



станция
Московского
метрополитена

ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР



МОСКОВСКИЙ
МЕТРОПОЛИТЕН

сентябрь 2005

171



ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР

станция
Московского
метрополитена

сентябрь 2005

Мы открываем
171-ю станцию
Московского
метрополитена



Уважаемые москвичи!

Открытие новой станции Московского метрополитена — всегда большой праздник для жителей города. Правительство Москвы, лучшие инженеры, строители и архитекторы старались сделать все возможное, чтобы преподнести настоящий подарок москвичам ко Дню Города. Строительство новой станции Московского метрополитена «Деловой центр» — лишь начало масштабных работ по обеспечению удобным скоростным транспортом запада и северо-запада Москвы.

Уже в следующем году мы откроем для пассажиров следующую станцию нового участка Филевской линии — «Международная», а затем введем в эксплуатацию участки «Парк Победы» — «Кунцевская» и «Крылатское» — «Строгино». Через несколько лет новая Митинско-Строгинская линия придет в Митино, предоставив быстрый, удобный и надежный транспорт жителям этих районов.

От станции «Международная» линия пойдет на Шелепиху, Полежаевскую, Ходынку, Динамо, Савеловский вокзал. Все это — часть большой комплексной программы по созданию второго пересадочного контура на расстоянии одного-двух перегонов от Кольцевой линии. Это поможет разгрузить пересадочные станции в центральной части города, даст возможность нашим пассажирам выбирать наиболее оптимальный маршрут, сократив время поездки, обеспечит удобный подвоз к новому Деловому центру столицы.

От всей души поздравляю москвичей с праздником — Днем Города и открытием новой 171-ой станции. Московский метрополитен приложит все усилия, чтобы сделать ваши поездки по Москве максимально удобными, быстрыми и комфортными.

С уважением,

Д. В. Гаев

ДЕЛОВОЙ
ЦЕНТР

сентябрь 2005

станция
Московского
метрополитена



Открытие нового участка Филевской линии

В начале 90-х годов Правительство Москвы начало реализацию грандиозного проекта строительства многофункционального Московского Международного Делового Центра (ММДЦ) «Москва-СИТИ» на Краснопресненской набережной. Для обеспечения транспортной связи возводимого комплекса предполагалось сооружение в Центральном ядре ММДЦ пересадочного узла станций Калининской и Солнцевской линий Московского метрополитена. Но строительство протяженного участка Калининской линии требовало огромных финансовых вложений и грозило затянуться на десятилетия. Поэтому, учитывая недостаточность государственных инвестиций на строительство метрополитена, городские власти приняли решение о строительстве линии к комплексу «Москва-СИТИ» от станции «Киевская» и интеграции ее в действующую Филевскую линию метро-

политена. Новый участок позволит напрямую связать развивающуюся зону деловой активности с историческим и культурным центром Москвы, а также обеспечить удобные транспортные связи с действующими станциями метрополитена.

Общая протяженность нового участка Филевской линии составляет 2,2 км (в том числе 0,44 км в пределах построенного открытым способом Центрального ядра ММДЦ). Всего на линии планируются две станции, одна из которых «Деловой центр» открывается в сентябре 2005 года, а вторая — «Международная» — в 2006 году. Строительство участка «Киевская» — «Деловой центр» так же включает реконструкцию технологических систем Филевской линии для пропуска поездов к станции «Деловой центр», реконструкцию электродепо «Фили» для отстоя и обслуживания нового подвижного состава «Русич».

Справка

Провозная способность —
25-30 тысяч пассажиров в час
Пассажиропоток —
10-15 тысяч пассажиров в час
Подвижной состав типа 81-740.1/741.1
(«Русич») — 4 двухсекционных вагона
Максимальная скорость — 70 км/час
Скорость сообщения — 25-30 км/час
Число станций — 2
Длина платформы — 118 метров
Минимальный радиус кривой —
200 метров



Исходя из градостроительных условий, строительство практически на всем протяжении велось закрытым способом. Участок от «Делового центра» до «Киевской» построен в чрезвычайно сложных водонасыщенных грунтах с использованием современных механизированных тоннелепроходческих комплексов фирмы LOVAT. Это позволило выполнить работы в условиях плотной застройки в сжатые сроки с высоким качеством, не помешав нормальной жизнедеятельности города.

