



»» Московский метрополитен ««

Станция

»» «Строгино»



175 Станция

Московского метрополитена





Дорогие друзья!

Открытие новой станции – это всегда праздник. Праздник для проектировщиков и строителей, для работников метро, праздник для жителей района, в котором появилась станция. Новая станция – подарок долгожданный. Сотни людей задействованы в её создании, тысячи – внимательно отслеживали этапы строительства, ожидая того момента, когда она впервые распахнет свои двери. И вот, наконец, настал тот день, когда строители сменили комбинезоны и каски на торжественные костюмы, а первые пассажиры прошли по отполированному граниту на сверкающую станцию. Ещё немного

подождать первого поезда... и всё – отныне и на века станция станет неотъемлемой частью Московского метрополитена.

В последние годы станции стали открываться все чаще, ежегодно в строй вступает несколько отстроенных объектов. Москвичи уже привыкли к тому, что метро стало расти быстрыми темпами. Но, в случае со «Строгино», разговор особый – эту станцию ждали с огромным нетерпением. Потому что «Строгино» - это не только станция в густонаселённом районе столицы, которая обеспечит транспортом десятки тысяч человек. «Строгино» - это ещё и широкий шаг на северо-запад столицы, к району Митино, куда уже совсем скоро протянется новая линия. «Строгино» - это важный для всего метрополитена объект, который, помимо транспортного обслуживания этого района, разгрузит Таганско-Краснопресненскую линию, облегчив пассажирам этого направления путешествие под землёй.

Открывая эту станцию, мы надеемся на то, что она станет не только транспортным объектом, но и украшением района. Архитекторы старались придать станции «Строгино» неповторимую индивидуальность, оставаясь при этом в рамках традиций Московского метрополитена. Тщательная работа по архитектурному решению была проведена не только под землёй – наземная часть станции также оригинальна, но, при этом, органично вписана в окружающий ландшафт. Любая деталь, самый мелкий штрих – результат творческой работы лучших российских специалистов по проектированию и метростроению. И сегодня эти люди будут с нетерпением вглядываться в лица гостей, ожидая их реакции – ведь именно для вас, дорогие друзья, сделана эта работа.

Уважаемые дамы и господа! Сегодня на карте Москвы появилась новая станция метро – «Строгино»! Сегодня – большой праздник для всех, кто любит и ценит Московский метрополитен – самый быстрый, самый удобный и самый красивый вид городского транспорта! С праздником, счастливого вам пути!

Начальник Московского метрополитена

Д. В. Гаев



История проектов

Необходимость строительства метрополитена в новые жилые районы Строгино и Митино, находящиеся на северо-западе Москвы, назрела еще в 80-х годах прошлого века.

Первоначальный проект предполагал строительство скоростной хордовой линии Митино-Бутово. Проектируемая линия на пути из Митино не имела бы пересадок на радиальные линии вплоть до станции «Спортивная», что, при наличии в основном центростремительных направлений пассажиропотоков, привело бы к полному коллапсу как самой станции, так и всей Сокольнической линии. Поэтому было решено продлить Арбатско-Покровскую линию от станции «Киевская», обеспечив еще одну пересадку на Митино-Бутовскую хорду на новой станции «Парк Победы». Так как станция изначально планировалась пересадочной (и причина ее строительства — именно организация удобной связи с Митино-Бутовской линией), было принято решение сразу два станционных зала, чтобы обеспечить кроссплатформенную (как на станции «Китай-город») пересадку. Предполагалось, что поезда Арбатско-Покровской линии будут использовать внутренние тоннели двухстанционного комплекса, внешне пути предназначались для хордовой линии.

В 1988 году началось строительство продления Арбатско-Покровской линии и станционного комплекса «Парк Победы». В начале 90-х годов велось сооружение и самой хорды: были частично построены тоннели вдоль Митинской улицы, начато строительство станций «Митино» и «Волоколамская», подготовлена площадка для строительства станции «Строгино». Предполагалось, что в Митино метро придет к началу нового века.

