям подобные пожелания: «Было бы здорово сделать противоположную стену прозрачной, чтобы наблюдать за поездами». Идея о прозрачности перегородки оказалась интуитивно понятной архитекторам и горожанам.

КОЛИЧЕСТВО ВЫХОДОВ: **2**

ВЫХОДЫ НА УЛИЦЫ:

ул. КИЕВСКАЯ

НАСЕЛЕНИЕ В РАДИУСЕ 2 КМ:

65 203 чел.

(РАЙОН ДОРОГОМИЛОВО)





По проекту предусматривались перепланировка и техническое переоснащение вестибюлей. Замена устаревших инженерных систем и коммуникационных сетей позволила внедрить новейшие пассажирские сервисы и другие элементы современной транспортной инфраструктуры. При отделке вестибюлей использовали широкоформатный керамогранит молочно-бежевых оттенков, что визуально расширило зоны входа, спуска и переходов. Перед облицовкой все конструкции утеплили.

Старые лампы демонтировали, вместо них появилось более износостойкое и долговечное светодиодное освещение. Лифты сделали «Студенческую» удобной для маломобильных групп населения.

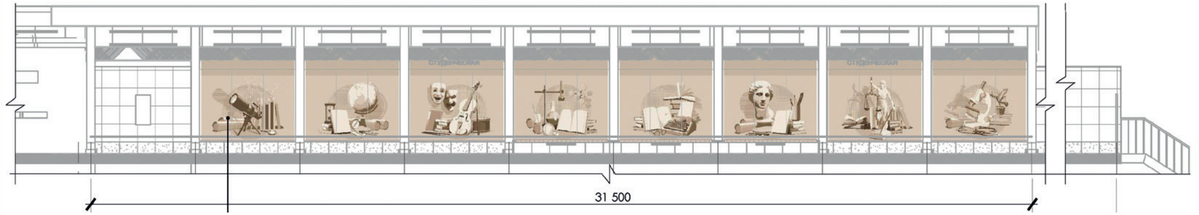




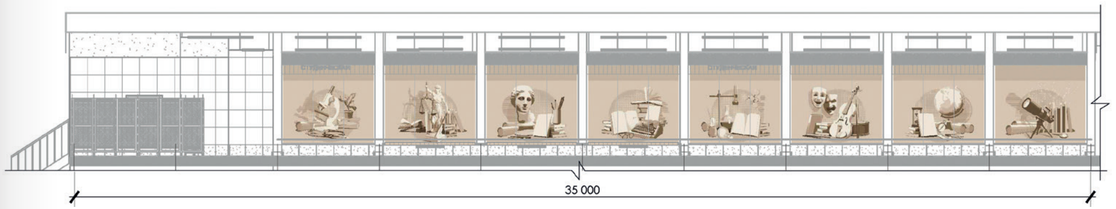

ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ




31 500


СТУДЕНЧЕСКАЯ


35 000



ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ
Нет прохода
No Exit

ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ





ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПРОЦЕСС РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

ПРОЦЕСС РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ







Ярослав Шахов, главный инженер проекта реконструкции Филёвской линии:

Несколько месяцев мы потратили на изучение состояния станций Филёвской линии метро, поднимали существующую документацию, заказывали обследование конструкций. Нужно понимать, что это первая наземная линия метро, которая простояла много лет под открытым небом. Представьте, что только за один год конструкции испытывают в среднем двадцать переходов положительных температур через ноль к отрицательным значениям. И так в течение 60 лет. Безусловно, всё это разрушает станции. Именно поэтому почти все конструкции мы меняли.

Самыми сложными в проектировании оказались «Студенческая» и «Пионерская». По возможности старались сохранить часть существующих конструкций. Потом поняли, что борьба за них получается неоправданно дорогой и долгой. Эффективнее было снести старые вестибюли и построить новые.

В хрущёвское время, когда возводилась Филёвская линия, действовали другие нормы. Проектировщики использовали существующие, порой не самые передовые материалы. Экономили буквально на всём, поэтому многое пришлось демонтировать.

Авторский надзор на реконструируемом участке вели днём и ночью. Дежурили постоянно, следили за тем, как вскрывались конструкции и в каком состоянии они сохранились. Если колонна рассыпалась, то решение о её замене и сопутствующих видах работ принималось незамедлительно. Проект был живым, меняющимся.

КУТУЗОВСКАЯ

СТАНЦИЯ ОТКРЫТА
7 НОЯБРЯ 1958 ГОДА

КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ:
НАЗЕМНАЯ С БОКОВЫМИ ПЛАТФОРМАМИ.
СООРУЖЕНА ПО ТИПОВОМУ ПРОЕКТУ

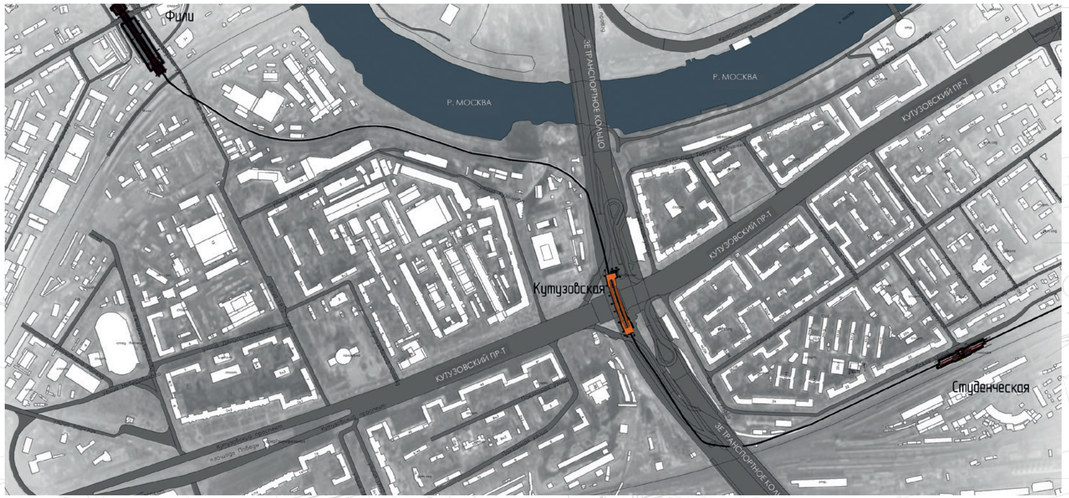
«Кутузовская» открылась в составе пускового участка Филёвской линии в 1958 году. Архитекторами стали Ю. П. Зенкевич и Р. И. Погребной, инженерами-конструкторами — М. В. Головинова и Л. В. Сачкова. Это наземная станция с береговыми и изогнутыми платформами. Построена по типовому проекту из сборного железобетона. Своё название получила от Кутузовского проспекта.

Строительство участка «Киевская» — «Кутузовская» было трудным с инженерной точки зрения. Простота архитектурных форм и отделки облегчила задачу возведения метровокзалов, но геологические условия города и плотная застройка её усложнили. Вплоть до последнего дня перед пуском метростроевцы трудились на путях. Ответственная бригада не справлялась с объёмом работ, и на помощь ей пришли со второго участка Фрунзенского радиуса. Коллективы СМУ № 2, 6, 7 и 8 прислали своих лучших мастеров. На одном участке строителям предстояло поднять 250 метров пути, произвести дополнительную подсыпку гравия и сделать подбивку. Работы почти чудом удалось выполнить в срок.

«Кутузовская» — вторая после «Александровского сада» станция с изогнутыми платформами. Среди всех метровокзалов у неё наибольший уклон путей.

Для оформления вертикальных поверхностей на «Кутузовской» использовали керамическую плитку. Станцию пополам делит пролётное строение. Боковые платформы защищены от осадков шиферными навесами на бетонных стойках.





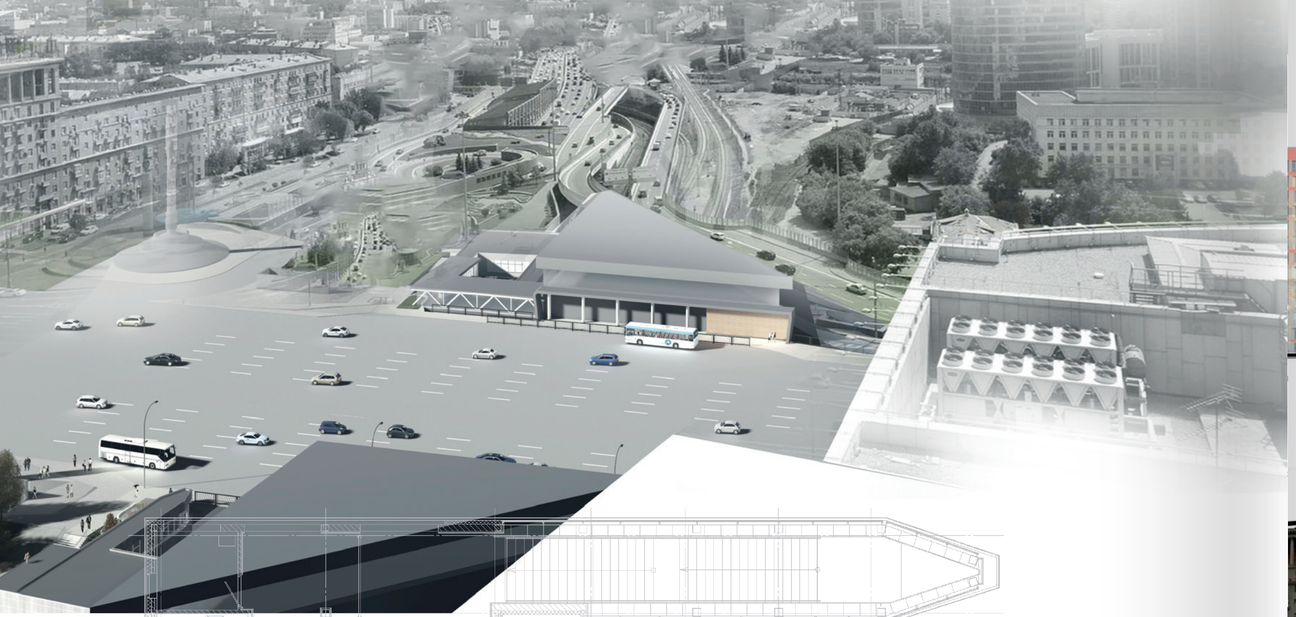
Транспортное значение «Кутузовской» для города связано ещё и с наличием пересадки на Московское центральное кольцо. Переход на МЦК сделан по принципу «сухие ноги» — когда выходить на улицу не нужно, что ценится горожанами. Открытая планировка станции сыграла важную роль в возможности такой организации строительства. Реализовать проект было непросто, поскольку места рядом с «Кутузовской» совсем мало: здесь находятся Третье транспортное кольцо и Кутузовский проспект. При проектировании учитывался каждый сантиметр.

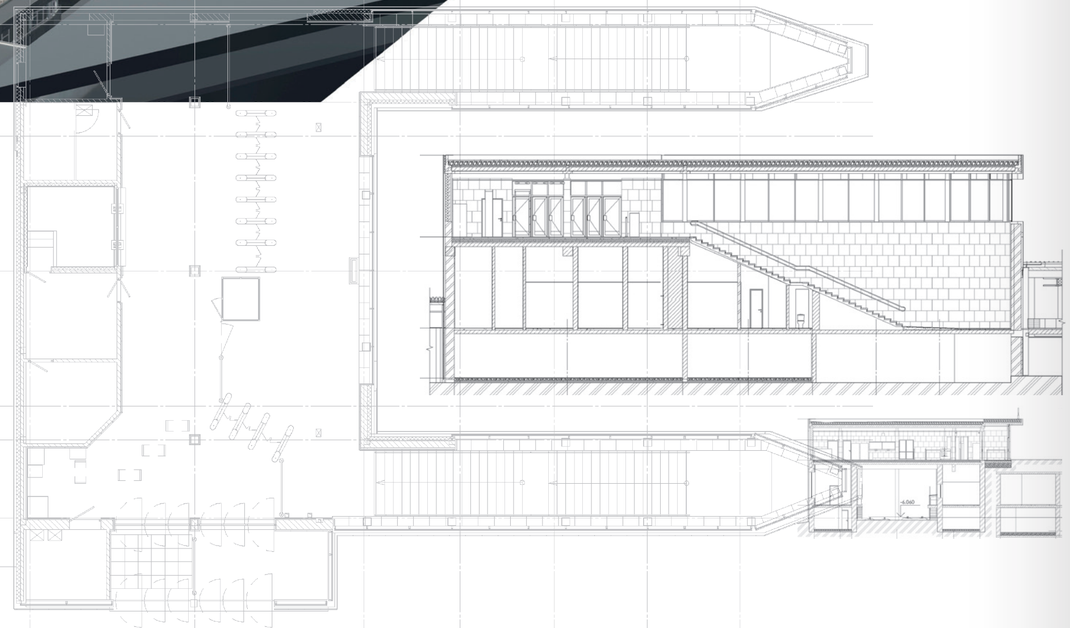
Станции Филёвской линии не относятся к памятникам архитектуры, что, с одной стороны, упрощает процессы, с другой — вынуждает проявлять больше творчества, придумывать многие элементы оформления заново. Художественное переосмысление «Кутузовской» сделало её органичным продолжением расположенного неподалёку музея-панорамы «Бородинская битва».