Новая линия начинается от главных путей Филевского радиуса в зоне тупиков за станцией «Киевская». Пересечение в разных уровнях нового и действующего тоннелей, а так же примыкание к действующей линии построено без прекращения движения. После «Киевской» тоннели поворачивают в сторону площади Дорогомиловской заставы. В месте слияния Большой Дорогомиловской улицы и Кутузовского проспекта в перспективе будет построена станция «Дорогомиловская». Дальше линия пересекает Москва-реку и выходит в зону ММДЦ. Здесь, на двух нижних ярусах подземного пространства Центрального ядра сооружена станция «Деловой центр», которая стала 171-ой станцией Московского метрополитена.

В перспективе уникальный комплекс будет объединять три параллельные станции, основные конструкции которых построены в расчете на будущие проектируемые линии метрополитена. За станцией «Деловой центр» расположен перекрестный съезд, по которому осуществляется оборот составов.

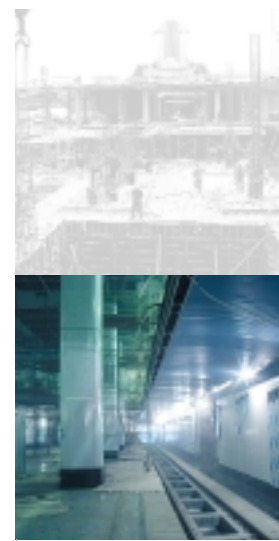
Интерьер «Делового центра» выполнен в современном стиле, с использованием нержавеющей стали, стекла, алюминиевых и пластиковых панелей, в увязке с архитектурой будущей застройки всего района сверхающими небоскребами. В центральной части платформы в перекрытии выполнен фигурный проем, благодаря чему станция является двухэтажной, суммарной высотой более 7-ми метров. Вдоль станции расположено два ряда колонн, облицованных нержавеющей сталью. Платформа соединена с вестибюлем эскалаторами и лестницами. Вестибюль соединен трехленточным эскалатором с выходом на поверхность в сторону Эскопцентра, к пешеходному мосту «Багратион» и набережную Москвы-реки.

С пуском станции, коренным образом улучшится транспортное обслуживание не только комплекса ММДЦ, но и районов Шелепихинской набережной, Шмитовского проезда, что повысит инвестиционную привлекательность этого района Москвы. Удобную транспортную связь получат многочисленные посетители и сотрудники Эскопцентра на Красной Пресне.

На участке «Деловой центр» — «Александровский сад» будет эксплуатироваться подвижной состав нового поколения из четырех двухсекционных вагонов типа 81-740.1/741.1 «Русич», аналогичный используемому на Бутовской линии Легкого метро. Планируется, что уже со следующего года новые вагоны начнут перевозить пассажиров Филевокой линии на всем ее протяжении.

По расчетным данным в первый год эксплуатации пускового участка до станции «Деловой центр» ожидаемая суточная перевозка составит 31 тыс. человек, а годовой объем пассажироперевозок составит 11,3 млн. человек. Максимальный пассажиропоток на этом участке в утренний час «пик» составит 4,7 тыс. человек, на участке «Студенческая» — «Киевская» Филевской линии — около 19 тыс. человек.

Движение поездов от станции «Александровский сад» будет организовано следующим образом: 34 пары поездов в час, 30 пар из которых, будет следовать до станции «Крылатское», а 4 пары — до станции «Деловой центр» с интервалом в 15 минут.



ДЕЛОВОЙ
ЦЕНТР

сентябрь 2005

станция
Московского
метрополитена



Первый заместитель
генерального директора —
главный инженер
ЗАО «Объединение
«Ингеоком»

Маковский
Илья
Вениаминович



Генеральный директор
ЗАО «Объединение
«Ингеоком»

Рудяк
Михаил
Семенович



Генеральный директор
ООО «СМУ Ингеоком»

Геперидзе
Александр
Отариевич

Строительство

Сооружение нового участка Филевской линии преследует своей целью обеспечение удобной транспортной связи строящегося Московского Международного Делового Центра (ММДЦ) «Москва-СИТИ» с существующей сетью Московского метрополитена.

ЗАО «Объединение «Ингеоком» является генеральным подрядчиком по строительству нового пускового комплекса.

Строительство осуществляется в два этапа: 1-й — от станции «Киевская» Филевской линии до станции «Деловой центр», 2-ой — от станции «Деловой центр» до станции «Международная».

