<Станция>

<id>3</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Преображенская площадь</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>90</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Преображе́нская пло́щадь» — станция Московского метрополитена. Расположена на Сокольнической линии между станциями «Черкизовская» и «Сокольники». Находится на территории района Преображенское Восточного административного округа Москвы. Открыта 31 декабря 1965 года при продлении Кировско-Фрунзенской (ныне Сокольнической) линии на север от станции «Сокольники».

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 8 метров). Сооружена по типовому проекту. На станции два ряда по 38 квадратных колонн с шагом 4 м. Автор проекта — Н. И. Демчинский.

~

Станция открыта 31 декабря 1965 года при продлении Кировско-Фрунзенской линии (сейчас — Сокольническая линия) на север от станции «Сокольники». До 1990 года была конечной станцией этой линии. 75-я станция Московского метрополитена.

Названа по площади, на которую выходит. Площадь получила название в честь села Преображенское, которое возникло в середине XVII века вокруг храма Преображения Господня (взорван в 1964 году, восстановлен в 2014—2015 годах), а в 1864 году было включено в состав Москвы.

Изначально путевые стены были выложены белой керамической плиткой и тонкими полосками зелёного мрамора, таким же камнем облицованы и колонны. Пол выложен серым и красным гранитом, а вокруг колонн — белым мрамором.

18 ноября 2009 года компания «Метроспецстрой» начала замену покрытия путевых стен на вертикальные алюминиевые композитные панели. Облицовка нижней части стен меняется с чёрной плитки на чёрный мрамор. Демонтаж плитки начался со стены второго пути от центра города. Монтаж настенного облицовочного сайдинга был завершён в 2010 году.

~

Станция имеет два выхода. Восточный выход ведёт на Большую Черкизовскую улицу и сопряжён с подуличным переходом, пересекающим её. Западный выход направлен в сторону Преображенской улицы и также сопряжён с подуличным переходом, пересекающим Преображенскую площадь.

За станцией находился перекрёстный съезд, использовавшийся для оборота составов до дальнейшего продления линии. В настоящее время разобран. Участок пути от станции «Преображенская площадь» до станции «Сокольники» проходит по открытой 330-метровой эстакаде над рекой Яузой (инженер Г. Суворов).

</RuTxt>

<EnTxt>

Preobrazhenskaya Ploshchad (Russian: Преображе́нская пло́щадь, English: Transfiguration Square) is a Moscow Metro station in the Preobrazhenskoye District, Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Sokolnicheskaya Line, between Sokolniki and Cherkizovskaya stations.

It is named after Preobrazhenskaya Square (Preobrazhenskaya Ploshchad in Russian).

The station opened in on 31 December 1965 during the extension of the Sokolnicheskaya Line to the North. As it used to be the line's terminus, the reversing sidings are in place to the Northwest of the station.

Preobrazhenskaya Ploshchad's two vestibules are underground, with exits into Preobrazhenskaya Square, Preobrazhensky Val, Bolshaya Cherkizovskaya and Krasnobogatyrskaya streets.

In December 2009 the wall renovation started. The aim was to make the walls look like the ones at Akademicheskaya station. By the middle of March 2010 the renovation was complete.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>4</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Сокольники</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>120</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Соко́льники» — станция Сокольнической линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Преображенская площадь» и «Красносельская». Находится на территории района Сокольники Восточного административного округа Москвы.

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 9 метров). На станции два ряда по 23 колонны. Шаг колонн — 7 метров. Проект станции «Сокольники» был удостоен Гран-при на Международной выставке в Париже (1937 год).

За станцией имеются оборотные тупики, помимо своей основной функции служащие для ночного отстоя составов и технического обслуживания.

Путевые стены облицованы светло-жёлтой керамической плиткой. Цоколи стен отделаны чёрным марблитом. Пол выложен серым и чёрным гранитом (изначально пол имел асфальтовое покрытие). Колонны и центральный мостик облицованы серо-голубым мрамором, белый мрамор покрывает стены подходного коридора и турникетного зала.

При открытии на станции были установлены люстры-«шары» между колоннами и небольшие светильники в кессонах перекрытия боковых нефов. Сейчас же стандартные люминесцентные светильники без рассеивателей расположены в межколонных промежутках, по шесть в каждом.

~

Открыта 15 мая 1935 года в составе первого пускового участка Московского метрополитена «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный ряд» — «Смоленская».

С 16 февраля по 22 февраля и с 30 марта по 4 апреля 2019 года станция была закрыта по причине строительства Большой кольцевой линии.

Станция открыта в 1935 году в составе первого пускового участка Московского метрополитена из 13 станций. Одна из трёх первых конечных станций в истории Московского метрополитена (наряду со станциями «Парк культуры» и «Смоленская»). От станции «Сокольники» 15 мая 1935 года отправился первый в истории московского метро поезд с пассажирами.

Своё название станция получила по историческому району Москвы «Сокольники». Здесь в XVII веке возникла Сокольничья слобода, то есть селение сокольников — лиц, занимавшихся содержанием и обучением соколов для царской охоты. Рядом находился крупный лесной массив — Сокольничья роща (ныне это ПКиО «Сокольники»). В XIX веке здесь возникла дачная местность. Во второй половине 1970-х годов здесь началась типовая городская застройка многоэтажными домами, но вплоть до конца 1980-х годов большую часть района занимали частные деревенские постройки.

~

Наземный вестибюль выполнен в виде арки с двусторонним выходом и расположен на аллее, ведущей от Русаковской улицы к Сокольническому парку. Барельефы на внутренней стороне пилонов выполнил скульптор Пётр Вениаминович Митковицер по рисункам Надежды Быковой. На крыше этого перекрытия располагается уникальный витраж из стекла и металла, на котором изображена красная звезда. Более полувека он был скрыт от глаз москвичей. 16 ноября 2018 года по историческим чертежам специалисты вернули прежний облик «Красной звезде».

Изнутри вестибюль облицован белым марблитом и мрамором «коелга». После завершения строительства вестибюля по сторонам пилонов установили статуи спортсменов, перекликающиеся по стилистике со скульптурным оформлениям стадиона «Сталинец» (скульптор Н. Митковицер). Позднее скульптуры были сняты, их место ныне обозначают сохранившиеся постаменты.

</RuTxt>

<EnTxt>

Sokolniki (Russian: Соко́льники) is a Moscow Metro station in the Sokolniki District, Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Sokolnicheskaya Line, between Krasnoselskaya and Preobrazhenskaya Ploshchad stations. It is located under Rusakovskaya street at the foot of Sokolnicheskaya Square and was part of the first Metro line. The station is named after the nearby Sokolniki Park. By 2022, the station will be open as part of the Big Ring Metro Line with name Stromynka (Russian: Стромынка).

~

The northeastern end of the line, including Sokolniki, was built using the cut and cover method. The tunnels from Krasnoselskaya to Sokolniki were under construction as early as the summer of 1933, but work did not begin on the station itself until March 1934. The concrete shell of the station was completed in just five months, and Sokolniki opened along with the rest of the line on 15 May 1935. The first test run of the Metro took place in 1934 between Sokolniki and Komsomolskaya stations.

~

Sokolniki was the eastern terminus of the line for 30 years until the 1965 extension to Preobrazhenskaya Ploshchad was completed. The reversal sidings are still used for maintenance and overnight storage of trains.

The station was designed by architects Ivan Taranov and Nadezhda Bykova and features tiled walls and pillars faced with grey-blue Ufaley marble. A model of the station was awarded a Grand Prix at the 1937 Paris World's Fair.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>5</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Красносельская</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>150</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Красносе́льская» — станция Сокольнической линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Сокольники» и «Комсомольская». Находится на территории Красносельского района Центрального административного округа Москвы. Открыта 15 мая 1935 года в составе первого пускового участка Московского метрополитена из 13 станций — «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская».

Путевые стены отделаны сверху — жёлтой, а снизу — красной керамической глазурованной плиткой, при этом с недавнего времени (2012 год) куски путевой стены, переходящие в тоннели, отделаны белым сайдингом. Пол выложен белым мрамором (изначально пол имел асфальтовое покрытие, позднее заменённое на кафельную плитку; последняя в результате недавнего ремонта уступила место мраморному покрытию, остатки керамической плитки, имевшиеся в переходах и на мостиках, исчезли в преддверии юбилея Московского метрополитена в 2005 году). Гранёные колонны облицованы крымским мраморовидным известняком «биюк-янкой» жёлто-коричневых тонов.

На стене наземного вестибюля напротив входа расположена смальтовая мозаика с изображением красноармейца-барабанщика (художник Я. Д. Ромас).

15 мая 2006 года в вестибюле станции была открыта мемориальная доска в честь одного из первостроителей Московского метрополитена — Героя Социалистического Труда, Заслуженного строителя РСФСР Татьяны Викторовны Фёдоровой.

~

Станция строилась открытым способом в связи со сложными горно-геологическими условиями. Открыта 15 мая 1935 года в составе первого пускового участка Московского метрополитена из 13 станций. Названа по бывшей местности Красное Село. Оно впервые упоминается из завещания 1423 года как «сельцо оу города оу Москвы над Великим прудом». При Василии Тёмном оно было обустроено и по живописности получило название Красное (красивое).

Проектное название станции — «Гаврикова улица».

~

Имеется наземный вестибюль с выходом на Краснопрудную и Верхнюю Красносельскую улицы. Предполагалось, что вестибюль будет первым этажом жилого дома (так и не построенного).

Проектом был предусмотрен второй выход — на Гаврикову улицу, однако вследствие низкого пассажиропотока он так и не был открыт (лестница видна на станции).

«Красносельская» — одна из немногих станций, на наземном вестибюле которой сохранилась надпись «МЕТРО».

Переход на другие станции отсутствует. До 2015 года планировалось создание пересадки на Третий пересадочный контур, однако в 2012 году планы изменились — Третий пересадочный контур пройдёт через станцию «Сокольники».

</RuTxt>

<EnTxt>

Krasnoselskaya (Russian: Красносе́льская) is a Moscow Metro station in the Krasnoselsky District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Sokolnicheskaya Line, between Komsomolskaya and Sokolniki stations. Krasnoselskaya is located under Krasnoprudnaya Street, east of the intersection with Krasnoselskaya Street.It is named after Krasnoselskaya Street.

~

The section of the Sokolnicheskaya Line between Sokolniki and Komsomolskaya was built under Krasnoprudnaya Street, using the cut and cover method. Construction work on Krasnoselskaya began in spring 1933, and the station opened along with other 9 stations of the line on 15 May 1935.

The planned passenger volume at Krasnoselskaya was relatively low, so the station was built with a narrower platform than the other stations of the first line. The station has one row of ten-sided columns, which are faced with red and yellow Crimean marble. The walls are finished with yellow and red ceramic tile and punctuated at regular intervals by concrete pilasters. The architects of the station were B. Vilenskiy and V. Yershov.

~

Krasnoselskaya was originally planned to have entrances at two ends, but only the western one, located at the northeast corner of Krasnoprudnaya Street and Upper Krasnoselskaya Street, was built. In 2005 the vestibule's original tile floor was replaced with similarly-coloured marble.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>6</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Комсомольская</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>180</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Комсомо́льская» — станция Сокольнической линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Красносельская» и «Красные Ворота». Находится на территории Красносельского района Центрального административного округа Москвы.

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 8 метров). На станции 23 пары колонн. Шаг колонн — 7 метров. Станция имеет необычную конструкцию: так как на станции изначально предполагался большой пассажиропоток, вдоль всего зала над путями сооружены пешеходные галереи для равномерного распределения пассажиров. На каждом из двух балконов расположено по ряду из 45 колонн. Со стороны станции «Красносельская» находятся шестистрелочные тупики, один из которых (3 ст. п.) переходит в соединительную ветвь в электродепо «Северное»; именно из него 1 октября 1934 года на станцию «Комсомольская» вышел первый пробный состав Московского метрополитена, состоявший из двух вагонов.

Путевые стены облицованы светло-жёлтой керамической плиткой. Пол выложен серым и красным гранитом, а пол пешеходных галерей-балконов над путями — керамической плиткой (изначально покрытие было асфальтовым). Квадратные в сечении колонны облицованы золотисто-жёлтым мрамором «чоргунь». Капители колонн украшены бронзовой эмблемой Коммунистического интернационала молодёжи (КИМ), подчёркивающей вклад комсомольцев 1930-х годов в строительство метрополитена. Стены балконных галерей покрыты мрамором «газган», колонны на балконах — прохоро-баландинским мрамором. Для оформления станции впервые в метрополитене были применены панно из майоликовой плитки, отражающие героику труда комсомольцев-метростроевцев («Метростроевцы», художник Е. Е. Лансере).

~

Станция открыта 15 мая 1935 года в составе первого пускового участка Московского метрополитена из 13 станций — «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская». С 30 января 1952 года соединена пересадкой с одноимённой станцией Кольцевой линии. Получила название по Комсомольской площади, на которую выходит. Площадь получила название в 1933 году в связи с 15-летием создания ВЛКСМ. Ранее площадь называлась Каланчёвской — по существовавшему здесь в XVII веке царскому путевому дворцу с высокой башней — каланчой. При возвращении исторических названий в начале 1990-х годов планировалось вернуть площади историческое название Каланчёвская и так же переименовать станцию метро, но от этого отказались.

15 марта 1941 года станция отмечена Сталинской премией 1-й степени.

~

Имеется два наземных вестибюля. Один из них расположен в здании Казанского вокзала. Другой же (открытый в 1952 году), совмещённый с вестибюлем станции «Комсомольская» Кольцевой линии, выходит на Комсомольскую площадь, и размещён между зданиями Ярославского и Ленинградского вокзалов. В данный момент из-за крайне высокого пассажиропотока вестибюль работает только для выхода пассажиров. Для входа переоборудован подземный переход, так как вестибюль станции не справлялся с огромным пассажиропотоком. До 1952 года на его месте существовал северный вестибюль (архитекторы А. М. Рухлядев, В. Ф. Кринский, художники В. А. Фаворский и А. Т. Иванов), открытый при пуске первой линии Московского метро. Этот вестибюль оригинальной архитектуры до наших дней не сохранился.

</RuTxt>

<EnTxt>

Komsomolskaya (Russian: Комсомо́льская) is a Moscow Metro station in the Krasnoselsky District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Sokolnicheskaya line, between Krasnye Vorota and Krasnoselskaya stations. It is located under Komsomolskaya Square, between the Leningradsky, Yaroslavsky, and Kazansky railway terminals. The station was named for the workers of the Komsomol youth league who helped to construct the first Metro line. It has a transfer at the-same-called-station on the Koltsevaya line.

~

Komsomolskaya was built using the cut and cover method, with construction beginning on 3 May 1933. Temporary bridges were built over the construction site to avoid disrupting traffic, especially the numerous tram routes in the area. To counteract the high water table, the station was built on 636 piles which were driven into the saturated soil.

Heavy rains in the summer of 1934 threatened the construction site several times, and at one point even the Kazansky terminal was in danger of collapsing. Nevertheless, the concrete structure of the station was completed by August 26 and Komsomolskaya opened on schedule on May 15, 1935.

Due to Komsomolskaya's location under a major transit hub, the station was built with an unusual upper gallery above the platform to help handle rush crowds. The station has tall pillars faced with pinkish limestone and topped with bronze capitals displaying the emblem of the Komsomol league. The station was designed by Dmitry Chechulin, and a model of it was displayed at the 1937 Paris World's fair.

~

The station's southern entrance vestibule is built into the Kazansky Rail Terminal. The northern vestibule is on the opposite side of the square, between the Leningradsky and Yaroslavsky rail terminals. The latter entrance did not survive in its original form, having been replaced with a massive structure serving both this station and the Koltsevaya line station in 1952. There is a short branch line between Komsomolskaya and Krasnoselskaya stations, that leads to the Severnoe Depot. On 15 October 1934 the first Metro train left this depot for a trial run.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>7</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Красные ворота</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>210</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Кра́сные Воро́та» — станция Московского метрополитена на Сокольнической линии. Расположена на границе Басманного и Красносельского районов (ЦАО). Названа по одноимённым памятнику архитектуры и площади. Открыта 15 мая 1935 года в составе первого участка метрополитена. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой.

Станция «Красные Ворота» построена по проекту архитектора И. А. Фомина (при соавторстве Н. Н. Андриканиса); конструктор — А. Ф. Денищенко. Имеет статус объекта культурного наследия народов России регионального значения. Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 32,8 метра). Сооружена по индивидуальному проекту горным способом с обделкой из монолитного бетона.

Иван Фомин построил станцию в классическом стиле. Свод центрального зала станции поддерживают мощные пилоны с относительно неширокими проходами к боковым залам. Цвета облицовочных материалов соответствуют названию станции. Основные поверхности пилонов облицованы мраморизованным известняком красно-бурого и мясисто-красного цветов в приглушённых разводах из грузинского месторождения Старая Шроша.

~

Строительные работы начались весной 1932 года, когда была заложена шахта № 21. Руководил строительством И. Д. Гоциридзе. Сооружение шахтных стволов велось способом опускного колодца. При рытье шахты были пройдены: культурный слой, 14-метровый слой плывуна, пласт чёрной юрской глины и 15 метров водоносных трещиноватых известняков. Весной 1933 года рядом была заложена шахта № 21-бис, благодаря чему темпы сооружения станции существенно увеличились. Шахта 21-бис была пройдена за 4 месяца.

Станция была изначально спроектирована трёхсводчатой. Но в ходе её строительства ряд инженеров высказывали сомнения в прочности такой конструкции на столь значительной глубине. Американский инженер Морган, консультировавший советских метростроевцев, говорил: «В мировой практике не было примера, чтобы под таким чудовищным давлением строить трехсводчатую станцию. Я предлагаю не раскрывать третьего свода „Красноворотской“ станции — у нас нет никакой гарантии, что давление породы просто-напросто не раздавит его и не погубит всего сооружения». Тем не менее, начальнику строительства И. Д. Гоциридзе и секретарю партийной организации Л. Цейтлину удалось убедить Л. М. Кагановича в достаточной прочности конструкции станции, и было решено не отказываться от сооружения третьего свода. 3 сентября 1934 года начались работы по раскрытию третьего свода. Впоследствии такая конструктивная схема послужила образцом для многих других станций Московского метрополитена.

Во время строительства возникали и другие проблемы. Станция была под угрозой затопления, когда в одну из вспомогательных выработок стала быстро поступать вода. Как оказалось, строящийся тоннель отрезал дно одной из разведочных скважин. Проблему удалось вовремя устранить, затампонировав скважину и откачав воду. Ещё один «казус» состоял в том, что в последний момент выяснилось: на станции не было вентиляционых решёток. Срочный заказ на изготовление решёток был отправлен на кроватную фабрику (из металлических трубок делали спинки кроватей); в течение дня решётки, сделанные из металлических трубок, были установлены на станции.

Название связано с Красными воротами, утраченным памятником архитектуры XVIII века, а также с площадью Красные Ворота, под которой расположена станция. Здесь в 1709 году была воздвигнута Триумфальная арка-ворота для встречи русских войск, возвращавшихся после Полтавской битвы. Ворота получили у москвичей неофициальное название «красные», то есть красивые. Вскоре это название стало официальным как для ворот, так и для площади. Первоначально ворота были деревянными, но в 1753—1757 годах их заменили каменными (архитектор Д. В. Ухтомский). В XIX веке ворота были выкрашены в красный цвет (ранее они были белыми). В 1927 году ворота были снесены, и символический образ остался запечатлён лишь в интерьере одноимённой станции метро. С 1941 по 1992 год площадь называлась Лермонтовская — в честь поэта М. Ю. Лермонтова, родившегося в доме, который находился на месте нынешнего высотного здания у площади; на площади установлен и памятник Лермонтову. С 29 мая 1962 года по 25 августа 1986 года станция также называлась «Лермонтовская». Проектные названия станции — «Красноворотская площадь», «Красноворотская».

Во время Великой Отечественной войны на станции был оборудован командный пункт руководства и оперативно-диспетчерского аппарата народного комиссариата путей сообщения. В связи с этим поезда на этой станции не останавливались, перрон отгородили от путей высокой фанерной стеной.

На станции в 1952 году начал работу первый в московском метро турникет, а 28 июля 1959 года впервые опробован турникет, основанный на принципе свободного прохода. В 1950-х годах были установлены гермозатворы, в результате чего были убраны две пары проходов между центральным и боковыми залами. В 1994 году в южном вестибюле проведена замена эскалаторов.

~

Станция соединена эскалаторами с двумя наземными вестибюлями, расположенными по разные стороны Садового кольца.

Вблизи обоих вестибюлей станции расположена остановка «Метро „Красные Ворота“» автобусного маршрута Б, следующего по Садовому кольцу. На Лермонтовской площади находится конечная остановка троллейбуса № 24, следующего до Авиамоторной улицы мимо станции метро «Авиамоторная».

</RuTxt>

<EnTxt>

Krasnye Vorota (Russian: Кра́сные воро́та, English: Red Gate) is a Moscow Metro station in the Krasnoselsky District, Central Administrative Okrug, Moscow, Russia. It opened May 15, 1935 as one of the initial ten stations of the Metro. It is on the Sokolnicheskaya Line, between Chistye Prudy and Komsomolskaya stations.

~

Work began on Krasnye Vorota in the spring of 1932 and proceeded smoothly despite fears that the untested three-arch design would collapse under the weight of the soil. The station opened without a delay on 15 May 1935.

During planning, there were several working names including Krasnovorotskaya Ploshchad, and Krasnovorotskaya. The station's name means Red Gate in Russian and comes from the square where the famous triumphal archway, Red Gate, once stood. The arch, which celebrated Russia's victory in the Battle of Poltava, was demolished in 1927; but the name of the square remained until 1941.

In 1962, authorities renamed the station Lermontovskaya in honour of the Russian author Mikhail Lermontov. The square was renamed for Lermontov in 1941. There is still a bust of Lermontov at the end of the platform. The name reverted to Krasnye Vorota on August 25, 1986.

Architects Ivan Fomin and N. Andrikanis designed the station. It was one of Moscow's first four deep-level stations, and one of the first two to employ a three-arched design with three parallel, circular tunnels. In this type of station, the outer tubes (which house the tracks and platforms) are separated from the larger central hall by heavy pylons. This design was planned to be used for the first time on the four central-city stations on the first Metro line, Krasnye Vorota, Chistye Prudy, Lubyanka, and Okhotnyi Ryad. However, due to construction difficulties a simpler two-arched design was implemented at Lubyanka and Chistye Prudy.

Krasnye Vorota has off-white tiled walls and pylons faced with dark red Shrosha marble from Georgia. A model of the station was exhibited at the 1938 World's Fair in Paris, where it was awarded a Grand Prix.

~

Krasnye Vorota has two entrances. The southern is a subterranean vestibule with mezzanine stairwells and a distinctive shell-like pavilion designed by Nikolai Ladovsky, that stands on the south side of the Garden Ring (with an open Red Gates plaza in front of it), on the intersection of Myasnitsky drive, Boyarsky side-street and Khoromny lane. The original three 28.4 metre (93 ft) high N-type escalators were replaced in 1994 by ET-3M models. The works included a renovation of the vestibule.

The second entrance was built into the ground floor of the Red Gate skyscraper, designed by architect Alexey Dushkin and opened on 31 July 1954, the architecture carries resemblance of the more flamboyant Stalinist style. Due to the landscape of the region, it required the escalator tunnels to be split. As a result, there is a small incline that follows the axis of the station (3 x EM-1M escalators, 11.5 metres {37 ft} high) and a great incline that brings commuters to the ground level (3 x EM-4 escalators, 18.5 metres {60 ft}). It is scheduled to close for renovation in January 2014 which would include the replacement of escalators. In 1952 the first turnstile in the Moscow Metro system was installed at this station.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>8</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Чистые пруды</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>240</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Чи́стые пруды́» — станция Московского метрополитена на Сокольнической линии. Расположена на границе Басманного района и Красносельского (ЦАО) под Мясницкой улицей у её пересечения с Чистопрудным бульваром, по которому и получила своё название. Открыта 15 мая 1935 года в составе участка «Сокольники» — «Парк культуры», была капитально реконструирована в 1971 году. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. Является объектом культурного наследия народов России регионального значения.

Проектное название — «Мясницкие ворота» — происходило от названия площади, у которой находится станция. С момента открытия и до 5 ноября 1990 года станция называлась «Кировская» в память о Сергее Мироновиче Кирове (1886—1934) — государственном и партийном деятеле СССР.

5 ноября 1990 года станция вследствие декоммунизации получила название «Чистые пруды» по Чистопрудному бульвару, к которому ведут её выходы.

Своды станционного зала поддерживают два ряда массивных спаренных пилонов, облицованных светлым уральским мрамором «коелга» и дымчатым мрамором «уфалей». Опоры свода скрыты широкими карнизами, за которыми размещены светильники. Пол выложен серым и розовым гранитом (до 1972 года покрытие было асфальтовым). До сооружения перехода на станцию «Сретенский бульвар» у торцевой стены находился бронзовый бюст С. М. Кирова, в честь которого долгое время называлась станция (автор — М. Г. Манизер). Сейчас бюст находится в переходе со станции «Сретенский бульвар» на станцию «Тургеневская». Путевые стены облицованы светло-серым мрамором (до 1997 года — белой керамической плиткой), снизу — чёрным гранитом.

~

Станция открыта 15 мая 1935 года в составе первой очереди Московского метрополитена, состоящей из 13 станций: «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская». Первоначально станция была двухсводчатой, у выходов располагались лишь два коротких аванзала для перехода между боковыми платформами. В 1971 году была произведена реконструкция в связи с сооружением пересадки на станцию «Тургеневская» Калужско-Рижской линии, открывшейся 5 января 1972 года, в ходе которой был раскрыт центральный зал, и станция стала трёхсводчатой.

Во время Великой Отечественной войны на станции находились отделы Генерального штаба и ПВО страны. В 1947 на станции впервые в Московском метрополитене были установлены люминесцентные лампы.

13 января 2008 года станция соединена переходом со станцией «Сретенский бульвар» Люблинско-Дмитровской линии.

~

У станции есть наземный вестибюль кубической формы, расположенный в начале Чистопрудного бульвара. На данный момент это единственный вестибюль подобной конструкции в московском метрополитене. Также «Чистые пруды» — одна из немногих станций, на наземном вестибюле которой сохранилась историческая вывеска «МЕТРО».

Через вестибюль можно выйти, помимо бульвара, на площадь Мясницкие Ворота и Мясницкую улицу.

</RuTxt>

<EnTxt>

Chistyye Prudy (Russian: Чи́стые пруды́, English: Clean Ponds) is a Moscow Metro station in the Basmanny District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Sokolnicheskaya Line, between Lubyanka and Krasnye Vorota stations. Chistye Prudy was opened on 15 May 1935 as a part of the first segment of the Metro. The station lies beneath Myasnitskaya Street, close to Turgenevskaya Square and the Clean Ponds, after which the station was named. It was the deepest station in Moscow Metro from 1935 until 1938.

~

Though planned to be a three-vaulted station with a full-length central hall (similar to Krasnye Vorota and Okhotny Ryad), Chistye Prudy was built instead according to a London Underground type design with two passages at either end of the station connecting the platforms. The outer platform vaults were finished to give the impression that a central hall did in fact exist, with what appeared to be a row of dark marble pylons. However, all of the archways except those at either end of the platform were barricaded. The architect of the initial station was Nikolai Kolli who worked with Le Corbusier on the nearby Tsentrosoyuz building.

During World War II the station was closed and its platforms were fenced off with plywood for use as the headquarters of the Joint Staff and PVO Air Defence. All trains bypassed this station.

The station was named Kirovskaya from its opening until 1990, and there is still a bronze bust of Sergey Kirov at the end of the platform. In 1992 it was briefly called Myasnitskaya, but renamed a few days later into its current name.

~

The station retains its original entrance, a glazed art deco pavilion, situated at start of the Chistoprudny boulevard with entrances from both sides: to the ponds on the boulevard and towards the Myasnitskiye Vorota square.