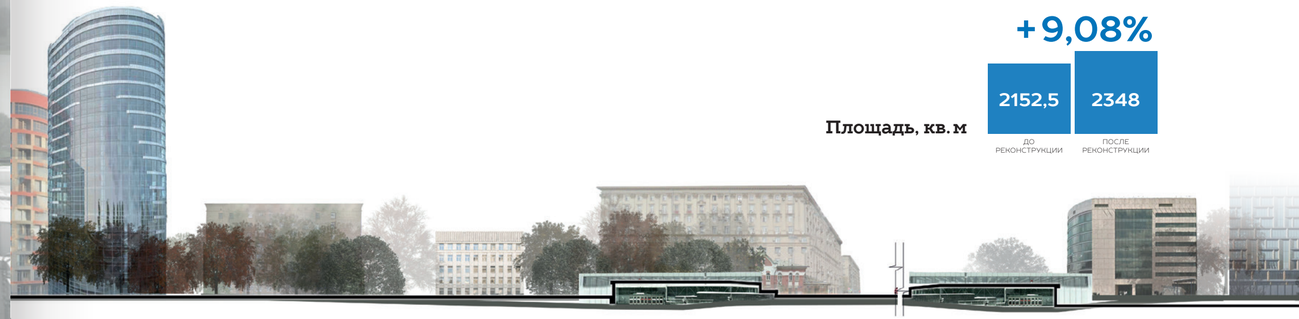
Стены станции украсили панно с изображениями героев Отечественной войны 1812 года, включая панель с главнокомандующим Михаилом Кутузовым. Несмотря на общую стилистическую концепцию, панно на «Кутузовской» отличаются от тех, что на «Студенческой». При оформлении использованы картины художников А. П. Шепелюка, П. В. Басина, В. Г. Шевченко, В. В. Верещагина и О. К. Пархаева.

Оба вестибюля станции нуждались в капитальном ремонте. Это позволило существенно расширить вход, увеличить их пропускную способность. Перепланировка северного вестибюля заключалась в пристройке к нему дополнительного объёма выходных групп (тамбура), устройстве подогрева площадок входа/выхода, зон кассового и распределительных залов с обновлёнными турникетными линейками, появлении нового кассового блока, службы безопасности, полиции, служебных и технических помещений.

При капитальном ремонте инженеры и архитекторы подумали о комфорте не только пассажиров, но и сотрудников метро. Все служебные помещения «Кутузовской» утеплили, кассовые зоны привели в соответствие со всеми санитарными нормами. Подоконная доска теперь включает встроенный лоток для каждого кассира, его рабочее место оснащено устройством для переговоров с пассажирами, необходимой мебелью и компьютером.

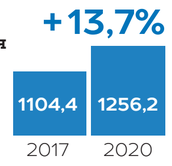




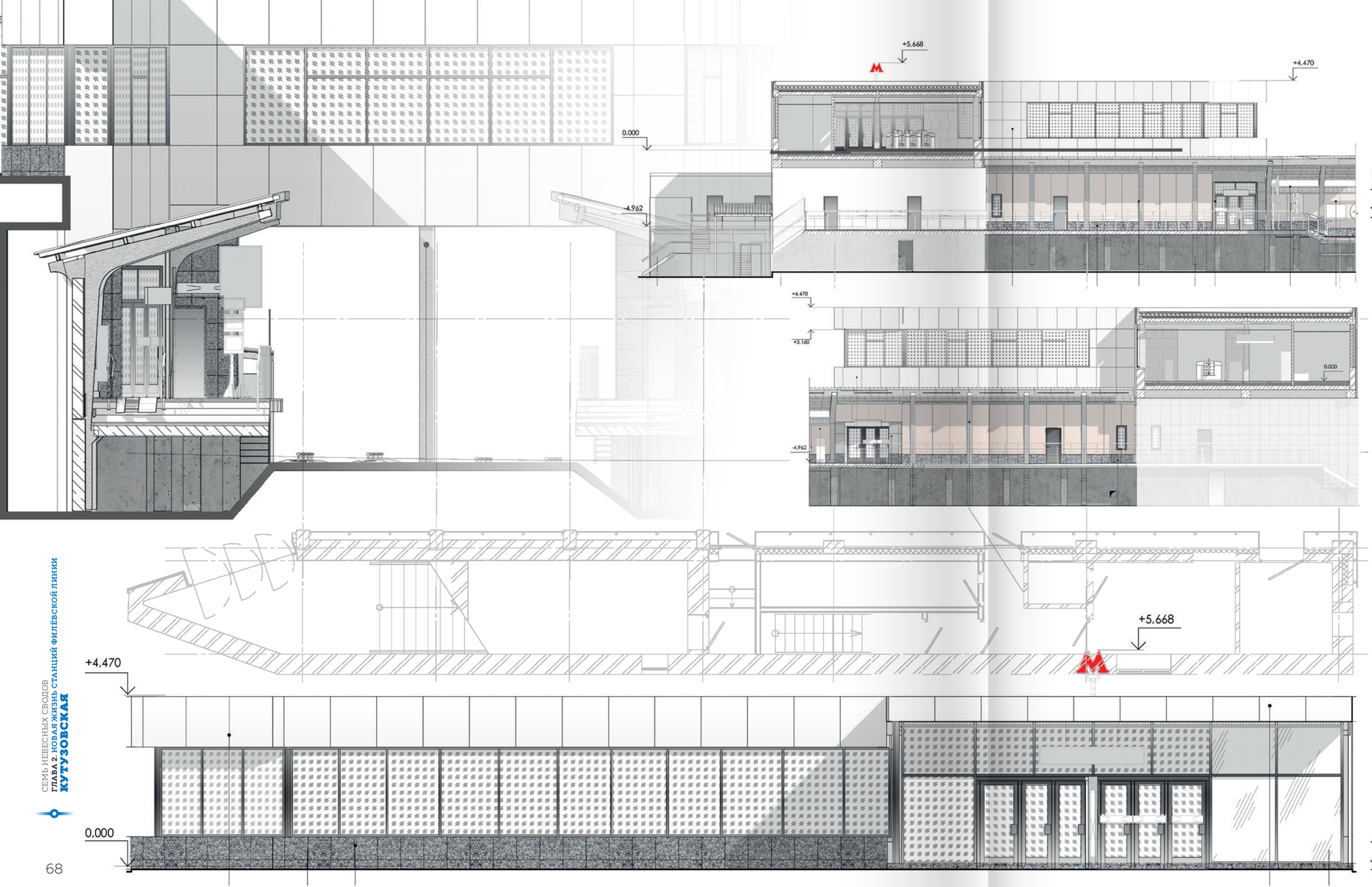


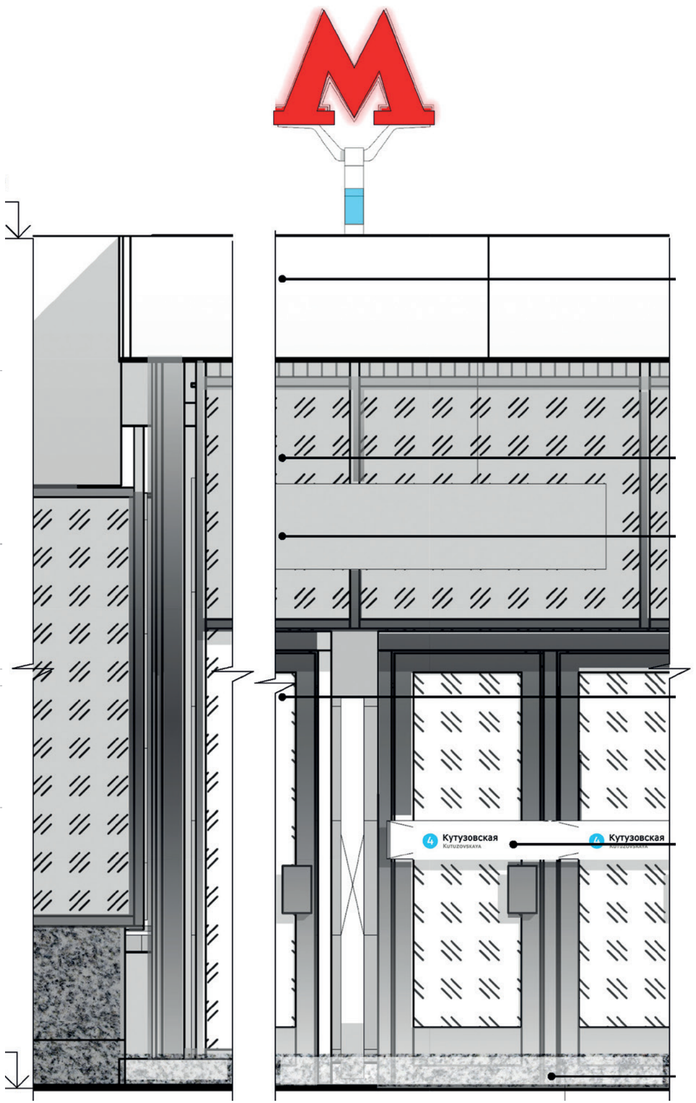
Площадь, кв. м

Динамика увеличения жилых и офисных площадей в радиусе 2 км от станции, тыс. кв. м






+5.668
+4.470
0.000
-4.962
+4.470
+3.160
0.000
-4.962
+5.668
+4,470
0,000


Кутузовская
Кутузовская



До реконструкции	После реконструкции
Вестибюль	
Пол	
Керамическая плитка	Гранитные плиты
Стены	
Керамическая плитка	Керамогранит
Потолок	
Штукатурка, покраска	Штукатурка, покраска
Витражи	
Двойное витражное остекление	Одинарный стеклопакет с заполнением энергоэффективным стеклом
Освещение	
Люминесцентные светильники	Светодиодные светильники
Цоколь фасада	
Керамическая плитка	Гранитные плиты
Новые детали фасада	
Вентилируемый фасад (гранитные плиты) на подсистеме	
Платформа	
Пол	
Асфальтовое покрытие	Гранитные плиты, подогрев пола платформ инфракрасными излучателями
Стены на платформе	
Бетонная стена	Путевые стены 1-го и 2-го пути декорированы алюминиевыми панелями на фасадной подсистеме. На путевой стене 2-го пути установлены светопрозрачные конструкции в зоне, граничащей со станцией МЦК «Кутузовская»
Перила, ограждения	
Крашеный чёрный металл	Нержавеющая сталь



КОЛИЧЕСТВО ВЫХОДОВ: **2**

ВЫХОДЫ НА УЛИЦЫ:

ПР-Т КУТУЗОВСКИЙ

УЛ. КИЕВСКАЯ

НАСЕЛЕНИЕ В РАДИУСЕ 2 КМ:

69 828 ЧЕЛ.

(РАЙОН ДОРОГОМИЛОВО)

НАЛИЧИЕ ПЕРЕСАДКИ НА СТАНЦИЮ МЦК



Юрий Зенкевич,
главный архитектор проекта станции «Кутузовская»:

Вместе со старшим архитектором Римидалвом Погребным мы предложили единое архитектурно-пространственное решение вестибюлей, органично сочетающихся с платформами станции и лестничными сходами. Для удобства пассажиров входы в вестибюли находятся на уровне тротуаров. «Кутузовская» расположена под путепроводом, соединяющим Кутузовский проспект с Минским шоссе. Архитектура легка благодаря отсутствию стен и применению витражей со сплошным остеклением. В отделке широко использованы новые материалы, включая цветной слоистый пластик, впервые применённый при реконструкции здания Манежа. Станция освещается кольцевыми заменителями, дающими мягкий рассеянный свет. В них нет абажурного стекла, требующего особого ухода. При разработке рабочих чертежей провели унификацию архитектурных деталей и конструктивных элементов. Это позволило сократить количество типов и размеров архитектурно-конструкторских деталей, чертежей, ускорить сроки выполнения проекта, существенно упростить организацию и удешевить стоимость строительных и отделочных работ.

Облик платформы «Кутузовской» обновили. По существующим Г-образным колоннам выполнили новое покрытие из кровельных сэндвич-панелей. Для подогрева пола применили инфракрасные обогреватели. Асфальт на платформенной части заменили на термообработанный гранит. На станции также появились участки стен из витражного стекла, что визуально облегчило сооружение и придало ему динамики.

Самым сложным как на «Кутузовской», так и на других станциях Филёвской линии было проведение реконструкции без закрытия движения поездов. Вход на платформы закрывали поочерёдно. Пассажирам предложили проехать на одну станцию дальше и вернуться на поезде, следующем в обратном направлении. Продолжительность поездки возрастала на 5–10 минут, но это оказалось более удобным, чем полное закрытие станции.