Исходя из градостроительных условий, строительство практически на всем протяжении велось закрытым способом. Участок от «Киевской» до «Делового центра» построен в чрезвычайно сложных водонасыщенных грунтах с использованием современных механизированных тоннелепроходческих комплексов фирмы LOVAT. Это позволило выполнить работы в условиях плотной застройки в сжатые сроки с высоким качеством, не помешав нормальной жизнедеятельности города. Длина строительной части трассы со станциями «Деловой центр» и «Международная» в двухпутном исчислении составляет 2,78 км, а эксплуатационная длина участка от станции «Александровский сад» до станции «Международная» — около 6 км.

Станция «Деловой центр» размещается в Центральном ядре ММДЦ «Москва-СИТИ». Выход в город к Эскалатору и пешеходному мосту «Багратион» через Москву-реку.

На станции «Деловой центр» впервые в отечественном метростроении применена современная технология виброизолирующих рельсовых путей на пружинных виброизоляторах, что позволяет максимально защитить сооружения Центрального ядра ММДЦ «Москва-СИТИ» от вредного воздействия вибраций, возникающих при движении поездов метрополитена.

Станция «Международная» размещается вблизи проектируемых остановочных пунктов Третьего транспортного кольца, Скоростной транспортной системы (СТС) и Скоростного рельсового транспорта (СРТ).

Для обеспечения взаимодействия нового участка с существующей Филевской линией метрополитена предусмотрена интеграция на участке от станции «Александровский сад» до станции «Киевская».

Уникальным по организации работ и конструктивным решениям явилось сооружение примыкания строящихся тоннелей нового участка Филевской линии к действующим тупикам за станцией «Киевская».



ДЕЛОВОЙ
ЦЕНТР

сентябрь 2005

станция
Московского
метрополитена





Президент
ОАО «Метрогипротранс»

Земельман
Александр
Маркович



Авторский коллектив

Авторы-архитекторы

Вигдоров
Александр
Львович – ГАП

Борзенков
Леонид
Леонидович

Архитектор-соавтор

Фарстова
Ольга Юрьевна



6

Архитектура

Пересадочный узел станций «Деловой центр» размещен на двух нижних ярусах подземного пространства многофункционального комплекса «Парк-Сити» и состоит из трех параллельных станций.

Платформа рассчитана на прием составов из 4-х двухсекционных вагонов типа «Русич». Ширина платформы — 11,8 м, длина — 118 м. В поперечном сечении платформенный участок представляет собой многопролетную раму с сеткой колонн 7,8 м. В центральной зоне платформенного участка в перекрытии выполнено отверстие сегментной формы, таким образом, станция является двусветной, высотой более 7-ми метров. Расстояние от колонн до края платформы — 1,6 м. Вестибюль соединен с торцевыми частями посадочной платформы поэтажными эскалаторами типа E900T (по два) и лестницами шириной 2,95 м.