С распадом СССР и резким сокращением финансирования метростроения, осуществление столь масштабного проекта было приостановлено. Экономический кризис и отсутствие финансирования заставили искать более дешевые способы транспортного обслуживания новых районов, примыкающих к Москве.

Был предложен проект «легкого метро» от станции «Сходненская». Подробный анализ ситуации показал неприемлемость такого решения. Дело в том, что Таганско-Краснопресненская линия, работающая со значительной перегрузкой, просто не смогла бы обеспечить необходимую провозную способность.

Рассматривался так же вариант продления Филевской линии от станции «Крылатское», но и он не был одобрен. Пропускная способность Филевской линии, наземные станционные платформы на которой рассчитаны под шестивагонные составы, а главное, пересадочные коммуникации на станциях «Киевская» и «Александровский сад», не справились бы с ожидающимся наплывом пассажиров. Ведь помимо Митино, линия обслуживала бы и крупный район Строгино, а всего в зоне ее тяготения проживает более миллиона человек.

Однако районы Строгино и Митино продолжали активно застраиваться, и транспортная проблема требовала скорейшего решения.





В 1993 году было предложено построить участок от станции «Крылатское» в Строгино и дальше в Митино, с одновременным продлением Арбатско-Покровской линии от строящейся станции «Парк Победы» к станции «Кунцевская», включив в ее состав участок «Кунцевская» — «Крылатское». Такое решение стало возможным, так как на участке Филевской линии от станции «Кунцевская» до станции «Крылатское» длина посадочных платформ станций составляет 160 метров, что достаточно для приема восьмивагонных составов.

Новый проект позволял с меньшими затратами обеспечить скоростным транспортом новые жилые районы, обойдя при этом наземный участок Филевской линии с короткими платформами.

6 мая 2003 года открылась станция «Парк Победы». Она стала самой глубокой в Московском метрополитене, глубина заложения — 84 метра. В первоначальном варианте на участке от станции «Парк Победы» к станции «Кунцевская» предполагалось

размещение двух промежуточных станций: одна из них — «Минская» — намечалась на пересечении Кутузовского проспекта и Минской улицы, вторая — «Славянский бульвар», между Кутузовским проспектом и одноименным бульваром. Станцию «Кунцевская» предполагалось подвергнуть реконструкции.

После начала строительства продления линии от «Парка Победы» были внесены корректировки — вместо двух промежуточных станций было принято решение о строительстве только одной станции мелкого заложения «Славянский бульвар». Вследствие спрямления трассы, станция будет расположена на другой стороне Кутузовского проспекта относительно первоначального проектного предложения. В результате корректировки проекта протяженность нового участка удалось сократить на 900 метров, что позволило уменьшить объем и стоимость строительных работ, а так же повысить скорость соощения на линии.

Для участка между станцией «Крылатское» и жилым массивом Строгино инженерами проектного института «Метропротранс» было предложено уникальное проектное решение — совместить строящийся участок линии метрополитена и использовать для движения метropоездов нижний уровень строящегося Северо-Западного автомобильного тоннеля под Серебряноборским лесничеством. Весь комплекс представляет собой два двухуровневых транспортных совмещенных тоннеля и сервисный тоннель между ними, общая длина совмещенного тоннеля составляет около 1,5 км.

Активное строительство Строгинско-Митинского участка Арбатско-Покровской линии, общей длиной около 20 км, было возобновлено с лета 2005 года.

К концу 2007 года удалось полностью завершить строительство участков «Парк Победы» — «Кунцевская», с промежуточной станцией «Славянский бульвар» — в районе развилки Кутузовского проспекта и Старорублевского шоссе (она будет открыта на действующем участке в мае 2008 года), и «Крылатское» — «Строгино» Строгинско-Митинского участка Арбатско-Покровской линии.

В первые дни нового 2008 года состоялось переключение участка Филевской линии от станции «Кунцевская» до станции «Крылатское» с включением его в состав Арбатско-Покровской линии. Это позволит обеспечить кардинальное сокращение времени в пути для пассажиров — время поездки в центральную часть города из Строгино, Крылатского и Кунцево уменьшится более чем в полтора раза.