КУТУЗОВСКАЯ
КУТУЗОВСКАЯ
КУТУЗОВСКАЯ
КУТУЗОВСКАЯ
КУТУЗОВСКАЯ


КУТУЗОВСКАЯ


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ
КУТУЗОВСКАЯ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

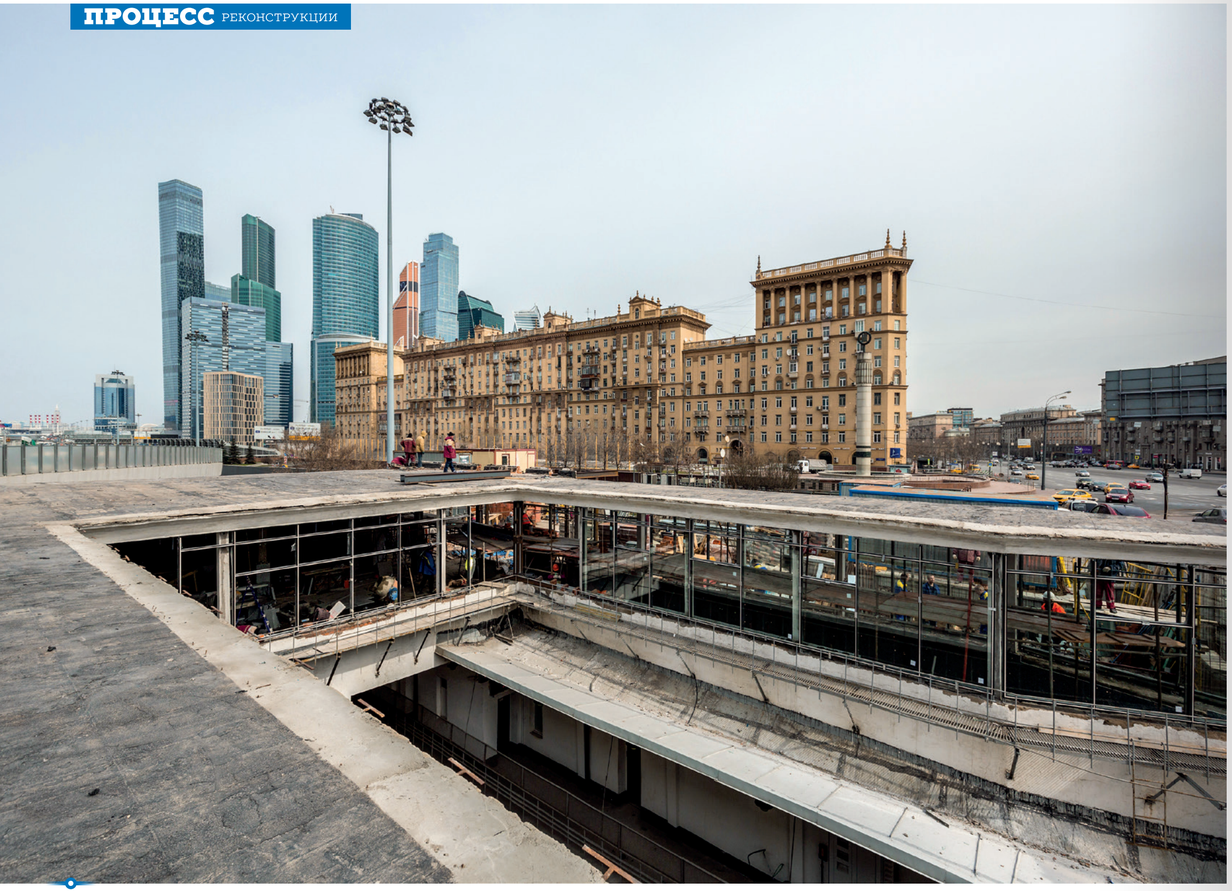

ПРОЦЕСС РЕКОНСТРУКЦИИ
56


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ
56


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ
МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕНИ В И ЛЕНИНА СТАНЦИЯ КУТУЗОВСКАЯ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

ПРОЦЕСС РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ





Станислав Чернышёв,
заместитель генерального директора АО «Мосметрострой»:

Особенно сложными оказались работы по модернизации инженерных систем и коммуникаций. Их износ достигал более 70%. Перед нами стояла задача полностью обновить слаботочные системы, водопровод, канализацию, вентиляцию, тепло- и электроснабжение, внедрить ранее не применяемые на Филёвской линии системы по автоматическому дистанционному управлению электромеханическими устройствами (АСДУ-ЭМС), контролю удалённого доступа (СКУД), видеонаблюдению и охранной сигнализации перегонов.


ФИЛИ
4 На запад
Westbound
Фили
Багратионовская
Филёвский парк
Пионерская
Кунцевская 1
ФИЛИ

СТАНЦИЯ ОТКРЫТА
7 НОЯБРЯ 1959 ГОДА

КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ:
НАЗЕМНАЯ С БОКОВЫМИ ПЛАТФОРМАМИ.
СООРУЖЕНА ПО ТИПОВОМУ ПРОЕКТУ

«Фили», введённая в эксплуатацию 7 ноября 1959 года, стала третьей станцией, открытой на новой линии. Она получила своё название по расположению в одном из исторических районов столицы, появившемся на месте села Фили (ранее Хвили). Филёвский район изначально активно развивался и застраивался. К 50-м годам XX века он уже нуждался в быстром транспортном сообщении с центром Москвы. Здесь жили многочисленные рабочие и служащие. Открытие станции «Фили» стало для них настоящим праздником.

Метровокзал построен из сборного железобетона по типовому проекту с прямыми береговыми платформами. Сложность возведения станции заключалась в необходимости пройти тоннель под полотном железной дороги. Коллективу СМУ-8 Метростроя под руководством П. С. Бурцева удалось сделать это без прекращения движения по крупной железнодорожной магистрали.

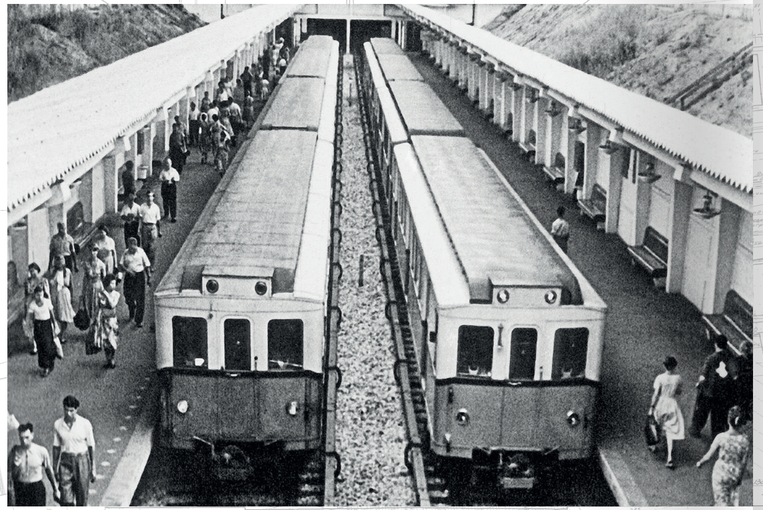
Поезд со стороны центра прибывает на «Фили» из тоннеля, а уезжает со станции уже по открытым путям. Над северной частью объекта проходит путепровод Багратионовского проезда, над южной — железнодорожный мост.

Рекордные для советского времени скорости проходки Филёвской линии и строительства станций, в том числе «Фили», — результат унификации проектов, использования более простых материалов, стахановского движения среди метростроевцев и привлечения местных жителей к стройке.



Газета «Метростроевец»,
1958 год:

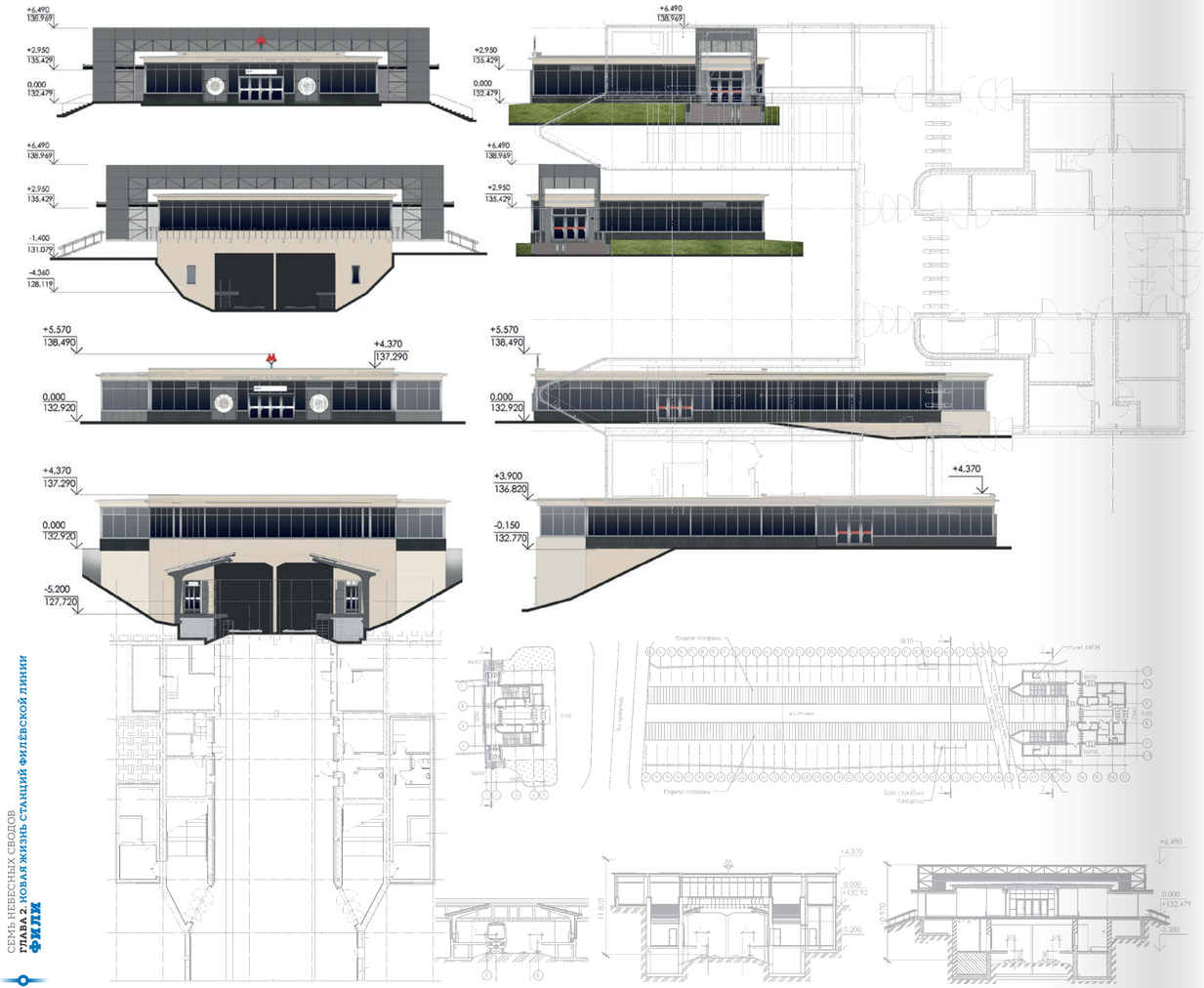
Коллективы заводов, расположенных в Филях, просили ускорить строительство линии метро. На районной партийной конференции этот вопрос был предметом горячего обсуждения. К тому времени стало известно, что Метрострой уже начал работы на трассе. Конференция одобрила инициативу коллективов Мосхладокомбината и ряда заводов отработать каждому члену партии на стройках района по 20 часов. Затем к этому решению присоединилась районная комсомольская конференция. Не было такой организации в районе, которая осталась бы в стороне от этого всесахватывающего патриотического движения. В любую погоду, в жару и ненастье, десятки, а иногда и сотни трудящихся 40 организаций и предприятий района приходили на трассу, своими руками помогали метростроевцам быстрее подготовить линию к пуску. 45 тысяч человеко-часов упорного труда — таков вклад трудящихся района в общее дело. Много энергии, старания проявили работники Государственной библиотеки им. В. И. Ленина, Министерства внешней торговли, Министерства иностранных дел, институтов «Гипроцветмет», «Стальпроект» и других организаций. Все задания строителей участники субботников выполняли аккуратно и добросовестно. Они не только убирали мусор, наводили чистоту, но и рыли траншеи, сооружали полотно, подносили стройматериалы.

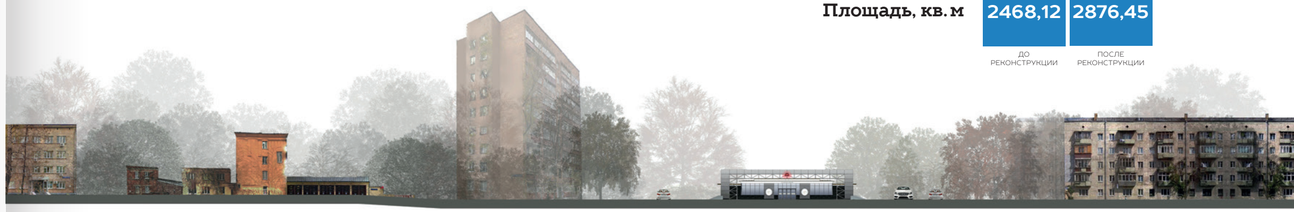


Газета «Метростроевец»,
1959 год:

Светлый солнечный день звал на улицу — подышать свежим воздухом, ещё раз полюбоваться праздничным убранством столицы. Во второй половине дня было особенно оживлённо на Арбатско-Филёвском радиусе метро. Москвичи уже знали, что перед праздником Великого Октября по новой трассе прошёл первый поезд, что станция метро «Фили» должна вступить в строй. Около четырёх часов дня на станции «Кутузовская» начали собираться пассажиры. Они видели, что поезда уходят дальше, но пока пустые. И вот в 4 часа 15 минут диктор на станции «Кутузовская» объявил: «Поезд идёт до станции „Фили"!» Первые пассажиры поехали по новой трассе. С большим любопытством смотрели они на освещённую солнцем Москву-реку, по берегу которой шёл поезд. «Летом здесь будет чудесно. Это первая линия, которая идёт по берегу реки!» — слышались возгласы. Многие из жителей Филей высказывали мысли о том, что новая линия даёт большую экономию во времени. Вместо 40 минут до центра можно доехать за 13 минут.