The pavilion links up to the subterranean vestibule and ticket hall. During the reconstruction in 1971, a subway was built directly linking the underground space with the new network of entrances for the Turgenevskaya station, which makes it possible to walk from one station vestibule to the other without descending into the platform halls.

The original 3 N-type escalators were replaced in 1995 by ET-3M models (30 metres high {98 ft}), during which the pavilion and vestibule underwent renovation.

The name "Chistye Prudy" also refers to the neighborhood surrounding the Metro station. This area is sometimes called Chistye Prudy or Pokrovka (referring to the street by the same name). In the 16th century, Pokrovskye Vorota (Pokrov Gates) stood at the current intersection of Pokrovka Street and Chistoprudny Boulevard.

The Chistye Prudy neighborhood is famous for the beautiful Chistoprudny Boulevard and the pond after which the area is called—Chisty Prud (Clean Pond). In medieval times, several ponds stood on the location of the current single pond. They were used as refuse dumps and were fittingly called Griyaznye Prudy (Dirty Ponds). Under Peter the Great's reign, his friend and advisor Menshikov dredged the ponds, unified them into one pond and renamed them Chistye Prudy (Clean Ponds).

There is the only tram line in Moscow Center near there.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>9</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Лубянка</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>270</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Лубя́нка» — станция Сокольнической линии Московского метрополитена. Расположена под Лубянской площадью между станциями «Чистые пруды» и «Охотный Ряд». Находится на территории Тверского, Мещанского, Басманного и Красносельского районов Центрального административного округа Москвы.

Станция открыта 15 мая 1935 года в составе первого участка метрополитена. Своё нынешнее название станция получила по Лубянской площади, под которой расположена (первоначальное название — «Дзержинская»). Имеет переход на станцию «Кузнецкий Мост» Таганско-Краснопресненской линии.

Архитектурное решение строившейся станции было поручено Пятой планировочной мастерской Н. А. Ладовского при поддержке Пятой проектной мастерской Д. Ф. Фридмана. Так, несмотря на уже состоявшуюся победу сталинской архитектуры, потерпевшие поражение архитекторы-модернисты и лично рационалист Ладовский получили возможность реализации своих идей в метро. «Площадь Дзержинского» и наземный вестибюль «Красных Ворот» стали «лебединой песней» школы рационализма.

~

Советское правительство в 1920-х годах приняло решение реанимировать проект метрополитена в Москве, предложенный в последние годы существования Российской империи. Составление нового проекта было поручено Управлению московских городских железных дорог. Специалисты этого ведомства разработали в 1925—1930 годах проект, предусматривавший четыре диаметральные и одну кольцевую линии общей протяжённостью около 50 км. В июне 1931 года было принято окончательное решение о строительстве Московского метрополитена.

В августе 1931 года было создано организационное бюро нового учреждения — Метростроя, а 23 сентября был официально учреждён и сам Метрострой. В его техническом отделе началось проектирование метрополитена по концепции МГЖД. В качестве первоочередной было определена линия от Сокольников через Каланчёвскую площадь до Крымской площади с ответвлением до Смоленской площади.

После Июньского пленума началось проектирование первой очереди метрополитена. В конце 1931 года была предложена линия мелкого заложения от Гавриковой улицы до Дворца Советов. Уже в этом проекте упоминается станция «Площадь Дзержинского». Подготовительные работы и строительство участков первой очереди были начаты весной 1932 года. В апреле 1932 года началось дополнительное разведочное бурение по трассе первой очереди. Постановлением Совнаркома СССР № 806 от 25 мая 1932 года было решено строить участок от Сокольников до Театральной площади на глубоком заложении. Впоследствии и на участке от Сокольников до Каланчёвской площади по причине сложности проходки пришлось вернуться к мелкому заложению.

Строительство станции «Дзержинская» началось в декабре 1933 года. Строительство велось через две шахты № 13 и 14, которые располагались по ходу правого станционного тоннеля. Шахта № 13, пройденная на юго-восточном конце станции, была ликвидирована в ноябре 1934 года при перепланировке улиц. Шахта № 14 на северном конце площади сохранена как постоянная вентиляционная.

Станция открыта 15 мая 1935 года под названием «Дзержинская» в составе первого пускового участка Московского метрополитена из 13 станций — «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская».

В 1970-х годах строился центральный участок Таганско-Краснопресненской линии. Её пересечение с Кировско-Фрунзенской линией планировалось под площадью Дзержинского. Для обеспечения пересадки на новую линию было решено произвести реконструкцию «Дзержинской» с достройкой полноценного центрального зала. В 1968 году был построен второй выход со станции из восточного торца. Затем началось возведение центрального зала. Переход на «Кузнецкий Мост» открылся в 1975 году.

~

Станция названа по Лубянской площади, на которую выходит. Название площади восходит к имени старинного урочища Лубянка (впервые упоминается в документе с 1716 года). В конце XV века в этой части Москвы обосновались выведенцы из Новгорода, чью независимость сокрушил Иван III в 1470—1480 годах. Ими местность и была названа в память старинной новгородской улицы Лубяница. Та же была, возможно, названа также по урочищу (термин луб — подкорье, внутренняя кора, особенно липовая — раньше широко использовался в хозяйстве, и есть вероятность, что урочище по нему получило своё название). В 1926—1990 годах площадь называлась площадью Дзержинского — в честь революционера, советского государственного деятеля, основателя ВЧК Феликса Эдмундовича Дзержинского (1877—1926). 5 ноября 1990 года станция была переименована и получила нынешнее название.

14 октября 2008 года южный вестибюль был закрыт для ремонта эскалаторов. Первоначально планировалось открыть его 26 декабря того же года. Вестибюль повторно открылся 15 мая 2014 года.

Станция имеет два подземных вестибюля, соединённых лестницами и дугообразными пешеходными коридорами с выходами по периметру Лубянской площади (с 1926 по 1990 — пл. Дзержинского). В них находятся кассы, турникеты и начинаются эскалаторные тоннели, ведущие к станционному залу.

При открытии станция не имела центрального зала и представляла собой два параллельных перронных тоннеля, объединённых лишь небольшим залом при сходе с эскалатора. Архитектурное решение станции проектировал Ладовский, консультировал его Н. Я. Колли. «Площадь Дзержинского» (как она называлась в проекте) была одной из самых сложных станций для оформления — как из-за тесной двухзальной конструкции с массивными опорами, так и из-за незначительной кривизны самих тоннелей.

Через центральный зал станции осуществляется переход на станцию «Кузнецкий Мост» Таганско-Краснопресненской линии. Переход начинается в центре зала. Ниже уровня зала находится поперечная эскалаторная камера. С одной стороны камеры пара эскалаторов работают на спуск, с другой — на подъём. Все четыре первоначальных эскалатора модели ЛП-6И были в 1993-м году заменены на ЭТ-5М. Высота подъёма — 6,8 метров, длина наклона — 13,6.

С северной стороны, к эскалаторной камере примыкают два прохода, созданные для удобства движения встречных людских потоков. Эти проходы затем соединяются в широкий сводчатый коридор. Наконец, наклон из четырёх эскалаторов ЛТ-5, длиной 14 метров и высотой 7, спускает переходящих в южный торец станции «Кузнецкий Мост».

29 марта 2010 года в 7:56 по московскому времени произошёл взрыв. Взрывное устройство сработало во втором вагоне. В результате взрыва погибли 23 человека, десятки получили ранения разной степени тяжести. На станции планировалось разместить мемориальную доску, но по неизвестным причинам это не было сделано.

</RuTxt>

<EnTxt>

Lubyanka (Russian: Лубя́нка) is a station on the Sokolnicheskaya Line of the Moscow Metro, located under Lubyanka Square. The facility, originally called Dzerzhinskaya (Russian: Дзержинская) station, opened in 1935 as part of the first stage of the metro.

~

The station was originally named Dzerzhinskaya after Dzerzhinsky Square, but it was changed on 5 November 1990 after the square's original name, Lubyanka, was restored. There is still a bust of Felix Dzerzhinsky in the station vestibule.

Construction work on the station began in December 1933, and the engineers were faced with extremely difficult soil conditions from the outset. The area under Lubyanka square is made of Jurassic clay, beneath which are layers of quicksand and Carboniferous clay. The Metro station was planned to rest on top of the Carboniferous clay, which was thought to be firm enough to support its weight. It was quickly discovered, however, that the clay was much softer than anticipated due to the proximity of an underground channel of the Neglinnaya River and also tended to swell greatly when exposed to air. This meant that the tunnels had to be built one section at a time, very quickly, in order to allow the concrete to set before the pressure exerted by the expanding clay increased to the point where the wooden forms could no longer contain it.

In 1965 it was revealed that Lubyanka was to become a transfer point to the planned Tagansko-Krasnopresnenskaya Line, making it clear that the station would need to be completed. Technology had advanced to the point where the building of the central hall, which had been deemed impossible in the 1930s, could finally be accomplished, though this project still took more than seven years to complete. The first phase of the station's expansion was the construction of a second entrance at the northern end, which was completed in 1968.

The reconstruction of the station was an engineering triumph, but it was much less impressive aesthetically with blocky white marble pylons and white tiled walls replacing the strikingly patterned dark marble used in the old station. Though the old section of the central hall still exists, the overall effect has been lost. The architects of the expansion were Nina Alexandrovna Aleshin and A.F. Strelkov. In 1975, escalators were added in the centre of the platform for the transfer to the new Kuznetsky Most station.

~

The station has numerous entrances, but only two vestibules. The original western vestibule is subterranean and its entrance pavilion is built into the ground floor of a building that stands at the start of the Nikolskaya Street on one side and Malyy Cherkassky side street on the other. The distinctive facade, facing the Lubyanka square, with twin arches was designed by architect Iosif Loveyko, to remind the public of the historic Vladimir gates of the Kitay-gorod wall that was demolished a few years prior. In 1957 a subway was built connecting the vestibule and the new Detsky Mir (Children's World) shop, under the Teatralny drive.

Building of the vestibule included a reconstruction of the whole square, that feature a long subway under the square's square's eastern and southern perimeter: two entrances on the corner of the FSB headquarters and a service drive along its western facade, two on the corner of FSB's computing centre (Lubyasky drive and Myasnitskaya street), a further two to the small garden before the Polytechnical Museum the containing the Solovetsky Stone memorial (Lubyansky drive and Novaya square) and a final two right in front of the original entrance. From the new subway, a small passageway was added linking the old vestibule underground. It is thus possible to circumvent the whole square underground and walk from one vestibule to the other without descending to the platforms.

On 29 March 2010 a bomb was reported to have gone off at the Lubyanka station, on the Sokolnicheskaya (Сокольническая), during rush hour, at 7:56 AM local time. Early reports suggest that 40 people have been killed, 14 of whom were in the second train carriage where the explosion is believed to have taken place.

A second explosion was reported at Park Kultury station.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>10</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Охотный ряд</name>

<coordX>57</coordX>

<coordY>298</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Охо́тный Ряд» — станция Сокольнической линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Лубянка» и «Библиотека имени Ленина». Находится на территории Тверского района Центрального административного округа Москвы. «Охотный Ряд» — ближайшая к Красной площади станция метро.

Конструкция станции — пилонная, трёхсводчатая. Несмотря на глубину заложения всего 16 метров, станция была построена закрытым способом (без вырывания котлована), поэтому относится к станциям глубокого заложения. Сооружена по индивидуальному проекту горным способом с обделкой из монолитного бетона. При этом сначала возводились стены станции, затем на них возводились своды (так называемый «немецкий способ»). На момент постройки была самой большой в мире станцией глубокого заложения. По первоначальному проекту строительство центрального зала не планировалось, проект был изменён уже после начала строительства.

Массивные пилоны выполнены в виде сдвоенных многогранных колонн. Они облицованы белым и серым мрамором. В 2007—2008 годах проведена замена облицовки путевых стен с желтоватой керамической глазурованной плитки на светлый мрамор. (Элемент прежней отделки путевых стен оставлен со стороны пути, ведущего из центра в сторону «Бульвара Рокоссовского»). Название станции выполнено металлическими буквами на фоне из чёрного мрамора, пол выложен серым гранитом. Центральный зал и посадочные платформы освещаются шаровидными светильниками, укрепленными на потолке. Ранее для освещения центрального зала использовались светильники в виде торшеров, наподобие светильников, установленных в центральном зале станции Новокузнецкая.

~

Станция была открыта 15 мая 1935 года в составе первого пускового участка Московского метрополитена из 13 станций — «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская».

До марта 1938 года от станции действовало вилочное движение (в соотношении 1:1) в направлении станций «Библиотека имени Ленина» и «Улица Коминтерна» (ныне «Александровский сад»). После отделения Арбатского радиуса в самостоятельную линию тоннель до «Александровского сада» (в то время эта станция называлась «Улица Коминтерна», 24 декабря 1946 года стала «Калининской») использовался для служебных целей. При строительстве торгового центра под Манежной площадью в середине 1990-х годов тоннель был наполовину засыпан (был разобран один путь, ранее служивший для движения от «Александровского сада», второй сохранился).

Подземный переход на станцию «Театральная» был открыт 30 декабря 1944 года, ранее переход осуществлялся только через общий вестибюль.

Станция получила своё название по улице Охотный Ряд (в то время — площадь Охотного Ряда). Площадь была названа по находившимся здесь в XVIII—XIX веках лавкам, где торговали добычей охотников — битой дичью и птицей. В XIX веке Охотный Ряд приобрел исключительно торговый характер: там расположились торговые лавки, склады, гостиницы, трактиры. В 1956 году площадь была преобразована в улицу, которая в 1961—1990 годах была частью проспекта Маркса.

25 ноября 1955 года станция была переименована в станцию Имени Кагановича: в связи с тем, что московский метрополитен, носивший доселе имя советского политического деятеля, руководившего строительством метро, Л. М. Кагановича, получил имя Ленина, имя Кагановича закрепили за одной из станций. В 1957 году бывший партийный лидер был снят с высших государственных постов, и осенью 1957 года (точнее установить не удалось) станцию переименовали обратно в Охотный Ряд. 30 ноября 1961 года станция вновь была переименована — в «Проспект Маркса» — по возникшему в этом же году проспекту Маркса, объединившему три центральные улицы и названному в честь основоположника коммунизма Карла Маркса. 5 ноября 1990 года, во время перестройки, станции во второй раз было возвращено исконное название (это также соответствовало переименованиям «на поверхности»: проспект Маркса был ликвидирован, и вновь появилась улица Охотный Ряд).

«Охотный Ряд» — единственная в Москве станция, переименованная четыре раза.

~

Станция является пересадочной на станцию «Театральная» Замоскворецкой линии. Переход осуществляется по эскалаторам, расположенным в центре зала, а также через совмещённый вестибюль (восточный), имеющий выход на Театральную площадь. В тот же пересадочный узел входит и станция «Площадь Революции», однако прямого перехода между ними нет, так как станции достаточно удалены друг от друга.

</RuTxt>

<EnTxt>

Okhotny Ryad (Russian: Охотный ряд) is a station on the Sokolnicheskaya Line of the Moscow Metro. It is situated in the very centre of Moscow in the Tverskoy District, near the Kremlin, Manezhnaya Square and State Duma. It is named after a nearby street, which name literally means "hunters' row".

~

Okhotny Ryad station is located under what was originally the swamplands of the upper Neglinnaya River. Later two ancient churches stood on the site, and their graveyards were excavated during the construction of the station. The station opened as part of the original Metro line on 15 May 1935.

Okhotny Ryad has been renamed more times than any other Metro station. Planned to be called Okhotnoryadskaya, it was opened as Okhotny Ryad instead. The station was renamed Imeni Kaganovicha in honour of Lazar Kaganovich during the brief period between 25 November 1955 and 1957, when its original name was restored. The station's name was changed once more on 30 November 1961, to Prospekt Marksa (the station still contains a mosaic portrait of Karl Marx). Finally, on 5 June 1990, the original name was restored once more.

The construction of Okhotny Ryad presented a number of engineering challenges. The task of wedging a metro station into the narrow space between two major buildings, the Hotel Moskva that has been re-built, and what is now the State Duma building, at a depth of only 8 metres (26 ft) without damaging their foundations was further complicated by the difficult soil conditions in the area, including numerous underground water channels. The station was built using a so-called "German" method in which the station walls were constructed above ground and then lowered into the construction site. This helped to brace the foundations of the nearby buildings during the subsequent construction of the station vault and pylons.

The station was originally planned to be a bi-vault design similar to many London Underground stations, but Lazar Kaganovich, who was in charge of the Moscow Metro project at the time, insisted that the station be changed to a tri-vault design after 20 metres (66 ft) of tunnel had already been bored. A major setback occurred when accumulated rainwater broke through the vault before it had been completely sealed and flooded the station. Though no one was injured in the disaster, construction had to be halted while the damage was repaired.

The architects, Yuri Revkovsky, N. Borov, and G. Zamskoy, employed a silvery marble from Italy for the finishing of the pylons, the only documented case where imported material was used in the Metro. The walls are faced with ceramic tile. The finishing of the station, which involved the installation of more than 3,000 square metres (32,000 sq ft) of marble, 20,000 square metres (220,000 sq ft) of plaster, and thousands of square metres of tile as well as lighting and decorations, was completed in just two weeks.

In 2004, Okhotny Ryad underwent a major renovation which included replacing the lighting elements inside the spheres and repainting the plaster from light beige to white. A further renovation took place in 2007/2008 when the old ceramic tiles were replaced by bright marble, though a small tiled section was retained. An average of 42,110 passengers per day enter the station through its vestibules with an additional 241,000 passengers entering via Teatralnaya.

~

The station has two subterranean vestibules, each linked with the platform via an escalator. During the construction of the vestibules, orders of the Moscow's party committee prohibited the obstruction of traffic, so American bridges had to be built over the pits of the future vestibules.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>11</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Библиотека имени Ленина</name>

<coordX>60</coordX>

<coordY>325</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Библиоте́ка и́мени Ле́нина» — станция Сокольнической линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Охотный Ряд» и «Кропоткинская». Находится на территории Тверского района Центрального административного округа Москвы. Является одной из станций четырёхстанционного пересадочного узла «Александровский сад — Арбатская — Библиотека имени Ленина — Боровицкая».

Расположена под Моховой улицей, параллельно комплексу зданий РГБ.

Конструкция станции — односводчатая мелкого заложения (глубина заложения — 12 метров). Первая односводчатая станция метро в Москве. Сооружена по индивидуальному проекту горным способом с отделкой из монолитного бетона. Посадочный зал перекрыт единым сводом (такая конструкция была впервые применена именно на этой станции). Толщина грунта над сводом всего 2—3,5 метра. Длина станции — 160 метров, горизонтальное сечение станции — 19,8 метра, поперечное — 11,7 метра.

Путевые стены отделаны жёлтой керамической плиткой и жёлтым мрамором (мраморные пилястры скрывают опоры арок свода). В первый день открытия покрытие центрального зала было паркетным, потом заменили асфальтовым, затем в короткое время было снова заменено на паркет, в настоящее время покрытие центрального зала облицовано серым гранитом. Свод оформлен кессонами. Станция освещается круглыми светильниками. В восточном аванзале находится мозаичный портрет В. И. Ленина (художник Г. И. Опрышко, начало 1970-х годов), который является зеркальным повторением акварели художника Н. А. Андреева 1922 года.

~

Станция открыта 15 мая 1935 года в составе первого пускового участка Московского метрополитена из 13 станций — «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская».

В 1937 году был построен переход на станцию «Улица Коминтерна»(сейчас «Александровский сад»). Таким образом, станция является одной из двух первых пересадочных станций Московского метрополитена. В 1946 году переход был реконструирован. В 1953 году к нему был пристроен аванзал и эскалаторный ход со станции «Арбатская». В 1958 году, с повторным открытием станции «Калининская» («Александровский сад»), были восстановлены переходы на неё. В конце февраля 1965 года был открыт новый переход (проектная пропускная способность — 24 тысячи пассажиров в час) на станции «Александровский сад» и «Арбатская» с построенного мостика в центре зала. В апреле 1965 года сдан в эксплуатацию новый подземный кассовый зал и комплекс подземных переходов, выводящих к кассам Кремлёвского дворца и Александровскому саду, старый восточный вестибюль при этом был разобран. В 1984 году под западным вестибюлем был сооружён общий аванзал с новой станцией «Боровицкая».

В 1991 году предлагалось переименовать станцию в «Моховую».

Станция получила название по расположенной здесь Российской государственной библиотеке (до 1992 года — Государственная библиотека СССР имени В. И. Ленина) — крупнейшей библиотеке страны.

~

Станция входит в состав крупнейшего пересадочного узла в Москве и является пересадочной на станции «Арбатская» Арбатско-Покровской линии, «Александровский сад» Филёвской линии и «Боровицкая» Серпуховско-Тимирязевской линии.

Пересадка на станции «Арбатская» и «Александровский сад» осуществляется через восточный аванзал, а также через лестницу в центре зала. Через них же осуществляется выход в совмещённые вестибюли (наземный и подземный) станций «Александровский сад» и «Библиотека имени Ленина». Через западный аванзал станция соединяется со станцией «Боровицкая», а также с наземным вестибюлем, расположенным рядом со зданием Российской государственной библиотеки. Он также является совмещённым.

</RuTxt>

<EnTxt>

Biblioteka Imeni Lenina (Russian: Библиоте́ка и́мени Ле́нина, English: Lenin Library) is a station on the Sokolnicheskaya Line of the Moscow Metro. The station was opened on May 15, 1935 as a part of the first stage of the Metro. It is situated in the very centre of the city under the Mokhovaya Street, and is named for the nearby Russian State Library (called the Lenin Library in 1925 –1992). Its architects were A. I. Gontskevich and S. Sulin.

~

To prevent the disruption of traffic, Biblioteka Imeni Lenina was built using underground excavation rather than cut and cover even though the station ceiling is just two metres (6.5 ft) below ground level. Soil conditions and the narrowness of the space in which the station was to be built necessitated a single-vault design, the only one on the first Metro line. The entire excavation was only 19.8 metres (65 ft) wide and 11.7 metres (38 ft) high. The main station vault was built from rubble stone set in concrete and reinforced with an iron framework. This was lined with an "umbrella" of bitumen-coated paper to prevent groundwater from seeping into the station. The station was finished with plaster, yellow ceramic tile, and marble.

The station originally had two entrance vestibules, one at either end. The southern vestibule, located between the old and new buildings of the State Library, is shared with Borovitskaya. The temporary northern vestibule, which served Biblioteka Imeni Lenina and Aleksandrovsky Sad, was removed in the 1940s.

~

From this station it is possible to transfer to Arbatskaya on the Arbatsko-Pokrovskaya Line, Aleksandrovsky Sad on the Filyovskaya Line, and Borovitskaya on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line.

Though Biblioteka Imeni Lenina and Aleksandrovsky Sad (then called Komintern) were built concurrently, they were not connected by transfer passages until 1938, when Aleksandrovsky Sad became part of the Arbatsko-Pokrovskaya Line. Before this the line from Aleksandrovsky Sad to Kievskaya operated as a branch of the Sokolnicheskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>12</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Кропоткинская</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>360</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Кропо́ткинская» (до 1957 года — «Дворец Советов») — станция Московского метрополитена на Сокольнической линии. Расположена в районе Хамовники (ЦАО). Названа по площади Кропоткинские Ворота и Кропоткинской улице (ныне — площадь Пречистенские Ворота и улица Пречистенка). Открыта 15 мая 1935 года в составе первого участка метрополитена. Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. В перспективе будет связана пересадкой с проектируемой станцией «Волхонка» на Калининско-Солнцевской линии.

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 13 м). Построена по специальному проекту из монолитного бетона. Станция рассчитана на большой пассажиропоток, но в настоящее время её огромный зал загружен слабо. Архитектор станции — А. Н. Душкин.

Десятигранные колонны станции и путевые стены отделаны серовато-белым уральским мрамором «коелга» (до конца 1950-х годов путевые стены были покрыты фаянсовой плиткой). Пол выложен розовым и серым гранитом в шахматном порядке (первоначально покрытие было асфальтовым). Светильники вмонтированы в капители в верхних частях колонн. Стены кассового зала облицованы марблитом.

В 2005 году Банк России тиражом 10 000 экземпляров в рамках серии «Памятники архитектуры России» выпустил серебряную памятную монету «Станция метро „Кропоткинская“» номиналом 3 рубля.

Ночью 16 мая 2010 года на станции проходил ночной концерт камерного оркестра «Kremlin». Также в 2010-х годах на станции прошли несколько концертов с участием хора РГГУ; лестница в северном торце была использована для расстановки хора, перед ней был расположен оркестр; в 2017 году данный концертный формат в связи с созданием хора Московского метрополитена, руководитель которого сохранил пост руководителя хора РГГУ, переехал на станцию «Деловой центр» Солнцевской линии.

~

Весной 1934 года архитектор Я. Г. Лихтенберг, работавший в архитектурном бюро Метростроя, привлёк своего товарища студенческих лет архитектора А. Н. Душкина к созданию проекта станции «Дворец советов». Вместе они разработали проект станции, который был основан на архитектуре Древнего Египта — подземных безоконных постройках, освещаемым лишь масляными плашками вверху колонн. В первых числах августа 1934 года проект был утверждён. В чрезвычайно короткий срок авторами были сделаны рабочие чертежи, многие из которых прямо в карандаше передавались на стройку.

Станция открыта 15 мая 1935 года в составе первого пускового участка Московского метрополитена из 13 станций — «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская».

Проект станции удостоен Гран-при на международных выставках в Париже (1937 год) и Брюсселе (1958 год), а также проект был удостоен Сталинской премии за архитектуру и строительство (1941 год).

Проектным названием станции было «Кропоткинские ворота», однако с открытия и до 8 октября 1957 года называлась «Дворец Советов». Рядом со станцией на месте снесённого в 1931 году Храма Христа Спасителя намечалось воздвигнуть грандиозный Дворец Советов. Станционный зал метро был задуман как подземный вестибюль Дворца. Строительство Дворца началось в 1939 году, но перед войной было прервано, а во время войны металлический каркас уже построенных семи этажей здания пустили на изготовление противотанковых ежей. Проект так и не был осуществлён. Позже брошенный котлован, вырытый для Дворца, был использован под плавательный бассейн «Москва», открытый в 1960 году. В 1994 году было принято решение о воссоздании храма (восстановлен и освящён к началу 2000 года), бассейн закрыт.

В 1957 году станция получила название «Кропоткинская» по бывшей площади Кропоткинские Ворота и Кропоткинской улице (ныне — площадь Пречистенские ворота и Пречистенка), названных в честь Петра Алексеевича Кропоткина (1842—1921) — географа и путешественника, теоретика анархизма, родившегося в этом районе.

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Пречистенку».

5 декабря 2008 года, в день кончины патриарха Алексия II, общественное движение «Возвращение» предложило переименовать станцию в «Патриаршую».

~

Расположена между станциями «Библиотека имени Ленина» и «Парк культуры». Находится на территории района Хамовники Центрального административного округа Москвы.

Имеется наземный вестибюль полуциркулярной формы в виде арки, сооружённый по проекту архитектора С. М. Кравеца и расположенный в начале Гоголевского бульвара. Через него осуществляется выход к Гоголевскому бульвару, площади Пречистенские ворота и Гагаринскому переулку.

В дни крупных религиозных событий (рождественское и пасхальное богослужение в ХХС, а также в случае приезда в храм зарубежных православных святынь) северный вестибюль работает только для входа прихожан Храма Христа Спасителя; выход в город разрешается только священнослужителям храма.

</RuTxt>

<EnTxt>

Kropotkinskaya (Russian: Кропо́ткинская) is a station on the Sokolnicheskaya Line of the Moscow Metro. One of the oldest Metro stations, it was designed by Alexey Dushkin and Ya. Likhtenberg and opened in 1935 as part of the original Metro line.

~

The station was originally planned to serve the enormous Palace of the Soviets (Dvorets Sovetov), which was to rise nearby on the former site of the Cathedral of Christ the Saviour. Kropotkinskaya was therefore designed to be the largest and grandest station on the first line. However, the Palace project was cancelled by Nikita Khrushchev in 1953, leaving the Metro station as the only part of the complex that was actually built.