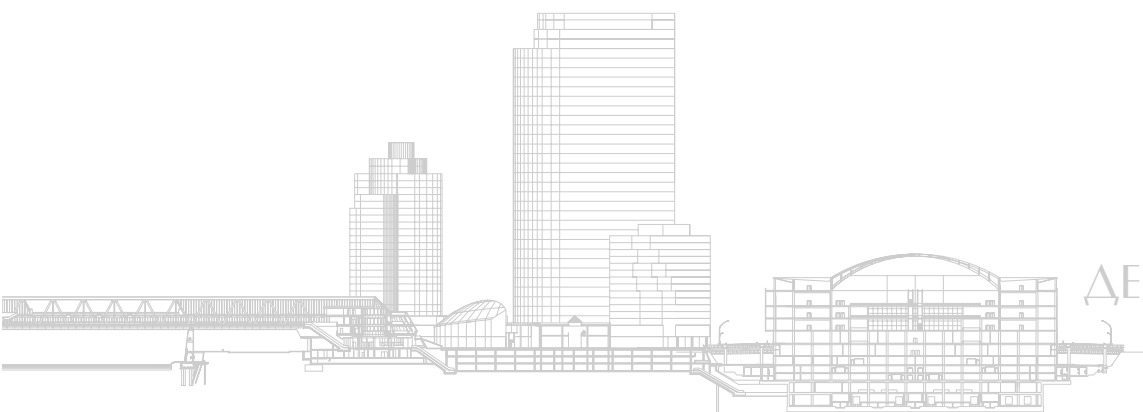
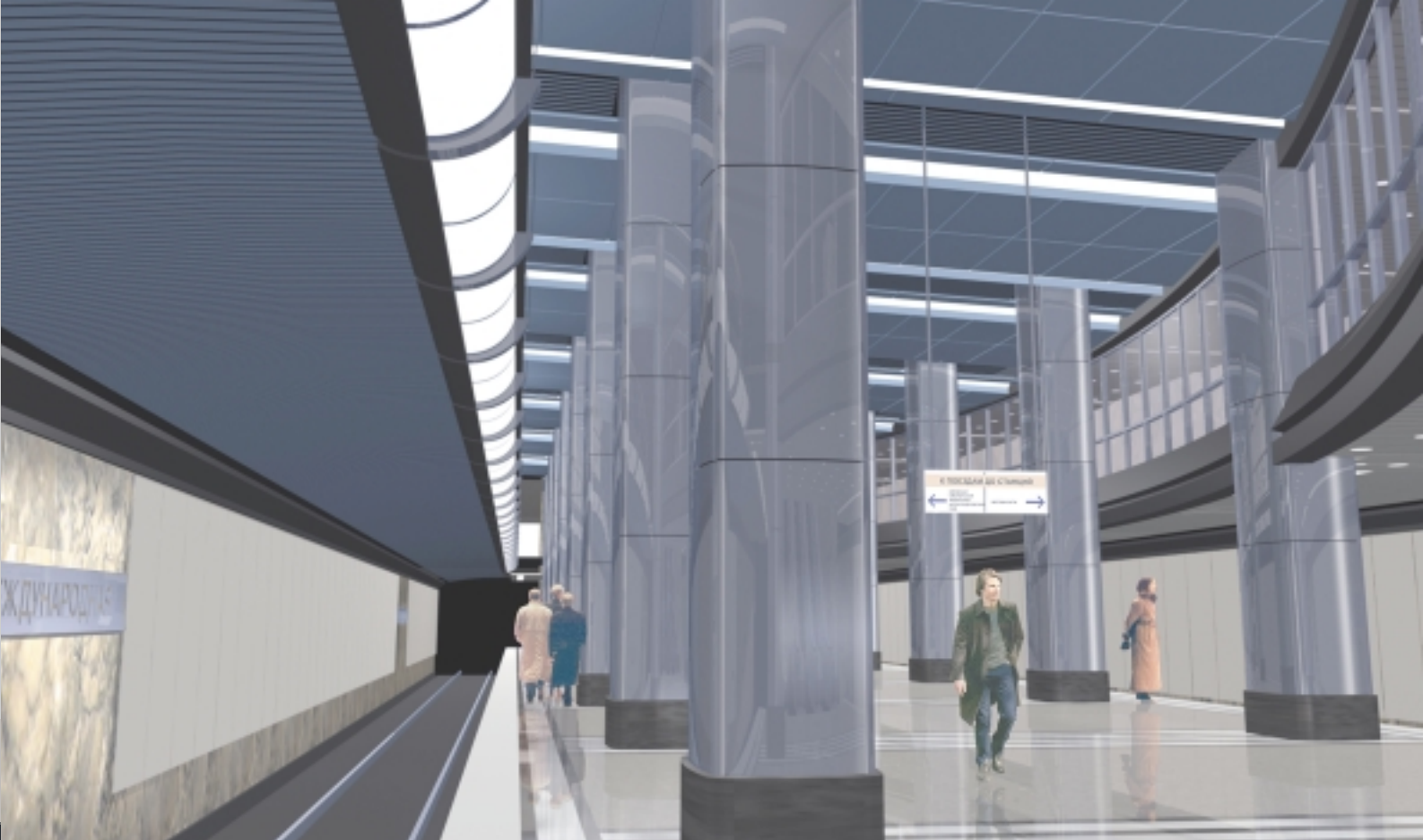
С помощью светового и цветового решения интерьеров все пространство станций делится на зоны: транспортную, пешеходно-прогулочную, выставочную и информационную. Главную роль в этом играют подшивные потолки разной формы и контрастных цветов. В пространстве между конструкцией и подшивным потолком со светильниками размещаются коммуникации: воздуховоды, система пожаротушения, электрокабели и т.п.