Строительство



Сердечно поздравляю коллективы ОАО «Трансинжстрой», ОАО «Метрострой», ЗАО «Ингеоком», ОАО «Метрогипротранс» и других организаций - участников проектирования и строительства участка Арбатско - Покровской линии от станции «Парк Победы» до станции «Строгино» с новой трудовой победой - окончанием работ и вводом этого участка в число действующих.

Наши общие трудовые успехи подтверждают, что в сообществе метростроителей получили дальнейшее развитие сложившиеся тенденции высокой культуры производства, что руководителей подразделений и ведущих инженерно-технических работников отличает

стремление к творческому поиску и внедрению современных высокоэффективных технологий горно-проходческих работ, ознаменовавших собой новый качественный скачок в темпах подземного строительства, в качестве сооружений и в условиях труда работающих.

Желаю каждому члену наших коллективов новых творческих успехов в труде, крепкого здоровья и благополучия в семье.

Генеральный директор ОАО «Трансинжстрой»
Сергей Григорьевич Елгаев

В Строгино пришло метро!

Вступивший в число действующих участок метрополитена от станции «Парк Победы» до станции «Строгино» в плане строительства имеет ряд особенностей, обусловленных общей концепцией развития Арбатско-Покровской линии. На этом участке тоннели поднимаются от самой глубокой станции метрополитена Москвы «Парк Победы» до расположенной на поверхности реконструированной станции «Кунцевская». Станция «Строгино» с подходами к ней и станция «Славянский бульвар» расположены на небольшой глубине. Таким образом, на построенном участке имели место и были реализованы все традиционные для метрополитена способы работ: закрытый способ как при глубоком, так и при мелком заложении тоннелей, с преодолением в том числе и переходного участка трассы с глубокого заложения на мелкое в наплавостных пород различного состояния, прочности и обводненности, открытый способ с возведением конструкций с поверхности в котловане, а также специфические работы на поверхности у станции «Кунцевская» для приема пассажиров и примыкания к путям действующей линии.

Общая организация строительства при наличии таких разнохарактерных условий и способов горнопроходческих и строительно-монтажных работ была подчинена главной задаче – закончить строительство в короткий срок - в декабре 2007 года.

Генеральной подрядной организацией является Открытое акционерное общество «Трансинжстрой», построившее ранее на Арбатско-Покровской линии станцию «Парк Победы» с перегонными тоннелями от станции «Киевская».

Вместе с ОАО «Трансинжстрой», трудились субподрядные коллективы Метростроя, в том числе ТО-6 и УСР, Ингеокома, Мосинжстроя и еще 15 других организаций. В этой непростой обстановке руководство ОАО «Трансинжстрой» и его подразделений – СМУ-161, СМУ-154, СМУ-155, СМУ-162 сумели организовать эффективное взаимодействие с субподрядчиками, конструктивно решали любые вопросы с заказником, проявили взвешенный подход к оценке и принятию организационных и технических решений и постоянное стремление к разработке и внедрению прогрессивных методов горнопроходческих, строительных и монтажных работ.

В связи со сжатыми директивными сроками строительства руководство ОАО «Трансинжстрой», учитывая достижения отечественной и зарубежной практики тоннелестроения, а также используя собственный накопленный опыт, в частности, при сооружении тоннелей станции «Парк Победы», пришло к выводу, что в сложных инженерно-геологических условиях местоположения тоннелей и станций для безусловного выполнения также и всех требований техники безопасности необходимо применять новую высокоэффективную технологию горнопроходческих работ.

При проходке тоннелей предшествовавшего участка со станцией «Парк Победы» впервые в практике метростроения в Москве были исключены буровзрывные работы, поскольку большие объемы таких работ весьма трудоемки, требуют эффективного проветривания, приводят к нарушению целостности горного массива и переборке породного контура. Все эти негативные явления были исключены благодаря механизированной разработке породы стреловыми комбайнами. На построенном новом участке ОАО «Трансинжстрой» применил также механизированную разработку породы, но на более высоком уровне – путем использования шита как рабочего органа тоннелепроходческого механизированного комплекса (ТПМК). Такой комплекс был закуплен у немецкой фирмы «Херренкнехт». Конструкция этого комплекса в сочетании с водонепроницаемой железобетонной обделкой наружным диаметром 6 м позволила осуществить бесадачную проходку тоннелей с сохранением естественного напряженно-деформированного состояния грунтового массива.