Kropotkinskaya was constructed in a massive open trench measuring 176 metres (577 ft) long by 25 metres (82 ft) wide. The tunnels from Biblioteka Imeni Lenina were constructed using the cut and cover technique. The combination of unrestricted space and dry soil made for ideal conditions, and construction of the station took only 180 days from start to finish. Kropotkinskaya was completed in January 1935 and opened five months later, on 15 May 1935. The station was named Dvorets Sovetov until 1957, when it was renamed in honour of Peter Kropotkin, a geographer, philosopher, and anarchist theoretician born in the vicinity.

Since it was to serve as the gateway to the Palace of Soviets, great care was taken to make Kropotkinskaya suitably elegant and impressive. The station has flared columns faced with white marble which are said to have been inspired by the Temple of Amun at Karnak. Contrary to popular opinion, the marble used in the station did not come from the demolished Cathedral. The spacious platform is covered with squares of gray and red granite and the walls, originally tiled, are now faced with white Koyelga marble. The station is illuminated by concealed lamps set into the tops of the columns.

A model of the station won two Grand Prix awards at expositions in Paris (1937) and Brussels (1958). In 1941 the designers and engineers were also awarded the Stalin prize of the USSR for architecture and construction.

~

Kropotkinskaya opened with only one entrance vestibule, located at the end of Gogolevskiy Boulevard. This U-shaped structure was designed by S.M. Kravets and features two separate pavilions joined by a central arch. In late 1950s the station was given a slight reconstruction replacing the original cast of the upper pillars was replaced by marble and the floor was relayed with granite. The reconstruction finished with a new entrance which faces the Cathedral and Moskva River which was opened on 16 July 1960.

Because of the demise of the Palace of Soviets project, much of Kropotkinskaya's planned ridership never materialized. As of 2013 the station serves about 42,050 passengers daily, many of them tourists visiting the newly rebuilt Cathedral or the Pushkin Museum of Fine Arts.

By 2020, a transfer to the Kalininskaya Line is planned to open. The future station will be called Volkhonka

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>13</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Парк культуры</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>390</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Парк культу́ры» — станция Московского метрополитена на Сокольнической линии. Связана пересадкой с одноимённой станцией на Кольцевой линии. Расположена в районе Хамовники (ЦАО); названа по Центральному парку культуры и отдыха имени Горького. Открыта 15 мая 1935 года в составе первого участка Московского метрополитена. Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 10,5 метра). На станции два ряда по 23 колонны с шагом 7 метров. За станцией расположены оборотные тупики, используемые иногда (помимо основного назначения) для технического обслуживания и ночного отстоя поездов.

Оформление зала выполнено по проекту архитекторов Г. Т. Крутикова и В. С. Попова по конструктивной схеме, заданной проектом Н. А. Быковой и И. Г. Таранова на станции «Сокольники» — главное отличие состояло в отделке, которая была осуществлена более «тёплыми» по оттенку материалами.

Квадратные в сечении колонны покрыты крымским жёлто-коричневым мраморовидным известняком. Пол выложен чёрным гранитом (изначально покрытие было асфальтовым). Путевые стены облицованы белой керамической плиткой. В отделке использованы также белый и серый мрамор, красная метлахская плитка. Станция освещается люминесцентными лампами, расположенными по центру зала (до 1960-х годов на месте нынешних светильников были оригинальные люстры, а над путями располагались полукруглые светильники, которые исчезли вместе с люстрами).

~

Станция открыта 15 мая 1935 года в составе первого пускового участка Московского метрополитена из 13 станций — «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская».

Своё название получила по Центральному парку культуры и отдыха имени Горького (Сам парк культуры находится на противоположном берегу Москвы-реки). Хотя сейчас ближайшей от входа в парк станцией является «Октябрьская», в год открытия метрополитена именно «Парк культуры» была ближайшей станцией к парку. До начала 1960-х годов название станции часто обозначалось на схемах полностью, как «ЦПКиО имени Горького», впоследствии станция стала именоваться просто «Парк культуры», хотя официально никогда не переименовывалась.

Одна из трёх первых конечных станций в истории Московского метрополитена (наряду со станциями «Сокольники» и «Смоленская»).

Проектные названия станции — «Крымская» и «Крымская площадь», — связаны с запланированной в Генеральном плане реконструкции Москвы прокладкой новой магистрали — «Восточного луча», идущего от Дворца Советов по линии Остоженки к юго-западным окраинам города и образующего на пересечении с Садовым кольцом большую площадь с рабочим названием Крымская. Изначально со станции было намечено четыре выхода — по всем углам перекрёстка Восточного луча с Садовым кольцом, однако к пуску первой линии выстроили лишь два павильона на диагональных углах.

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Остоженку».

~

Имеется два наземных вестибюля. Через северный (архитекторы Н. Я. Колли и С. Г. Андриевский), украшенный мозаичным панно с изображением Максима Горького, можно выйти на улицу Остоженку, через южный (общий с одноимённой станцией Кольцевой линии) — на Комсомольский проспект и Зубовский бульвар.

Не сохранившийся до наших дней южный вестибюль работы Г. Т. Крутикова и В. С. Попова был перестроен в 1949 году, в его отделке были использованы белый и серый мрамор, полированный дуб. Павильон был выдержан в едином стиле с подземным залом, оформленным теми же архитекторами. На его месте построен общий вестибюль со станцией «Парк культуры» Кольцевой линии, через который на неё можно совершить пересадку.

</RuTxt>

<EnTxt>

Park Kultury (Russian: Парк Культу́ры, English: Park of Culture) is a Moscow Metro station in the Khamovniki District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Sokolnicheskaya line, between Frunzenskaya and Kropotkinskaya stations. Named after the nearby Maxim Gorky Park of Culture and Leisure located across the Moskva River.

~

The station was designed by Nikolai Kolli and opened on 15 May 1935, along with the first phase of the Moscow Metro.

The construction of the station began in the spring of 1933. From the start it was clear that construction of this final station would not be an easy task. Being only several hundred metres from the bank of the Moskva River, the soil was particularly damp, with the level of subterranean waters being higher than the future ceiling of the station.

Even more important was the fact that the station is situated under the Crimean Square (Krymskaya Ploshchad) of the Garden Ring's intersection with the southwestern Ostozhenka Street/Komsomolsky Avenue and thus being an important traffic hub. Before the pit of the station was excavated along its future perimeter, metallic casts reinforced by solid logs with caulked slits between them were forced into the ground, and abyssal water lowering was employed as the pit was slowly excavated to its required depth. All of this was necessary to prevent the flooding of the pit, which was likely to have caused subsidence and even destruction of nearby houses. As soon as that work was completed, a wooden bridge was erected at street level to prevent traffic disruption. Most of the construction was carried out at night. The station was completed in eleven months during which time 100,000 cubic metres of soil was removed from the pit and replaced with 25,000 cubic metres of concrete.

The station is a bi-level pillar-trispan with four footbridges above the platforms. Architects Krutikov and Popov chose a decoration inspired by ancient Greek elements. Along the platform, two rows of 22 pillars are faced with Crimean marble Kadykovka and topped with moulded сapitals. Along the walls a set of dark rose-coloured mosaic pilasters repeat the step of the pillars (every seven metres), blending very well with the porcelain tiles that face the rest of the wall area. Also, a dark-brown mosaic socle runs below the platform level along both walls. A total of 1500 square meters of marble, and 200 square metres of porcelain tiles, were used in the decorations.

The footbridges which lead to the vestibules are separately decorated with red metalloplastic tiles and moulded white balustrades with marbled railings. The walls of the corridors leading to the vestibules are revetted with white uralian koelga marble.

~

The station originally had two vestibules, one of which, a distinctive rotunda building, still stands on the corner between Ostozhenka street and Novokrymskiy side-street. The second vestibule used to stand on the corner of Komsmolskiy Avenue and Sadovoye Koltso. The ticket hall was faced with brown Ural ufaley marble and had four welded octagonal columns faced with white koelga marble. The ticket offices themselves were built out of polished oak. This vestibule was pulled down in 1949 when a larger vestibule was erected in its place, and the old corridors were integrated into it. The vestibule also offers a transfer to the Koltsevaya line, which was opened in 1950.

When the station was opened, it had quite a long name: Tsentralnyi Park Kultury i Otdykha imeni Gorkovo (The Maxim Gorky Central Park of Culture and Leisure). However, even on the plans it was abbreviated as TsPKiO and only voice announcements used the full name. In 1980, with the holding of the Olympic Games in Moscow, the name was shortened to avoid lengthy trilingual station announcements, although some signs still bear the original long version of the name.

The station is used by 107,700 people daily, mainly passengers changing to and from Park Kultury on the Circle line, with only 9,650 passengers entering and leaving the Metro system at the station.

On March 29, 2010, the station, along with Lubyanka, was subject to a terrorist attack, resulting in 40 casualties.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>14</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Фрунзенская</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>420</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Фру́нзенская» — станция Московского метрополитена. Расположена на Сокольнической линии между станциями «Парк культуры» и «Спортивная». Находится на территории района Хамовники Центрального административного округа города Москвы.

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 42 метра). Авторы проекта — Р. И. Погребной и Ю. П. Зенкевич.

На перегоне «Парк культуры» — «Фрунзенская» к первому пути Сокольнической линии примыкает соединительная ветвь с Кольцевой линией, используемая для служебных перевозок.

Станция проектировалась ещё до выхода постановления «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», поэтому, несмотря на дату открытия (1957 год), её архитектурный облик хотя уже не содержит в себе никаких особых «излишеств» в виде мозаик, но ещё не обеднён. Таким образом, «Фрунзенская» (равно как и следующая за ней станция «Спортивная») является одной из последних станций московского метро, построенных в стиле сталинского ампира. Облик станций Рижского радиуса, открытых годом позже, уже заметно более аскетичный.

Пилоны станции облицованы красным мрамором с поясками из белого мрамора с резным узором. Над пилонами закреплены металлические решетки с пятиконечной звездой. Пилоны украшены ажурными металлическими щитами с изображениями пятиконечной звезды. Пол выложен чёрным и красным мрамором. Путевые стены изначально были покрыты керамической плиткой: кремовой — сверху и чёрной — снизу. В ходе реконструкции станции в августе — октябре 2016 года был произведён ремонт путевых стен (замена одной керамики на другую, более качественную, дабы сохранить исторический облик станции). В торце центрального зала, отделанном красным мрамором, — бюст М. В. Фрунзе работы скульптора Е. В. Вучетича.

Станция освещается рядами массивных люстр с 8 рожками-плафонами.

~

Станция открыта 1 мая 1957 года в составе участка «Парк культуры» — «Спортивная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 43 станции. Станция получила название по расположенным поблизости Фрунзенской набережной и 1—3 Фрунзенским улицам (а они, в свою очередь, в честь Михаила Васильевича Фрунзе (1885—1925), военного и партийного деятеля СССР). До 1956 года улицы, а до 1926 года и набережная назывались Хамовническими — по историческому району Москвы Хамовники. Его название произошло от Хамовной слободы XVII века, находившейся за стеной Земляного города и соседствовавшей с Девичьем полем. В ней бок о бок проживали ткачи, изготовлявшие белое (хамовное) полотно, то есть хамовники — «ткачи полотнянщики, скатертники». В 1925—1986 годах имя Фрунзе носила также улица Фрунзенский (Хамовнический) Вал, однако сочетание древнего термина «вал» с фамилией советского деятеля выглядело нелепо, и этой улице одной из первых возвратили старомосковское название.

Проектное название станции — «Хамовническая». В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Хамовники».

Со 2 января 2016 года станция была закрыта на реконструкцию, которая продлилась почти год. На это время был организован бесплатный автобусный маршрут «М» «Улица Хамовнический Вал — Метро „Парк культуры“» с промежуточной остановкой у метро «Фрунзенская».

В ходе реконструкции на станции вместо трёх изначальных эскалаторов ЭМ установлены четыре новых эскалатора ЭС, которые потребляют на 40 % меньше электроэнергии. Вестибюлю станции был возвращён исторический облик.

Открытие станции после реконструкции состоялось 29 декабря 2016 года. В церемонии принял участие мэр Москвы Сергей Собянин.

~

Станция имеет наземный вестибюль. Он был частично демонтирован в 1984 году, а его внутренняя часть встроена в здание Московского дворца молодёжи. Имеет выход на Комсомольский проспект и переулок Хользунова.

Существует план объединения Рублёво-Архангельской линии и Бирюлёвской линии. Станция «Фрунзенская» может стать пересадочной на перспективную станцию Рублёво-Бирюлёвской линии.

</RuTxt

<EnTxt>

Frunzenskaya (Russian: Фру́нзенская) is a Metro station on the Sokolnicheskaya Line in Moscow, Russia. The station was opened on 1 May 1957 as the first stage of the extension of the Frunzenskiy radius. As the radius follows the bend of the Moskva river, the whole segment had to be built very deep (42 metres/138 ft for Frunzenskaya).

~

The station closed on 2 January 2016 for renovation, which was expected to last 14 months. The renovations were completed ahead of schedule with the station reopening on December 29, 2016. The renovations included the installation of four new escalators to replace the three that had been in place. Metro authorities projected that the new escalators would reduce energy consumption by 40% and increase the capacity by one-third.

The station is also symbolic as being one of the last in Moscow to be fully built in Stalinist style which dominated the Metro Architecture since the mid-1940s, afterwards the station designs show evidence of more vivid decorations that were meant to be installed yet designs were simplified (examples include the station VDNKh and Alexeyevskaya). Frunzenskaya still stands out and architects Robert Pogrebnoi and Yuriy Zenkivich applied a pylon design with cream marbled vaults and tops of pylons, decorated with metallic shields containing a five-sided star. The bottom of Pylons are a form of a thicker red marble base. Suspended from the ceiling are massive eight-horned chandeliers. The floor is covered with black and red granite on floors and the walls are faced with white ceramic tiles. In the far end of the station, in front of a red-marbled semicircle is a bust to Mikhail Frunze (work of sculptor Yevgeny Vuchetich), a famous military commander in the Russian Civil War for whom the station is named. The station's massive vestibule (architects Nadia Bykova, Ivan Taranov, I.G. Cherepanov, I.G.Gokhar-Kharmandaryan, N.I.Demchinskiy and T.A.Ilina) is situated on the Komsomolskiy Avenue and Kholzunov side-street was partially demolished and built into the Moscow's Palace of Youth building in the 1984, presently receives a daily passenger traffic of 47,410.

~

Also behind the station is a junction for a branch to the Koltsevaya Line used for transfers.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>15</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Спортивная</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>450</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Спорти́вная» — станция Московского метрополитена на Сокольнической линии. Связана пересадкой со станцией «Лужники» на Московском центральном кольце. Расположена в районе Хамовники (ЦАО); названа по спортивному комплексу «Лужники». Открыта 1 мая 1957 года в составе участка «Парк культуры» — «Спортивная». Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой.

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 42 метра). Диаметр центрального зала — 9,5 метра, боковых — 8,5 метра. Обделка из чугунных тюбингов.

Свод станционного зала поддерживают два ряда массивных пилонов, облицованных белым мрамором и украшенных сверху бордюром из зелёного мрамора. Путевые стены облицованы глазурованной керамической плиткой: верх — белого цвета, низ — чёрного. Свод зала отделан тиснёными асбоцементными плитами. Стены проходов и эскалаторных тоннелей отделаны белым мрамором. На пилонах укреплены хрустальные светильники. Пол выложен орнаментом из плит чёрного, серого и красного гранита.

~

Станция открыта 1 мая 1957 года в составе участка «Парк культуры» — «Спортивная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 43 станции. Своё название станция получила по расположенному рядом спортивному комплексу «Лужники» (бывший Центральный стадион имени В. И. Ленина). Стадион был возведён в 1955—1956 годах и открыт 31 июля 1956 года в исторической местности Лужники напротив Воробьёвых гор, на месте бывшего урочища Лужники — низменной луговой местности, затопляемой в половодье (диалектное слово «лужники» означало «луга с заливаемыми по весне озерками между них»). На территории Лужников располагались и «государевы луга», и село Лужниково (названо в грамоте 1472 года), и Лужнецкая застава у ворот Камер-Коллежского вала. В XVII веке местность была известна как Лужники Малые Новодевичьи. В Москве существовали и иные Лужники: Лужники Малые Крымские между Крымским мостом и Якиманкой, Большие Лужники в районе нынешних улицы Бахрушина и Вишняковского переулка.

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Лужники».

~

Станция имеет два наземных вестибюля. Северный вестибюль находится на улице 10-летия Октября. Южный вестибюль находится на Хамовническом Валу. На втором и третьем этажах южного вестибюля располагался бесплатный Народный музей Московского метрополитена, закрытый 25 июля 2016 года.

10 сентября 2016 года напротив южного выхода станции «Спортивная» открыта пешеходная пересадка на станцию МЦК Лужники.

С 25 марта 2017 года по 20 марта 2018 года южный вестибюль станции был закрыт на реконструкцию для замены эскалаторов и устаревших инженерных сетей. На станции были установлены четыре новых эскалатора и увеличено количество турникетов, после чего пропускная способность станции увеличилась на 33% — с 21 до 28 тысяч человек в час. Открытие вестибюля было приурочено к чемпионату мира 2018 в России.

</RuTxt>

<EnTxt>

Sportivnaya (Russian: Спорти́вная) is a Moscow Metro station on the Sokolnicheskaya line. It is in the Khamovniki District in the Central Administrative Okrug of Moscow. Named for the nearby Luzhniki Olympic Complex, it opened in 1957. Passengers may make out-of-station transfers from Sportivnaya to Luzhniki on the Moscow Central Circle, which is about 200 meters away.

~

The architects were Nadezhda Bykova, I. Gokhar-Kharmandaryan, Ivan Taranov, and B. Cherepanov. Sportivnaya has white marble pylons with green marble accents and a ceiling of embossed asbestos-cement tiles rather than the usual plaster.

~

The upper two floors of the three-story vestibule are home to the Moscow Metro Museum, which displays 70 years of Metro memorabilia

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>16</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Воробьёвы горы</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>480</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Воробьёвы го́ры» (до 12 мая 1999 года «Ле́нинские го́ры») — станция Московского метрополитена на Сокольнической линии. Расположена на границе Гагаринского района (ЮЗАО), Хамовников (ЦАО) и Раменок (ЗАО); названа по одноимённому историческому району. Открыта 12 января 1959 года в составе участка «Спортивная» — «Университет». Была закрыта на реконструкцию с 20 октября 1983 года по 14 декабря 2002 года. Сооружена по уникальному спецпроекту в нижнем ярусе Лужнецкого метромоста над рекой Москва, является первой в России станцией метро, расположенной на мосту над рекой.

~

Станция метро «Ленинские горы» была открыта 12 января 1959 года в составе участка Сокольнической линии «Спортивная» — «Университет», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 55 станций. Для удешевления строительства использовался уникальный проект проложения линии метрополитена по метромосту, вместо предложенного ранее плана тоннеля под Москвой-рекой. Станция располагалась на нижнем ярусе Лужнецкого метромоста (сооружённого в 1958 году), в то время как по его верхнему ярусу осуществлялось автомобильное движение. На момент открытия станция длиной 282 метра и шириной 17,6 метров была самой широкой и протяжённой в Московском метрополитене. Оформление станции было простым, во многом аналогичным открытым в это же время наземным станциям Филевской линии: асфальтированный пол, столбы вместо колонн, простые потолочные светильники вместо люстр, а основным акцентом служило волнообразное перекрытие среднего нефа.

Строительство велось с опережением, что привело к ряду ошибок при проектировании. Для экономии металла и уменьшения шума металлические опоры были заменены железобетонными, а для предотвращения застывания бетона при ведении работ в зимние месяцы в смесь был добавлен нитрат натрия (соль), спровоцировавший коррозию металла. Ржавея, арматура увеличивалась в объёме, создавая в плитах внутреннее давление, что разрушало их и нарушало гидроизоляцию. Уже 8 июля 1959 года из-за сильного ливня смешанная с грязью вода протекала в вестибюль и поезда. В июне 1960 года с 4-метровой высоты начали обрушаться дюралевые листы карниза. Со временем мост потерял 60 % несущей способности, после начала разрушения бетонных перекрытий 20 (по другим данным 25) октября 1983 года станция была закрыта для пассажиров, с 1986 года поезда были направлены по отдельным мостам на собственных опорах, сооружённым по обе стороны от основного, а автомобильное движение по верхнему ярусу было прекращено позднее из-за отсутствия равноценной объездной магистрали.

В годы Перестройки и в первые годы после распада СССР отсутствие финансирования не позволяло вести реконструкцию.

12 мая 1999 года постановлением правительства Москвы станция получила название «Воробьёвы горы» в связи с переименованием парка Ленинские горы в Воробьёвы горы. Данное решение опиралось на принятый в 1998 году закон города Москвы о топонимах, согласно которому «названия станций метрополитена должны максимально соответствовать наименованиям наземных транспортных, природных, историко-культурных, градостроительных и иных значимых объектов города».

Активная фаза работ по реконструкции станции пришлась на 1999—2002 годы — период строительства Третьего транспортного кольца, когда был возведён Бережковский мост, и таким образом, появилась возможность объезда. Таким образом, восстановление заняло 19 лет. Летом 2002 года было ограничено движение поездов по мосту. С 6 июля по 5 августа 2002 года участок «Спортивная» — «Юго-Западная» был полностью закрыт. За это время были подведены конструкции объездных мостов к основной платформе станции, переложены пути и произведено остекление станции стеклопакетами. Повторно станция была открыта 14 декабря 2002 года. Станция была фактически построена заново, её новая протяжённость составила 270 метров, а ширина увеличилась на 3. Новый интерьер глава столичного метро Дмитрий Гаев охарактеризовал как приведение к «общему стилю Московского метрополитена»: пол был выложен серым гранитом, опоры и стены подходных коридоров — облицованы белым и зелёным мрамором. По сравнению со старой конструкцией, новые колонны стали значительно толще, а места прохождения арочных конструкций через станционный зал закрыты стеновыми конструкциями, облицованными мрамором.

В ноябре 2010 года на станции было открыто выставочное пространство — 10 стеклянных вращающихся витрин с подсветкой, где в разные годы были представлены экспонаты из собраний Государственного Дарвиновского музея, Государственного музея спорта, Музея Москвы, Русского географического общества и Роскосмоса, крупных фарфоровых заводов и Государственного театра кукол.

~

Расположена между станциями «Спортивная» и «Университет». Северный выход находится на территории района Хамовники Центрального административного округа, южный — на территории района Раменки Западного административного округа и Гагаринского района Юго-Западного административного округа Москвы.

Станция имеет два вестибюля. Из северного вестибюля (оборудованного эскалатором) можно выйти на Лужнецкую набережную и к олимпийскому спортивному комплексу «Лужники». Из южного вестибюля можно выйти на Воробьёвскую набережную (через нижний зал), к природному заказнику «Воробьёвы горы» и канатной дороге (через верхний зал).

Неподалёку от станции в природном заказнике «Воробьёвы горы» находится ранее работавшая в 1959—1988 гг. эскалаторная галерея (открыта 22 июля 1959 г.), которая выполняла функцию доставки пассажиров из метро и парка на улицу Косыгина и обратно. После закрытия станции метро в 1983 году эскалаторная галерея ещё работала некоторое время. Галерея была сооружена по типовому проекту одновременно со станцией. Она была оборудована трёхленточным эскалатором и имела два вестибюля — верхний (на ул. Косыгина) и нижний (в парке). До станции пассажирам приходилось идти по существующим парковым дорожкам.

После реконструкции станции галерея не была восстановлена. Сейчас от станции на улицу Косыгина можно попасть только пешком через лесопарк, поднявшись по обходным тропинкам.

Тем не менее, в сентябре 2018 года появился проект капитальной реконструкции эскалаторной галереи, строения были огорожены строительным забором, началась подготовка к реконструкции.

</RuTxt>

<EnTxt>

Vorobyovy Gory (Russian: Воробьёвы го́ры, lit. Sparrow Hills) is a Moscow Metro station. It is on the Sokolnicheskaya Line, between Universitet and Sportivnaya stations. Its name originates from a nearby elevated area literally translated as Sparrow Hills.

The bridge, which is known as the Luzhniki Metro Bridge, or simply "Metromost", and spans the Moskva River, was originally built in 1958. The architects for the project were M. P. Bubnov, A. S. Markelov, M. F. Markovsky, A. K. Ryzhkov, and B. I. Tkhor. The bridge, hastily built, was plagued by corrosion and seeping water and fell into disrepair. It was deemed structurally unsound by 1984, so the station (at the time called Leninskiye Gory) was "temporarily" closed for repairs and trains were rerouted to temporary bridges alongside. Eighteen years later on December 14, 2002, the newly renovated and renamed station was opened to the public once again.

~

Built into the lower level of a bridge, it is unique in the city. At 282 metres (925 ft) in length, the platform is the longest in the system as the station needed to be accessible from both sides of the river. It is also the highest station above ground level at 15 metres (50 ft), though this is less remarkable since all but a handful of Metro stations are underground. Apart from its dimensions, Vorobyovy Gory is also notable in being the only Moscow Metro station with windows.

~

It is located between Sportivnaya and Universitet stations. North exit is located in the Khamovniki district of the Central administrative district, South — on the territory of area Ramenki of the Western administrative district and Gagarin district of the southwestern administrative district of Moscow.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>17</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Университет</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>510</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Университе́т» — станция Московского метрополитена на Сокольнической линии. Расположена между станциями «Воробьёвы горы» и «Проспект Вернадского». Находится на территории района Раменки Западного административного округа и Гагаринского района Юго-Западного административного округа Москвы. Является объектом культурного наследия народов России регионального значения.

Своё название получила по расположенному неподалёку МГУ им. Ломоносова. Выбор места станции (на сравнительно большом расстоянии от комплекса зданий университета) обусловлен тем, что котлован и путевые тоннели невозможно было построить в непосредственной близости к главному зданию МГУ. Кроме того, расположение станции обеспечивает близость к маршрутам наземного транспорта и близлежащим жилым кварталам.

~

Станция была открыта 12 января 1959 года в составе участка «Спортивная» — «Университет», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 55 станций. С открытием станции завершилось строительство Пятой очереди Московского метро.

По обе стороны проспекта Вернадского (на пересечении с Ломоносовским проспектом) расположены два вестибюля-ротонды. Архитекторы вестибюлей — Н. А. Быкова, И. Г. Таранов, при участии Ю. А. Черепанова.

Оба вестибюля выстроены по схожему проекту, представляют собой одноэтажные здания с плоской крышей, широким карнизом, опирающимся на ряд колонн, опоясывающих вестибюли по периметру. Большую часть площади стен занимают высокие окна. Вход и выход из вестибюлей разделены, с внешней стороны между ними стены окаймляет ряд низких и широких скамеек. Кассовый зал и служебные помещения размещаются во внешнем полукольце у входа.

~

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 26,5 метра). Диаметр центрального зала 9,5 метра, боковых — 8,5 метра. Обделка из чугунных тюбингов. За станцией имеются оборотные тупики для технического обслуживания и отстоя поездов.

Станция стала последней в Московском метро, конструктивно схожей с другими станциями глубокого заложения, построенными в стилистике сталинской архитектуры.

Массивные пилоны станционного зала облицованы светлым мрамором. Глухой торец станции никак не украшен, отделан таким же мрамором (у стены располагается служебная лестница в подплатформенные помещения). Путевые стены станции отделаны глазурованной керамической плиткой: верх — жёлтого цвета, низ — чёрного. Пол выложен серым и розовым гранитом. Стены проходного коридора к выходу на проспект Вернадского облицованы красным мрамором, пол выложен мозаикой из серых и розовых гранитных плит.

~

</RuTxt>

<EnTxt>

Universitet (Russian: Университе́т, English: University), named after nearby Moscow State University, is a station on the Moscow Metro's Sokolnicheskaya Line. It opened in 1959 and features rectangular white marble pylons and tiled walls. The architects were V. Litvinov, M. Markovsky, L. Lile, and V. Dobrakovsky. The station's two round entrance vestibules (architect Ivan Taranov) are located on either side of Prospekt Vernadskogo at Lomonosovsky Prospekt.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>18</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Проспект Вернадского</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>540</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Проспе́кт Верна́дского» — станция Сокольнической линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Университет» и «Юго-Западная». Находится на территории района «Проспект Вернадского» Западного административного округа города Москвы. Станция открыта 30 декабря 1963 года при продлении Кировско-Фрунзенской линии (сейчас — Сокольническая линия) на юго-запад от станции «Университет» в составе участка «Университет» — «Юго-Западная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 68 станций.