Интерьеры вестибюлей решаются в едином со станциями стиле и цветовой гамме. Подшивные потолки выполнены из алюминиевого профиля "Luxalon" и панелей "Alucobond". Колонны облицованы мрамором коричневого цвета (на станции колонны облицованы нержавеющей сталью). Полы — гранитные. Путевые стены облицованы панелями, стены вестибюля — бежевым мрамором. Все витражи, ограждения, декоративные элементы выполняются из шлифованной нержавеющей стали.

В вестибюлях размещаются служебные и технологические помещения метрополитена.

Отделка технологических и служебных помещений решена в соответствии с эстетическими, технологическими и функциональными требованиями с применением высококачественных отечественных и импортных материалов.

Вестибюль соединен трехленточным эскалатором типа E25T с вестибюлем в здании Центрального ядра ММДЦ на отметке 124,6, который выходит на поверхность к периметральной дороге вокруг Центрального ядра, в сторону Эскпоцентра. В ближайшей перспективе дополнительные выходы будут организованы на набережную Москва-реки к мосту «Багратион» и в сторону жилого квартала.



ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР

сентябрь 2005

станция
Московского
метрополитена



8

Подвижной состав

В июле 2005 года началась поэтапная замена подвижного состава на Филевской линии на вагоны типа 81-740.1/741.1 («Русич»). Составы из вагонов аналогичного типа (81-740/741) уже в течении полутора лет успешно курсируют по Бутовской линии Легкого метро.

Вагоны типа «Русич» выпускаются в двух модификациях: головной вагон с кабиной управления (81-740) и промежуточный вагон (81-741). Вагоны предназначены для работы на открытых участках и в тоннелях, с возможностью эксплуатации на действующих линиях метрополитена.

Минимальное количество вагонов в поезде (исходя из условий обеспечения электрической защиты и требований к тормозным путям) — два, максимальное — не более пяти (из них два головных вагона).

Вагоны представляют собой конструкцию из двух сочленённых секций, соединённых гибкой вставкой, (со свободным проходом между ними), размещённых на трёх тележках. Крайние тележки являются моторными, средняя тележка — поддерживающая. Кузов из нержавеющей стали отвечает современным требованиям дизайна и эргономики.

Вагоны вписываются в габарит подвижного состава «М» согласно требованиям ГОСТ 23961-80 «Метрополитены. Габариты приближения строений, оборудования и подвижного состава».

Состав обладает повышенной комфортабельностью для пассажиров и машиниста, увеличенной пассажироместимостью, низким уровнем шума, улучшенной информированностью пассажиров.

С учетом достаточно жестких климатических условий Москвы вагоны наземного метро должны эксплуатироваться в диапазоне температур окружающей среды от -40°C до $+40^{\circ}\text{C}$ и относительной влажности воздуха 90% (при $+20^{\circ}\text{C}$). В связи с этим кабина машиниста оборудована системами отопления и кондиционирования воздуха, а пассажирский салон — системами принудительной вентиляции и отопления.

Принудительная вентиляция обеспечивает подачу наружного воздуха в теплый период года $20\text{ м}^3/\text{ч}$, а в холодный период — $10\text{ м}^3/\text{ч}$ на одного пассажира (при номинальной заселенности салона).

Салон вагона оборудован системой связи «пассажир-машинист», устройством радиооповещения, информационным устройством «бегущая строка» и наддверным табло указателя положения поезда на линии.



Облицовка кабины, салона и каркасы диванов выполнены из труднотопящегося стеклопластика, отвечающего требованиям действующих норм пожарной безопасности.

Диваны салона — антивандальные полужесткой конструкции с мягкими вставками из труднотопящихся материалов.

Требования по освещенности салона обеспечиваются две «световые линии» в каждой секции. В «световую линию» встроены громкоговорители системы оповещения, а также приборы и датчики системы пожарной сигнализации.

Для обеспечения пожарной безопасности вагоны оборудованы системой пожаротушения «ИГЛА-М.5К-Т», в пассажирском салоне и кабине машиниста установлены огнетушители. Замки торцевых

дверей вагонов в составе разблокируются по сигналу из кабины машиниста для обеспечения сквозного прохода по составу при эвакуации пассажиров.

Повышенная экономичность в эксплуатации: значительное снижение потребления электроэнергии и расходов на обслуживание. На вагоны устанавливается асинхронный тяговый привод с микропроцессорной системой управления.