Выдану на поверхность разработанного ТПМК в забое грунта впервые в московском метростроении в ОАО «Трансинжстрой» решили не традиционным рельсовым транспортом, а с помощью конвейера по ленточному транспортеру. Это новое техническое решение позволило разделить транспортные потоки в тоннеле – подачу к забою блоков обделки, элементов трубопроводов, материалов для нагнетания за обделку и др. рельсовым транспортом и независимую выдачу на поверхность грунта конвейерным транспортом. Выбор схемы использования ТПМК и конвейерного транспорта полностью оправдал себя и позволил достигнуть рекордной скорости для отечественного (Российского) метростроения – 704 м в месяц готового тоннеля. В целом объем строительства перегонных тоннелей достигал двух километров в месяц. Все работы по возведению станционного комплекса «Славянский бульвар» были подчинены срокам выполнения скоростной проходки перегонных тоннелей.

Уникальных результатов скоростной проходки перегонных тоннелей добились коллективы СМУ-161. Станция «Строгино» неглубокого заложения сооружена в котловане большой длины – около 800 м. В таком едином котловане были возведены платформенная часть и вестибюли, электроподстанция и сооружение с путями для оборота подвижного состава (тупики), которые со временем при продолжении линии в сторону Митино станут частью перегонного тоннеля.

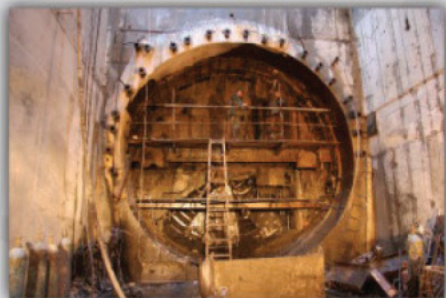
Трудовыми успехами на этом строительстве могут заслуженно гордиться коллективы СМУ-155. Реконструированная станция «Кунцевская» стала уникальной по объему выполненных разноплановых строительно-монтажных работ. Устройство примыкания к действующей линии из-за чрезвычайной насыщенности коммуникациями привело к необходимости не только их перекладки, но и к переустройству, вызванному неудовлетворительным состоянием коммуникаций в результате эксплуатации в течение многих десятилетий.

Успешное завершение строительства – это результат самоотверженного труда рабочих, служащих, инженерно-технических работников всех организаций-участников, в первую очередь генподрядной организации при активном участии заказчика и квалифицированном организационно-техническом руководстве генерального директора С.Г.Елгаева, заместителя генерального директора по производству А.Г.Манюкова, главного инженера А.А.Гончарова, начальника строительно-монтажных управлений М.И.Алейника, В.А.Бахарева, А.Д.Вуколова, В.И.Грибова, С.М.Ломоносова.

С начала 2008 года коллектив ОАО «Трансинжстрой» приступает к строительству участка Люблинско-Дмитровской линии от станции «Марьино» до станции «Зубовиков» («Красновардейская») протяженностью 4,33 км.



28 декабря 2006 года тоннелепроходческий механизированный комплекс (ТПМК) «Клавдия» фирмы LOVAT Тоннельного отряда №6 Мосметростроя завершил сооружение первого перегонного тоннеля длиной 1446 метров от станции «Крылатское» в сторону точки «D» Северо-Западного тоннеля.



15 февраля 2007 года ТПМК «Клавдия» фирмы LOVAT Тоннельного отряда №6 Мосметростроя начал проходку второго (правого) перегонного тоннеля от станции «Крылатское» в сторону точки «D» Северо-Западного тоннеля. Работы по сооружению тоннеля были завершены 23 июля 2007 года. При проходке этого участка была достигнута очень высокая скорость - свыше 500 метров в месяц.