Станция получила название по одноимённому проспекту, который назван в честь русского академика, минералога и геохимика Владимира Ивановича Вернадского (1863—1945).

~

Станция имеет задел для перехода в центре зала. По перспективной схеме развития метрополитена 1965 года вдоль улицы Удальцова (чётная сторона) было запланировано строительство Большой кольцевой линии, поэтому на этапе строительства под станцией была сооружена монолитная заготовка перехода вниз на станцию Большого кольца (аналогичная заготовка была использована на этапе строительства перехода между станциями «Каховская» и «Севастопольская»).

В настоящее время планируется строительство пересадки на одноимённую проектируемую станцию Большой кольцевой линии. С обеих сторон новой станции запланировано по три эскалатора, выходящие в подземные вестибюли, совмещённые с подземными переходами.

~

Станция имеет два выхода. Остеклённый наземный северный павильон в 2001 году встроен в торговый центр, слева от выхода из метро расположен парк 50-летия Октября, через который идёт пешеходная дорога к району Раменки и Мичуринскому проспекту. Южный наземный вестибюль соединён с подземными переходами под проспектом Вернадского (несколько выходов к кинотеатру «Звёздный» и крупной автобусной остановке).

</RuTxt>

<EnTxt>

Prospekt Vernadskogo (Russian: Проспе́кт Верна́дского, English: Vernadsky Avenue) is a Moscow Metro station in the Prospekt Vernadskogo District, Western Administrative Okrug, Moscow. It is on the Sokolnicheskaya line, between Yugo-Zapadnaya and Universitet stations. Built in 1963, it conforms to the standard pillar-trispan design which was used for virtually all Metro stations in the 1960s. The station has pillars faced in yellowish Ural marble and walls tiled with stripes of yellow and blue. The vestibule on the north-east end of the platform contains a bust of the station's namesake, Vladimir Vernadsky. The architects were Ivan Taranov and Nadezhda Bykova.

~

The expansion associated with the Bolshaya Koltsevaya line will be built by Chinese contractors.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>19</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Юго-Западная</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>570</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ю́го-За́падная» — станция Сокольнической линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Проспект Вернадского» и «Тропарёво». Находится на территории района Тропарёво-Никулино Западного административного округа Москвы.

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения восемь метров). Сооружена по типовому проекту. На станции два ряда по 38 квадратных колонн. Шаг колонн четыре метра. Расстояние между осями рядов колонн 5,9 метра.

Колонны станционного зала облицованы белым мрамором. Путевые стены изначально были отделаны светло-зелёной глазурованной керамической плиткой (снизу — плитка чёрного цвета). С февраля по сентябрь 2016 года были проведены работы по переоблицовке путевых стен на алюминиевые композитные панели бирюзового цвета (цоколь стен облицован чёрным мрамором). Пол станции выложен серым гранитом, светильники скрыты в ребристом потолке.

~

Станция открыта 30 декабря 1963 года при продлении Кировско-Фрунзенской линии (сейчас — Сокольническая линия) на юго-запад от станции «Университет» в составе участка «Университет» — «Юго-Западная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 68 станций. Являлась конечной южного радиуса линии в течение пятидесяти лет, до её продления в 2014 году до станции «Тропарёво». Названа по своему расположению на юго-западе Москвы, в бывшем жилом районе Юго-Запад. В 1991 году при установлении нового административно-территориального деления Москвы станция оказалась на территории вновь образованного Западного округа; таким образом, связь между названием станции и её расположением нарушилась.

Первый дом массовой застройки появился в районе только в 1967 году. До этого станцией могли пользоваться жители окрестных сёл — Тропарёво и Никулино.

Возле «Юго-Западной» расположено много высших учебных заведений —МПГУ, МИРЭА, МГИМО, РУДН, МИТХТ, РАНХиГС и другие.

В 2002 году было решено построить Солнцевскую линию лёгкого метро от станции «Юго-Западная». Из планов развития метрополитена следовало, что сдача линии планировалась в 2013 году. Станция «Юго-Западная» должна была стать пересадочным узлом. Рядом со станцией планировали построить вторую станцию для новой линии, между станционными залами планировалось большое подземное пространство с предприятиями торговли. В связи с последующим решением вести Солнцевскую линию по первоначальному проекту от станции «Парк Победы», от этих планов отказались.

~

От «Юго-Западной» следуют автобусы и маршрутные такси в районы Очаково, Солнцево, Ново-Переделкино, Тропарёво-Никулино, город Московский, аэропорт «Внуково». Станция также является ближайшей для части жителей района Проспект Вернадского. После открытия станции «Саларьево» часть маршрутов общественного транспорта была перенесена к ней, что позволило разгрузить «Юго-Западную».

Расположена на пересечении проспекта Вернадского, улицы Покрышкина и улицы 26 Бакинских Комиссаров. Вестибюли соединены с подземными переходами под проспектом. Выход в город осуществляется через четыре остеклённых павильона, которые находятся по обеим сторонам проспекта Вернадского.

</RuTxt>

<EnTxt>

Yugo-Zapadnaya (Russian: Ю́го-За́падная, English: Southwestern), is a station on the Sokolnicheskaya line of the Moscow Metro. The station opened in 1963. The name, Yugo-Zapadnaya, means southwest in Russian and indicates its location in the southwestern part of the city and in the former Yugo-Zapad residential district. It was the southern terminus of the Sokolnicheskaya line until 2014 when Troparyovo station opened.

~

Like dozens of other Metro stations dating to the 1960s, the station was built according to the standard column tri-span or "centipede" design. The architect was Ya. V. Tatarzhinskaya. Visually nondescript, the station's colour scheme is mainly white.

~

Yugo-Zapadnaya has four entrances, all grouped around the intersection of Vernadskogo Avenue and Pokryshkina Street.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>20</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Красногвардейская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>600</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Красногварде́йская» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Алма-Атинская» и «Домодедовская». Находится на территории района Зябликово Южного административного округа Москвы.

Конструкция станции — односводчатая мелкого заложения (глубина заложения — 9 метров). Сооружена из монолитного железобетона. Свод выполнен в форме выразительных кессонов, составляющих 11 рядов вдоль оси станции.

Оформление станции, как и её название, посвящено теме Октябрьской революции. Путевые стены облицованы красным мрамором. Пол станции выложен серым гранитом. Зал станции освещается большими квадратными светильниками-торшерами, расставленными по оси станции. Торцы зала украшены барельефами работы Л. Л. Берлина на тему революции. Станция стала первым проектом архитектора Николая Шумакова, который попытался воспроизвести в рельефе свода знаменитый «парижский» стиль.

~

Станция открыта 7 сентября 1985 года в составе участка «Орехово» — «Красногвардейская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 128 станций. Названа по одноимённому району Москвы (ныне упразднённому).

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Зябликово».

~

У станции два подземных вестибюля и четыре выхода на поверхность по разным сторонам перекрёстка Орехового бульвара и улиц Мусы Джалиля и Ясеневой.

В конце 2011 года в центре зала станции построен переходной мостик, ведущий на станцию «Зябликово» Люблинско-Дмитровской линии метро, открывшуюся 2 декабря 2011 года. Со стороны «Красногвардейской» переход оборудован лифтом, со стороны «Зябликово» непосредственно на переходе лифта нет, он есть только на выходе через северный вестибюль, через который проходит пересадка. Из-за особенностей конфигурации вестибюля для прохода к этому лифту необходимо выйти за пределы оплаченной зоны и снова пройти через турникет.

«Красногвардейская», наряду со станциями «Крылатское», «Коньково», «Воробьёвы горы», «Славянский бульвар», является станцией Московского метро, наименования которой расположены в центре зала, а не на путевых стенах. Также примечательно, что на «Красногвардейской» такой дизайн применили впервые в Московском метро.

За станцией расположены два оборотных тупика, используемых для оборота и ночного отстоя составов, а также их технического обслуживания. В 2012 году линия продлена в район Братеево до станции «Алма-Атинская».

В сторону станции «Алма-Атинская» к главным путям «Красногвардейской» присоединяется однопутная соединительная ветвь от станции «Зябликово».

Красногвардейская являлась конечной до 24 декабря 2012 года. С 24 декабря станция всё ещё используется для оборота составов, поскольку не каждый поезд следует до «Алма-Атинской» из-за отсутствия оборотных тупиков.

</RuTxt>

<EnTxt>

Krasnogvardeyskaya (Russian: Красногварде́йская) is a Moscow Metro station in the Zyablikovo District, Southern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Zamoskvoretskaya Line, between Domodedovskaya and Alma-Atinskaya. Krasnogvardeyskaya opened on 7 September 1985.

~

Krasnogvardeyskaya is a transfer station. The transfer to Zyablikovo station which belongs to Lyublinsko-Dmitrovskaya Line was opened on December 2, 2011. At the time of opening the transfer, both Krasnogvardeyskaya and Zyablikovo were the terminal stations on their respective lines.

~

Krasnogvardeyskaya was designed by architects I. Petukhova and N. Shumakov. It is a vault-type station with a coffered ceiling and walls faced with red marble, similar to the architecture of many of the stations on the Washington Metro in Washington, DC. The theme of the station's decorative elements, which include stained-glass panels by L. Berlin, is "The Red Guards of Moscow, 1917."

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>21</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Домодедовская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>630</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Домоде́довская» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Орехово» и «Красногвардейская». Находится на территории района Орехово-Борисово Южное (выходы из подземных переходов ведут также в район Орехово-Борисово Северное) Южного административного округа города Москвы.

Художественное оформление станции посвящено гражданской авиации. Колонны облицованы белым и серым полосатым мрамором. Путевые стены облицованы серым полосатым мрамором, на полу выложен геометрический орнамент из чёрного и серого гранита. На путевых стенах — четыре панно из меди (3×5 метров), изображающие летящие самолёты (художник М. Н. Алексеев).

~

Станция открыта 7 сентября 1985 года в составе участка «Орехово» — «Красногвардейская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 128 станций. Через несколько дней была закрыта из-за гидротехнических проблем. Вновь открыта в декабре 1985 за несколько дней до нового года.

~

Выход в город по подземным переходам на Каширское шоссе, Ореховый бульвар, улицу Генерала Белова.

</RuTxt>

<EnTxt>

Domodedovskaya (Russian: Домодедовская) is a Moscow Metro station in Orekhovo-Borisovo Severnoye and Orekhovo-Borisovo Yuzhnoye districts, Southern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Zamoskvoretskaya Line, between Orekhovo and Krasnogvardeyskaya stations.

The station opened on 7 September 1985.

~

The station was designed by architects Nina A. Aleshina and N. Samoylova. Like many other stations built in the 1970s and 1980s, Domodedovskaya has a decorative theme related to the local surroundings. Appropriately enough, the theme here is aviation. The pillars are faced with white marble with inlays of darker marble, and the walls are decorated with plaques depicting Soviet aircraft.

~

Domodedovskaya is named after Domodedovo International Airport, which is located some 15 kilometres (9.3 mi) to the south of the station along the Kashirskoye Highway.

It located at the intersection of Kashirskoye Highway and Orekhovy Boulevard.

There is a regular shuttle bus service from the station to Domodedovo, as Domodedovskaya provides the fastest ground access to the airport.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>22</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Орехово</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>660</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Оре́хово» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Царицыно» и «Домодедовская». Находится на территории района Орехово-Борисово Северное Южного административного округа города Москвы.

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 9 метров). Сборные конструкции центрального пролёта заменены монолитными оригинальной формы. На станции два ряда по 26 колонн. Шаг между колоннами — 6,5 метра.

За станцией расположены тупики, использовавшиеся для оборота составов до продления линии на юго-восток. Теперь они используются для технического обслуживания и ночного отстоя составов, а также для оборота составов в утренний час пик и в случае нештатной ситуации на участке «Орехово» — «Алма-Атинская».

Колонны и путевые стены облицованы белым и серым мрамором. В центре потолка находится ряд кессонов, в которых находятся светильники. Тема архитектурно-художественного оформления «Охрана природы» раскрыта в литых бронзовых скульптурах, находящихся в вестибюле над эскалаторами (автор Л. Л. Берлин).

~

Станция открыта 30 декабря 1984 года в составе участка «Каширская» — «Орехово», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 126 станций.

В связи с восстановительными работами, связанными с ликвидацией затопления тоннеля, возникшего из-за нарушения гидроизоляции на перегоне «Царицыно» — «Орехово» (затопление произошло из Царицынского пруда), участок был закрыт с 31 декабря 1984 года по 9 февраля 1985 года

~

Один из вестибюлей наземный, также выход в город осуществляется по подземному переходу на улицу Баженова и в Шипиловский проезд.

</RuTxt>

<EnTxt>

Orekhovo (Russian: Орехово) is a Moscow Metro station in Orekhovo-Borisovo Severnoye District, Southern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Zamoskvoretskaya Line, between Tsaritsyno and Domodedovskaya stations.

Orekhovo opened on 30 December 1984 as part of an extension but was closed the very next day because of flooding. It reopened on 9 February 1985.

The station was designed by architects L. Popov, V. Volovich, and G. Mun. Both the walls and pillars are faced with white marble, and there is a cast bronze sculpture by L. Berlin (devoted to the theme "Protection of Nature") above the escalators. The entrances to the station are located between Shipilovsky Prospekt and Bazhenova Street, on the east side of Tsaritsino Park.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>23</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Царицыно</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>690</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Цари́цыно» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Кантемировская» и «Орехово». Находится на территории района Царицыно Южного административного округа города Москвы.

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 8 метров). Сооружена по типовому проекту из сборных унифицированных железобетонных конструкций. На станции два ряда по 26 колонн с шагом 6,5 метра.

Путевые стены облицованы жёлтым и красным мрамором с мозаичными вставками, которые посвящены успехам советской науки и техники. Колонны облицованы белым мрамором. Пол выложен серым гранитом. Над лестничными маршами находятся панно из флорентийской мозаики (художник — А. Н. Кузнецов), посвящённые Москве — силуэты заводских цехов и труб, башен Кремля, Шуховской башни.

~

Станция открыта 30 декабря 1984 года в составе участка «Каширская» — «Орехово», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 126 станций.

В связи с восстановительными работами, связанными с просадкой пути, возникшей из-за вымывания грунта (произошло затопление из Царицынского пруда) и ошибки при вторичном нагнетании бетона (подушки вокруг тоннеля) при строительстве перегона «Царицыно» — «Орехово», участок был закрыт с 31 декабря 1984 года по 9 февраля 1985 года.

До переименования 5 ноября 1990 года носила название «Ленино» (по названию жилого района Ленино-Дачное). Современное название станция получила по расположенному рядом Царицынскому парку и музею-заповеднику «Царицыно». При смене названия станции в 1990 году для новых надписей были частично использованы старые. Например, заметно, что буквы «И», «Н» и «О» на путевой стене немного отличаются от остальных.

~

Наземные вестибюли отсутствуют, выход в город осуществляется по подземным переходам к улицам Луганская, Товарищеская и Каспийская, а также к платформе Царицыно Курского направления Московской железной дороги.

Если выйти за турникеты в подуличный переход (первый вагон из центра), то можно увидеть стеклянную дверь, ведущую в недействующий восточный выход, расположенный в скверике перед девятиэтажным зданием ФГУ (заложенным в 1991 году). Снаружи видны очертания ступенчатого спуска, закрытого сверху железной плитой. На этом месте в 1980-х годах планировалось создать оборотное кольцо автобусных маршрутов до Бирюлёво. Позже проект отменили.

Планируется, что в будущем на станции будет организована пересадка на проектируемую станцию Бирюлёвской хорды.

Также планируется наземная пересадка на одноимённую станцию МЦД.

26 октября 2011 года в 10:29 в тоннеле между станциями «Орехово» и «Царицыно» произошёл пожар. В 11:27 возгорание ликвидировано, пострадавших нет. Между станциями «Каширская» и «Красногвардейская» на это время было приостановлено движение.

Станция имеет очень высокий пассажиропоток (один из самых больших по Замоскворецкой линии), особенно в утренние и вечерние часы пик. Связано это с тем, что большая часть жителей Подольска и ближайших к нему населённых пунктов используют данную станцию как пересадочную между железной дорогой и метрополитеном.

</RuTxt>

<EnTxt>

Tsaritsyno (Russian: Царицыно) is a Moscow Metro station in Tsaritsyno District, Southern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Zamoskvoretskaya line, between Kantemirovskaya and Orekhovo stations. Tsaritsyno opened on 30 December 1984 as part of an extension but was closed the very next day because of flooding. It reopened on 9 February 1985.

~

From its opening until November 1990, the station was named Lenino for the Lenino-Dachnoye region. The city renamed the station Tsaritsyno for Tsaritsyno Park, which houses a palace once owned by Catherine the Great.

~

The station was designed by architects V. Cheremin and A. Vigdorov. It has white marble pillars, walls inlaid with patterns of red, brown, grey and yellow marble and mosaics depicting the achievements of the Soviet science. A mosaic by A. Kuznetsov above the entrance stairs depicts the Moscow skyline. The entrance is located at the intersection of Proletarsky Avenue and Kaspiyskaya Street.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>24</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Кантемировская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>720</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Кантеми́ровская» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Каширская» и «Царицыно». Находится на территории района Царицыно Южного административного округа города Москвы.

Конструкция станции — односводчатая мелкого заложения (глубина заложения — 8 метров). Построена открытым способом с возведением свода из монолитного бетона.

В оформлении станции использована военно-историческая тематика. Путевые стены облицованы коричневым мрамором с мелкими орнаментальными вставками, посвящёнными военно-исторической теме. Пол выложен чёрным, серым и красным гранитом. По оси зала станции расположены светильники и указатели станций.

Светильники над станционными лавочками были выполнены в цветах Гвардейской ленты (жёлто-чёрные). После ремонта в середине 2010-х годов цвета светильников изменены на оранжево-чёрные.

~

Станция открыта 30 декабря 1984 года в составе участка «Каширская» — «Орехово», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 126 станций.

В связи с восстановительными работами, связанными с ликвидацией затопления тоннеля, возникшего из-за нарушения гидроизоляции на перегоне «Царицыно» — «Орехово» (затопление произошло из Царицынского пруда), участок был закрыт с 31 декабря 1984 года по 9 февраля 1985 года.

Станция получила своё название по Кантемировской улице, которая в свою очередь была названа в честь 4-й гвардейской Краснознамённой ордена Ленина Кантемировской танковой дивизии, прославившейся в годы Великой Отечественной войны. В проектной документации носила название «Ленино».

~

Наземные вестибюли отсутствуют. Выход в город осуществляется через подземные переходы на Пролетарский проспект и Кантемировскую улицу. На станции есть два выхода в город.

</RuTxt>

<EnTxt>

Kantemirovskaya (Russian: Кантемировская) is a Moscow Metro station in Tsaritsyno District, Southern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Zamoskvoretskaya Line, between Kashirskaya and Tsaritsyno stations.

~

Kantemirovskaya opened on 30 December 1984 as part of an extension but was closed the very next day because of flooding. It reopened on 9 February 1985.

~

Kantemirovskaya, having been designed by R. Pogrebnoy and V. Filippov, is a shallow one-vault station with benches and signs attached to pink marble pillars situated along the center axis of the platform. The walls are faced with brown marble. A set of sculptures by A. P. Kibalnikov is located at one of the platform's ends.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>25</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Каширская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>750</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Каши́рская» — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Замоскворецкой и Каховской линиях, для последней является восточной конечной. Расположена на границе районов Москворечье-Сабурово и Нагатино-Садовники (ЮАО); названа по Каширскому шоссе. Открыта 11 августа 1969 года в составе участка «Автозаводская» — «Каховская». Колонная трёхсводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой в каждом из залов. Первая спроектированная и построенная кросс-платформенная пересадка в Московском метрополитене (станция «Китай-город» открылась на год и 4,5 месяца позже).

Конструкция станции — двухзальная колонная станция мелкого заложения, выполненная как единая конструкция (глубина заложения — 7 метров). Каждый из залов выполнен как колонная трёхпролётная станция мелкого заложения и сооружён по типовому проекту из сборного железобетона. Поскольку залы разделены на совмещение обеих линий, их часто различают как «восточный» и «западный», по типу же оба они идентичны другим колонным станциям мелкого заложения. Залы разделены путевой стеной и соединены переходным мостиком. В каждом зале имеется два ряда по 38 квадратных колонн. Шаг колонн — 4 метра. Расстояние между осями рядов колонн — 5,9 метра.

Колонны облицованы красно-коричневым мрамором (из-за которой для различия этот зал называют «Каширской-красной», в отличие от «Каширской-серой» — восточного зала), пол выложен серым гранитом.

Колонны облицованы серым мрамором. Пол выложен серым гранитом. Путевые стены облицованы голубой керамической плиткой и украшены художественными вставками на тему «Жизнь страны» (скульптор З. М. Ветрова).

~

«Каширская» была открыта 11 августа 1969 года в составе участка «Автозаводская» — «Каховская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 86 станций. Название станции дано по находящемуся на поверхности Каширскому шоссе.

Первоначально на станции действовало только два пути (второй и третий), обеспечивая движение по Горьковско-Замоскворецкой линии от «Речного вокзала» до «Каховской». После открытия в 1984 году участка «Каширская» — «Орехово» (позже — до «Красногвардейской») с вилочным движением был задействован первый путь. В 1995 году был построен оборотный тупик, и из состава Замоскворецкой линии была выделена новая Каховская линия (организационно оставаясь частью Замоскворецкой, используя с ней одно депо и общее диспетчерское управление). С этого момента на станции задействовано все четыре пути, а станция стала считаться за две станции. «Каширская» Каховской линии стала 151-й станцией Московского метрополитена.

Для Замоскворецкой линии «Каширская» расположена между станциями «Коломенская» и «Кантемировская», для Каховской — перед станцией «Варшавская», являясь восточной конечной линии. Обе станции находятся на территории районов Москворечье-Сабурово и Нагатино-Садовники Южного административного округа Москвы.

~

Наземные вестибюли находятся по обе стороны Каширского шоссе. Электронное табло, установленное в вестибюле станции, отображает значение радиационного фона.

На станции осуществляется кросс-платформенная пересадка между Замоскворецкой и Каховской линиями, станции соединены сразу тремя переходами с одной платформы на другую. Причиной является не загруженность или необходимость, а простота конструкции: платформы соединяются двумя переходами в общих вестибюлях и третьим лестничным переходом посередине.

В восточный зал на один путь прибывают поезда Замоскворецкой линии в сторону станции «Ховрино», на другой — Каховской линии, следующие от станции «Варшавская», на который также прибывают поезда до станции «Ховрино», следующие со станции «Варшавская» (из депо).

В западном зале с одного пути отправляются поезда Замоскворецкой линии в сторону станции «Алма-Атинская», а также следующие в депо «Замоскворецкое» поезда до станции «Варшавская», с другого — Каховской линии до станции «Варшавская».

</RuTxt>

<EnTxt>

Kashirskaya (Russian: Каширская) is a cross-platform station complex on the Moscow Metro. It was opened on 11 August 1969 as part of the Kakhovsky radius extension, and from 1983 was an interchange between the Kakhovskaya and the Orekhovskaya branches of the Zamoskvoretskaya line. Since 1995 it is officially classed as two stations after the Kakhovskaya line's separation, and also becoming the terminus of it.

~

One of the main reasons why the Kakhovskaya line was split off from the Zamoskovoretskaya was the track layout. In 1969 both platforms were opened with one track used on each one. In 1983 the extension to Orekhovo only continued the unused tracks without making provisions for a comfortable branch service. The result was that only the northbound platform offered cross-platform interchange, which was unnecessary as the tracks would join anyway (see diagram). The southbound tracks branched only after the station, and the passengers wishing to change the direction of the travel had to wait for the correct train on one side of the platform. (The ratio was 1:1 initially and 2:1 after the Orekhovo branch expanded to Krasnogvardeyskaya in 1985).

There were varying proposals to solve the problem, including building a second junction prior to the southbound platform, but this would have been impossible without any disruption to the service, an alternative scenario including switching the whole line from right to left-hand side travel, but this was also dropped out of practical reasons, one of which was that all of the Russian Metro trains had driver doors on the left only.

The solution was to separate the Kakhovskaya branch into a separate line which took place on 20 November 1995 a reversal (turnback) siding was built north of the station allowing for the Kakhovskaya Line to separate. However, as the siding was built next to the Kolomenskoye Nature Reserve, environmental groups insisted it does not extend into it. This forced the siding to be slightly shorter, enough to accommodate the six car train of the Kakhovskaya Line but not long enough for the eight car train of the Zamoskvoretskaya Line.

It is planned that the tracks of the Kakhovskaya line will be extended as part of the future ring project Bolshaya Koltsevaya line. The actual path was disputed and the variation was either eastwards to Bratislavskaya and then to follow the path of the Lyublinsko-Dmitrovskaya line to Pechatniki or directly to Pechatniki via a more northeast path (both featuring at least one interim station). Bratislavskaya had already a provision for the future transfer set in its ensemble, but Pechatniki was chosen.

~

The station consists of two parallel halls of identical pillar-trispan (centipede) design typical of the 1960s stations. Decoratively the halls differ from each other no more than from any other centipede stations built at the time. The eastern hall work of architects Nikolay Demchinsky and Yuliya Kolesnikova, features a grey marble coat on the rectangular pillars, white ceramic tiles on the walls (with a black socle on the tracks) and red granite floor with an asphalt on the platform edge.

The western hall is identical except the pillars are faced with brown marble, the floor is laid with grey granite instead of red and the ceramic wall has a slightly indigo shade instead of pale white. (work of architects Nina Alyoshina and Nataliya Samoylova). The station's design focus comes from its name which is ultimately derived from the Kashira Hydroelectric Station located in Kashira and for the Moscow Engineering Physics Institute located nearby. Both halls feature large metallic artworks by Z.Vetrova based on the theme of electrification.

The station is located on a major transport artery in the south of Moscow, the intersection of the Andropova Avenue and the Kashirskoye Highway, both roads later become the M4 and M6 (European routes E115 and E119) respectively and continue to the Russian south. The station is also situated on a point where two Moscow's districts meet up: Nagatino-Sadovniki and Moskvorechye-Saburovo.

As a result, from its opening it was prone to a large passenger traffic, particularly prior to the opening of the Orekhovo branch. To deal with this the station's entrance designs were altered from the usual underground vestibules to two surface ones (architect M.Fainshteina) which also double as a transfer point between the halls. For a more direct transfer there is also a central passage with a staircase out of the middle of the platform directly linking the two halls.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>26</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Коломенская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>780</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Коло́менская» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Технопарк» и «Каширская». Находится на границе районов Нагатино-Садовники и Нагатинский Затон Южного административного округа города Москвы.

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 9 метров). Сооружена по типовому проекту, известному в народе как «сороконожка». На станции два ряда по 38 колонн. Отличительная особенность колонн в том, что они имеют в поперечном сечении форму правильного восьмиугольника. (Обычно на станциях, построенных по этому типовому проекту, колонны в сечении квадратные). Шаг колонн — 4 метра. Расстояние между осями рядов колонн — 5,9 метра. Подавляющая часть перегона «Технопарк» — «Коломенская» — наземная и проходит по Нагатинскому мосту над Москвой-рекой.

Путевые стены отделаны жёлтой керамической плиткой (снизу декорированы серым мрамором), колонны — серым мрамором; пол выложен гранитом серого (по краям) и красного (в центре) цветов. Станцию украшают чеканные медные вставки «С чего начинается Родина» (львы, русалка, жар-птица, петухи) работы скульптора Э. М. Ладыгина.

~

Станция открыта 11 августа 1969 года в составе участка «Автозаводская» — «Каховская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 86 станций. Название — по находящемуся вблизи музею-заповеднику «Коломенское» (в проекте станция носила название «Нага́тино»).