+16,54%

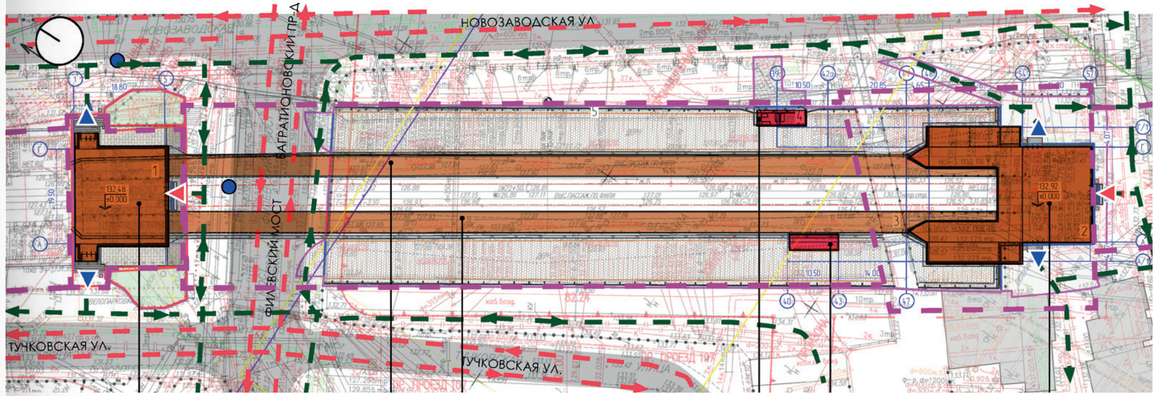
Площадь, кв. м

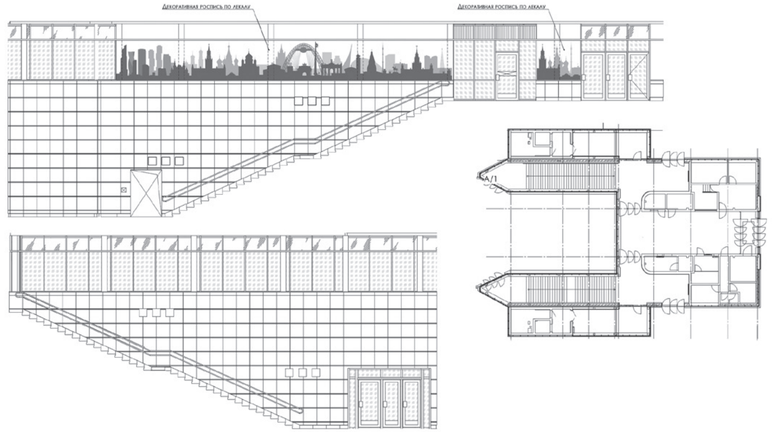
2468,12	2876,45
ДО РЕКОНСТРУКЦИИ	ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

Динамика увеличения жилых и офисных площадей в радиусе 2 км от станции, тыс. кв. м

+57,4%

1161,4	1827,5
2017	2020





Конструкции станции «Фили» к 2016 году сильно износились, отдельные элементы покрытия и инфраструктуры пришли в негодность. Перед инженерами и строителями стояла задача полностью отремонтировать метровокзал, привести его в соответствие с современными требованиями безопасности.

После ремонта платформа обрела современный облик. Утилитарные материалы советского периода заменили на гранит и стеклянные витражи. Стеновые панели из сборного железобетона демонтировали, вместо них установили кровельные сэндвич-панели. Фасады отделали декоративной штукатуркой, металлическими кассетами и натуральным камнем.

Вестибюли заметно преобразились. Восточный после реконструкции значительно расширился, сегодня его общая площадь составляет более 800 кв. м. Турникетную линейку увеличили в два раза — с 6 до 12 пропускных устройств. Новые вестибюли оснастили системой отопления и вентиляции. Путевые стены стали прозрачными, открыв пассажирам вид на зелёный газон.



До реконструкции	После реконструкции
Вестибюль	
Пол	
Керамическая плитка	Гранитные плиты
Стены	
Керамическая плитка	Керамогранит
Потолок	
Штукатурка, покраска	Штукатурка, покраска
Витражи	
Двойное витражное остекление	Одинарный стеклопакет с заполнением энергоэффективным стеклом
Освещение	
Люминесцентные светильники	Светодиодные светильники
Цоколь фасада	
Керамическая плитка	Гранитные плиты
Новые детали фасада	
Металлические фасадные панели	
Платформа	
Пол	
Асфальтовое покрытие	Гранитные плиты, подогрев пола платформ инфракрасными излучателями
Стены на платформе	
Бетонная стена	Безимпостное остекление на гранитном основании
Перила, ограждения	
Крашеный чёрный металл	Нержавеющая сталь



КОЛИЧЕСТВО ВЫХОДОВ: **2**

ВЫХОДЫ НА УЛИЦЫ:

ул. НОВОЗАВОДСКАЯ
ул. 1812 ГОДА
ПРОЕЗД ПРОМЫШЛЕННЫЙ

НАСЕЛЕНИЕ В РАДИУСЕ 2 КМ:

65 331 чел.
(РАЙОН ФИЛЁВСКИЙ ПАРК)

КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА: **6**

НАЛИЧИЕ Ж/Д СТАНЦИИ:

ФИЛИ (БЕЛОРУССКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ) **13 тыс. чел.**


ПРОЦЕСС РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ
30:09
МЕТРОПОЛИТЕН имени В.И.ЛЕНИНА СТАНЦИЯ „ФИЛИ"


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ
МЕТРОПОЛИТЕН имени В.И.ЛЕНИНА СТАНЦИЯ „ФИЛИ"

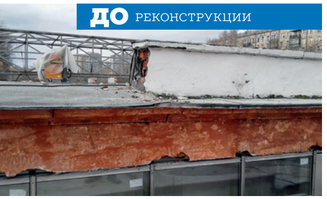
ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ



ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



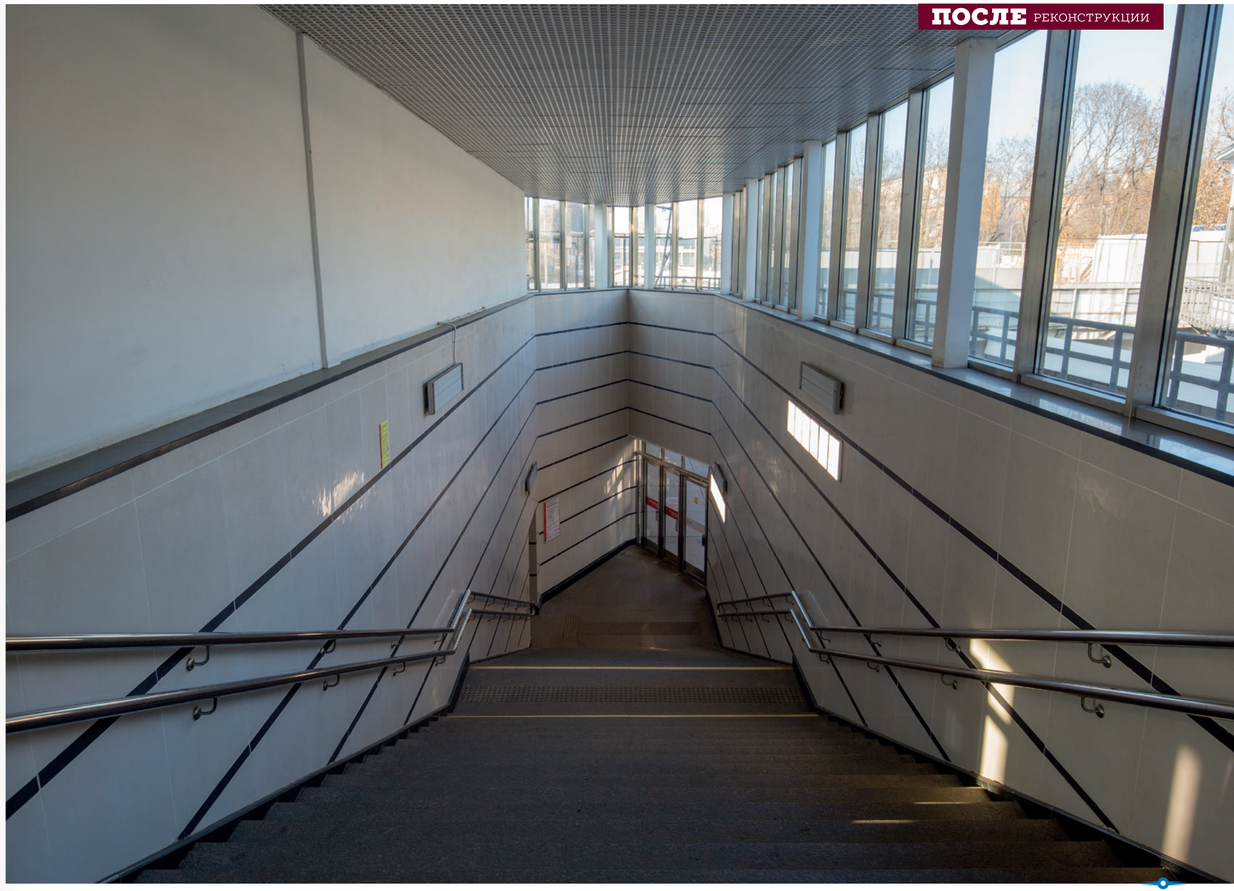




ПРОЦЕСС РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ




ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ





БАГРАТИОНОВСКАЯ

СТАНЦИЯ ОТКРЫТА
13 ОКТЯБРЯ 1961 ГОДА

КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ:
НАЗЕМНАЯ С ОСТРОВНОЙ ПЛАТФОРМОЙ. СООРУЖЕНА ПО ТИПОВОМУ ПРОЕКТУ



«Багратионовская» открыта 13 октября 1961 года — через полгода после полёта Юрия Гагарина в космос. Активное строительство метро на запад Москвы подкрепило царившие тогда в обществе ликование и гордость за успехи страны.

Станция расположена под улицей Барклая. Названа в честь героя Отечественной войны 1812 года князя П. И. Багратиона. По типу — наземная открытая с островной платформой. С западной стороны станции находится однопутный тупик, а с восточной — съезд, пути которого ведут в электродепо «Фили».

Технологии, применявшиеся в ходе строительства «Багратионовской», считались в то время передовыми, инновационными. Советские метростроевцы по праву ими гордились. Однако жёсткая экономия привела к снижению стоимости проектов и поиску новых решений. Некоторые из них оказались жизнеспособны, вошли в историю метростроения и до сих пор применяются в усовершенствованном виде.

На трассе «Фили» — «Пионерская» Мосметрострой впервые был уложен участок пути на железобетонных шпалах с раздельными креплениями типа «К». На одном из отрезков перегона стыки собраны на графитовой смазке вместо обычного способа — соединения рельсов медными проводниками. При испытании новое решение показало большую надёжность.

Штукатурные работы на «Багратионовской» и других станциях второго этапа Филёвской линии велись и женскими бригадами. Молодые девушки работали чисто и аккуратно, неизменно укладываясь в сжатые сроки.

К началу капитального ремонта (2016 год) — через 55 лет после пуска — конструкции «Багратионовской» серьёзно износились. Над путями соорудили временные металлические навесы. Перед Московским метростроем стояла непростая задача по модернизации станции.

Обновление «Багратионовской» заключалось в значительном расширении вестибюлей (раньше в каждом из них было всего по две двери на вход/выход и по три турникета), демонтаже стен и перегородок, лестничных сходов, замене фасадов и витражных конструкций на новые, внутренней отделке и других трудоёмких работах. Вертикальные поверхности на платформах облицевали белым гранитом и мрамором. Путевую стену и потолок путепровода отделали светлыми декоративными панелями из фибробетона.

Газета «Метростроевец»,
1961 год:

Трубчатые металлические леса выставлены на платформе станции «Багратионовская». Под самым потолком работают девчата. Ловко, уверенно мелькает мастерок в руках у В. Рулевой. Взмах, другой, третий — и кессонный навес над платформой, обтянутый металлической сеткой, покрывается слоем раствора. Это самая трудная работа — оштукатуривание кессонов. Но она по плечу бригаде Парамоновой. 500 квадратных метров на двух вестибюлях «Багратионовской» были отделаны за 10 дней вместо 17 по норме. В напряжённые предпусковые дни отлично трудится на новой трассе «Фили» — «Пионерская» бригада штукатуров СК № 4, которой руководит т. Парамонова. Семь девушек в этой бригаде, семь хороших мастеров своего дела. Высокие темпы не мешают бригаде Парамоновой давать отличное качество продукции. И в этом заслуга самой Анны Парамоновой. Она молодой бригадир, руководит коллективом всего два месяца. Но за это время показала себя прекрасным организатором, грамотным и квалифицированным руководителем.