В начале апреля 2007 года завершилось строительство первого перегонного тоннеля от станции «Кунцевская» в сторону станции «Парк Победы». При строительстве этого тоннеля была установлена рекордная скорость проходки: ТПМК Herrenknecht ОАО «Трансинжстрой» прошел под землей 650 метров за один месяц.





24 июня 2007 года от станции «Строгино» в сторону точки «С» Северо-Западного тоннеля завершилась проходка ТПМК «Катюша» фирмы LOVAT ЗАО «Объединение «Ингеоком».

8 августа 2007 года ТПМК Herrenknecht ООО «Тоннель-2001» завершил щитовую проходку и сооружение второго перегонного тоннеля длиной около 3 километров от точки «С» Северо-Западного тоннеля до станции «Строгино».



15 мая 2007 года ТПМК Herrenknecht «Светлана» ОАО «Трансинжстрой» приступил к проходке второго перегонного тоннеля от станции «Кунцевская» до станции «Славянский бульвар». Проходка этого участка, длиной 1114 метров, завершена 30 июля 2007 года. Максимальная скорость проходки на этом участке составила 704 метра в месяц.



5 апреля 2007 года ЗАО «Объединение «Ингеоком» приступило к монтажу ТПМК «Юлия» фирмы LOVAT для проходки второго тоннеля от станции «Славянский бульвар» в сторону станции «Парк Победы». Сооружение последнего перегонного тоннеля Строгинского участка было завершено 22 ноября 2007 года.





Строительство

Сооружение участка Арбатско-Покровской линии от станции «Крылатское» до станции «Строгино», выполнялось силами подразделений ОАО «Мосметрострой» на подряде у ОАО «Трансгазстрой».

Характерной особенностью строительства этого участка является то, что практически вся трасса тоннелей пройдена механизированными тоннелепроходческими комплексами с активным пригрузом забоя. Это было обусловлено многими факторами. Прежде всего - неблагоприятными инженерно-геологическими условиями залегания тоннелей, прохождения тоннелей в непосредственной близости от жилой застройки и под территориями заповедников и ландшафтных зон. В этой ситуации требовалось свести к нулю возможные осадки дневной поверхности. Не последней причиной были очень сжатые сроки строительства.



Впервые в Москве и в России на этом участке, перегонные тоннели метрополитена на длине двух километров совмещены в одном сечении тоннеля в разных уровнях с тремя полосами автомагистрали. Это инженерное решение было принято для реализации одновременно двух проектов - строительства Краснопресненской магистрали от МКАД до проспекта Маршала Жукова и строительства участка линии метрополитена «Крылатское» - «Строгино» под заповедной территорией Серебряного бора.

Проходка перегонных тоннелей осуществлялась тремя ПМК, что позволило соорудить 8,3 км тоннелей за 1 год и 3 месяца.

Следующий участок этой линии - от станции «Строгино» до станции «Волоколамская» с мостовым переходом через р.Москву, на котором ОАО «Мосметрострой» является генподрядчиком, планируется ввести в эксплуатацию в 2009 году.

Генеральный директор ОАО «Мосметрострой» Геннадий Яковлевич Штерн

СМУ-3 Метростроя является одним из старейших подразделений Московского Метростроя, специализированных на сооружении перегонных тоннелей и станционных комплексов Московского метрополитена.

К строительству Арбатско-Покровской линии от станции «Парк Победы» до станции «Строгино» СМУ-3 приступило в 2005 году, когда выполнял обязанности головного исполнителя в точке «С» участка строительства Краснопресненской магистрали от тоннелей закрытого способа работ до МКАД, мы начали готовить основание под тоннели метрополитена, отходящие от нижнего яруса автодорожных тоннелей к «Строгино». Уникальность объекта совмещающего автодорожные тоннели с технологическими помещениями и тоннели метрополитена определила сложность проектных решений и производственного процесса. Особенности геологии данного участка из-за близости к пойме Москвы-реки, глубокое заложение тоннелей метрополитена, а также огромный объем котлована требовали нестандартных решений по технологии и организации строительства.