~

Наземные вестибюли отсутствуют. Выход в город осуществляется через подземные переходы на проспект Андропова и Нагатинскую улицу, а также к кинотеатру «Орбита». На станции два выхода в город.

22 декабря 2016 года в южном выходе станции, в ходе сварочных работ, произошёл взрыв газового баллона, есть пострадавшие, один в тяжёлом состоянии. Момент взрыва попал на видео. Пострадало 8 человек: 4 рабочих и 4 прохожих.

</RuTxt>

<EnTxt>

Kolomenskaya (Russian: Коло́менская) is an underground metro station on the Zamoskvoretskaya Line of the Moscow Metro in Moscow, Russia.

~

Kolomenskaya Station was opened on 11 August 1969 as a part of the southern line extension of the Moscow Metro system.

Kolomenskaya was named after the nearby Kolomenskoye museum-park.

Octagonal pillars of the station hall are lined with grey marble and the floor is riveted with red granite in the centre and grey granite at the sides. The track walls are faced with yellow ceramic tiles with a stripe of grey marble at the base. The station is adorned with copper plaques on the theme How Motherland began (sculptor E.Ladygin).

~

The station has two underground vestibules, located on the intersection between the Andropova avenue and the Nagatinskaya/Novinki street. Both vestibules are interlinked with underpasses that offer exits to the surface level which covered glazed pavilions.

The construction of the station is a typical example of Soviet urban development, as the apartment blocks that were built around it are contemporary with the station. The region that it is located in, Nagatino became part of Moscow only a few years prior to the construction of the station. Part of the track from Avtozavodskaya is above ground, and it passes over the Moskva River on the Nagatinsky Metro Bridge which was opened simultaneously with the new segment. Plans for a new station, Tekhnopark (alternative name, Prospekt Andropova) to be added in the future remains unfulfilled.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>27</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Автозаводская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>810</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Автозаво́дская» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена, располагающаяся между станциями «Павелецкая» и «Технопарк». Открыта 1 января 1943 года в составе третьей очереди строительства метрополитена. Находится на территории Даниловского района Южного административного округа города Москвы. До 1956 года носила название «Завод имени Сталина», по находившемуся вблизи заводу ЗИС (затем ЗИЛ).

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения. Сооружена по индивидуальному проекту (архитектор А. Н. Душкин).

Станция «Автозаводская» является объектом культурного наследия народов России регионального значения.

~

10 июля 1937 года Совет народных комиссаров СССР постановлением № 1090 утвердил состав линий и проект трассы третьей очереди метро. На Замоскворецком радиусе проектировались три станции — «Новокузнецкая», «Павелецкая» и «Завод имени Сталина», которые планировалось открыть в декабре 1939 года.

По данным Н. О. Душкиной, А. Н. Душкин начал работу над проектными вариантами станции в 1939 году. Проект станции выбирался на конкурсной основе. Состоялось два конкурса, на которые было представлено 54 проектных предложения — подобное разнообразие вполне объяснимо тем, что в то время всё, связанное с именем вождя, было очень престижно. А. Н. Душкиным было разработано 11 вариантов, однако в процессе выработки окончательного варианта было решено остановиться на проекте В. М. Таушканова, рекомендованном президентом Академии архитектуры К. С. Алабяном. Особенностью проекта являлось решение опор перронного зала в виде колонн-«корзин», размещавшихся по оси станции. «Корзины» представляли собой пустотелые тангентные металлические конструкции наподобие шуховских, расширяясь кверху в форме пальм или перевёрнутых граммофонных труб. В верхнем широком раструбе «корзины» несли опорные кольца диаметром около 5 метров, поддерживающие перекрытия станции. Внизу, в пустотах «корзин», должны были монтироваться осветительные установки из прожекторов, бьющих снопами света вверх. Металлические «корзины» богато декорировались вставками литья, а их нижние части в виде «серебряной стопки» предполагалось разработать архитектурными порезками. К слову, аналогичное решение опор перронного зала ранее предлагалось Таушкановым для станции «Стадион имени Сталина» (ныне «Партизанская»), но не было принято к исполнению.

В 1946 году А. Н. Душкин получил Сталинскую премию II степени за разработку проекта станции «Завод имени Сталина».

Вестибюль станции в бытность его отдельно стоящим зданием, конец 1940-х годов.

Своё изначальное название станция носила до 5 июля 1956 года. После развенчания культа личности Сталина и переименовании завода ЗИС в честь И. А. Лихачёва, название станции также было изменено — станция стала носить имя «Автозаводская» (при внимательном рассмотрении на стенах станции можно заметить отверстия, оставшиеся от крепления букв первоначального названия станции). В 1961 году южный вестибюль станции был встроен в жилое здание, а в 1968 году был открыт северный выход со станции, совмещённый с подземным переходом. «Автозаводская» оставалась конечной южной станцией Замоскворецкой линии в течение 26 лет, вплоть до продления линии в 1969 году до «Каховской».

В 1992 году Комиссия Моссовета по наименованиям улиц разработала проект переименования большинства станций московского метро с целью, во-первых, освободить его от «политической нагрузки», и, во-вторых, упростить ориентировку, присвоив станциям исконные названия мест, рядом с которыми они находятся. В рамках этого проекта предлагалось переименовать станцию «Автозаводская» в «Симоново». Проект, однако, так и не был осуществлён.

Во второй половине 2000-х годов появился план строительства в Москве Третьего пересадочного контура метро, призванный оптимизировать пассажирские перевозки в Москве и разгрузить Кольцевую линию метро. Новую линию первоначально планировалось провести через «Автозаводскую», однако в 2011 году было решено объединить проекты Третьего пересадочного контура и Большого кольца Московского метрополитена, включив в состав ТПК единственный построенный участок Большого кольца — Каховскую линию.

~

Станция сооружена по индивидуальному проекту. Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 11 метров), платформа — островная. Все несущие конструкции выполнены из монолитного железобетона.

Архитектор станции А. Н. Душкин считал эту станцию весьма удачной и впоследствии писал о ней:

"Станцию «Автозаводская» люблю за то, что она сделана как бы на одном дыхании. Здесь чётко выражена конструктивная сущность и, как у русских храмов, чистота работающей формы."

Вместе с тем, по воспоминаниям жены архитектора, проектирование «Завода имени Сталина» потребовало от Душкина существенных творческих усилий. Источниками вдохновения для него служили, помимо прочего, ботаника и музыка.

В северном торце центрального зала на гранитном постаменте размещалась гипсовая скульптура Иосифа Сталина работы С. Д. Меркурова (в 1950-х годах демонтирована).

Путевые стены украшены восемью смальтовыми мозаичными панно под общим названием «Советский народ в годы Великой Отечественной Войны». Мозаики были выполнены в блокадном Ленинграде В. А. Фроловым по эскизам художников В. Ф. Бордиченко, Б. В. Покровского и Ф. К. Лехта.

Готовые мозаики были доставлены из Ленинграда в Москву по «Дороге жизни», причём, судя по сохранившимся фотографиям, часть из них была установлена уже после открытия станции. Панно размещены по четыре с каждой стороны платформы.

Станция имеет два выхода, ведущие на улицы Автозаводская (южный) и Мастеркова (северный). Кроме того, оба выхода находятся на разных сторонах Автозаводской площади, на которую, помимо указанных выше улиц, выходят также 1-й, 2-й и 3-й Автозаводские проезды.

Непосредственно за станцией в южном направлении находятся тупики, использовавшиеся для оборота составов до продления линии на юг. Сейчас они используются для технического обслуживания и ночного отстоя составов. Путевая система включает 6 стрелочных переводов, перекрёстный съезд и два станционных пути, завершающихся тупиками. 22 января 2014 года тупики использовались в качестве оборотных в ходе ликвидации последствий аварии на участке «Автозаводская» — «Коломенская».

Бо́льшая часть перегона «Автозаводская» — «Коломенская» проходит по поверхности земли, пути обходят Нагатинский Затон и идут параллельно проспекту Андропова, пересекая Москву-реку по Нагатинскому метромосту. На перегоне ещё на этапе строительства был создан задел под наземную станцию, на котором к концу 2015 года была сооружена станция «Технопарк», обслуживающая технопарк «Нагатино-ЗИЛ».

6 февраля 2004 года в 8 часов 40 минут во втором вагоне поезда, следовавшего в центр по перегону «Автозаводская» — «Павелецкая», был совершён теракт. Террорист-смертник привёл в действие взрывное устройство, находившееся на его теле (либо в сумке на плече). Взрывом был убит 41 человек (не считая самого террориста), более 200 человек получили ранения. В память о жертвах этого теракта в аванзале северного выхода со станции «Автозаводская» на стене перед эскалатором установлена мемориальная доска с именами погибших при взрыве.

В числе многих других станций Московского метрополитена, «Автозаводская» упоминается в постапокалиптическом романе Дмитрия Глуховского «Метро 2033». По книге, станция обитаема и является базой группировки троцкистов, хотя действие книги не затрагивает какие-либо события на Автозаводской.

</RuTxt>

<EnTxt>

Avtozavodskaya (Russian: Автозаво́дская, lit. auto factory) is a station on the Zamoskvoretskaya line of the Moscow Metro. It is named for the nearby Zavod Imeni Likhacheva, where ZIS and ZIL limousines were built. The station was opened in 1943, a few months before Novokuznetskaya and Paveletskaya. The architect was Alexey Dushkin. From 1943 to 1969, when Kakhovskaya opened, it was the southern terminus of the line.

~

The station was named Zavod imeni Stalina when it opened in 1943, after the factory at the site. As part of Destalinization, the factory's name changed to Zavod Imeni Likhacheva in 1956, and the station became Avtozavodskaya. Parts of the former factory have been demolished to accommodate the construction of a residential complex; however the name remains in place.

~

Both the tall pillars and walls are faced with pinkish Oraktuoy marble. Additionally, Avtozavodskaya is decorated with eight mosaics depicting events of the Great Patriotic War.

On February 6, 2004, a suicide bomber set off an explosion between Avtozavodskaya and Paveletskaya in which 41 people were killed and 250 were injured.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>28</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Павелецкая</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>840</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Павеле́цкая» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Новокузнецкая» и «Автозаводская». Находится на территории района «Замоскворечье» Центрального административного округа города Москвы. Своё название получила по Павелецкому вокзалу, в здании которого ныне находится её вестибюль. Станция была открыта 20 ноября 1943 года (третья очередь строительства) одновременно со станцией «Новокузнецкая» на действующем участке «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») — «Завод им. Сталина» (ныне «Автозаводская»). Первоначально станция была построена пилонной двухсводчатой, в ходе реконструкции (1948—1959 годы) была перестроена в колонную трёхсводчатую. Имеет переход на одноимённую станцию Кольцевой линии. Перронный зал станции является объектом культурного наследия народов России регионального значения.

~

Проект Замоскворецкого радиуса с трассировкой через Павелецкий вокзал появился в 1934 году. До этого Замоскворецкий радиус проектировался через Добрынинскую площадь. Первоначально участок Замоскворецкого радиуса от «Площади Свердлова» до Павелецкого вокзала было предложено построить в составе второй очереди метрополитена. 10 июля 1937 года Совет народных комиссаров СССР постановлением № 1090 утвердил состав линий и проект трассы третьей очереди метро. На Замоскворецком радиусе проектировались три станции — «Новокузнецкая», «Павелецкая» и «Завод имени Сталина», которые планировалось открыть в декабре 1939 года. Строительство началось в 1938 году. В связи с началом Великой Отечественной войны строительство было остановлено. К этому времени перегонные тоннели уже были пройдены. Возобновили стройку в 1942 году.

Станция была открыта одновременно с «Новокузнецкой» в составе третьей очереди строительства Московского метрополитена 20 ноября 1943 года на действующем перегоне «Площадь Свердлова» — «Завод имени Сталина». После ввода в эксплуатацию этих станций в Московском метрополитене стало 25 станций. С 1 января 1943 года поезда следовали через «Павелецкую» без остановки из-за задержек в поставке эскалаторов. В связи с тем, что завод по производству эскалаторов находился в блокадном Ленинграде, заказ был передан московским предприятиям. Эскалаторы для глубоких станций третьей очереди поступили только к лету 1943 года.

В 1982 году началась реконструкция Павелецкого вокзала, в результате которой южный вестибюль был встроен в увеличенное здание вокзала и перестроен. 20 апреля 1987 года загорелся подъезжавший к станции поезд. Поезд был доведён до станции, пассажиры своевременно эвакуированы. В результате пожара серьёзно пострадала отделка южного торца станции. Но в то время реконструировался Павелецкий вокзал, и была проведена замена отделки «старой» части станции, придавшая ей мрачный вид и усилившая непохожесть старой и новой частей станции.

~

Станция имеет два наземных вестибюля, расположенных на разных сторонах Павелецкой площади. Южный вестибюль был открыт вместе со станцией в 1943 году. Авторы вестибюля — А. Н. Душкин и Н. С. Князев. Изначально вестибюль представлял собой отдельно стоящий павильон вблизи здания Павелецкого вокзала. Он имел форму куба. На фасаде, выходящем на площадь, — четыре широких пилястры, между двумя из них пролёты использовались для входа и выхода, а средний — для большой мемориальной доски из красного гранита. Вход и выход расположены в симметрично расположенных глубоких и высоких полукруглых арках, снабжённых декоративными ажурными воротами. Снаружи фасад облицован красным гранитом. Внутри павильон имел полукруглую стену с маленькими подковообразными окошками. По бокам от эскалатора раньше находились небольшие торшеры. Свод вестибюля был украшен плафоном, на котором было панно В. Ф. Бордиченко на тему славы русского оружия. Стена за эскалатором украшена мраморной мозаикой по эскизу В. Ф. Бордиченко и Е. Д. Машковцевой «Фанфарный салют народу и его вождю И. В. Сталину». После разоблачения культа личности Сталина его профиль был убран, а сюжет мозаики стал трактоваться как «фанфаристы, возвещающие победу»

Бо́льшая часть станции, примыкающая к северному выходу — колонной трёхсводчатой конструкции. Свод центрального зала состоит из ряда куполов, которые опираются на два ряда тонких, изящных колонн. В вершине каждого купола расположен кессон, в котором скрыты светильники. Колонны соединяются друг с другом пологими арками, образующими проходы между центральным и боковым залами. Своды боковых залов значительно ниже центрального и украшены шатровыми куполами, которые с одной стороны опускаются на колонны, а с другой — на пилястры в виде перевёрнутых пирамид1. Колонны и путевые стены отделаны белым мрамором месторождения Коелга. Капители колонн украшены крупными металлическими медальонами в виде геральдических щитов в обрамлении лавровых венков, а в центре каждого щита — серп и молот. Пол выложен серо-розовым гранитом. Им же облицован низ путевых стен

Переход на Кольцевую линию, открытый 30 июля 1955 года, является самым длинным в Московском метрополитене. Он начинается в центре зала с лестничной камеры. Разделённые спуск и подъём выводят в переходный коридор. Стены лестничной камеры облицованы красным грузинским мрамором месторождения Салиэти, а окаймляющий стены парапет — белым мрамором. В красном мраморе имеются окаменелости древних обитателей морей: морских лилий, наутилусов, губок и других. Сводчатый коридор освещается светильниками, упрятанными в небольшие имитирующие окна арки, расположенными по всей его длине. Между арками — устройства обеззараживания воздуха ультрафиолетом, представляющие собой небольшие коробочки из нержавеющей стали. Переход заканчивается в центре зала кольцевой станции лестницами на спуск и на подъём.

Станция «Павелецкая» упоминается в постапокалиптическом романе Дмитрия Глуховского «Метро 2033». Согласно книге, станция входила в состав Содружества станций Кольцевой линии, чаще именуемого Ганзой. Жители этой станции, как и всего содружества, живут за счёт торговли и взимания пошлин с торговцев.

На станции происходит финальная сцена советского фильма 1959 года «Сверстницы», герои поднимаются через северный выход, после того как ушёл последний поезд «в начале третьего ночи». При этом интересно, что до этого они ехали по Кольцевой линии, а вышли из поезда на «Павелецкой» Замоскворецкой линии.

Станция упоминается в стихотворении Игоря Иртеньева «На Павелецкой-радиальной».

В американском фильме «Огненный лис» 1982 года с Клинтом Иствудом в главной роли станция «Павелецкая» также показана местом для побега от агентов КГБ после инсценировки смерти Клинта Иствуда, на самом деле являвшейся убийством американского наркодилера, внешне похожего на Иствуда.

</RuTxt>

<EnTxt>

Paveletskaya (Russian: Павелецкая) is a Moscow Metro station on the Zamoskvoretskaya line, located in the Zamoskvorechye District, Central Administrative Okrug. It was opened in 1943 and was designed by S.V. Lyashchenko and E.S. Demchenko. Paveletskaya features tall white marble pillars decorated with the hammer and sickle and a high, arched ceiling. The walls are faced with white marble.

~

The long run between Teatralnaya (then Ploshchad Sverdlova, opened in 1938) and Avtozavodskaya was opened January 1, 1943. Work on Novokuznetskaya and Paveletskaya continued throughout 1943, and these two stations were opened 20 November 1943. Novokuznetskaya was commissioned as a completed station (most of its 1943 interiors surviving to date); Paveletskaya was built to a design by Alexey Dushkin as a temporary deep (33.5 meters underground) pylon station of London type - with two side platforms, but without a central hall.

Work on converting Paveletskaya to a fully functional station commenced in 1950; the station was reopened February 21, 1953. Fragments of original pylons were retained in the southern end of the station; the rest was expanded to a spacious column type hall of the same structure as Mayakovskaya. Bronze-coloured inserts with hammer and sickle motive, the sole example of figurative art in this station, were actually painted ceramic castings.

On 20 April 1987, at 19:55 local time, fire erupted in a northbound train approaching Paveletskaya. The train reached Paveletskaya, all passengers disembarked safely (the sole injury was a subway worker hospitalized with smoke poisoning). However, the train burnt out completely, damaging the interiors in the southern end on the station. It had to be partially rebuilt again.

On 6 February 2004, at 08:40 local time, 40 passengers were killed in a terrorist attack on a train that left Avtozavodskaya for Paveletskaya.

On 15 January 2007, both Paveletskaya stations were evacuated due to a fire in the tunnel connecting them. No injuries were reported.

~

Paveletskaya has two transfers to a station of the same name on the Koltsevaya line – either through underground tunnel, or through the common surface vestibule on the northern side of Garden Ring.

Southern exit directly connects to Paveletsky railway terminal which, in particular, provides express train service to Domodedovo International Airport.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>29</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Новокузнецкая</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>870</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Новокузне́цкая» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Театральная» и «Павелецкая». Находится на территории района «Замоскворечье» Центрального административного округа города Москвы. Своё название получила по Новокузнецкой улице, рядом с которой расположена. «Новокузнецкая» построена по проекту архитекторов Ивана Таранова и Надежды Быковой и имеет богатый интерьер. Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения. Станция была открыта 20 ноября 1943 года (третья очередь строительства) одновременно со станцией «Павелецкая» на действующем участке «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») — «Завод им. Сталина» (ныне «Автозаводская»). Станция является объектом культурного наследия народов России регионального значения.

«Новокузнецкая» связана переходами с обоими залами станции «Третьяковская», кросс-платформенного пересадочного узла Калужско-Рижской и Калининской линий.

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 37,5 метра). Авторы проекта — супруги И. Г. Таранов и Н. А. Быкова. Построена по типовому проекту. Диаметр центрального зала — 9,5 метра, диаметр боковых залов — 8,5 метра. Отделка из чугунных тюбингов.

Интерьер станции богат элементами художественного оформления. Тема оформления — стойкость и борьба советского народа в годы Великой Отечественной войны. Пилоны старой части станции, облицованные прохоро-баландинским мрамором, массивны. Архитекторы сделали акцент на поперечные проходы между пилонами, которым, как правило, в такой конструкции уделяют мало внимания. Проходы были оформлены мощными порталами, в результате чего приземистые проходы обрели нарочитую торжественность. Между ними, со стороны зала и платформ, в неглубоких нишах в основании пилонов расположены массивные мраморные скамьи-диваны с высокими спинками, оформленными в виде полуразвёрнутых свитков, и консольными подлокотниками, украшенные резным рисунком. Они появились здесь по предложению академика И. В. Жолтовского, который консультировал молодых архитекторов станции. Существует легенда, что эти скамьи были вывезены из Храма Христа Спасителя перед его сносом, но это вряд ли имело место в действительности. Пол перед скамьями оформлен красочными мраморными ковриками. Над светлыми спинками диванов, в нишах пилонов, имеются вставки мрамора Агверанского месторождения (Армения). Им же целиком облицованы стены новой части станции. В целом полы станции облицованы прохоро-баландинским мрамором светлых тонов с геометрическими вставками тёмного-серого каркодинского мрамора (Урал) и чёрного хорвиранского мрамора (Армения).

~

Перспективная схема линий в начале 1932 года включала пять диаметров: Мясницко-Усачёвский, Таганско-Тверской, Арбатско-Покровский, Дзержинско-Замоскворецкий и Рогожско-Краснопресненский (каждый из диаметров планировалось сделать из двух соединяющихся радиусов). Летом 1932 года был предложен ещё один диаметр — Калужско-Тимирязевский. Британские специалисты, приглашённые в Москву, предложили состыковать четыре радиуса метро не так, как они планировались, а вместо пересекающихся Замоскворецко-Дзержинского и Таганско-Тверского диаметров построить Замоскворецко-Тверской и Дзержинско-Таганский диаметры. Решение последовать этому предложению было принято в 1934 году. Замоскворецкий радиус был спроектирован в своём современном виде.

Первоначально участок Замоскворецкого радиуса от «Площади Свердлова» до Павелецкого вокзала было предложено построить в составе второй очереди метрополитена. На этом участке планировались станции «Москворецкая», «Климентовский переулок», «Вишняковский переулок». По Генплану 1935 года станция «Вишняковский переулок» была убрана из проекта. 10 июля 1937 года Совет народных комиссаров СССР постановлением № 1090 утвердил состав линий и проект трассы третьей очереди метро. На Замоскворецком радиусе проектировались три станции — «Новокузнецкая», «Павелецкая» и «Завод имени Сталина», которые планировалось открыть в декабре 1939 года. Строительство началось в 1938 году.

Станция была открыта в составе третьей очереди строительства Московского метрополитена во время Великой Отечественной войны 20 ноября 1943 года на действующем перегоне «Площадь Свердлова» — «Завод имени Сталина» одновременно с «Павелецкой». После ввода в эксплуатацию этих станций в Московском метрополитене стало 25 станций. С 1 января 1943 года поезда на уже действующем участке «Площадь Свердлова» — «Завод имени Сталина» следовали через «Новокузнецкую» без остановки из-за задержек в поставке эскалаторов. В связи с тем, что завод по производству эскалаторов находился в блокадном Ленинграде, заказ был передан московским предприятиям. Эскалаторы для глубоких станций третьей очереди поступили только к лету 1943 года. Изначально название писалось через дефис — «Ново-Кузнецкая». Проект станции в 1946 году удостоен Сталинской премии 1-й степени.

В 1970 году центральный зал был удлинён, и в южном торце был устроен переход на одноимённую станцию Калужско-Рижской линии (ныне южный зал станции «Третьяковская»). В 1985 году был построен переход из центра зала в северный зал станции «Третьяковская». В 1995 году был построен дополнительный переход из центра южного зала «Третьяковской» в южный торец «Новокузнецкой».

~

Станция имеет наземный вестибюль в уличном павильоне на Пятницкой улице между домами № 21 и 23. Он построен в виде массивной ротонды с мощным упрощённым куполом. Архитекторы вестибюля — В. Г. Гельфрейх, И. Е. Рожин при участии Г. С. Тосунова и Л. А. Шагуриной; инженер-конструктор — М. Семиз; скульптор — Г. И. Мотовилов. Это первый в Москве павильон в форме ротонды с куполом и колоннадой по всему периметру. Позже такая конструкция станет типовой (вестибюли станций «Рижская», «Алексеевская», «ВДНХ» и «Университет» — его упрощённые копии). На месте наземного вестибюля раньше находилась церковь Параскевы Пятницы на Пятницкой, снесённая в 1934 году при подготовке проекта Генплана развития Москвы.

Над каждой скамьёй со стороны центрального зала укреплены металлические щиты в обрамлении знамён, на которых написано «Слава героическим защитникам города Ленинграда», «Слава героическим защитникам города Севастополя», «Слава героическим защитникам города Одессы», «Слава героическим защитникам города Сталинграда». Со стороны боковых залов на похожих щитах изображены профили великих русских полководцев — Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьму Минина и Дмитрия Пожарского, Александра Суворова и Михаила Кутузова. Они иллюстрируют фрагмент речи И. В. Сталина, произнесённой на параде 7 ноября 1941 года:

"Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков — Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьмы Минина, Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова!"

Между пилонами и сводом центрального зала, начиная от выхода в город, идёт гипсовый скульптурный фриз с фигурами солдат и офицеров Красной Армии, которые либо планируют операции либо непосредственно участвуют в боевой операции (скульпторы — А. Е. Зеленский, Н. В. Томский, С. Л. Рабинович, Н. М. Штамм). Среди них связисты, лётчики, танкисты, пехотинцы, морские пехотинцы, кавалеристы. Скульптурные группы отделяются друг от друга орденами Великой Отечественной войны. Над выходом к эскалатору — щит с надписью «Слава доблестным бойцам Великой Отечественной войны».

Геометрический рисунок свода архитекторы позаимствовали у римской гробницы Валериев, но по его главной оси укреплены смальтовые мозаики. Они изначально предназначались для станции «Павелецкая», но из-за войны не удалось построить центральный зал, и мозаики становились ненужными. Они были выполнены В. А. Фроловым по эскизам А. А. Дейнеки в блокадном Ленинграде (после гибели художника вывезены из осаждённого города моряками Ладожской флотилии) и посвящены героическому труду советских людей в тылу. Архитектор И. Г. Таранов решил установить их на «Новокузнецкой». Из-за относительно небольшой длины центрального зала удалось установить только семь, а ещё одну установили в вестибюле.

Мозаики освещаются рядом торшеров, установленных по центральной оси зала. До 2005 года плафоны и лампы были не очень яркими, и потому станция казалась мрачноватой, а мозаики были плохо видны. Торшеры присутствовали в проекте изначально, ещё до принятия решения об установке панно на своде. Стойки и подставки торшеров оформлены узорчатым тёмным известняком узбекского месторождения Алмалык и красным — грузинского месторождения Шроша. 27 января 2013 года, в годовщину снятия блокады Ленинграда, на станции была открыта мемориальная доска, посвящённая мозаикам и В. А. Фролову.

Арка эскалаторного наклона украшена бронзовым литым барельефом работы Н. В. Томского, изображающим гербовый щит в обрамлении знамён, оружия, лавровых венков. Торец центрального зала был украшен мозаичным панно «Фронт и тыл в борьбе против немецких захватчиков» (автор — Б. В. Покровский). На ней был изображён советский народ на фоне Москвы и знамёна с профилем Сталина. В 1960-х годах Сталин был заменён Лениным. После удлинения центрального зала в 1970 году (в связи со строительством перехода) панно было перенесено на площадку перехода.

</RuTxt>

<EnTxt>

Novokuznetskaya (Russian: Новокузнецкая) is a Moscow Metro station on the Zamoskvoretskaya Line. The station was opened on November 20, 1943.

~

Construction of the station began shortly after the launch of the second stage in 1938. Despite World War II the station was opened on time. Later in 1978 the platform was lengthened. This part is in a more modern style than the rest of the station.

The station honors the Soviet fighting men with its heavy ornamentation. The architects, I. Taranov and N. Bykova, won a USSR State Prize for their design.

The decorations include seven octagonal ceiling mosaics by V. Frolov on the theme of wartime industry and bas-reliefs running along the base of the ceiling (by artists N.V. Tomsky, A.E. Zelensky, S.M. Rabinovich, and N.M. Shtamm) depicting the soldiers of the Red Army in combat. The pink and white marble pylons are also decorated with cast-bronze portraits of Russian war heroes like Mikhail Kutuzov and Alexander Nevsky. Floor lamps, long since replaced with more up-to-date lighting in other Metro stations, still give Novokuznetskaya an atmosphere of brooding shadow.