Площадь, кв. м

+21,61%

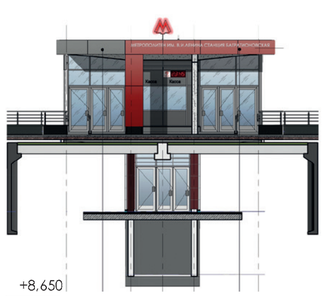
1303,7	1585,4
ДО РЕКОНСТРУКЦИИ	ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

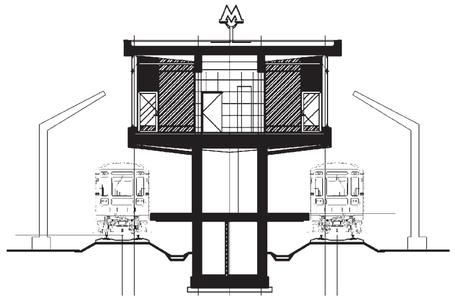


Динамика увеличения жилых и офисных площадей в радиусе 2 км от станции, тыс. кв. м

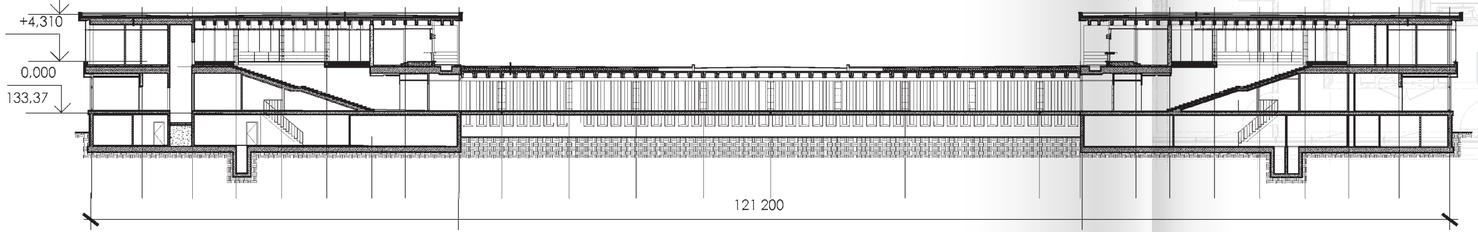
+13,3%

1071,8	1214,6
2017	2020











Денис Снитко,
куратор строительных работ проекта реконструкции станции «Багратионовская»:

На «Багратионовской» пришлось полностью снести два вестибюля и возвести их заново. Что касается пассажирских платформ, то на четырёх станциях Филёвской линии построили новые. Мы снимали по пять-семь слоёв асфальта различной толщины. Сборный железобетон тоже демонтировали — после обследований выяснилось, что он совсем изношен. Подверглись замене колонны под платформами, а те, что расположены в вестибюлях, «вылечили». Отделка после этого велась круглосуточно. В итоге все станции «оделись» в современные материалы: вместо шифера — гидроизоляция и мембрана, сэндвич-панели, на смену асфальту — гранит. Благодаря комплексной реконструкции удалось расширить площади вестибюлей. Практически целиком изменили их конфигурацию, для персонала Московского метрополитена добавились новые помещения. На «Багратионовской» применена яркая цветовая схема, основанная на контрастном сочетании белого и тёмно-красного. В интерьере вестибюля предусмотрена расстановка светильников по периметру на существующем ригеле вдоль витражной линии. Как и все отремонтированные станции, «Багратионовская» стала доступна для маломобильных групп граждан.



До реконструкции	После реконструкции
Вестибюль	
Пол	
Керамическая плитка	Гранитные плиты
Стены	
Керамическая плитка	Керамогранит
Потолок	
Штукатурка, покраска	Штукатурка, покраска, инфракрасные обогреватели, встроенные в систему подшивного потолка
Витражи	
Двойное витражное остекление	Одинарный стеклопакет с заполнением энергоэффективным стеклом
Освещение	
Люминесцентные светильники	Светодиодные светильники
Цоколь фасада	
Керамическая плитка	Гранитные плиты
Новые детали фасада	
Металлические фасадные панели	
Платформа	
Пол	
Асфальтовое покрытие	Гранитные плиты, подогрев пола платформ инфракрасными излучателями
Стены на платформе	
Бетонная стена	Светлые декоративные панели из фибробетона
Перила, ограждения	
Крашеный чёрный металл	Нержавеющая сталь

КОЛИЧЕСТВО ВЫХОДОВ: **2**

ВЫХОДЫ НА УЛИЦЫ:

ул. БАРКЛАЯ

проезд БАГРАТИОНОВСКИЙ

ул. СЕСЛАВИНСКАЯ

НАСЕЛЕНИЕ В РАДИУСЕ 2 КМ:

60 292 чел.

(РАЙОН ФИЛЁВСКИЙ ПАРК)

КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА: **3**



ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПРОЦЕСС РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ




ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ




ФИЛЕВСКИЙ ПАРК
4 КУНЦЕВСКАЯ ■ ПИОНЕРСКАЯ ■ ФИЛЁВСКИЙ ПАРК 4
ПЕРЕХОД НА СТАНЦИЮ «КУНЦЕВСКАЯ»
ФИЛЁВСКИЙ ПАРК

СТАНЦИЯ ОТКРЫТА
13 ОКТЯБРЯ 1961 ГОДА

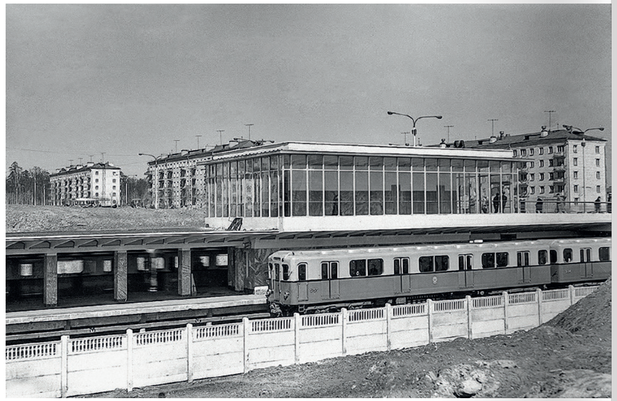
КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ:
НАЗЕМНАЯ С ОСТРОВНОЙ ПЛАТФОРМОЙ.
СООРУЖЕНА ПО ТИПОВОМУ ПРОЕКТУ

«Филёвский парк» открыт 13 октября 1961 года в составе участка «Фили» — «Пионерская». Станция построена по усовершенствованному типовому проекту из сборного железобетона с одной островной платформой. В 1991 году её предлагали переименовать в «Сеславинскую», чтобы избежать путаницы с «Филями», но инициатива не получила развития.

Оформление станции незатейливо. Колонны, на которых закреплён навес над платформой и эстакадой Минской улицы, а также цоколи павильонов и стены лестниц облицованы светло-серым мрамором. Со временем он подвергся изменениям. Покрытие платформы — асфальт. Простые светильники в ребристом потолке завершают интерьер.

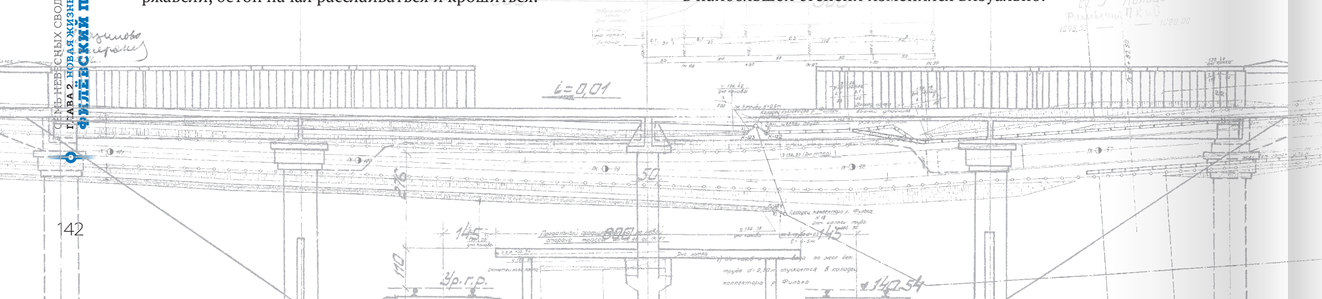
Немало пассажиров собралось на пуске в 1961 году посмотреть новую станцию. Её появление значительно упростило горожанам путь в одну из любимых рекреационных зон Москвы — одноимённый парк, известный своими цветущими аллеями. Недалеко от метровокзала есть ещё один памятник истории и культуры — усадьба Нарышкиных, которую посещали особы высокого происхождения, среди них — король Пруссии Фридрих Вильгельм III, царь Алексей Михайлович и Екатерина II.

По признанию метростроевцев нашего времени, износ конструктивных элементов и инженерных систем «Филёвского парка» достигал максимальной отметки. Многие конструкции заржавели, бетон начал расслаиваться и крошиться.



После проведения колоссального объёма восстановительных работ облик станции стал заметно выделяться на фоне других метровокзалов Филёвской линии. При отделке использовались натуральные камни антрацитово-серого и сине-серого оттенков, которые эффектно заиграли с витражными путевыми стенами и серебристыми элементами декора.

Капитальный ремонт «Филёвского парка» предусматривал также замену сборного железобетона на монолитный, демонтаж фрагментов платформы и лестничных сходов, устройство новых износостойких конструкций и стен с включением слоя утепления. Метростроевцы существенно модернизировали станцию и придали ей современный вид. После ремонта «Филёвский парк» в наибольшей степени изменился визуально.

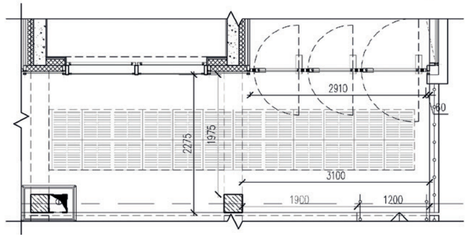


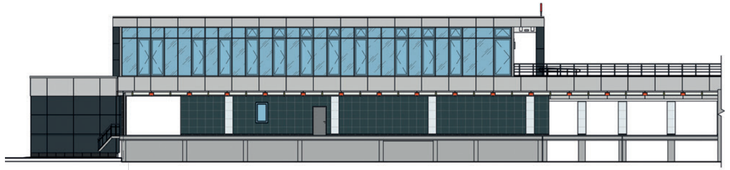


Игорь Зеленев,
заместитель генерального директора
Управления специальных работ Мосметростроя,
куратор отделочных работ:

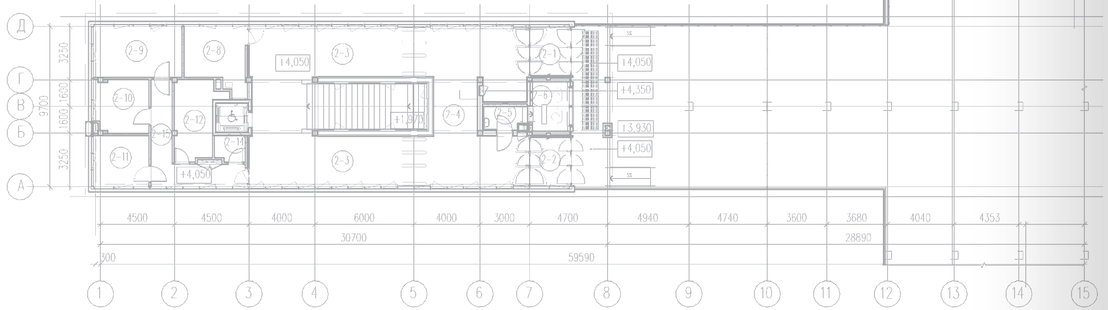
На Филёвской линии мы вели отделочные работы: облицовку колонн и стен мрамором и гранитом, мощение полов, монтаж подвесных потолков и витражей в новых вестибюлях. Основная сложность при выполнении отделки — режим действующих станций. Бригады выходили ночью, когда не было подачи напряжения на контактный рельс и отсутствовало движение поездов. За два часа должны были успеть подготовить строительные туры, разложить инструменты, поработать и оперативно собраться. Разумеется, мы в течение дня занимались облицовкой в тех зонах, где не было движения поездов и пассажиров. Действовать приходилось в стеснённых условиях, не нарушая привычный режим метро. Тем не менее без технологических окон, когда по субботам и воскресеньям Филёвская линия закрывалась для пассажиров, не смогли бы обойтись. Они позволили быстрее выполнить поставленные задачи.













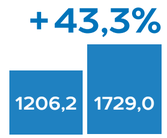
Михаил Кайгородцев,
заместитель генерального директора
СМУ-6 Метростроя:

Наше управление вело работы на станции «Филёвский парк». Начали с восточного вестибюля, демонтировав все старые конструкции и подвальную часть. Вскрывая их, отмечали, что бетон оказался сильно изношен и повреждён, коммуникации прогнили за долгие годы эксплуатации, арматура кое-где выходила на поверхность, а колонны и вовсе не поддавались «лечению». Станция могла, конечно, простоять лет десять, но рисковать безопасностью пассажиров никто не хотел, поэтому решение о преображении Филёвской линии правильное. Тем более что станции — наземные, подвержены осадкам и повреждениям природного происхождения.