Благодаря проектным решениям ОАО «Метропротранс», организационным мероприятиям генерального подрядчика ОАО «Мосметрострой» и нашим субподрядчикам СМУ-2, СМУ-7 и СМУ-9 нам удалось достойно справиться с этой задачей.

Оценив инженерные способности руководителей и специалистов СМУ-3 в точке «С», ОАО «Мосметрострой» поручил нам функции генерального подрядчика по сооружению перегонных тоннелей от точки «С» до станции «Строгино».

В современных условиях, имеющих тенденцию к значительному сокращению сроков работ, и достаточно обеспеченных финансовыми ресурсами было принято решение о проходе двух тоннелей перегона одновременно навстречу друг другу. Левый тоннель поручили проходить ЗАО «Ингеоком», имеющему механизированный щит фирмы «Ловат», а правый тоннель сооружало ООО «Тоннель 2001» механизированным щитом «Херренкхелл». СМУ-3 же осталось ответственным за взаимодействие своих субподрядчиков, проектных и контролирующих организаций, административных органов.



Для работы щита «Херренкнехт» предусматривалось строительство целого ряда технологических сооружений - эстакада для пульпопровода, сепарационная, компрессорная и другие.

Все это было поручено СМУ-3. Следует отметить, что значительные дополнительные затраты по обеспечению технологии гидропригруженного забоя у щита «Херренкнехт» позволили не только обеспечить высокий темп проходки, но и отсутствие просадок поверхности земли непосредственно над тоннелями, что в условиях городской застройки очень важно.

После окончания проходки тоннелей весной 2007 года СМУ-3 приступило к строительству участка перспективной станции «Троице-Лыков», а также притоннельных сооружений. В нашу задачу входило устройство основания под верхнее строение пути и укладка путевого бетона.

Решение столь сложных задач стали возможны благодаря огромной энергии, инженерному и организационному опыту директора - В.В.Сергиевского, его помощников - главного инженера П.Г.Кучерова, заместителя главного инженера - В.В.Киндзерского,

контролирующих производственный процесс и оперативно принимающих решения, а также заместителя директора В.В.Брыксина, осуществляющего контроль за производственным и планово-экономическим отделами и маркшейдерской службой.

С самого первого дня строительства в точке «С» и до пуска линии в эксплуатацию на объекте трудились два начальника участка В.Г.Романов (участок №2) и В.В.Якин (участок №3), которые в любое время могли помочь друг другу, а если было необходимо то и заменить. Опираясь на свои бригады - А.А.Михайлова, А.А.Ларина, С.П.Аристархова, Н.И.Ступина, горных мастеров - С.Н.Борисова, С.С.Сотского, механиков участка - С.Р.Кацетадзе и В.А.Чернова, В.Г.Романов и В.В.Якин в условиях хронического дефицита времени и жесткого контроля за качеством работ достойно справились со своими задачами.

В сентябре 2007 года после пуска центральной участка Люблинско-Дмитровской линии с опытом работ по сооружению тоннелей закрытым способом и особенно с опытом организации работ по гидроизоляции тоннелей и укладке путевого бетона на Строгинскую линию пришел начальник участка №1 А.К.Чижовский.

Благодаря сработанному коллективу участка №1, особенно горному мастеру А.Н.Поливачу, бригадам А.С.Садольского, В.Д.Матвеева, Г.Л.Выборновой удалось за два месяца уложить более двух километров путевого бетона, что было на критическом временном пути.

Не формально к своим обязанностям относится и механическая служба СМУ-3. Особенно нужно отметить главного энергетика В.П.Делина, обладающего огромными знаниями в своей профессии и умеющего их применять на практике.

В целом же в успех СМУ-3 внесли свой вклад не только люди занятые непосредственно на производстве, но и работники управления, работники механического цеха, маркшейдерская служба, отдел снабжения и обслуживающий персонал.