There is an urban legend that the station's ornate benches were made of Carrara marble taken from the Cathedral of Christ the Saviour just before it was demolished (in 1931), but it is not true, and the marble was from Ural, not Italy.

Novokuznetskaya's round entrance vestibule is located off Pyatnitskaya Street, north of the intersection with Klimentovsky Street.

~

From this station it is possible to transfer to Tretyakovskaya, a cross-platform station serving both the Kaluzhsko-Rizhskaya Line and the Kalininskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>30</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Театральная</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>450</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Театра́льная» — станция Московского метрополитена на Замоскворецкой линии. Связана пересадками со станциями «Охотный Ряд» на Сокольнической линии и «Площадь Революции» на Арбатско-Покровской линии. Расположена в Тверском районе (ЦАО); названа по Театральной площади. Открыта 11 сентября 1938 года в составе участка «Площадь Свердлова» — «Сокол» (вторая очередь строительства). Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. Станция «Театральная» является последней работой архитектора И. А. Фомина и имеет статус вновь выявленного объекта культурного наследия.

~

Ещё в 1920-х годах существовали планы строительства метро в Москве. В 1927 году трестом МГЖД был составлен проект станции метро под площадью Свердлова (ныне Театральной), однако он так и остался нереализованным.

В 1931 году было принято решение о строительстве Московского метрополитена. Один из первых проектов, составленный в 1931 году, предусматривал, что между станциями «Площадь Дзержинского» и «Охотный Ряд» будет находиться станция «Площадь Свердлова». Однако летом 1932 года было решено отказаться от строительства станции «Площадь Свердлова» в составе 1-й очереди метро (несмотря на это, «Площадь Свердлова» появлялась на некоторых схемах 1934 и 1935 годов).

Генеральный план реконструкции Москвы 1935 года уже предусматривал, что станция «Площадь Свердлова» откроется в составе Горьковского радиуса 2-й очереди Московского метрополитена. В 1937 году появился проект строительства 3-й очереди, согласно которому от станции «Площадь Свердлова» линия Замоскворецкого радиуса пройдёт до станции «Завод имени Сталина» («Автозаводская»).

Проект будущей станции «Площадь Свердлова» разработал архитектор И. А. Фомин. После смерти архитектора в 1936 году этот проект был воплощён в жизнь его учеником Л. М. Поляковым. Открытие станции состоялось 11 сентября 1938 года в составе участка «Сокол» — «Площадь Свердлова» второй очереди строительства, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 22 станции.

Во время Великой Отечественной войны станция служила бомбоубежищем, как и другие станции московского метро. Строительство метро продолжалось и во время войны. 1 января 1943 года был открыт участок «Площадь Свердлова» — «Завод имени Сталина».

Изначально пересадка на станции «Охотный Ряд» и «Площадь Революции» осуществлялась только через общие со станцией «Площадь Свердлова» наземные вестибюли. Однако из-за большого пассажиропотока периодически стали возникать заторы, поэтому вскоре после открытия начались работы по проектированию прямых переходов. 30 декабря 1944 года был открыт переход из центра зала на станцию «Охотный Ряд», а 9 мая 1946 года — переход из южного торца на станцию «Площадь Революции». В 1974 году центральный пересадочный узел подвергся реконструкции, в ходе которой были построены ещё два перехода: из центра зала на станцию «Площадь Революции» и из северного торца на станцию «Охотный Ряд».

В 1990 году площади Свердлова вернули историческое название Театральная площадь (на ней находятся Большой и Малый театры). Станцию метро также переименовали в «Театральную» (тем не менее, на стенах станции остались следы букв, составлявших её старое название).

В 1998 и 2004 годах на «Театральной» были заменены старые эскалаторы 1938 года выпуска.

С марта 2007 года на станции «Театральная» предоставляется услуга беспроводного доступа в интернет (Wi-Fi).

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 35 метров). Построена по типовому проекту второй очереди Московского метрополитена. Станция состоит из трёх параллельных тоннелей, поперечное сечение каждого из которых составляет 9,5 метра. Обделка из чугунных тюбингов. Каждое кольцо составлено из 18 тюбингов и имеет ширину 60 сантиметров.

Общая ширина платформы составляет 22,5 метра; расстояние между путями — 25,4 метра. Высота свода составляет 5,3 метра. Платформа возвышается над головкой рельса на 1,1 метра. Общая длина платформы составляет 155 метров.

Станционные тоннели соединены между собой проёмами, которые обрамлены рамами из чугунных тюбингов. Таких проёмов по 8 с каждой стороны. Ширина каждого проёма — 3 метра, глубина — 2,8 метра, высота — 3,35 метра.

Станция стала последней работой архитектора И. А. Фомина. В своём проекте он развил принцип раскрытия образа станции, впервые применённый им в архитектуре метро «Красные Ворота». Несмотря на то что станция изначально носила название «Площадь Свердлова», в её оформлении архитектор старался выразить театральную тематику: сама станция вызывает ассоциации с театральным залом, колонны напоминают кулисы, а пространство между колоннами — занавес. По словам Фомина, станция «должна служить как бы аванзалом Театральной площади и выражать великую радость освобождённого искусства всех народов нашей страны». После переименования станции в «Театральную» её оформление стало полностью отвечать названию.

Нефы станции отделены друг от друга, и главное объёмно-пространственное значение приобретает центральный зал. Он оформлен по мотивам дорического ордера. Тяжесть свода принимает на себя горизонтальный карниз, опирающийся на каннелированные полуколонны из крупных блоков мрамора Прохорово-Баландинского месторождения. Они увенчаны квадратными бронзовыми плитами, которые выполняют роль капителей и служат прокладками между колоннами и карнизами свода. Выступающие полуколонны зрительно облегчают тяжёлые пилоны станции. Между ними стены пилонов образуют ниши, в которых установлены мраморные скамьи. В верхних частях этих простенков находятся вентиляционные решётки.

Оформление пилонов со стороны перронных залов такое же, как и в центральном зале. На мраморных путевых стенах образованы чередующиеся выступы и впадины, отвечающие шагу пилонов. Верхняя часть путевых стен вблизи карниза имеет наклон, который обусловлен конструкцией станции. Цоколи путевых стен облицованы зелёным диоритом из крымской горы Аю-Даг.

Своды боковых залов и проходов между пилонами оформлены квадратными кессонами. Свод центрального зала трактован иначе. Он отделан ромбовидными кессонами, нижний ряд которых украшен скульптурными вставками из глазурованного фарфора на тему театрального искусства народов СССР. Фигурки имеют высоту около метра. Они изображают мужчин и женщин в национальных костюмах, которые танцуют или играют на музыкальных инструментах. Из 11 существовавших в 1938 году советских республик представлены только 7: Армения, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Россия, Узбекистан и Украина. Скульптуры были изготовлены на Ленинградском фарфоровом заводе по эскизам скульптора Н. Я. Данько. Сама Данько отмечала сложность изготовления столь больших фарфоровых фигур: «Ни у нас, ни на Западе эта технология ещё не была разработана. Чтобы фигуры не трескались и не коробились, применяли новый, комбинированный способ формовки. В гипсовую форму, снятую с барельефа, вливали жидкую фарфоровую массу и оставляли, пока она не застынет. Потом на оставшуюся в форме массу вручную накладывали необходимое количество фарфорового теста». Скульптуры чередуются с фруктовыми венками, которые продублированы и в верхних рядах кессонов. Все барельефы — белые с лёгкой позолотой.

Станция решена в тонах белого цвета. Такое оформление позволяет уменьшить ощущение подземки. Пилоны облицованы мрамором «коелга» тёплого оттенка. Выступающие части путевых стен облицованы тем же мрамором, что и пилоны. Ниши путевых стен покрыты мрамором «полевской» более холодного оттенка. Своды центрального и боковых залов белые.

Освещение центрального и боковых залов устроено одинаково. К сводам подвешены хрустальные светильники-чаши в бронзовой оправе. В нишах пилонов над скамьями установлены светильники-бра с двумя шарообразными плафонами (эти светильники не были предусмотрены первоначальным проектом).

Пол в центральном зале облицован плитами чёрного слипчицкого габбро, светло-серого янцевского и тёмно-серого жежелевского гранитов, выложенными в шахматном порядке. Изначально пол центрального зала был набран чёрными и жёлтыми плитами мрамора «давалу» и «бьюк-янкой».

~

Станция «Театральная» является центром крупного пересадочного узла. С неё можно осуществить пересадку на станции «Охотный Ряд» Сокольнической линии и «Площадь Революции» Арбатско-Покровской линии. Перейти на каждую из этих станций можно двумя путями — по подземным переходам и через общие наземные вестибюли3. Переходы расположены в центре «Театральной», к ним ведут лестницы над путями. Станции «Охотный Ряд» и «Площадь Революции» прямой пересадки между собой не имеют, поэтому перейти с одной станции на другую можно только через «Театральную».

</RuTxt>

<EnTxt>

Teatralnaya (Russian: Театра́льная, English: Theater) is an underground metro station on the Zamoskvoretskaya line of the Moscow Metro, named for the nearby Teatralnaya Square, the location of numerous theaters, including the famed Bolshoi Theatre. The station is unique in that it does not have its own entrance halls. The north escalator leads to Okhotniy Ryad and the south escalator to Ploshchad Revolyutsii.

~

Ploshchad Sverdlova station opened on September 11, 1938 as part of the second stage of construction of the Moscow Metro system. It was the terminal station of the Zamoskvoretskaya line until the line was extended on January 1, 1943. Teatralnaya's architect was Ivan Fomin. The station is located at a depth of 33.9 meters (111 ft). The central hall has a diameter of 9.5 meters (31 ft), with an 8.5 meter (28 ft) lateral lining of cast-iron tubing.

From its opening until 1990, the station's name was Ploshchad Sverdlova, which was named in honor of the prominent Bolshevik, Yakov Sverdlov. In 1990, the city changed the name of the square to Teatralnaya Ploshchad. The name of the station followed accordingly.

Teatralnaya Station has fluted pylons faced with labradorite and white marble taken from the demolished Cathedral of Christ the Saviour. Crystal lamps in bronze frames attached to the center of the room give the central hall a festive appearance. The vault of the central hall is decorated with caissons and majolica bas-reliefs by Natyla Danko on the theme of theatre arts of the USSR, manufactured by Leningrad Porcelain Factory. These bas-reliefs are a series of fourteen different figures, each representing music and dance from various nationalities of the Soviet Union. Seven male and seven female figures attired in their national costumes are either performing an ethnic dance or are playing a distinctively ethnic musical instrument. The series included Armenia, Byelorussia, Georgia, Kazakhstan, Russia, Ukraine and Uzbekistan. Each figure is reproduced four times for a total of 56 figures. Initially, the floor was of black-and-yellow granite patterned as a chessboard; however in 1970, the yellow panels were replaced with gray.

A bust of Yakov Sverdlov, for whom the station was originally named, was located at the end of the platform opposite the escalators. Only the base remains today. A bust of Vladimir Lenin was however, preserved.

~

From this station it is possible to transfer to Okhotniy Ryad on the Sokolnicheskaya Line and Ploshchad Revolyutsii on the Arbatsko-Pokrovskaya line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>31</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Тверская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>465</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Тверска́я» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Маяковская» и «Театральная». Находится на территории Тверского района Центрального административного округа города Москвы. Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения.

~

Открыта 20 июля 1979 года на действующем перегоне «Маяковская» — «Театральная». Своё нынешнее название получила по Тверской улице (первоначальное название — «Горьковская»). Станция имеет пересадки на станции «Пушкинская» Таганско-Краснопресненской линии и «Чеховская» Серпуховско-Тимирязевской линии.

По планам 1932 года на участке «Охотный Ряд» (сооружена как «Площадь Свердлова») — «Садово-Триумфальная площадь» (сооружена как «Маяковская») Тверского радиуса планировалось построить две станции — «Моссовет» и «Страстная площадь» (по прежнему названию Пушкинской площади). В 1934 году станция «Моссовет» была исключена, а вторая осталась под названием «Пушкинская площадь». В 1935 году отказались и от «Пушкинской площади», но оставили под неё задел.

Станция предусматривалась к строительству по планам 1957 года, но реальные подвижки начались только в 1970-х годах. Планом развития Московского метрополитена предусматривалось продление Ждановско-Краснопресненской линии к Пушкинской площади. С целью обеспечить пересадку с неё на Горьковско-Замоскворецкую линию требовалось встроить станцию на действующем перегоне «Маяковская» — «Площадь Свердлова». Перспективная Тимирязевская линия тоже должна была иметь станцию с пересадкой на «Горьковскую» и «Пушкинскую». Трассы трёх линии проходят на разной глубине: ближе к поверхности — Горьковско-Замоскворецкая линия, ниже — Ждановско-Краснопресненская линия, ещё ниже — Тимирязевская. Станции расположены треугольником.

В 1975 году была открыта станция «Пушкинская», а также в ходе строительства этой станции были построены эскалаторный наклон «Горьковской» и переход между этими станциями. Изначально планировалось вести строительство через новый шахтный ствол и перевести движение поездов на временные обходные тоннели. Однако созданию нового шахтного ствола мешала плотная застройка, а строительство обходных тоннелей оказалось сложным в неблагоприятных геологических условиях. В итоге было решено строить станцию без обходных тоннелей с шахтного ствола «Пушкинской».

Строительство станции «Горьковская» включало в себя следующие этапы:

> Сооружение среднего станционного тоннеля, который позже станет центральным залом станции.

> Проходка штолен под опоры сводов боковых станционных тоннелей.

> Бетонирование опор сводов боковых тоннелей.

> Проходка боковых тоннелей до уровня пят сводов.

> Работы в боковых станционных тоннелях.

> Раскрытие станционных проёмов, гидроизоляция обделок, монтаж платформ, навеска зонтов.

> Демонтаж действующих тоннелей, завершение монтажа платформ, замыкание зонтов.

> Архитектурно-отделочные работы.

Станция была открыта 20 июля 1979 года вместе с переходом на «Пушкинскую» и выходом в северном торце. «Горьковская» стала 108-й станцией Московского метрополитена.

Южный торец временно был глухим. В 1981 году было начато строительства перехода на «Чеховскую» в южном торце. За торцевой стеной шло продление среднего зала, затем начался монтаж эскалаторов. Также в отдалённой перспективе предполагалось строительство совмещённого вестибюля «Горьковской» и «Чеховской» во дворе гостиницы «Центральная», неподалёку от Тверской площади, выход в который должен был осуществляться из ныне существующей переходной камеры между этими станциями. При этом должен был быть построен переходный коридор из центрального зала «Чеховской» в боковые залы «Горьковской». В 1987 году был открыт переход на «Чеховскую».

До 5 ноября 1990 года станция носила название «Горьковская» по бывшему названию Тверской улицы и в честь писателя Максима Горького, памятник которому работы В. М. Клыкова стоит в переходе между этой станцией и станцией «Чеховская».

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 42 метра). Сооружена по индивидуальному проекту. Авторы — Р. И. Семерджиев, Б. И. Тхор, Н. Е. Шретер, В. А. Черёмин, П. Кирюшин.

Стены отделаны светло-серым мрамором, пол выложен красным гранитом. Оформление станции посвящено произведениям Максима Горького, имя которого первоначально носила станция; автор оформления — В. М. Клыков. Горькому посвящена также скульптурная композиция, располагавшаяся в торце центрального зала. После открытия пересадки на станцию «Чеховская» она была перемещена в зал между эскалаторными наклонами перехода.

~

Совмещённый подземный вестибюль «Тверской» и «Пушкинской» расположен под Пушкинской площадью. Вестибюль представляет собой два обширных прямоугольных зала, связанных между собой широкими короткими проходами. Между проходами находится большой прямоугольный блок, занятый кассами и другими служебными помещениями. В кассовый зал выходит витрина торгового комплекса «Тверской пассаж» и вход-выход к его подземным торговым залам. По шестиметровым межэтажным эскалаторам типа ЛТ-51 из этого аванзала можно подняться в цокольное помещение комплекса «Известий». В эскалаторном зале расположены верхние арки эскалаторных тоннелей на обе станции1. На «Тверскую» ведут три эскалатора типа ЛТ-3 высотой 36 метров, установленные в 1979 году1.

</RuTxt>

<EnTxt>

Tverskaya (Russian: Тверская) is a station on Moscow Metro's Zamoskvoretskaya line. The station is along Tverskaya Street under Pushkin Square in Moscow. From its opening in 1979 until 1990, it was named Gorkovskaya, which was the name of Tverskaya Street during the Soviet times. After the government restored the Tverskaya name in 1990, he station's name was changed accordingly.

~

The station was originally planned to open in 1938 along with the rest of the Gorkovsky radius of the second stage of the Metro. However this was abandoned and a provision of a straight tunnel, with a reinforced structure was left. However upon the change in the Metro development plans in the early 1960s, the city included a transfer station on the line. As a result, in 1975, after the opening of Pushkinskaya station, construction on Tverskaya began. The design marked a real engineering achievement, as the central hall, and the passenger platforms were built without any disruption to the service.

The decoration is dedicated to the works of the author, and architects R. Semerdzhiev, B. Thor, N. Shreter and V. Cheremin made best to simultaneously show the revolutionary constructivism shapes of flared pylons and plastered ceiling thus leaving the engineering achievement visible. White marble was used for pylons and walls and red granite for the floor. Originally the end of the station was decorated with a sculptural composition dedicated to the theme of his works. However, in 1987 after the opening of a transfer with Chekhovskaya, the composition was moved to the escalator lobby in the transfer. Transfer to Pushkinskaya is achieved through the two underplatform passageways, and via the vestibule under the Pushkin square which they share.

~

In August 2000, a homemade bomb was detonated in the walkway leading to Pushkin Square. Seven victims were killed at the scene and six others died in hospitals. The explosion injured 118 others. The initial criminal investigation that followed blamed several criminal groups that were battling for the rights to operate retail kiosks in the walkway. Later, prosecutors looked at groups associated with Achemez Gochiyayev and Arbi Barayev. No one was brought to trial for the attack.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>32</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Маяковская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>480</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Маяко́вская» — станция Московского метрополитена на Замоскворецкой линии. Расположена в Тверском районе (ЦАО); названа в честь поэта Владимира Маяковского. Открыта 11 сентября 1938 года в составе участка «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») — «Сокол» (вторая очередь строительства). Колонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. В 1939 году проект станции получил Гран-при на Всемирной выставке в Нью-Йорке. Станция имеет статус ценного объекта культурного наследия регионального значения.

~

Проект Горьковского радиуса метро, предполагающий строительство станции под Триумфальной площадью, появился в первой половине 1930-х годов. В генеральном плане 1935 года этот проект был утверждён. Автор проекта станции архитектор С. М. Кравец, инженер Н. И. Ушаков и конструктор Р. А. Шейнфайн в качестве эксперимента решили построить колонную станцию глубокого заложения с продольными аркадами. Оформить станцию предполагалось в духе итальянского Ренессанса. Однако этот проект был отклонён как неудачный, так как не использовал конструктивные возможности стальных колонн, применение которых было запланировано изначально. К работе над станцией подключился архитектор А. Н. Душкин, который существенно изменил первоначальный проект. На заводе «Дирижаблестрой» в Долгопрудном для отделки станции были изготовлены ленты из нержавеющей стали. Ниши свода центрального зала украсили мозаичные панно, выполненные по эскизам художника А. А. Дейнеки. «Маяковская» стала первой станцией глубокого заложения, где была использована стальная колонная система.

Согласно генплану 1935 года, станцию предполагалось назвать «Триумфальная площадь» по её расположению под одноимённой площадью. В 1936 году в связи с переименованием площади проектное название станции было изменено на «Площадь Маяковского». В конечном итоге станции было решено дать более лаконичное название «Маяковская» в честь советского поэта Владимира Маяковского.

Строительством станции на заключительном этапе руководил Гоциридзе Илларион (Илья) Давидович.

Станция «Маяковская» была открыта 11 сентября 1938 года в составе участка «Сокол» — «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») второй очереди строительства, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 22 станции. В 1939 году проект станции «Маяковская» получил Гран-при на Всемирной выставке в Нью-Йорке.

Во время Великой Отечественной войны станция использовалась как бомбоубежище. 6 ноября 1941 года на «Маяковской» состоялось заседание Московского Совета депутатов трудящихся с московскими партийными и общественными организациями, приуроченное к 24-й годовщине Октябрьской революции 1917 года. В этот день здесь с докладом выступил Иосиф Сталин, причём на «Маяковскую» он приехал на поезде со стороны станции «Белорусская».

В 1950-х годах на «Маяковской» были установлены гермоворота, в результате чего одно из мозаичных панно было утрачено. В конце 1950-х годов в торце станции был установлен бюст Владимира Маяковского. 7 ноября 1959 года открылся второй вход на станцию с противоположной стороны Тверской улицы (ликвидирован 26 сентября 2005 года). С 1980-х годов станция имеет статус памятника архитектуры. В 2001 году станция включена в список памятников истории и культуры местного значения как один из ценнейших архитектурных объектов города Москвы.

С середины 2000-х годов на «Маяковской» велась реконструкция. В 2005 году был открыт второй выход станции. К 2007 году на станции были заменены старые эскалаторы. 22 апреля 2010 года реконструкция станции была завершена, при этом многие детали оформления были заменены на новые. В конце 2012 года на станции началась замена ламп на лампы с «холодной» цветовой температурой, однако после возмущения общественности в марте 2013 года было решено поставить вместо них аналогичные, но с более «тёплым» светом. В ночь с 17 на 18 июля 2017 года на станции показали первую серию седьмого сезона сериала «Игра престолов»

Конструкция станции — колонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 34 метра). Построена по индивидуальному проекту. «Маяковская» является первой в мире станцией глубокого заложения колонного типа. Станция построена по проекту архитектора Алексея Душкина. Строительство станции выполнено при участии работников 75-й шахты под руководством инженера И. Д. Гоциридзе.

Общая ширина платформы составляет 14,3 метра, а длина — 156 метров. В конструкции станции впервые в СССР использована сталь вместо железобетона. Стальные колонны поперечного сечения 65×75 сантиметра поддерживают три станционных нефа. Колонны стоят на продольной металлической балке диаметром 1,6 метра, уложенной на бетонной плите. В средней части станции сделан ряд металлических распорок-затяжек для увеличения жёсткости конструкции. Высота сводов центральных арок составляет 5,3 метра; ширина пролётов — 8,9 метра; шаг арок — 4,2 метра.

Несмотря на то, что архитектура «Маяковской» относится к «сталинской неоклассике», наличие некоторых авангардных деталей придаёт ей черты стиля «ар-деко». Архитектура станции отличается лёгкостью и изяществом. Трёхнефный колонный зал кажется просторнее, хотя ширина платформы меньше, чем у других станций глубокого заложения. Колонны и арки станции впервые в московском метро отделаны полированной рифлёной нержавеющей сталью. Угловые части колонн на высоту человеческого роста декорированы уральским камнем «орлец» (родонит); к настоящему времени значительная часть камней заменена более дешёвыми аналогами. Стальные конструкции арок обрамлены вставками из тёмно-серого мраморовидного известняка грузинского месторождения «Садахло». Свод станции покрыт белой штукатуркой.

Светильники находятся в тридцати четырёх овальных нишах свода центрального зала. Вдоль пояса каждого купола размещены 16 бра. В перспективе зала эти освещённые ниши смотрятся как люстры. Здесь также размещены вентиляционные решётки. Свод станции украшен размещёнными в нишах мозаичными панно из смальты, выполненными по эскизам художника Александра Дейнеки в мастерской В. А. Фролова в Ленинграде. Тема — «Сутки советского неба». Изначально станцию украшало 35 панно. Одно, находившееся ближе к старому выходу, было впоследствии утеряно из-за строительства гермозатвора.

Верхняя часть путевых стен отделана бело-голубым мрамором «уфалей», нижняя — чёрно-оливковым мраморовидным известняком «давалу». Цоколи путевых стен оформлены серо-зелёным диоритом. Путевые стены завершаются карнизом из нержавеющей стали. Выше просматривается тюбинговый рельеф боковых тоннелей. Своды боковых тоннелей завершают поперечные полуарки из нержавеющей стали, к концам которых подвешены двояковыпуклые светильники. Прямоугольные впадины между полуарками по замыслу автора призваны зрительно облегчить свод. Однако эти впадины и тюбинговые полосы архитектор С. М. Кравец относил к недостаткам станции, так как, по его мнению, они вносят зрительное беспокойство.

Пол станции выложен геометрическим орнаментом мрамора. Использованы три сорта камня: желтоватый «газган», красный «салиети» и оливковый «садахло». Вдоль краёв перронов станции уложен серый гранит.

~

Станция имеет два подземных вестибюля. Южный вестибюль был открыт вместе со станцией в 1938 году. Выход встроен в здание Концертного зала имени П. И. Чайковского на углу Тверской и Большой Садовой улиц. Авторы вестибюля — А. Н. Душкин, Я. Г. Лихтенберг и Ю. П. Афанасьев, фасад спроектировал Д. Н. Чечулин. Архитектурное оформление вестибюля относительно скромное. В отличие от других станций второй очереди, где эскалаторы доводились до верха, на «Маяковской» к ним ведут две лестницы. Согласно проекту, машинное отделение эскалаторов было вынесено из-под здания концертного зала. Прямо за входом станции расположен широкий лестничный марш, который ведёт в промежуточный зал, облицованный «уфалеем» и освещённый светильниками бра. От первого зала под углом 90° другая лестница ведёт к подземному эскалаторному и кассовому залу. Нижний зал облицован тёмно-красной «шрошей». Потолок зала обработан квадратными кессонами, в которых за бронзовыми решётками расположены светильники. Зал соединяется со станцией трёхленточным эскалатором модели Е55Т высотой 28,7 м. С 7 ноября 1959 по 25 сентября 2005 года кассовый зал имел выход к ещё одному вестибюлю станции, встроенному в дом № 30/2 по Тверской улице. 26 сентября 2005 года выход был замурован в связи с аварийным состоянием здания3.

</RuTxt>

<EnTxt>

Mayakovskaya (Russian: Маяковская), is a Moscow Metro station on the Zamoskvoretskaya Line, in the Tverskoy District of central Moscow.

The name as well as the design is a reference to Futurism and its prominent Russian exponent Vladimir Mayakovsky. Considered to be one of the most beautiful in the system, it is a fine example of pre-World War II Stalinist Architecture and one of the most famous Metro stations in the world. It is most well known for its 34 ceiling mosaics depicting "24 Hours in the Land of the Soviets." During World War II, it was used as a command post for Moscow's anti-aircraft regiment.

~

The station was built as part of the second stage of the Moscow Metro expansion, opening on 11 September 1938. If the first stage was more focused on the building of the system itself, both architecturally and in terms of the engineering, the stations appear modest in comparison to those that the second stage brought to the system. For the first time in the world, instead of having the traditional three-neath pylon station layout, the engineers were able to overlap the vault space and support it with two sets of colonnades on each side. This gave birth to a new Deep column station type design, and Mayakovskaya was the first station to show this.

Located 33 meters beneath the surface, the station became famous during World War II when an air raid shelter was located in the station. On the anniversary of the October Revolution, on 7 November 1941, Joseph Stalin addressed a mass assembly of party leaders and ordinary Muscovites in the central hall of the station. During World War II, Stalin took residence in this place.

Alexey Dushkin's Art Deco architecture was based on a Soviet future as envisioned by the poet Mayakovsky. The station features streamlined columns faced with stainless steel and pink rhodonite, white Ufaley and grey Diorite marble walls, a flooring pattern of white and pink marble, and 35 niches, one for each vault. Surrounded by filament lights there are a total of 34 ceiling mosaics by Alexander Deyneka with the theme "24-Hour Soviet Sky."