Динамика увеличения жилых и офисных площадей в радиусе 2 км от станции, тыс. кв. м



Площадь, кв. м





До реконструкции	После реконструкции
Вестибюль	
Пол	
Керамическая плитка	Гранитные плиты
Стены	
Керамическая плитка	Керамогранит
Потолок	
Штукатурка, покраска	Штукатурка, покраска
Витражи	
Двойное витражное остекление	Одинарный стеклопакет с заполнением энергоэффективным стеклом
Освещение	
Люминесцентные светильники	Светодиодные светильники
Цоколь фасада	
Керамическая плитка	Гранитные плиты
Новые детали фасада	
Металлические фасадные панели	
Платформа	
Пол	
Асфальтовое покрытие	Гранитные плиты, подогрев пола платформ инфракрасными излучателями
Стены на платформе	
Бетонная стена	Светлые декоративные панели из фибробетона
Перила, ограждения	
Крашеный чёрный металл	Нержавеющая сталь



КОЛИЧЕСТВО ВЫХОДОВ: **2**

ВЫХОДЫ НА УЛИЦЫ:

ул. МАЛАЯ ФИЛЁВСКАЯ
ул. МИНСКАЯ
ул. ОЛЕКО ДУНДИЧА
ул. СЕСЛАВИНСКАЯ

НАСЕЛЕНИЕ В РАДИУСЕ 2 КМ:

67 847 чел.

(РАЙОНЫ ФИЛЁВСКИЙ ПАРК, ФИЛИ-ДАВЫДКОВО)

КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА: **12**


МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕНИ В.И.ЛЕНИНА СТАНЦИЯ ФИЛЕВСКИЙ ПАРК
Филёвский парк
Filevsky Park
Касса
Ticket Office
Филёвский парк
Filevsky Park

ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ



ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ




ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ
Александровский сад
Багратионовская
Филя
Кутузовская
Студенческая
Киевская
Смоленская
Арбатская
Александровский сад
МОСКВА
Кунцевская


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ



ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ



ПИОНЕРСКАЯ

Нет прохода
No Exit

Нет прохода
No Exit

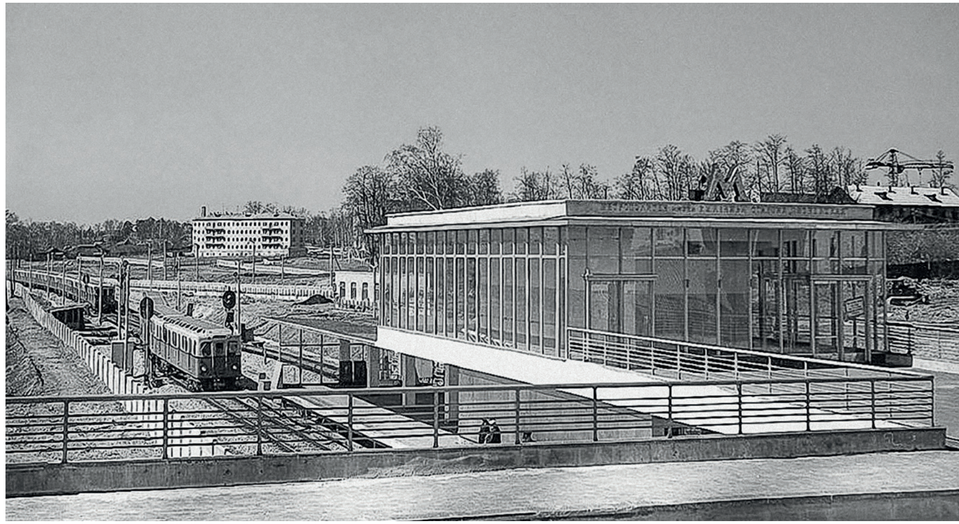
От «Петровского парка»
до «Динамо» – всего
несколько шагов!

Пройдите по надземному переходу,
воспользуйтесь поворотным турникетом
(без списания оплаты)
и продолжайте свой маршрут.

СТАНЦИЯ ОТКРЫТА
13 ОКТЯБРЯ 1961 ГОДА

КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ:
НАЗЕМНАЯ С ОСТРОВНОЙ ПЛАТФОРМОЙ.
СООРУЖЕНА ПО ТИПОВОМУ ПРОЕКТУ





Третья станция участка «Фили» — «Пионерская». Открыта 13 октября 1961 года. Сооружена по типовому проекту из сборного железобетона с островной прямой платформой. На момент ввода в эксплуатацию месторасположение станции (Мазилово) считалось окраиной Москвы. Территория вошла в черту города незадолго до окончания строительства. Предполагалось, что район и даст название метровокзалу. Однако в итоге дата его пуска совпала с юбилеем пионерской организации, поэтому станция получила имя «Пионерская».

«Пионерская» не так сильно пострадала от непогоды и отсутствия ремонта, как другие наземные станции Филёвской линии. И всё же она нуждалась в реконструкции: краска на фасаде вестибюлей облупилась, крыши деформировались, металлоконструкции износились, потолки загрязнились от времени, колонны изрядно посерели и пострадали от вандализма. Первоначально станция освещалась светильниками, скрытыми в основании колонн. Это решение не выдержало испытания временем и суровым климатом.

При реконструкции двух стеклянных вестибюлей станции метростроевцы полностью демонтировали старые служебные и технологические помещения, усилили несущие конструкции сооружений, заменили инженерные системы и коммуникационные сети. В результате проведённых строительно-монтажных работ «Пионерская» увеличилась на 246 квадратных метров. Полезную площадь вестибюлей удалось существенно расширить, тем самым увеличив турникетную зону.



Алексей Арбузов,
руководитель контракта АО «Мосметрострой»:

Большинство островных станций Филёвской линии в ходе ремонта сносились до основания, бетонировался заново фундамент и возводились новые монолитные конструкции. На «Пионерской» полный демонтаж не производился. Здесь демонтировались лишь отдельные элементы железобетонных конструкций. Это было необходимо для перепланировки с увеличением служебных помещений и установки лифтов, которых раньше на станции не было. Остальное ремонтировали с применением инновационной системы усиления.







Денис Варенов,
заместитель главного инженера СМУ-24 Метростроя, куратор монтажных работ:

Основная сложность заключалась при соединении действующих городских коммуникаций и вновь проложенных. Мы пересекались со старыми инженерными коммуникациями Арбатско-Покровской и Сокольнической линий. Встречались и кабели, питающие Олимпийский комплекс «Лужники», Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова. На линии трудились от 120 до 150 человек. В совокупности выполнять приходилось 40 видов работ. Мы поменяли около восьми километров труб и 32 километров кабелей. Заменили 500 видов различного оборудования: вентиляция, силовые сборки, распределительные устройства и другие электросистемы.

«Пионерская» — «Калининская» за 19 минут

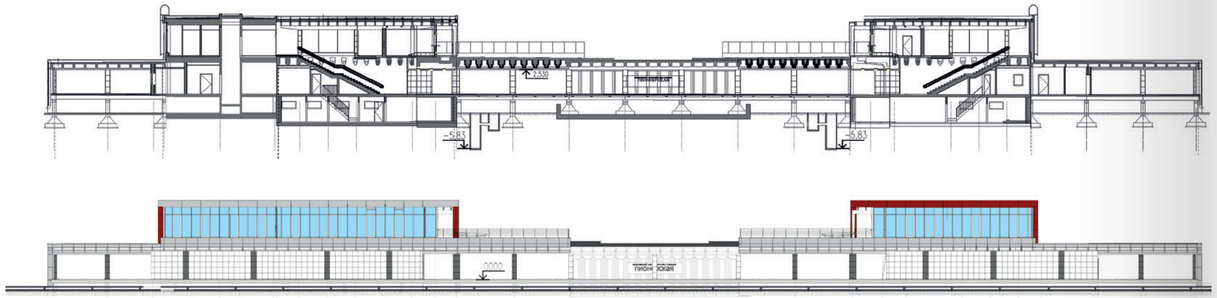
— Отличный подарок спасибо метростроителям! — сказал сегодня утром токарь А. Ф. Евстигнеев, садясь в вагон голубого экспресса на станции «Пионерская». — Я недавно получил квартиру в Мазилове, а теперь и отличный транспорт.

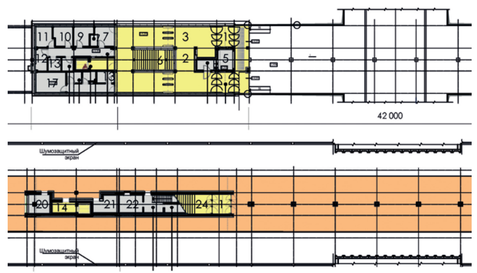
Тысячи москвичей сегодня хлынули на станции «Багратионовская», «Филевский парк» и «Пионерская» нового наземного участка Арбатского радиуса. В подарок XXII съезду КПСС метростроевцы досрочно сдали его в эксплуатацию. Трасса проложена в районе поселков Мазилово и Кастанаево, где идет огромное жилищное строительство. Теперь на поездку от «Пионерской» до «Калининской» москвичи затрачивают всего 19 минут.

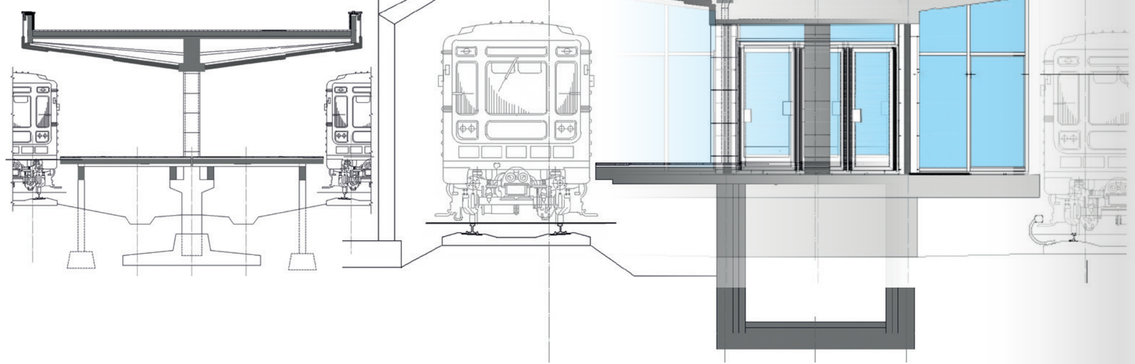




«Пионерская» полностью «переоделась» из асфальта и шифера в гранит, лабрадорит, мрамор, панорамное витражное остекление. Цветовое решение — контрастное, основанное на сочетании белого, чёрного и красного. Проект платформенного участка предусматривал замену материалов отделки, путевых стен и покрытия кровли. Колонны отделали лабрадоритом чёрного цвета, цоколь — гранитом. Покрытие платформы облачилось в сибирский шлифованный гранит с вставками, а путевая стена и потолок путепровода — в светлые декоративные панели из фибробетона.









+6,89%

Площадь, кв. м

1335,9	1428,0
ДО РЕКОНСТРУКЦИИ	ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ



+17,0%

Динамика увеличения жилых и офисных площадей в радиусе 2 км от станции, тыс. кв. м

2077,7	2430,5
2017	2020





До реконструкции	После реконструкции
Вестибюль	
Пол	
Керамическая плитка	Гранитные плиты, устройство грязеприёмной ямы, обогрев площадок перед входом
Лестница	
Гранитные плиты	Гранитные плиты
Стены	
Штукатурка, мрамор	Штукатурка, мрамор, витражные системы для внутренних стен
Потолок	
Штукатурка, покраска	Штукатурка, покраска. Металлические потолочные системы. Новая система освещения, вентиляции, водоотведения и водоснабжения, слаботочных коммуникаций и электрики
Фасад	
Витражная конструкция, штукатурка, покраска	Витражная конструкция, фасадная система, новая система освещения, вентиляции, водоотведения и водоснабжения, слаботочных коммуникаций и электрики
Платформа	
Пол	
Асфальтовое покрытие	Гранитные плиты, подогрев пола платформ инфракрасными излучателями
Стены на платформе	
Бетонная стена	Светлые декоративные панели из фибробетона
Перила, ограждения	
Крашеный чёрный металл	Нержавеющая сталь



Игорь Смирнов,
главный инженер
ООО «ММС Интернэшнл»:

На станции «Пионерская» появились навигация и тактильная плитка, помогающая слабовидящим быстрее сориентироваться в метро. Сам метровокзал можно назвать особым на Филёвской линии. Если, к примеру, «Багратионовскую» и «Филёвский парк» снесли чуть ли не до основания, то железобетонные конструкции «Пионерской» «вылечили» с помощью современных технологий. В первую очередь за счёт специальных ремонтных смесей, углеродных волокон. Существующие конструкции не демонтировали, а подготавливали к комплексному восстановлению. Только после таких сложных процедур их отдавали под архитектурно-отделочные работы.

КОЛИЧЕСТВО ВЫХОДОВ: **2**

ВЫХОДЫ НА УЛИЦЫ:

ул. МАЛАЯ ФИЛЁВСКАЯ

ул. МАЗИЛОВСКАЯ

НАСЕЛЕНИЕ В РАДИУСЕ 2 КМ:

116 873 чел.