Строительство



Генеральный директор
ООО «СМУ Ингеоком»
Гелеридзе Александр Старинетс



Первый заместитель генерального
директора, главный инженер
ЗАО «Объединение «Ингеоком»
Маковский Илья Венаминович

22 ноября 2007 года ЗАО «Объединение «Ингеоком» завершило шестимесячную работу по проходке полуторокилометрового перегонного тоннеля нового участка Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена от станции «Славянский бульвар» до тупиков за станцией «Парк Победы». Работы осуществляло ООО «СМУ Ингеоком».

Трасса пройденного тоннеля изобиловала почти полным спектром всех неблагоприятных инженерно-геологических условий, характерных для Москвы, включая простирающийся на глубину 35 метров (язык) из пльвуна в районе Минской улицы.

Старт тоннелепроходческим механизированным комплексом LOVAT был взят с отметки 15 метров ниже поверхности земли. По пути были преодолены суглинистые грунты с ледниковыми отложениями в виде валунов до 0,5 м, водонасыщенная черная супесь, черная глина, доломитовый водонасыщенный известняк с водопритоком до 50 кубических метров в час.

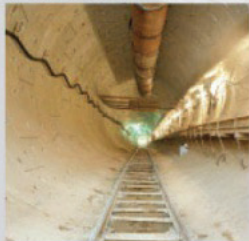
Практически весь тоннель запроектирован на почти максимальном уклоне, допускаемом при строительстве метрополитенов - 43 % и на выходе шитовой комплекс опустился до отметки 65 м ниже поверхности земли.

Ведение проходческих работ на таком уклоне всегда сопряжено с большими трудностями и потребовалось применить все необходимые меры для соблюдения правил безопасности.

Особое внимание было уделено преодолению тоннелепроходческим комплексом водонасыщенного грунта, сильно разуплотненного в районе Минской улицы.

Учитывая характеристики этого особо сложного участка, были предварительно проведены работы по дополнительному бурению геологических скважин и геофизические работы с привлечением специализированных организаций, которые позволили определить наиболее разуплотненные зоны.

Дополнительную сложность вызвало также то обстоятельство, что в районе Минской улицы просадки поверхности продолжались задолго до подхода к нему тоннелепроходческого комплекса. На основании полученных данных и путем проведения организационно-технических мероприятий опасный участок был успешно преодолен.



Архитектура



**Архитектор станции «Строгино»:
Орлов Александр Юрьевич**



**Архитектор станции «Строгино»:
Некрасов Александр Владимирович**

Станция «Строгино» Арбатско-Покровской линии располагается в самом центре одноименного района в зоне массовой жилищной застройки в районе пересечения Строгинского бульвара с улицей Сулакова. На станции сооружено два вестибюля, выходы из которых расположены по обе стороны Строгинского бульвара.

Станция «Строгино» выполнена из монолитного железобетона с опирающимся на стены цилиндрическим сводом. По оси снежно-белого свода с шагом 11,4 метра расположены световые плафоны каплевидной формы, разделенные ребрами на 16 геометрических ниш в которых расположены светильники. Размеры плафонов в плане: 14,5 x 9,0 м, высота 1,4 м, высота свода станции – 5 метров.

Путевые стены, облицованные светло-зеленым гранитом, завершаются декоративным профилем из нержавеющей стали. Одновременно профиль является основой для крепления названия станции и схемы линии метро.

Светлое покрытие пола выполнено из гранита той же породы, что и путевые стены, а края платформы выложены плитами темно-зеленого гранита.

Ширина платформы станции на два метра больше стандартной, принятой для станций мелкого заложения. На платформе вдоль продольной оси станции с шагом 22,8 м установлены по две стреловидные скамьи с гранитным основанием, словно вырастающие из плоскости платформы. Сиденья выполнены из термообработанного дуба темного цвета со вставками из нержавеющей стали.

На лестничных столах подземного пешеходного перехода предусмотрены пандусы для инвалидов и пассажиров с детскими колясками. Входы в переходы устроены через остекленные павильоны, оборудованные системами жидкостного обогрева ступеней.