~

In 2005 a new second north exit was built, along with a new vestibule. Passengers leaving the station first descend on a short escalator ride into an underground vestibule, and then ascend the long way to the surface. The new exit also allows access to the 35th mosaic, which was previously hidden behind the service section. Other mosaic works were designed from scratch, accompanied by ample use of marble and stainless steel sculpturing. The bust of the poet Vladimir Mayakovsky was moved to the new surface vestibule, whose ceiling was also decorated with a mosaic composition from Mayakovsky's poem "Moscow Sky".

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>33</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Белорусская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>495</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Белору́сская» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена под площадью Тверская Застава между станциями «Динамо» и «Маяковская». Находится на территории Тверского района Центрального административного округа Москвы.

~

Станция открыта 11 сентября 1938 года в составе участка «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») — «Сокол» (вторая очередь строительства). Получила свое название из-за Белорусского вокзала, в здание которого был встроен единственный выход станции. Имеет переход на станцию «Белорусская» Кольцевой линии.

План строительства линии метро, расположенной вдоль современных Тверской улицы и Ленинградского проспекта, появился в 1932 году. Возле Белорусского вокзала предполагалось построить станцию. В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года было окончательно утверждено расположение будущей станции метро «Белорусская». В первоначальном проекте станция называлась «Белорусский вокзал».

Строительство метро «Белорусская» осуществлялось закрытым способом. Для того чтобы встроить вестибюль станции в здание Белорусского вокзала, архитекторам пришлось заменить несущую стену колоннадой. Предполагалось, что «Белорусская» будет иметь и второй выход к жилому району (этот проект не осуществили). Станция была открыта 11 сентября 1938 года в составе участка «Сокол» — «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») второй очереди строительства, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 22 станции.

Во время Великой Отечественной войны на станции «Белорусская» расположился центральный командный пункт, для чего была отгорожена часть платформы. Другая часть использовалась пассажирами, а в ночное время там находилось бомбоубежище. Однажды во время бомбёжки на площади Белорусского вокзала была повреждена водопроводная труба, и вода хлынула сперва в машинный зал эскалаторов, а затем на платформу станции. С большим трудом воду удалось остановить.

В 1952 году был открыт переход на станцию «Белорусская» Кольцевой линии. К началу 1970-х годов оригинальное мраморное покрытие пола было заменено гранитными плитами. В 1998 году на станции были установлены новые эскалаторы. В 2004 году кафельные плитки, покрывавшие путевые стены станции, были заменены на мрамор.

В период с 29 мая по 10 декабря 2010 года переход на Кольцевую линию был закрыт. Проводились ремонтные работы и замена эскалаторов. К открытию перехода были выпущены памятные билеты.

~

Станция метро «Белорусская» имеет один наземный вестибюль, встроенный в северо-восточное крыло Белорусского вокзала. Снаружи вестибюль облицован чёрным гранитом. Помещение вестибюля разделено на два зала колоннадой и турникетами. Парные колонны покрыты белым мрамором. Облицовка была проведена с приданием фустам колонн энтазиса.

В первом зале расположены кассы и два входа. Основной вход на станцию расположен со стороны площади Тверская Застава. Станция имеет и второй вход со стороны Ленинградского проспекта — небольшой мостик соединяет Тверской путепровод с дверями на втором этаже вокзального здания, откуда лестница ведёт в кассовый зал. Стены кассового зала облицованы серым мрамором «уфалей».

Во втором зале расположены эскалатор и выход на площадь Тверская Застава. Стены эскалаторного зала облицованы биробиджанским мрамором тёмно-розового цвета с фиолетовыми прожилками. В стене имеется памятная надпись, сообщающая дату открытия станции.

Конструкция соединения эскалатора с вестибюлем является оригинальной для довоенных станций. Для эскалатора в полу станции было проделано эллиптическое отверстие, ограждённое небольшим барьером. Благодаря этому при подъёме на эскалаторе пассажирам открывается широкий вид вестибюля. Впоследствии такой приём получил широкое распространение в Московском метрополитене. Трёхленточный эскалатор модели ЭТ-3М имеет высоту 30,6 метров. Он соединяет вестибюль с северным торцом станции.

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 34 метра). Построена по типовому проекту. Обделка из чугунных тюбингов.

В облицовке станционного зала применялся мрамор трёх различных сортов. Варьируя оттенки мрамора, архитекторы старались уменьшить ощущение «подземки» и добиться того, чтобы пассажиры ощущали себя как в подземном дворце. Нефы станции отделены друг от друга, и главное объёмно-пространственное значение приобретает центральный зал. Чтобы зрительно облегчить тяжёлую конструкцию станции, в пилонах со стороны центрального зала были устроены ниши, в каждой из которых установлен светильник на бронзовом торшере.

Пилоны со стороны центрального зала облицованы розовым биробиджанским мрамором. Проходы между пилонами облицованы мрамором «давалу». Верхние части пилонов украшает лепнина, выполненная на тему белорусских национальных орнаментов.

Полуовальные ниши центрального зала облицованы ониксом различных тонов. Если в нижней части ниш плиты оникса имеют тёмный тон и резкий рисунок жилок, то у верхних рядов плиток рисунок более светлый и спокойный. Каждый вертикальный ряд облицовки обрамлён бронзовым штапиком, чтобы подчеркнуть фактуру оникса.

Изначально пол центрального зала был покрыт мраморной мозаикой с богатым узором. Ныне пол станции выложен в шахматном порядке плитами серого гранита и чёрного диабаза.

Путевые стены, первоначально отделанные голубой глазурованной плиткой, ныне покрыты белым мрамором, в нижней части — чёрным мрамором. Станция освещается подвесными люстрами центрального и боковых залов, а также бронзовыми торшерами в нишах пилонов центрального зала.

В южном торце центрального зала на постаменте из чёрного диабаза установлен бюст В. И. Ленина из тёмно-серого гранита.

Архитекторы станции и вестибюля Н. Н. Андриканис, Н. А. Быкова. Строительство станции выполнила Шахта 79-80 (СМУ-8) Мосметростроя (начальник Ф. Кузьмин). Перонный зал станции метро «Белорусская» и её наземный вестибюль являются выявленными объектами культурного наследия города Москвы.

Из центра зала можно осуществить пересадку на станцию «Белорусская» Кольцевой линии (переход открыт в 1952 году). Переход оборудован трёхленточным эскалатором типа ЕТ25 с балюстрадами из нержавеющей стали. В торце верхнего аванзала перехода расположена монументальная скульптурная группа «Белорусские партизаны». Там же установлены восемь оригинальных торшеров, облицованных мрамором и оформленных каменной мозаикой. Пол перехода покрыт красным и чёрным гранитом, стены облицованы мрамором.

Белорусский вокзал обслуживает поезда дальнего следования западного, юго-западного и северного направлений. От Белорусского вокзала начинается Смоленское направление Московской железной дороги, которое связывает Москву с западными регионами России, а также с Республикой Беларусь, Литвой, Польшей, Германией и другими государствами Центральной и Восточной Европы.

Между Белорусским вокзалом и аэропортом Шереметьево ездит по расписанию скоростной поезд «Аэроэкспресс». Время в пути — 35 минут; стоимость билета — 470 рублей.

Пригородные поезда от вокзала следуют по Белорусскому, Курскому и Савёловскому направлениям.

</RuTxt>

<EnTxt>

Belorusskaya (Russian: Белору́сская, English: Belarusian) is a Moscow Metro station on the Zamoskvoretskaya line. Designed by architects Ivan Taranov and Nadezhda Bykova, it was opened in 1938 as part of the second stage of the Moscow Metro.

The station is named after the nearby Belorussky Rail Terminal, from which westward trains towards Belarus and western Europe depart.

The station is decorated with national Belarusian motives, which include the facing of rectangular pylons faced with pink marble from Birobidzhan on the exterior and with black davalu marble in the passageway to the platforms. Bronze floor-lamps decorate the pylon niches, in the end of the central hall is a bust of Vladimir Lenin.

~

The station underwent several modernisations which slightly altered its original design. The floor, initially being based on Belarusian national ornaments, was replaced with square tiles of black and grey marble. The walls also initially covered with indigo ceramic tiles were replaced by indigo marble in 2004.

In 1952, a series of staircases was added to the southern side of the central hall, and a transfer to Belorusskaya station on the Koltsevaya line was opened. In 1958 the first cruise control system in the Moscow Metro was tested on Belorusskaya, with a photoelement installed on a train.

~

The station receives 139,700 passengers per day from the Koltsevaya line and 45,950 from its vestibule, built into the Belorussky Rail Terminal.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>34</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Динамо</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>510</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Дина́мо» — станция Московского метрополитена на Замоскворецкой линии. Связана наземной пересадкой со станцией «Петровский парк» на Большой кольцевой линии. Расположена в районе Аэропорт (САО) вдоль Ленинградского проспекта у одноимённого стадиона, по которому и получила своё название. Открыта 11 сентября 1938 года в составе участка «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») — «Сокол» (вторая очередь строительства). Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой, на момент постройки — самая глубокая станция метрополитена в Москве.

~

План строительства линии метро, располагающейся вдоль современного Ленинградского проспекта, появился в 1932 году. В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года было окончательно утверждено расположение будущей станции метро «Динамо». В первоначальном проекте станция называлась «Стадион Динамо» в честь расположенного рядом стадиона «Динамо», вмещавшего на тот момент 25 000 зрителей.

Согласно первоначальному проекту 1935 года, составленному архитекторами Я. Г. Лихтенбергом, Ю. А. Ревковским, станция должна была выглядеть иначе. Предполагалось, что своды станции будут опираться на два ряда металлических колонн, отделанных светло-зелёным мрамором с бронзовыми барельефами на спортивные темы. В отделке вестибюлей станции планировалось применить фото-фрески.

Строительство станции осуществлялось закрытым способом. При проходке среднего зала применялось искусственное замораживание. Особое внимание уделялось подбору облицовочных плит пилонов станции. Спуск мраморных плит в шахту осуществлялся только после того, как они были тщательно подобраны и утверждены архитектором наверху.

Открытие станции «Динамо» состоялось 11 сентября 1938 года. Станция вошла в состав участка «Сокол» — «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») второй очереди строительства, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 22 станции. Два наземных вестибюля станции, построенные около стадиона «Динамо», были рассчитаны на обслуживание больших пассажиропотоков во время спортивных соревнований. Главным мотивом в оформлении станции стал советский спорт.

В 1940 году физики Г. Н. Флёров и К. А. Петржак выбрали станцию метро «Динамо» в качестве места проведения наблюдений за распадом урана, так как большая глубина могла защитить от космических помех. В результате экспериментов, проводимых на станции в ночное время, физиками было открыто спонтанное деление ядер урана.

Во время Великой Отечественной войны станция «Динамо» служила бомбоубежищем, как и другие станции московского метро. Известен случай, когда после объявления воздушной тревоги при входе на станцию произошла давка, в результате которой пострадали не менее 10 человек.

В 1998 году были заменены эскалаторы в северном вестибюле станции «Динамо». В 2001 году проводились работы по замене эскалаторов и реконструкция южного вестибюля. В 2004 году на станции проводилась реконструкция, в ходе которой асфальтовое покрытие посадочных платформ было заменено на гранитное.

С 26 февраля 2018 года организована бесплатная наземная пересадка на открывшуюся в этот день по соседству станцию «Петровский парк» Большой кольцевой линии

У станции два наземных вестибюля, выход из которых осуществляется на Ленинградский проспект и к стадиону «Динамо» (архитектор Д. Н. Чечулин). Два зеркально отражённых прямоугольных строения в античном стиле окаймлены колоннадой круглых коринфских колонн. Каждый вестибюль имеет выходы с трёх сторон (третий выход в каждом вестибюле закрыт). В вестибюлях расположены кассы метро.

Основная тема архитектуры станции — советский спорт. Этой идее соответствует сдержанность оформления, простота и ясность форм и хороший рисунок деталей.

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 40 метров). Нефы станции отделены друг от друга, и главное объёмно-пространственное значение приобретает центральный зал. Своды трёх залов станции опираются на мощные кубические пилоны с гладкими стенами в проходах и двумя выступами в продольных стенах залов. Пилоны облицованы уральским мрамором «Тагил», отличающимся разнообразием рисунка, фактуры и большим количеством оттенков — от густо-красного до жемчужно-серого. Выступы пилонов увенчаны декоративными капителями. На эти капители опираются стрельчатые распалубки нефов. Поднимаясь вверх, распалубки пересекаются посередине сводов. В этих точках пересечения подвешены стеклянные шаровые люстры в бронзовой оправе.

По бокам пилонов установлены мраморные скамьи с деревянными сидениями. Стены пилонов, представляющие собой спинки скамей, декорированы ковровым рисунком из мрамора и оникса. Эти спинки завершаются горизонтальными полосами из полупрозрачного подсвеченного изнутри агамзалинского оникса (травертина) месторождения Агамзалы, за которым расположены вентиляционные решётки.

В отделке путевых стен использовались оникс, белый и серый мрамор; глухие стены станции отделаны мраморовидным известняком. Боковые стены, расположенные над путями, облицованы серой керамической плиткой пирамидальной поверхности.

Пол в центральном зале выложен плитами розового и серого гранита; покрытие боковых залов также гранитное. Изначально пол центрального зала был набран из мраморной мозаики, в виде чередующихся тёмных кругов и квадратов на светлом фоне, а боковые залы имели асфальтовое покрытие

~

Во второй половине 2000-х годов появился план строительства в Москве Третьего пересадочного контура метро (Большой кольцевой линии), который призван разгрузить Кольцевую линию. В конце 2011 года начались работы по строительству участка контура от станции «Выставочная» до станции «Нижняя Масловка». 26 февраля 2018 года был открыт первый участок новой Большой кольцевой линии с конечной станцией «Петровский парк», через которую осуществляется пересадка на станцию «Динамо». В связи со сложной гидрогеологической обстановкой подземный переход между станциями планируется открыть к концу 2019 года, до его открытия пассажиры могут воспользоваться временным наземным переходом (пересадка является бесплатной).

</RuTxt>

<EnTxt>

Dinamo (Russian: Дина́мо) is a Moscow Metro station on the Zamoskvoretskaya line. It opened on 11 September 1938 as part of the second stage of the system. It was named for the former Dinamo Stadium, the home stadium of FC Dynamo Moscow. Passengers may make out-of-station transfers to the Bolshaya Koltsevaya and Kalininsko-Solntsevskaya lines via Petrovsky Park station.

It was the deepest station in Moscow Metro from 1938 until 1944.

~

The station is situated at a depth of 39.6 metres (130 ft) and follows a tri-vaulted deep-level pylon design. Designed by Ya. Likhtenberg and Yury Revkovsky, the station features a sport-themed decoration with bas-reliefs designed by Ye. Yason-Manzer depicting sportsmen in various practices in the vestibules and the central hall.

The pylons, faced with red tagilian marble and onyx have porcelain medallions also showing sportsmen. The walls are faced with onyx, white and grey marble, neatly tiled together. The floor is revetted with black marble, although the platforms were initially covered with asphalt.

There are two identical vestibules, each on the northern side of the Leningradsky Avenue, and the architect for the vestibules was Dmitry Chechulin.

The city is building an underground walkway between Dinamo and Petrovsky Park stations that will ease transfers between the stations. That walkway could open in late of 2019 - the beginning of 2020.

In 1940, physicists Georgy Flyorov and Konstantin Petrzhak used the station for their observations of the decay of uranium. The depth of the station reduced the potential effect of cosmic rays in their work. Working at night, the pair discovered spontaneous fission.

~

Dinamo is under Leningradsky Avenue in the Aeroport District of Moscow near Petrovsky Park and the Petrovsky Palace. The future VTB Arena is being built on the same site and dinamo stadium adjacent to the station.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>35</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Аэропорт</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>525</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Аэропо́рт» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена под Ленинградским проспектом между станциями «Сокол» и «Динамо». Выходы находятся на территории района «Аэропорт» Северного административного округа Москвы и один выход (через подземный переход под Ленинградским проспектом) на территории Хорошёвского района этого же округа.

~

Открыта 11 сентября 1938 года в составе участка «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») — «Сокол» (вторая очередь строительства). Названа по бывшему Центральному московскому аэродрому, находившемуся на Ходынском поле.

«Аэропорт» — первая односводчатая станция московского метро, полностью выстроенная открытым способом (включая наклонные ходы и вестибюли), а также вторая по постройке односводчатая станция Московского метрополитена (после «Библиотеки им. Ленина»).

В 1910 году на Ходынском поле, неподалёку от нынешней станции метро, был открыт аэродром Московского общества воздухоплавания. Позднее он получил название «Центральный аэродром имени М. В. Фрунзе». В 1931 году на нём появился первый в СССР аэровокзал.

План строительства линии метро, проходящей около аэродрома, появился в 1932 году. В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года значилось, что линия второй очереди метро соединит центр Москвы с аэродромом. Согласно плану, станция «Аэропорт» должна была стать конечной. Но из-за переноса депо второй очереди в район села Всехсвятского конечной стала станция метро «Сокол». Первоначальный проект станции был разработан в 1935 году Архитектурной мастерской НКТП № 2 (архитектор — Б. С. Виленский, соавторы — Д. Б. Савицкий и В. А. Ершов), позднее в него были внесены некоторые изменения.

Станцию метро «Аэропорт» строили открытым способом. Вестибюли были встроены в два жилых дома, возведённых одновременно со станцией. Открытие станции «Аэропорт» состоялось 11 сентября 1938 года. Станция вошла в состав участка «Сокол» — «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») второй очереди строительства, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 22 станции.

Во время Великой Отечественной войны станция служила бомбоубежищем, как и другие станции московского метро. Есть версия, что первая немецкая бомба, упавшая на Москву, взорвалась 22 июля 1941 года рядом со станцией «Аэропорт». Конструкция станции метро «Аэропорт» была скопирована архитектором Юлианом Островским для строительства бункера Сталина в Самаре.

Сейчас оформление станции немного отличается от первоначального. Круглые светильники на потолке были заменены люстрами из люминесцентных ламп. В 1979 году из северного аванзала был сделан выход в подземный переход под Ленинградским проспектом. Этот выход был оборудован эскалатором. К началу 1970-х годов пол был выложен серым гранитом (до этого он был частично заасфальтирован и частично покрыт разноцветным мрамором).

В середине 1990-х годов в ближайшем к станции жилом доме значительно возрос уровень шума и вибраций, исходящих от метро. По словам начальника Московского метрополитена Дмитрия Гаева, причиной этому послужили проводимые жильцами дома капитальные перепланировки.

В середине 2000-х годов существовал проект строительства Третьего пересадочного контура метро, где предусматривалась пересадка на станции «Аэропорт». В последующих планах пересадку было решено сделать на станции «Динамо».

На момент составления Генерального плана реконструкции Москвы в 1935 году на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе, располагавшемся на Ходынском поле, действовал Московский международный аэропорт. С открытием 6 ноября 1931 года здания аэровокзала он стал первым аэропортом Москвы.

Однако после Великой отечественной войны, в 1947—1948 годах, большую часть авиарейсов перевели с Центрального аэродрома в аэропорты «Быково» и «Внуково». С 1948 года Центральный аэродром стал центром испытания новых самолётов, расположенных поблизости авиазаводов. Таким образом, уже тогда название «Аэропорт» отчасти утратило полноценное соответствие окружению.

В 1959 дальше к северо-западу открылся аэропорт «Шереметьево», а в 1964 на северо-запад продлили зелёную ветку метро, что создавало дополнительную путаницу.

В 1960 году на Центральном аэродроме открыта вертолётная станция, откуда пассажиров доставляли вертолётами в аэропорты «Быково» и «Внуково». В 1966 году на Ленинградском шоссе, д. 37 открыт комплекс Центрального городского аэровокзала с вертолётной и автобусной станциями. Он находился на равном расстоянии от станций метро «Динамо» и «Аэропорт». В 1971 году вертолётную станцию закрыли, остался лишь аэровокзал.

Предложение переименовать станцию метро «Аэропорт» в «Аэровокзал» прозвучало ещё в 1987 году. В 1991—1992 годах, когда происходило переименование ряда станций московского метрополитена, это предложение было озвучено вновь. В 1995 году Юрий Дружников в книге «Я родился в очереди» писал: «Название станции метро „Аэропорт“ также теперь бессмысленное, потому что пассажирских аэропортов в Москве четыре, и все нынче не тут, а до городского аэровокзала от метро далеко».

В 2003 году аэродром был закрыт. Автобусы в аэропорты перенесли к конечным станциям метро, а аэровокзал превратился в автовокзал, откуда отправлялись междугородние автобусы, который также был закрыт в январе 2013 года, после чего стал обыкновенным торговым центром. Автобусные маршруты от аэровокзала в аэропорты с появлением в 2000-е годы «Аэроэкспресса» были прекращены. Таким образом, актуальность потеряли и название «Аэропорт», и «Аэровокзал». В 2012 году дизайнер Илья Бирман предложил название «Ленинградский проспект».

В оформлении станции архитекторы старались выразить тематику советской авиации. Стремление передать перронному залу объёмность привело к выбору односводчатой конструкции станции. Свод сооружён из монолитного железобетона по специальному проекту. «Аэропорт» стала первой односводчатой станцией Московского метрополитена, выстроенной открытым способом.

Через свод станции проходят длинные узкие рельефные полосы, напоминающие стропы парашюта. Они пересекаются между собой и придают дополнительное ощущение простора и лёгкости.

Нижняя часть путевых стен отделана чёрным диабазом. Над ним расположены рельефные веерообразные вставки, облицованные мраморовидным известняком «Биюк-Янкой» и фиолетовым мрамором. Между этими вставками стены облицованы розовым мрамором. Гармоничное сочетание материалов разного цвета и фактуры придаёт путевым стенам особую декоративную выразительность.

Над путевыми стенами расположены чугунные вентиляционные решётки ромбовидной формы. Они вписаны в пересечения «парашютных строп». На потолке находится ряд конических люстр для люминесцентных ламп, дающих равномерно рассеянный свет. Первоначально люстры состояли из полукруглых светильников, закреплённых вокруг одного шарообразного плафона. Но они давали слишком мало освещения и поэтому были заменены.

Пол станции выложен серым гранитом. Первоначально платформа была покрыта асфальтом, а по её центру шла узорная дорожка, набранная из мрамора. По центру станции установлено пять двусторонних деревянных скамеек. Над их спинками закреплены информационные щиты и указатели.

Торцы станционного зала соединяются с двумя аванзалами широкими лестницами, проходящими в арках, оформленных декоративными металлическими решётками. Каждый аванзал имеет прямоугольную форму. Выделяется центральная часть с обозначенным на потолке кольцом, которое поддерживают четыре многогранные колонны, облицованные ониксом. На потолок нанесён сложный лепной рисунок. Стены аванзалов облицованы тёмно-жёлтым мраморовидным известняком «Биюк-Янкой»; пилястры — из чёрного мрамора «Давалу».

~

Аванзалы сообщаются лестницами с двумя наземными вестибюлями, выходящими на Ленинградский проспект. Они встроены в два жилых здания, сооружённых в 1938 году по проекту архитектора С. М. Кравеца (в 1954 году эти дома были соединены).

Снаружи вестибюль представляет собой лоджию с тремя арками, опирающимися на квадратные колонны, облицованные лабрадоритом. Через боковые арки осуществляется вход и выход пассажиров. От них к кассам ведут две лестницы. В интерьере вестибюля архитекторы также старались достичь эффекта лёгкости и воздушности. Высокий потолок с кружевной лепкой, поддерживают две восьмигранные колонны, облицованные мраморовидным известняком. Верхнюю часть колонн украшают лепные капители и решётчатые раструбы. Центром композиции вестибюля является кассовая ниша. Около неё два лестничных марша соединяются, и далее к аванзалу ведёт одна широкая лестница.

Как было написано в 1938 году в журнале «Архитектура СССР», архитекторы станции метро «Аэропорт» попытались решить художественную задачу достаточно оригинальным способом. Если на других станциях второй очереди архитекторы выражали свои задумки исходя из качественных возможностей камня и его технологических свойств, то авторы станции «Аэропорт» намеренно отошли от этого. Тематику советской авиации они выражают применением архитектурных форм, которые своим сочетанием создают впечатление простоты, воздушности и лёгкости. Такое впечатление создаётся благодаря тому, что авторы решили преодолеть свойства и качества основного материала станции — массивного камня. Изгибы мраморной облицовки и веерообразные линии, пересекающиеся на своде, создают ощущение не плотной массы, а тонкой плёнки. В декоративном оформлении станции чувствуется налёт стиля модерн и, в особенности, ар-деко. Тем не менее, по мнению критика В. Лаврова, излишнее игнорирование авторами свойств материалов относится к недостаткам архитектуры станции.

На станции есть две кассы: одна расположена в южном вестибюле, вторая — в северном аванзале (касса, изначально находившаяся в северном вестибюле, сейчас не действует). Северный аванзал соединяется с подземным переходом под Ленинградским проспектом. Выход в подземный переход оборудован лестницей и эскалатором типа ЭТ-5. Этот эскалатор имеет высоту 3,2 метра и является одним из двух самых коротких эскалаторов в Московском метрополитене (второй — у метро «Чеховская»). Не считая этого эскалатора, станция не приспособлена для людей с ограничениями опорно-двигательной системы (лифты и пандусы отсутствуют).

В мраморовидном известняке, которым облицованы путевые стены и вестибюль станции, можно найти большое количество окаменелостей морских организмов мелового периода. Среди них различные кораллы и раковины моллюсков (см. Окаменелости в Московском метрополитене).

Архитекторы станции — Б. С. Виленский и В. А. Ершов (при участии Т. Вайнера и В. Сдобнова). Архитекторы вестибюлей — Б. С. Виленский и В. А. Ершов. Инженер-конструктор — Н. А. Кабанов. Строительство станции выполнила Дистанция № 17 Мосметростроя (начальник С. Фрадкин). Станция метро «Аэропорт» является выявленным объектом культурного наследия города Москвы.

</RuTxt>

<EnTxt>

Aeroport (Russian: Аэропо́рт, Airport, IPA: [aɪrɐˈport]) is a Moscow Metro station on the Zamoskvoretskaya Line. Its name, literally meaning airport, owes to the nearby Khodynka Aerodrome, Moscow's first airport, no longer in operation. Now, there is a bus terminal (Goraerovokzal, Гораэровокзал) which has regular service to Moscow's principal airports.

~

Opened as part of the second stage in 1938, the station features a single-vault design. It was built using a cut-and cover method. Concrete segments of the vault were pre-cast and then lowered into the station.

Architects B. Vilensky and V. Yershov applied the aviation theme to this big open station, in what is seen as some of the best examples of Soviet Art Deco architecture. The most noticeable design feature is the network of intersecting ribs that fan out across the vaulted ceiling. These ribs originate from fan-shaped limestone panels spaced at regular intervals along the walls, which are red marble with shell-shaped brown marble insets. The floor is revetted with grey granite. Lighting comes from pyramidal objects which house luminescent lamps, although originally the station had chandeliers with normal tungsten bulbs.

~

The vestibule to the station is located on the north side of Leningradsky Avenue near the Viktorenko Street, and receives a daily passenger traffic of 59,800.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>36</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Сокол</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>540</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Со́кол» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена под Ленинградским проспектом неподалёку от развязки с Волоколамским и Ленинградским шоссе. Вестибюли находятся на территории районов Сокол и Аэропорт Северного административного округа города Москвы. Открыта 11 сентября 1938 года в составе участка «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») — «Сокол» (вторая очередь строительства). Название получила по расположенному поблизости посёлку Сокол, который был построен в 1920-е годы.

~

Район, в котором расположена станция, вошёл в состав Москвы только в 1917 году. Ранее это было крупное подмосковное село Всехсвятское, — бывший волостной центр. План строительства линии метро с конечной остановкой «Всехсвятское» появился ещё в 1933 году. Позднее он неоднократно корректировался. В рамках генерального плана реконструкции Москвы 1935 года предполагалось построить линию метро с конечными станциями «Аэропорт» и «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная»). Однако в связи с тем, что депо 2-й очереди перенесли в район развилки Ленинградского и Волоколамского шоссе, на линии была запланирована ещё одна станция. Несмотря на то, что эта станция строилась в самом центре бывшего села Всехсвятского, она получила своё название от расположенного в полукилометре кооперативного посёлка «Сокол», созданного в 1920-х годах. Название станции, предложенное в первоначальном проекте, было неприемлемо с идеологической точки зрения.