(РАЙОН ФИЛИ-ДАВЫДКОВО)

КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА: **4**

НАЛИЧИЕ Ж/Д СТАНЦИИ:

КУНЦЕВО-1 (БЕЛОРУССКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ)

ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

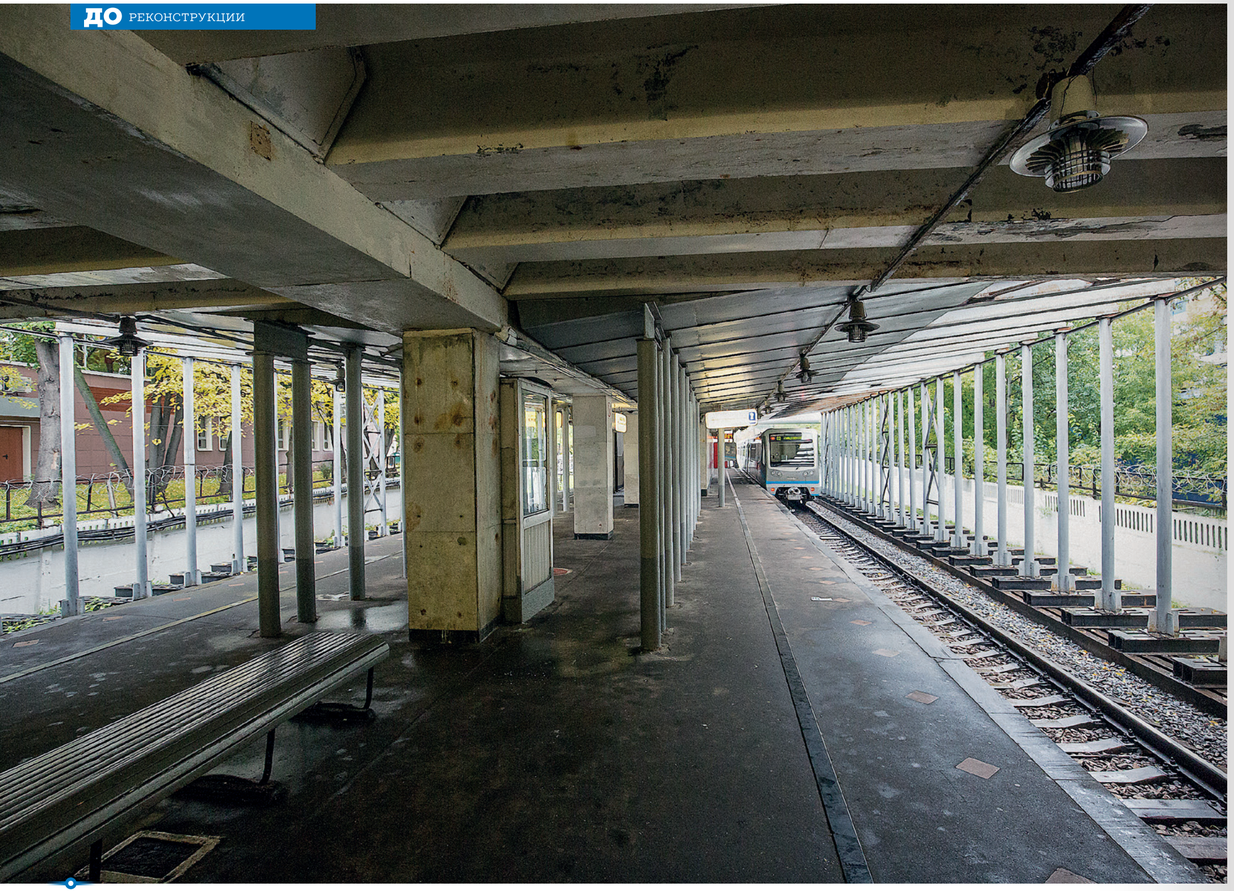


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ




ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

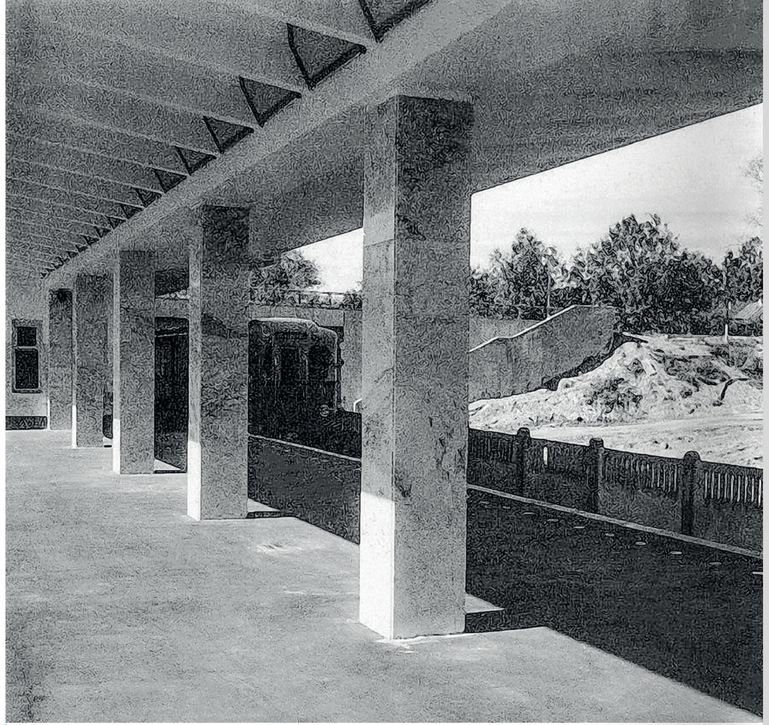



ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ
МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕНИ В.И.ЛЕНИНА СТАНЦИЯ ПИОНЕРСКАЯ


МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕНИ В.И.ЛЕНИНА СТАНЦИЯ КУНЦЕВСКАЯ
Касса
Ticket Office
Нет прохода
Кунцевская
Kuntsevskaya
МОСКОВСКИЙ МЕТР
СТАНЦИЯ КУНЦ
КУНЦЕВСКАЯ

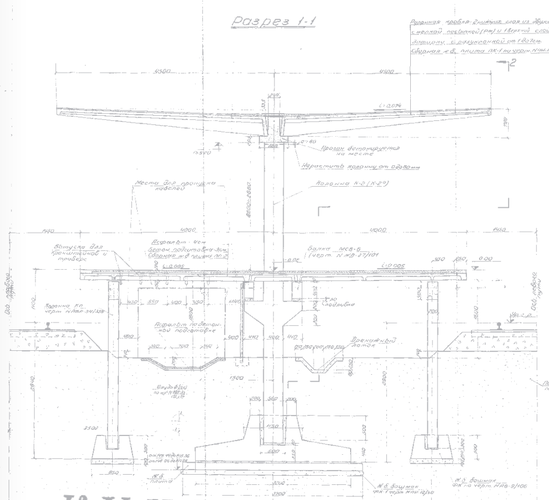


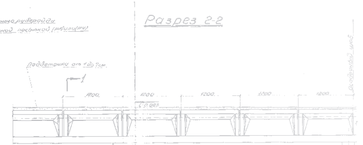


СТАНЦИЯ ОТКРЫТА
31 АВГУСТА 1965 ГОДА

КОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИИ:
НАЗЕМНАЯ
С ОСТРОВНОЙ ПЛАТФОРМОЙ.
СООРУЖЕНА ПО ТИПОВОМУ
ПРОЕКТУ







«КУНЦЕВСКАЯ» ОТКРЫВАЕТ ДВЕРИ

74-я станция метро вступила в строй

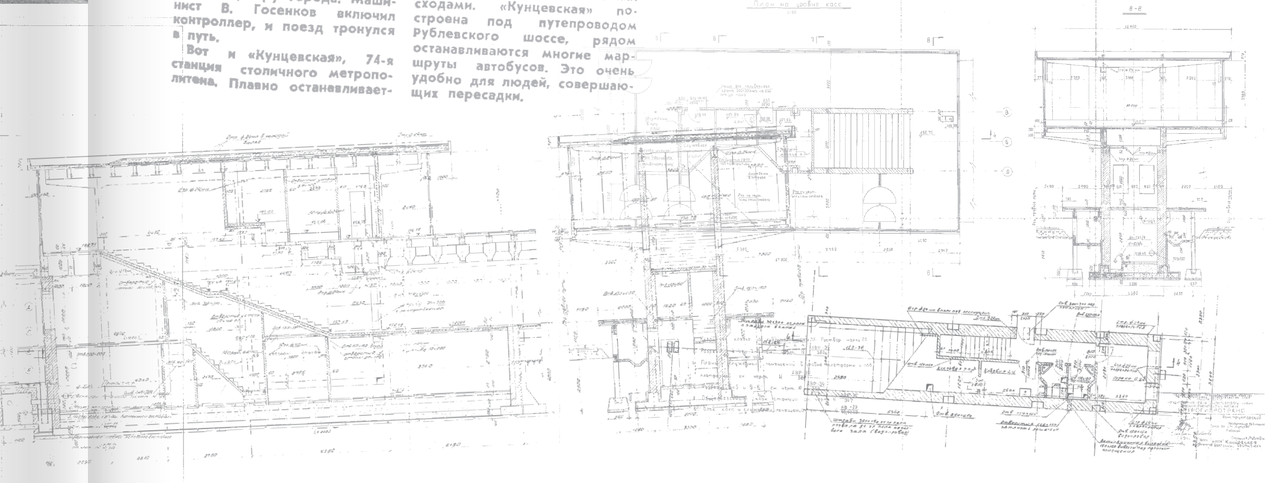
—Следующая станция «Кунцевская», — впервые объявила сегодня пассажирам помощник машиниста Т. Кирюшкина, отправляясь в очередной рейс от «Молодежной» к центру города. Машинист В. Госенков включил контроллер, и поезд тронулся в путь.

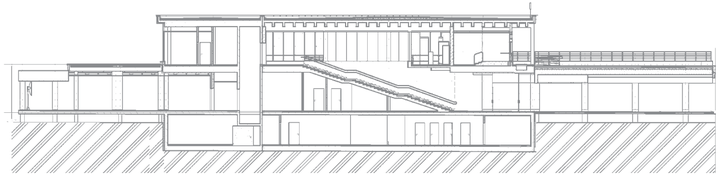
Вот и «Кунцевская», 74-я станция столичного метрополитена. Плавно останавливается состав. Пассажиры выходят на платформу. Сооруженная из бетона и стекла, станция имеет два наземных вестибюля с пологими лестничными сходами. «Кунцевская» построена под путепроводом Рублевского шоссе, рядом останавливаются многие маршруты автобусов. Это очень удобно для людей, совершающих пересадки.

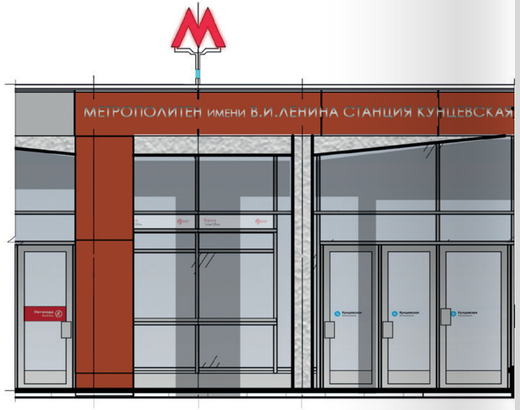
«Кунцевскую» ввели в эксплуатацию значительно позже других метровокзалов Филёвской линии — 31 августа 1965 года на действующем участке «Пионерская» — «Молодёжная». Это наземная открытая станция с островной прямой платформой. Построена по типовому проекту из сборного железобетона. На степень её износа повлияли противогололёдные реагенты, применяемые вдоль Рублёвского шоссе.

Чтобы избежать обрушения перекрытий, уже в 90-х на «Кунцевской» установили металлические подпорки и поменяли старые светильники, которые из-за осадков становились непригодными уже через пару месяцев. Станция также нуждалась в ремонте из-за проржавевших конструкций, пожелтевших потолков и обвалившейся штукатурки.

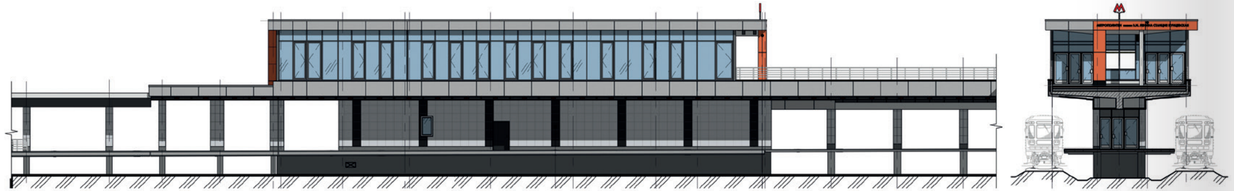
После создания в 2008 году кросс-платформенной пересадки на Арбатско-Покровскую линию её плачевное состояние стало особенно заметно. Фасады и интерьер «Кунцевской» образца 1965 года резко контрастировали с современными решениями одноимённой новой станции. Сборный железобетон с монолитным, асфальт и скучная облицовка стен с фасадным алюминиевым профилем и натуральным камнем, невзрачный серый против яркой характерной терракоты в обрамлении чёрных бордюров. «Начинка» обеих «Кунцевских» сильно разнилась. За 40 лет технологии шагнули далеко вперёд.