В перспективе на станции появится пересадка на Калининскую линию — под Строгинским бульваром запроектированы две параллельно расположенные станции, с возможностью строительства в два этапа. На первом этапе будет построена станция Арбатско-Покровской линии, строительство второй отложено на перспективу.



Перспективы развития

Митинско-Строгинский участок Арбатско-Покровской линии позволит значительно улучшить транспортное обслуживание периферийных районов города: Фили-Давыдково, Кунцево, Можайский, Крылатское, Строгино, Митино, обеспечит удобную скоростную связь с центром города и с системой метрополитена, сократит затраты времени на поездку по городу; разгрузит северо-западный участок Таганско-Краснопресненской линии метрополитена и стабилизирует его работу.

В мае 2008 года на перегоне между станциями «Парк Победы» и «Кунцевская» откроется станция «Славянский бульвар». Она будет располагаться вдоль Кутузовского проспекта на его пересечении со Старорублёвским шоссе. В перспективе над станцией будет построен проектируемый дублер Кутузовского проспекта, проходящий в этой зоне между Кутузовским проспектом и железнодорожными путями Белорусского направления Московской железной дороги.

В 2009 году Арбатско-Покровская линия продолжится в район Митино. После станции «Строгино» метро выйдет за пределы МКАД и на территории Московской области будет сооружена станция «Мякининская» в Мякининской пойме Москвы-реки, рядом с новым административно-общественным центром Московской области и торговым комплексом «Крокус-Сити». Станция «Мякининская» будет наземной, встроеной в один из корпусов комплекса «Крокус-Сити».

В самом районе Митино будут построены три станции: «Волоколамская», «Митино» и «Рождествено».

Станция «Волоколамская», следующая за станцией «Мякининская», будет расположена возле 1-го микрорайона Митино. Станцию планируется ввести в эксплуатацию в 2009 году в составе участка «Строгино» — «Волоколамская».

Станция «Митино», открытие которой запланировано на 2011 год, будет расположена в центре одноимённого района, на пересечении Митинской и Дубравной улиц. Вместе с открытием станции «Митино» планируется ввести в эксплуатацию новое электродепо для обслуживания подвижного состава Арбатско-Покровской линии.

Станция «Рождествено» — перспективная, мелкого заложения, будет расположена в районе 2-й Муровской улицы. Станция проектируется с учетом намечаемого размещения новой жилой застройки.

Между точкой «С» Северо-Западного тоннеля и станцией «Строгино» в перспективе будет открыта станция «Троице-Лыково». Пока на этом месте будет построен блок служебных помещений и сооружен аварийный выход. Открытие станции «Троице-Лыково» для пассажиров взаимосвязано с перспективами жилищной застройки близлежащего района.





ГУП «Московский метрополитен»
129110, Москва, Проспект Мира, дом 41, стр. 2
тел.: (495) 622-10-01, факс: (495) 631-37-44
E-mail: info@mosmetro.ru
Официальный сайт: <http://www.mosmetro.ru>

ОАО «Метропротранс»
113054, Москва, ул. Новокузнецкая, дом 43/16, стр. 1
тел.: (495) 953-44-11, факс: (495) 953-40-04
E-mail: mail@metroprotans.com
Официальный сайт: <http://www.metroprotans.com>

ОАО «Мосметрострой»
103051, Москва, Цветной бульвар, дом 17
тел.: (495) 783-59-01, факс: (495) 514-00-21
E-mail: info@metrostroy.ru
Официальный сайт: <http://www.metrostroy.ru>

ЗАО «Объединение «Ингеколом»
105064, Москва, Яковлевская пер., д. 5, стр. 1
тел.: (495) 980-48-05, факс: (495) 975-25-14

ОАО «Трансэкстрой»
Москва, Архангельский переулок, дом 8 / 2
тел.: (495) 593-07-16, факс: (495) 593-53-02

Концепция издания и подготовка материалов:
Отдел по связям с общественностью и СМИ Московского метрополитена

Фото: Анатолий Шестаков, Александр Попов, ОАО «Мосметрострой», ОАО «Метропротранс», ОАО «Трансэкстрой», ЗАО «Объединение «Ингеколом»