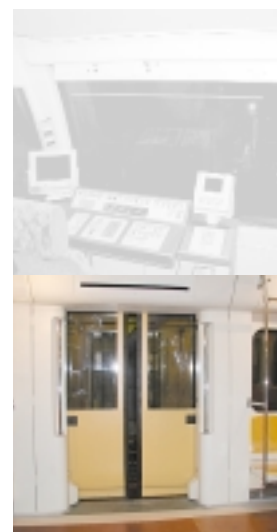
Существует несколько модификаций вагонов:

— с тяговым асинхронным приводом производства фирмы «Alstom» (эксплуатируются на Бутовской линии Легкого метро);

— с тяговым асинхронным приводом разработки ЗАО «Метровагонмаш» (для эксплуатации на Филевской линии метрополитена, в том числе на участке «Александровский сад» — «Деловой центр»).

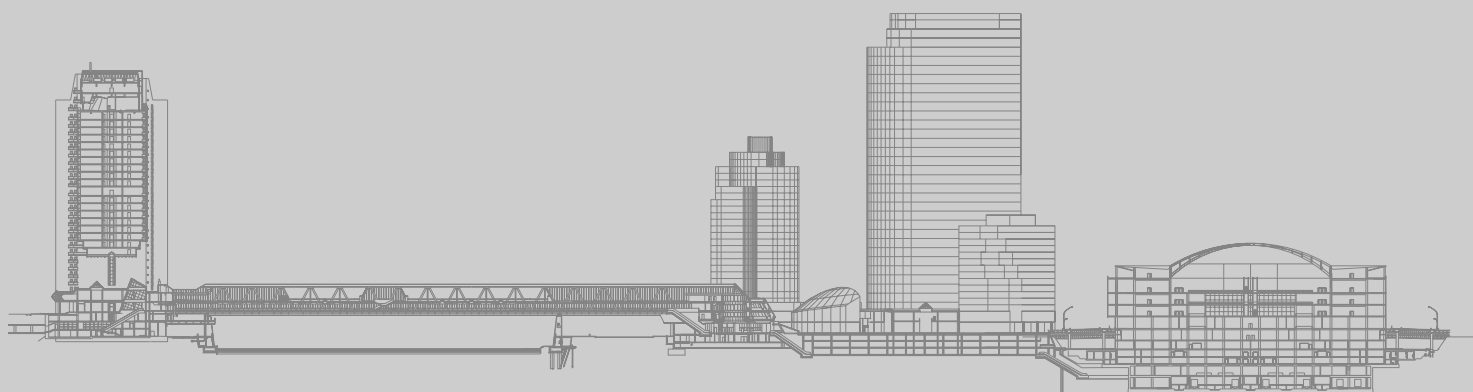
	Вагон	
	81-740.1*	81-741.1*
Ширина колеи, мм		1520
Длина кузова вагона, мм	27740	26770
Длина по осям автосцепок, мм	28175	27200
Ширина кузова, мм		2700
Высота крыши над уровнем головки рельса, мм		3580
Высота пола над уровнем головки рельса, мм		1208
База вагона (секции), мм		10500
База тележки, мм		2150
Диаметр колес по поверхности катания, мм		860
Скорость конструкционная, км/ч		90
Мощность тяговых электродвигателей, кВт		4 x 170
Число посадочных мест	54	60
Общая вместимость вагона, пасс. (при плотности стоящих пассажиров 8 чел./м ²)	344	370
Общая комфортная вместимость вагона, пасс. (при плотности стоящих пассажиров 4 чел./м ²)	200	216
Масса тары вагона, т	47	46
Год начала выпуска		2004
Год начала пассажирской эксплуатации		2005

* вагон состоит из двух сочлененных секций, установленных на три тележки.



Перспективы

Перспективы развития Филевской линии



Строительство станции «Деловой центр» — лишь начало масштабных работ по обеспечению скоростным транспортом запада и северо-запада Москвы.

Уже в 2006 году примет пассажиров следующая станция нового участка Филевской линии, получившая название «Международная». Она расположена на границе зоны Московского Международного Делового Центра (ММДЦ) «Москва-СИТИ» в районе Третьего транспортного кольца. Здесь будет сооружен крупный транспортный узел, включающий в себя участки внутригородской кольцевой магистрали, Скоростной транспортной системы в аэропорты Внуково и Шереметьево и Скоростного рельсового транспорта по Малому кольцу Московской железной дороги (МК МЖД).