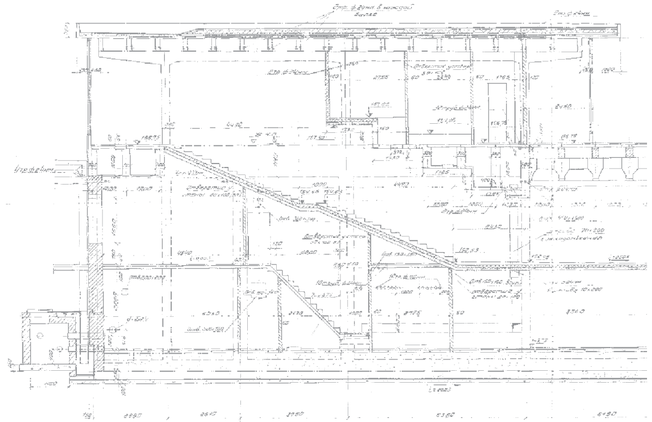








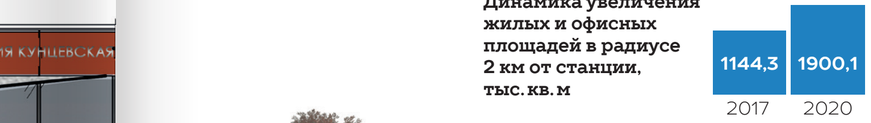






Динамика увеличения жилых и офисных площадей в радиусе 2 км от станции, тыс. кв. м

+66,0%



+23,56%

Площадь, кв. м





До реконструкции	После реконструкции
Вестибюль	
Пол	
Керамическая плитка	Гранитные плиты, устройство грязеприёмной ямы, обогрев площадок перед входом
Лестница	
Гранитные плиты	Гранитные плиты
Стены	
Штукатурка, мрамор	Штукатурка, мрамор
Потолок	
Штукатурка, покраска	Штукатурка, покраска. Металлические потолочные системы со встроенными инфракрасными обогревателями. Новая система освещения, вентиляции, водоотведения и водоснабжения, слаботочных коммуникаций и электрики
Фасад	
Витражная конструкция, штукатурка, покраска	Витражная конструкция, фасадная система, новая система освещения, вентиляции, водоотведения и водоснабжения, слаботочных коммуникаций и электрики
Платформа	
Пол	
Асфальтовое покрытие	Гранитные плиты, подогрев пола платформ инфракрасными излучателями
Стены на платформе	
Бетонная стена	Светлые декоративные панели из фибробетона
Перила, ограждения	
Крашеный чёрный металл	Нержавеющая сталь







Владимир Лапшин,
главный инженер
АО «Мосметрострой»:

На обновлённой платформе построены два выхода, но оформлены они более монументально, чем на старой. В отделке использованы панели оранжевого и синего цветов, нехарактерные для московского метрополитена и особенно для Филёвской линии. У западного вестибюля есть кассовый блок, выходящий на улицу (аналогичные решения применены на станциях «Речной вокзал», «Выхино»). Позже в пересадочный узел на «Кунцевской» войдёт станция с проектным названием «Можайская» Большой кольцевой линии.

После капитального ремонта «Кунцевская» гармонично вписалась в новый облик Филёвской линии и пересадочного узла. Коммуникационные сети и инженерные конструкции заменили на современные. Оба входных павильона прошли масштабную перестройку, после чего их площадь заметно увеличилась. В пассажирских зонах вестибюлей появились линейки новейших турникетов и полноценные зоны для досмотра службой безопасности. На прежней станции их некуда было поместить, что создавало большие очереди на вход, особенно в часы пик.

Платформа тоже существенно изменилась. Вместо сборного железобетона уложили монолитный. Старые стены сменили новые, в которых предусмотрен слой утепления.

Понадобились огромные усилия, чтобы привести наземный участок Филёвской линии в соответствие с актуальными требованиями по обеспечению безопасности пассажиров и удобства эксплуатации. Ведение работ по реконструкции станций открытого типа было усложнено необходимостью работы в режиме действующего метрополитена, погодными условиями и множеством других факторов.

Проектом ООО «Институт Инжпроект» были предусмотрены монтаж и последующая эксплуатация новых лифтов для пассажиров, расширение площадей отдельных сооружений, обновление и монтаж новых инженерных систем и оборудования, увеличение пропускной способности вестибюлей станций. Специалисты АО «Мосметрострой», ООО «СМУ-1 Метростроя», ООО «СМУ-6 Метростроя», ООО «СМУ-9 Метростроя», ООО «СМУ-24 Метростроя», ООО «СМУ-25 Метростроя», ООО «ММС Интернэшнл», ЗАО «УСР Мосметростроя» добросовестно и качественно выполнили свою работу.

Обновлённая Филёвская линия — это уже современный участок метрополитена с новыми коммуникационными и инженерными сетями, ярким интерьером станций и максимальным комфортом для пассажиров.



КОЛИЧЕСТВО ВЫХОДОВ: **1**

ВЫХОДЫ НА УЛИЦЫ:

ул. КАСТАНАЕВСКАЯ
ул. МАЛАЯ ФИЛЁВСКАЯ
ул. МОЛДАВСКАЯ
шоссе РУБЛЁВСКОЕ

НАСЕЛЕНИЕ В РАДИУСЕ 2 КМ:

64 368 чел.

(РАЙОН ФИЛИ-ДАВЫДКОВО)

КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА: **17**

НАЛИЧИЕ Ж/Д СТАНЦИИ:

КУНЦЕВО-1 (БЕЛОРУССКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ) **6 тыс. чел.**


ДО РЕКОНСТРУКЦИИ


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

ДО РЕКОНСТРУКЦИИ



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ




ДО РЕКОНСТРУКЦИИ
ВЫХОД В ГОРОД
НА РУБЛЁВСКОЕ ШОССЕ, К УЛИЦЕ ИВАНА ФРАНКО
МОЛДОГВАРДЕЙСКАЯ, НА УЛИЦЫ:
МОЛДАВСКАЯ
МАЛАЯ ФИЛЁВСКАЯ
КАСТАНАЕВСКАЯ
ПЕРЕХОД НА АРБАТСКО-ПОКРОВСКУЮ ЛИНИЮ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
К ПОЕЗДАМ ДО СТАНЦИЙ:
1 ПУТЬ
МОЛОДЁЖНАЯ КРЫЛАТСКОЕ СТРОГИНО
МЯКИНИНО ВОЛОКОЛАМСКАЯ МИТИНО
ПЯТНИЦКОЕ ШОССЕ
ВЫХОД В ГОРОД


ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ
3
Кунцевская, до Щёлковской
Kuntsevskaya, to Shelkovskaya
Переход в конце платформы
Transfer at the end of the platform
Пятницкое шоссе
Pyatnitskoe Shosse
3
Молодёжная
Molodezhnaya
Крылатское
Krylatskoe
Строгино
Strogino
Мякинино
Myakinino
Волоколамская
Volokolamskaya
Митино
Mitino
Пятницкое шоссе
Pyatnitskoe Shosse

ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ В КИНО

Кадр из х/ф «Берегись автомобиля»



Кадр из х/ф «Берегись автомобиля»



Кадр из х/ф «Берегись автомобиля»



Кадр из х/ф «Страховой агент»



Смоленский метромост

Московский метрополитен вдохновлял многих художников, поэтов, писателей, режиссёров и фотографов. Филёвская линия — не исключение. Особенно полюбилась она кинематографистам. После капитального ремонта семи станций их можно наблюдать в первозданном виде в известных советских фильмах.

Один из первых построенных объектов Филёвской линии — Смоленский метромост — запечатлён во многих кинолентах. В художественном фильме Эльдара Рязанова «Берегись автомобиля» (1966 год) герой Дима Семицветов (Андрей Миронов) ставит свою «Волгу» около метромоста. Именно там её заприметил Юрий Деточкин (Иннокентий Смоктуновский). В картине показан метромост до того, как подходы к нему накрыли шумозащитной галереей.

В Москве не так много подобных объектов, и Смоленский метромост, сооружённый на облагороженной набережной почти в центре города, предоставлял операторам уникальную возможность снять ещё не застроенный до сантиметра город, красиво обрамлённый руслом реки. Полюбоваться им можно также в фильмах «Верные друзья» Михаила Калатозова (1954 год), «Семь нянек» Ролана Быкова (1962 год), «Джентльмены удачи» Александра Серого (1971 год), «Чёрная молния» Александра Войтинского и Дмитрия Киселёва (2009 год). В ленте «Страховой агент» (1987 год) метромост виднеется из окна кабины машиниста.

Въезжающий на Смоленский метромост со стороны станции «Киевская» поезд можно увидеть в фильме «Колыбельная» Дзиги Вертова (1937 год). В кадре заметно, что резко поворачивающие пути от «Киевской» к мосту изначально были открыты.

Легендарная кинолента «Я шагаю по Москве» Георгия Данелии (1964 год) начинается со сцены в метрополитене. Кадры с пассажирами, которые утром в спешке пытаются протиснуться в закрывающиеся двери поезда, сняты на «Студенческой». Заканчивается фильм также на станции метро.




Кадр из х/ф «Я шагаю по Москве»

Станция «Кутузовская» запечатлена в картине «Каникулы Кроша» Григория Аронова (1980 год). Этот четырёхсерийный фильм экранизирован по одноимённой повести и сценарию Анатолия Рыбакова. В нём рассказывается о старшекласснике Сергее Крашенинникове по прозвищу Крош, который, проводив своих родителей в речной круиз, остаётся один в Москве. Предоставленный сам себе, Крош знакомится с компанией молодых людей, занимающихся коллекционированием японских фигурок нэцкэ. Новые приятели оказываются непростыми людьми, и Крошу предстоит распутать сложный детективный сюжет. Фильм передаёт атмосферу повседневной жизни в СССР. Съёмки нескольких эпизодов проходили в метро. В первой и четвёртой сериях Крош встречается с пожилой владелицей старинных нэцкэ. И хотя в кинокартине указывается, что она живёт на Плющихе, Крош выходит и заходит обратно в метро на «Кутузовской». Мелькает эта станция и в фильме «Утоли моя печали» Александра Александрова и Виктора Прохорова (1989 год). По сюжету драмы уставший от беспросветной жизни главный герой бросает работу бульдозериста и поступает в институт культуры. «Кутузовская» показана в киноленте дважды. В самом начале главный герой выходит из прибывшего поезда на станцию, а в середине фильма случайно сталкивается там со своей женой.

В киноленте «Ох уж эта Настя!» Юрия Победоносцева (1972 год) появляются и «Кутузовская», и «Студенческая». На них главные герои встречаются и знакомятся.

Запоминающаяся финальная сцена картины «Опасный возраст» Александра Прошкина (1981 год) была бы невозможна без бокового расположения платформ станции «Фили». Супруги Родимцевы, прожившие вместе 20 лет, вдруг обнаруживают полное отсутствие взаимопонимания. Развод и размен квартиры видятся им решением проблемы. В конце фильма уже разведённые герои (их сыграли Алиса Фрейндлих и Юозас Будрайтис) смотрят друг на друга сквозь движущиеся поезда с разных платформ «Филей», а затем пытаются поговорить, но им мешает шум метро. Кадры сняты из окна отъезжающего поезда.

Пару секунд можно лицезреть «Багратионовскую» в киноленте «Всё для вас» Марии Барабановой и Владимира Сухобокова (1964 год). Один из героев картины подбегает к телефону-автомату у станции. «Багратионовская» запечатлена в этом чёрно-белом фильме через три года после открытия: станция сразу запоминается чистыми стёклами вестибюля и белоснежными элементами платформенной части.

«Филёвский парк» и «Пионерская» появляются в картине «Точка, точка, запятая...» Александра Митты (1972 год). Эта советская музыкальная комедия повествует о восьмикласснике Лёше Жильцове. Симпатия к девочке делает из ленивого и нерадивого школьника достойного ученика и спортсмена. Лёша и отличница Женя после занятий проходят мимо станции «Пионерская». Затем родители Лёши (в исполнении Юрия и Татьяны Никулиных) обсуждают сына по дороге домой, где мелькает в кадре «Филёвский парк».

Ответ на вопрос о том, почему в кино тех лет снимали именно наземные станции Филёвской линии, а не помпезные метровокзалы Кольцевой, довольно прост. Прежде всего, на них было легче получить разрешение на съёмки. Они не относятся к памятникам архитектуры, расположены на поверхности и доступны для съёмочной группы. Была ещё одна причина, творческая. Фильмы 60–70-х годов показывают зрителю новую советскую Москву, где герои ездят на работу, отдыхают, встречаются с друзьями и порой ходят на свидания, в том числе в метро. Для изображения повседневной жизни советских граждан не подошли бы колонны, мрамор, бронза и мозаичные панно. Каждому времени — свои станции. Чистые линии и простота оформления наземного участка Филёвской линии точно отражали дух той эпохи.


Кадр из х/ф «Каникулы Кроша»


Кадр из х/ф «Опасный возраст»


Кадр из х/ф «Точка, точка, запятая...»

УДК 625.42(470-25)(084.121)
ББК 39.81(2-2МОС)Я6
С30

СЕМЬ НЕБЕСНЫХ СВОДОВ

РЕКОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИЙ НАЗЕМНОГО УЧАСТКА ФИЛЕВСКОЙ ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР:
Н. С. КОРОЛЬ

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕДАКТОР:
Е. В. ШЕРГИНА

ТЕКСТЫ:
М. О. ИБРАГИМОВ, Н. С. КОРОЛЬ, В. А. ЧЕРНЯВСКАЯ, А. И. СОЛНЦЕВА

КОРРЕКТОР:
А. В. МИРОШНИЧЕНКО

ДИЗАЙН, ВЕРСТКА:
В. А. БУШУЕВ

ФОТОГРАФЫ:
А. В. ПОПОВ, Д. Н. ИВАНОВ

В КНИГЕ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ФОТОГРАФИИ И МАТЕРИАЛЫ
АО «МОСМЕТРОСТРОЙ», ФГУП «КИНОКОНЦЕРН «МОСФИЛЬМ»

© ООО «ПЕНТА»
E-MAIL: INFO@PENTA-PHOTO.RU
WWW.PENTA-PHOTO.RU

М.: «ПЕНТА», 2020. – 208 С.

ТИРАЖ: 500 ЭКЗ.

ISBN 978-5-91104-155-7