Станция «Международная» — трехсводчатая, глубокого заложения, колонно-стенной конструкции, построена закрытым способом с применением чугунной тубинговой обделки. Кольца боковых залов из тубингов внешним диаметром 7,5 метров размкнуты и опираются на стеновые конструкции из стального проката. На эти же стены опирается и свод центрального зала. Наземный вестибюль станции, расположенный в подэстакадном пространстве Третьего транспортного кольца, соединен с платформой трехленточным эскалатором.

К 2007 году намечается завершение строительства участков «Парк Победы» — «Кунцевская» и «Крылатское» — «Строгино» Митинско-Строгин-

ской линии. Действующий участок Филевской линии от станции «Кунцевская» до станции «Крылатское» войдет в состав строящейся линии, что 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. Через несколько лет эта линия придет в Митино, предоставив быстрый, надежный и удобный транспорт жителям этих быстрорастущих районов города. Кроме того, значительно разгрузится северо-западный участок Таганско-Краснопресненской линии, работающий сейчас на пределе пропускной способности.

К этому времени, по мере застройки площадей в ММДЦ «Москва-СИТИ», значительно возрастет пассажиропоток на линии «Александровский сад» — «Международная». Планируется, что линия протянется дальше к проектируемому Олимпийскому центру на Шелепихинской набережной, станции «Полежаевская» и Ходынскому полю. В дальнейшем линия пройдет через станции «Динамо» и «Савеловская», образовав второй пересадочный контур на расстоянии одного-двух перегонов от Кольцевой линии. Такая рокадная линия поможет разгрузить пересадочные станции в центральной части города, обеспечит удобный подвоз к Деловому центру пассажиров Таганско-Краснопресненской, Замоскворецкой и Серпуховско-Тимирязевской линий.

Перспектива развития линии



ДЕЛОВОЙ
ЦЕНТР

станция
Московского
метрополитена

сентябрь 2005

Программа
 Программа
 развития
 метрополитена
 до 2015 года



Название линии или объекта метрополитена	Намечаемые сроки строительства
Ст. «Деловой центр» — ст. «Международная»	2006
Ст. «Чкаловская» — ст. «Трубная» в т.ч. ст. «Сретенский бульвар»	2007
Ст. «Парк Победы» — ст. «Кунцевская», Ст. «Крылатское» — ст. «Строгино»	2007
Ст. «Трубная» — ст. «Марьяна роща»	2009
Ст. «Строгино» — ст. «Митино»	2011
Оборотные тупики за ст. «Улица Старокачаловская» Бутовской линии	2007
Ст. «Улица Старокачаловская» — ст. «Битцевский парк»	2008-2009
Ст. «Выхино» — ст. «Жулебино»	2010
Ст. «Новогиреево» — ст. «Новокосино»	2010
Ст. «Красногвардейская» — ст. «Братеево»	2010
Ст. «Марьино» — ст. «Зябликово»	2010
Ст. «Бауманская» — второй выход	2010
Ст. «Арбатская» (Филевской линии) — второй выход	2010
Солнцевская линия	2011
Ст. «Марьяна роща» — ст. «Селигерская»	2011-2015

ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР

станция
Московского
метрополитена

сентябрь 2005

ГУП «Московский метрополитен»

129110, Москва, Проспект Мира, дом 41, стр. 2

Тел.: (095) 222-10-01, факс: (095) 971-37-44

E-mail: info@mosmetro.ru

Официальный сайт: <http://www.mosmetro.ru>

ОАО «Метрогипротранс»

113054, Москва, ул. Новокузнецкая, дом 43/16, стр. 1

Тел.: (095) 953-46-11, факс: (095) 953-40-04

E-mail: mail@metrogiptotrans.com

Официальный сайт: <http://www.metrogiptotrans.com>

ЗАО «Объединение «Ингеоком»

103064, Москва, Яковоапостольский пер., д. 5, стр. 1

Тел.: (095) 933-48-05, факс: (095) 975-25-14

Фото:

Анатолий Шестаков, Александр Попов,

Юрий Феклистов, ИТАР-ТАСС,

ОАО «Метрогипротранс»,

ЗАО «Объединение «Ингеоком»,

ЗАО «Метровагонмаш».

Концепция издания и подготовка материалов:

Отдел по связям с общественностью и СМИ

Московского метрополитена

171