Строительство метро «Сокол» осуществлялось открытым способом. Открытие станции с её восточным вестибюлем состоялось 11 сентября 1938 года. В результате ввода в эксплуатацию участка «Площадь Свердлова» — «Сокол» в Московском метрополитене стало 22 станции. В тот же день было открыто метродепо «Сокол», расположенное северо-северо-восточней развилки Ленинградского и Волоколамского шоссе. Изначально вестибюль станции находился в окружении малоэтажных сельских домов, городская застройка в данном районе в довоенные годы практически отсутствовала. Предполагалось, что в будущем он займёт центральное место курдонёра, образованного П-образной застройкой (этот проект не был реализован).

21 декабря 1949 года был открыт западный вестибюль станции, расположенный на противоположной стороне Ленинградского проспекта рядом с Храмом Всех Святых во Всехсвятском. В 1952—1953 годах для улучшения обслуживания пассажиров от центрального мостика были построены дополнительные лестницы на платформу, что позволило существенно уменьшить нагрузку на центральные лестницы. Работы начались в августе 1952 года, первая часть сдана в эксплуатацию 7 ноября 1952 года, вторая часть — 5 января 1953 года. 28 апреля 1960 года был открыт дополнительный выход в подземный переход под Ленинградским проспектом. В декабре 1961 года на станции метро «Сокол» впервые в Московском метрополитене была испытана система оборота состава без участия локомотивных бригад. Станция метро «Сокол» перестала быть конечной 31 декабря 1964 года, когда Замоскворецкая линия была продлена до станции «Речной вокзал». В 1992 году был предложен проект смены названия станции на «Всехсвятское», однако он не был осуществлён. В 1992 году после обрушения нескольких ступеней одной из дополнительных лестниц, они были закрыты из-за плохого технического состояния. К 1994 году лестницы полностью демонтированы, и станция приобрела первоначальный вид. В декабре 2002 года в восточном вестибюле был построен вход в торговый центр «Метромаркет».

В конце мая 2008 года в связи со строительством Волоколамского тоннеля в рамках проекта «Большая Ленинградка» был закрыт западный вестибюль станции (к тому времени подземный переход под Ленинградским проспектом тоже был закрыт). Вплотную к восточному вестибюлю была пристроена временная касса для продажи билетов. Для пассажиров был построен временный пешеходный мост через Ленинградский проспект. Однако в часы пик на этом мосту скапливалось огромное количество людей, что приводило к раскачиванию конструкции. В связи с этим через три дня западный вестибюль был открыт вновь, до строительства дополнительного моста. 31 декабря 2008 года был вновь открыт пешеходный переход под Ленинградским проспектом. 12 января 2009 года западный вестибюль был повторно закрыт.

30 декабря 2010 года западный вестибюль метро «Сокол» открылся после реконструкции. По заявлению пресс-службы Московского метрополитена была проведена реставрация с сохранением первоначального облика. Было заменено гранитное покрытие пола и ступеней, стены облицованы бежевой плиткой. К тому же были установлены новые входные двери и турникеты.

В генеральном плане Москвы, принятом в 2010 году, предусматривалось строительство в срединной части города до 2025 года Большого кольца Московского метрополитена. Согласно проекту, пересадку с кольца на Замоскворецкую линию предполагалось осуществлять через станцию метро «Сокол». Позднее проекты строительства Большого кольца и Третьего пересадочного контура были объединены. Согласно новому проекту, пересадка с кольца на Замоскворецкую линию будет осуществляться через станцию метро «Динамо».

В 2016 году был отреставрирован восточный вестибюль станции метро «Сокол».

Станция построена по индивидуальному проекту, её конструкция нетипична для Московского метрополитена. Тип конструкции — колонная двухпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 10 метров). Станционный зал представляет собой два параллельных свода, опирающихся на боковые стены и на средний ряд опор. Расстояние между колоннами — 7,4 метра. Пролёты между опорами прорезаны вертикальными цилиндрами, верх которых завершается куполами с нишами. Эти купола служат рефлекторами для источников освещения, скрытых от глаз наблюдателя кусками агамзалинского оникса. Таким образом достигается равномерное освещение станции (позднее для дополнительного освещения на колоннах были установлены прожекторы, направленные под купола). Нижние части колонн облицованы биробиджанским мрамором и окружены скамейками. Плоские участки боковых стен также облицованы мрамором. Все кривые поверхности станционного зала отштукатурены. Пол выстлан серым и розовым гранитом. Станционный зал делится на две равные части поперечным мостиком, который сообщается с платформой двумя широкими лестницами. Первоначально на парапетах лестниц были установлены светильники в виде торшеров, до настоящего времени эти светильники не сохранились. На колоннах станции были установлены часы напротив схода с лестниц, эти часы также не сохранились. Мост соединяется двумя проходами с вестибюлями станции. Стены проходов и вестибюлей выстланы керамической плиткой и мозаикой из разноцветного мрамора.

Путевые стены станции украшены четырьмя огромными панно из белого мрамора. По первоначальному плану было задумано, что на них будут записаны слова из сталинской Конституции о правах советского гражданина: «Право на труд», «Право на образование», «Право на отдых», «Право на обеспеченную старость». Планы не сбылись.

~

За станцией от главных путей ответвляются соединительные ветви в депо «Сокол», обслуживающее Замоскворецкую линию. Они используются для следования поездов в депо и из депо, для оборота и отстоя составов. Особенность путевого развития: главный станционный путь в сторону «Войковской» после станции идёт не прямо, а поворачивает направо по отклонению. Прямо ведёт ветка в электродепо «Сокол». Это связано с тем, что ширина станции не позволила разместить служебные пути так, чтобы главный путь располагался прямо. Такая особенность является редкостью для Московского метрополитена. Аналогичная ситуация встречается на станциях «Сокольники», «Партизанская» и «Выхино».

</RuTxt>

<EnTxt>

Sokol (Russian: Со́кол, English: Falcon) is a Moscow Metro station on the Zamoskvoretskaya Line. The station opened on 11 September 1938. Designed by K. Yakovlev, V. Polikarpova, and V. Andreev, it features a single row of pillars which flare upward into the arched ceiling, separated by circular coffers. Sokol is finished in a variety of materials, including white and gray Koyelga marble, onyx, granite, and white ceramic tile. The two entrances to the station are located on both sides of Leningradsky Prospekt. An additional exit to the underpass is available from the south end of the platform. Another entrance was cut in 2003 from the nearby Metro Market shopping center. It was the northwestern terminus of the line until 1964 when 3 northern stations were opened. A Zamoskvoretskaya Line depot is located near the station.

~

The station is named after the Sokol cooperative settlement (built in the 1920s) that also gave name to the Sokol District.

On 19 March 2006, a section of tunnel between Sokol and Voykovskaya stations collapsed and fell onto a metro train. It was reported that the accident was due to workers setting up an advertising billboard in the street above the tunnel. Despite a concrete slab piercing one of the carriages the accident did not cause any injuries.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>37</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Войковская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>555</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Во́йковская» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена под Ленинградским шоссе между станциями «Водный стадион» и «Сокол». Выходы находятся на территории района «Войковский» Северного административного округа города Москвы. Станция колонная трёхпролётная мелкого заложения, построена по типовому проекту.

~

Открыта 31 декабря 1964 года в составе участка «Сокол» — «Речной вокзал». Названа по расположению вблизи Чугунолитейного завода им. П. Л. Войкова (закрыт к началу 2000-х годов). С начала 1990-х годов регулярно поднимается вопрос о переименовании станции.

Первый план строительства метро в Войковском районе появился в 1938 году. Планировалось продление Горьковского радиуса ещё на 3 станции от станции «Сокол». Первой из них была станция «Братцево», названная так по названию станции Малого кольца Московской железной дороги. Её планировалось построить значительно севернее нынешнего расположения станции «Войковская».

Затем она упоминается в перспективной схеме 1957 года, уже под названием «Войковская». Впрочем, планы строительства метро в те годы часто корректировались, и на разных планах встречаются другие варианты названия станции — «Завод Войкова» и «Посёлок Войкова». На одном из планов 1957 года «Войковская» даже раздвоилась на две станции — «Окружная» («Ленинградская») и «Завод Войкова». В 1959 году Совет Министров СССР утвердил план строительства линий Московского метрополитена на семилетку (1959—1965).

Строительство метро осуществлялось открытым способом. Станция была открыта 31 декабря 1964 года в составе участка «Сокол» — «Речной вокзал», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 72 станции. Она получила своё название по расположенному на поверхности бывшему Московскому чугунолитейному заводу имени Войкова, названному, в свою очередь, в честь П. Л. Войкова (1888—1927) — российского революционера, советского партийного деятеля, участника подготовки расстрела семьи последнего российского императора Николая II, дипломата, полпреда СССР в Польше. Сохранила также название географического объекта — рабочего посёлка «Войковец», существовавшего ранее близ завода имени Войкова.

В апреле 1965 года были представлены новые предложения по строительству метрополитена на период до 1970 года. Предполагалось строительство ответвления от станции «Войковская» в Тушино, но в 1966 году было решено отказаться от этого (на перспективных схемах 1966—1967 годов ответвления уже нет) в пользу строительства Краснопресненского радиуса. В конце 1960-х годов северный участок Горьковско-Замоскворецкой линии был самым загруженным, поэтому для увеличения размеров движения с ноября 1968 года в утренний час пик организован пропуск поездов без пассажиров через два на третий от станции «Речной вокзал» до станции «Войковская». По генеральному плану 1971 года предполагалось строительство Большого кольца, которое должно было пройти через «Войковскую». Однако позднее было принято решение, что Большое кольцо пройдёт через станцию «Сокол». В 1991 году был предложен проект смены названия станции на «Петербургскую», однако он не был осуществлён.

Станция построена по типовому проекту. Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 7 метров). На станции два ряда по 38 квадратных колонн. Шаг колонн — 4 метра. Расстояние между осями рядов колонн — 5,9 метра.

Станция «Войковская» была построена при Н. С. Хрущёве после выхода постановления 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», поэтому она имеет скромное оформление. Путевые стены покрыты голубой и чёрной керамической плиткой. Колонны облицованы белым мрамором. Пол выложен гранитом серых тонов. В целом три станции открытого в 1964 году участка были построены по типовому проекту и отличаются лишь облицовкой колонн и путевых стен.

~

На платформе имеются две скамейки. Одна из них расположена у северного выхода, а другая — у южного. В центре станции стоит колонна экстренного вызова.

В подземном вестибюле станции действует буфет № 17 столовой № 12 ОРС метрополитена.

В тоннелях за станцией оставлены заделы (камеры съездов) для планировавшегося к строительству ответвления в Северное Тушино. Однако опыт организации вилочного движения (полученный на юге Замоскворецкой линии метрополитена, где поезда от станции Каширская следовали к станциям Каховская и Красногвардейская) показал, что вилочное движение негативно сказывается на парности. По этой причине все планировавшиеся к строительству ответвления были отменены, а заделы под них (за Полежаевской, между Свиблово и Бабушкинской) остались невостребованными.

Информация о том, что заделы предполагались для соединения с Большим кольцом, не соответствуют действительности

</RuTxt>

<EnTxt>

Voykovskaya (Russian: Во́йковская) is a Moscow Metro station on the Zamoskvoretskaya Line. It was opened on 31 December 1964 along with two neighbouring stations to the north, Vodny Stadion and Rechnoy Vokzal. Passengers may make out-of-station transfers to Baltiyskaya station on the Moscow Central Circle; however, the walk between stations can take more than 20 minutes.

~

It was built according to the standardized pillar-trispan design, which was widely used in the 1960s as a cost-saving measure. The station's architects were I. Petukhova and A. Fokina. The entrance of the station is under the M10 highway.

The station is named in honor of Pyotr Voykov, a prominent Bolshevik and Soviet diplomat. Voikov was assassinated in 1927 by a White Russian monarchist; however, his reported involvement in the execution of the family of the last Russian emperor Nicholas II led Russian Orthodox Church groups to push to rename the station.

~

The city held a vote on its “Active Citizen” platform in November to consider a name change. By a vote of 53% to 35%, the residents decided to maintain the Voikovskaya name.

Baltiyskaya was originally slated to be name Voikovskaya; however, a similar vote on “Active Citizen” showed only 19% in favor of the name.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>38</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Водный стадион</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>570</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Во́дный стадио́н» — станция Замоскворецкой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Речной вокзал» и «Войковская». Находится на территории районов «Головинский» и «Войковский» Северного административного округа города Москвы. Станция колонная трёхпролётная мелкого заложения, построена по типовому проекту.

~

Открыта 31 декабря 1964 года в составе участка «Сокол» — «Речной вокзал». Название дано по находящемуся рядом на Химкинском водохранилище водному стадиону «Динамо».

Продление Горьковского радиуса от станции «Сокол» планировалось ещё в 1938 году, когда в составе второй очереди метрополитена был открыт его первый участок. Правда, тогда не предусматривалось отклонение линии от Ленинградского шоссе, то есть планируемый участок шёл вдоль шоссе до проектируемой станции «Химки». Предусматривалось три станции после «Сокола» — «Братцево», «Северный Речной Вокзал» и «Химки». Станция «Водный стадион» не планировалась. В 1947 году были подтверждены планы 1938 года относительно продления Горьковского радиуса.

Станция впервые появляется в планах 1957 года. В 1959 году Совет Министров СССР утвердил план строительства линий Московского метрополитена на семилетку (1959—1965 годы). В ходе реализации и этот план многократно корректировался. Так, к 1960 году было решено, что будет четыре станции («Ленинградская», «Завод Войкова», «Водный стадион» и «Речной вокзал»), причём участок от «Завода Войкова» до «Речного вокзала» будет наземным, но позднее вернулись к плану 1959 года.

Строительство метро осуществлялось открытым способом. Станция была открыта 31 декабря 1964 года в составе участка «Сокол» — «Речной вокзал», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 72 станции.

В конце 1960-х годов северный участок Горьковско-Замоскворецкой линии был самым загруженным, поэтому для увеличения размеров движения с ноября 1968 года в утренний час пик организован пропуск поездов без пассажиров через два на третий от станции «Речной вокзал» до станции «Войковская».

В 1991 году был предложен проект смены названия станции на «Головино», однако он не был осуществлён.

Станция построена по типовому проекту. Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 6 метров). На станции два ряда по 40 четырёхгранных колонн с шагом 4 метра. Расстояние между осями рядов колонн — 5,9 метра.

Станция «Водный стадион» была построена при Н. С. Хрущёве после выхода постановления 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», поэтому она имеет скромное оформление. Верхние части путевых стен отделаны белой керамической плиткой. Цоколь стен покрыт двумя полосами фиолетовой плитки, символизирующими воду. Лёгкие колонны станции облицованы серым полосчатым мрамором Черновского месторождения. Пол выложен гранитными плитами серых тонов. Основания колонн обрамлены белыми квадратами из мрамора «коелга». В целом три станции открытого в 1964 году участка были построены по типовому проекту и отличаются лишь облицовкой колонн и путевых стен. На платформе имеются две скамейки. Одна из них расположена у северного выхода, а другая — у южного. В центре станции стоит колонна экстренного вызова.

~

Два наземных вестибюля выполнены по типовому проекту. Они представляют собой остеклённые железобетонные павильоны. С платформы в вестибюль можно попасть по эскалатору, спуститься из вестибюля на платформу можно по лестнице. Эскалаторы модели ЭТ-5М установлены в 1996 (северный выход) и 1997 годах (южный выход).

Станция метро «Водный стадион» Замоскворецкой линии расположена между станциями «Войковская» и «Речной вокзал». Станция имеет два наземных вестибюля, через которые осуществляется выход на Кронштадтский бульвар, Головинское шоссе, улицу Адмирала Макарова. Расстояние до центра Москвы — 13 км.

Планируется создание транспортно-пересадочного узла у станции метро.

Станция упоминается в постапокалиптическом романе Сергея Антонова «Тёмные туннели». В ней она входит в союз анархо-коммунистических станций, которыми также являются «Войковская» (столица союза) и «Речной вокзал».

</RuTxt>

<EnTxt>

Vodny Stadion (Russian: Во́дный стадио́н, Water Stadium) is a Moscow Metro station on the Zamoskvoretskaya Line. It was built in 1964 according to the standard pillar-trispan design. The pillars are clad in bluish marble and the walls are tiled in white with two stripes of blue at the base. The two entrances to the station are located near the intersection of Kronshtadtsky Boulevard and the Golovinskoye highway. The architects for this station were N. Demchinsky, Yu. Kolesnikova, and M. Markovsky.

The stadium is currently mostly abandoned.

The station is named for the Dinamo Water Stadium at the nearby Khimki Reservoir (Moskva River).

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>39</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Речной вокзал</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>585</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Речно́й вокза́л» — станция Московского метрополитена на Замоскворецкой линии. Расположена в Левобережном районе (САО); названа по Северному речному вокзалу. Открыта 31 декабря 1964 года в составе участка «Сокол» — «Речной вокзал». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Станция метро у Северного речного вокзала планировалась ещё в 1938 году, когда в составе второй очереди метрополитена был открыт первый участок Горьковско-Замоскворецкой линии. Предполагалось продление Горьковско-Замоскворецкого радиуса ещё на 3 станции от станции «Сокол». Второй из них была станция «Северный речной вокзал», которая должна была расположиться под Ленинградским шоссе. Тогда не предусматривалось отклонение линии от Ленинградского шоссе, то есть планируемый участок шёл вдоль шоссе до проектируемой станции «Химки». В 1947 году были подтверждены планы 1938 года относительно продления Горьковского радиуса.

Затем станция появляется в планах 1957 года. В 1959 году Совет Министров СССР утвердил план строительства линий Московского метрополитена на семилетку (1959—1965). В ходе реализации и этот план многократно корректировался. Так, к 1960 году было решено, что будет четыре станции («Ленинградская», «Завод Войкова», «Водный стадион» и «Речной вокзал»), причём участок от «Завода Войкова» до «Речного вокзала» будет наземным, но позднее вернулись к плану 1959 года.

Строительство метро осуществлялось открытым способом. Станция была открыта 31 декабря 1964 года в составе участка «Сокол» — «Речной вокзал», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 72 станции. Название получила по находящемуся вблизи Северному речному вокзалу. До 1975 года — самая северная станция Московского метрополитена.

В конце 1960-х годов северный участок Горьковско-Замоскворецкой линии был самым загруженным, поэтому для увеличения размеров движения с ноября 1968 года в утренний час пик организован пропуск поездов без пассажиров через два на третий от станции «Речной вокзал» до станции «Войковская».

В 1992 году был предложен проект смены названия станции на «Северный порт», однако он не был осуществлён.

Станция сооружена по типовому проекту. Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 6 метров). На станции два ряда по 38 квадратных колонн. Шаг колонн — 4 метра. Расстояние между осями рядов колонн — 5,9 метра. Авторы проекта — Н. И. Демчинский и Ю. А. Колесникова.

Станция «Речной вокзал» была построена при Н. С. Хрущёве после выхода постановления 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», поэтому она имеет скромное оформление. Путевые стены отделаны белой и светло-зелёной (внизу) керамической плиткой, колонны облицованы красным мрамором (мраморовидным известняком) грузинского месторождения Молити. Пол выложен серым янцевским гранитом.

Красный мрамор, которым облицованы колонны, имеет небольшие ярко-белые пятна и прожилки окрашенного кальцита. Подобный сорт мрамора был использован в Московском метрополитене в таком количестве только на этой станции. Похожий камень встречается на станциях «Каширская» и «Каховская», но там его очень мало. Он на вид похож на красный мрамор на станциях «Арбатская» Филёвской линии, «Добрынинская», «Электрозаводская» и многих других, но по структуре и составу окаменелостей он от него отличается. Станция уникальна в палеонтологическом отношении. Окаменелостей здесь мало, и они в основном встречаются в отделочном камне колонн в северной части станции. Среди окаменелостей можно наблюдать раковины аммонитов и наутилусов (см. Окаменелости в Московском метрополитене).

В целом три станции открытого в 1964 году участка были построены по типовому проекту и отличаются лишь облицовкой колонн и путевых стен. На платформе имеются две скамейки. Они расположены в центре зала. Там же стоит колонна экстренного вызова.

~

Вестибюли выполнены по типовому проекту в виде остеклённых павильонов из стандартных железобетонных конструкций и стекла. В 2009 году к вестибюлям были пристроены наружные билетные кассы. С платформы в любой из вестибюлей можно попасть по эскалатору или по лестнице. В обоих концах платформы работают эскалаторы на подъём и на спуск. Эскалаторы типа ЭТ-5М были установлены в северном конце платформы в 1991 году, а в южном — в 1994 году. Эскалаторные подъёмы облицованы белым мрамором «коелга».

«Речной вокзал» — одна из самых перегруженных станций Московского метрополитена. В марте 2002 года пассажиропоток составлял: по входу — 111,9 тысячи человек, по выходу — 148,3 тысячи человек. Для её разгрузки 31 декабря 2017 года была открыта станция «Ховрино», в результате чего суточный пассажиропоток в будние дни сократился по сравнению с 2017 годом почти на треть и составил 63 тысячи человек в сутки. Также уменьшить пассажиропоток должна помочь станция «Беломорская», открытая 20 декабря 2018 года.

Путевое развитие — 2 главных пути, 2 пути для оборота и отстоя подвижного состава, перекрёстный съезд. В оборотных тупиках расположен пункт технического осмотра. На станции 6 стрелочных переводов, пост централизации. К станции прилегает перегон: в чётном направлении — «Речной вокзал» — «Водный стадион»; в нечётном — «Речной вокзал» — «Беломорская». На перегоне «Речной вокзал» — «Водный стадион» по I главному пути установлена аппаратура контроля схода подвижного состава УКСПС и контроля перегрева букс ДИСК-Б.

Станция «Речной вокзал» Замоскворецкой линии расположена перпендикулярно Фестивальной улице между станциями «Водный стадион» и «Беломорская» на территории Левобережного района Северного административного округа города Москвы. Из двух наземных вестибюлей можно выйти на северную и на южную стороны Фестивальной улицы. Павильоны построены из стандартных железобетонных конструкций по типовому проекту. Расстояние от южного вестибюля до центра Москвы — 14 км.

У станции метро фактически находится крупный транспортно-пересадочный узел — конечная остановка для большинства местных маршрутов наземного транспорта, строительство которого в 2010 году закончилось возведением ТРЦ «Речной вокзал», что никак не улучшило транспортную ситуацию в районе. От строительства полноценного ТПУ власти Москвы отказались.

</RuTxt>

<EnTxt>

Rechnoy Vokzal (Russian: Речной вокзал, River Terminal) is a station on the Zamoskvoretskaya line of the Moscow Metro. It was opened on the New Year's Eve of 1965 and, until 2017, was the northern terminus of the line. It is named after the North River Terminal located nearby.

~

The design follows the standardized pillar-trispan design featuring white-flecked, brown marble pillars and tiled walls. The architects were N. Demchinsky and Yu. Kolesnikova. It has two identical vestibules, located at the intersection of Festivalnaya Street and the M10 highway.

Until 1975, it was the northernmost station on the metro system and, until 2017, was the terminus of the line. Both Khovrino, which opened in December 2017, and Belomorskaya, which opened in 2018, have been completed, pushing the line further north.

~

Being one of the two closest subway stations to the Sheremetyevo International Airport (along with Planernaya, on the Tagansko-Krasnopresnenskaya line), Rechnoy Vokzal is connected to the airport by frequent bus and passenger van service. The bus and van terminal may move to Khovrino once the transport hub is completed there.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>40</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Щёлковская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>600</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>«Щёлковская» — станция Московского метрополитена, восточная конечная Арбатско-Покровской линии. Расположена в районе Северное Измайлово (ВАО), часть выходов станции ведёт в район Гольяново (ВАО). Названа по проходящему рядом Щёлковскому шоссе. Открыта 22 июля 1963 года в составе участка «Первомайская» — «Щёлковская». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. Одна из самых загруженных станций Московского метрополитена[2].

Станция сооружена по типовому проекту. Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина заложения — 8 метров). В станционном зале два ряда по 40 железобетонных колонн. Шаг колонн — 4 метра. Расстояние между осями рядов колонн — 5,9 метра. Авторы проекта — И. Г. Таранов и Н. А. Быкова[1].

Станция «Щёлковская» была построена при Н. С. Хрущёве после выхода постановления 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», поэтому она имеет скромное оформление. Колонны облицованы зеленоватым мрамором и белой керамической плиткой. Пол выложен серым гранитом. Путевые стены изначально были облицованы жёлтой (вверху) и чёрной (внизу) глазурованной керамической плиткой[1].

Облицовочная плитка со временем осыпалась от плохого качества работ и вибрации от поездов. На осыпавшиеся места клеили новую плитку. Часто цвет подбирали приблизительно, а иногда и вообще не подбирали. В результате путевые стены стали выглядеть неопрятно и требовали косметического ремонта. На «Щёлковской» решили не менять старую плитку на новую, как это было сделано на некоторых других «сороконожках». В 2002 году плитка была заменена виниловым сайдингом с сохранением цвета. Плитка в нижней части путевых стен была заменена на мрамор[5]

~

Трассировка Покровского радиуса от «Площади Революции» до «Измайловского парка» оставалась практически неизменной с начала проектирования до завершения строительства. В ранних проектах 1930-х годов Покровский радиус после станции «Измайловская» (ныне «Партизанская») должен был поворачивать на север вдоль берега Серебряно-Виноградного пруда и Никитинской улицы. В Гольянове, находящемся севернее Щёлковского шоссе и восточнее Окружной железной дороги, предполагалось разместить электродепо, которое собирались соединить наземной линией с также наземной станцией «Никитинская улица». Участок должен был проходить южнее Серебряно-Виноградного пруда, затем повернуть на север. В начале 1940-х годов депо было перенесено юго-восточнее пруда, где и было позднее построено[3]. 5 ноября 1954 года Арбатско-Покровская линия была продлена до станции «Первомайская», которую разместили на территории электродепо. После открытия участка со станциями «Измайловский парк» и «Первомайская» 21 октября 1961 года была закрыта располагавшаяся в электродепо «Измайлово» станция «Первомайская»[4].

Строительство метро осуществлялось открытым способом. «Щёлковская», открытая 22 июля 1963 года, стала 66-й станцией Московского метрополитена.

~

Расположена под 9-й Парковой улицей после станции «Первомайская». Конструкция типовая, без наземных вестибюлей. По подземным переходам осуществляется выход к Щёлковскому шоссе, на 9-ю Парковую и Уральскую улицы.

Южный вестибюль имеет обычную для таких станций планировку входов и выходов. Северный же, рядом с которым располагается Центральный автовокзал, получил два разных входа и выхода — направо и налево от касс — в два не связанных непосредственно друг с другом подземных перехода под Щёлковским шоссе. Перейти из одного подземного перехода в другой можно только прямо через кассовый вестибюль, а также по двум наземным регулируемым пешеходным переходам через Уральскую и 9-ю Парковую улицы.

За станцией расположены 4 тупика, используемых также для отстоя составов (в т.ч. ночного)[6]. Тупики знаменательны тем, что являются самыми длинными оборотными тупиками во всём Московском метро — их длина составляет около 500 м.

10 сентября 2017 года около 17:45 по московскому времени электропоезд модели «Русич» снёс стопорную призму в оборотном тупике за станцией «Щёлковская» и врезался в стену[7]. Изначально в качестве одной из основных версий произошедшего рассматривалась техническая неисправность подвижного состава — поломка тормозов[8], однако в ходе дальнейшего расследования отказа техники обнаружено не было, причиной инцидента по предварительным данным стал человеческий фактор — кратковременная потеря управления машинистом[9]. В результате происшествия никто не пострадал, было ненадолго приостановлено движение поездов на восточном радиусе Арбатско-Покровской линии.

</RuTxt>

<EnTxt>

Shchyolkovskaya (Russian: Щёлковская) is a Moscow Metro station on the Arbatsko-Pokrovskaya Line. It is an Eastern terminus of the line. It opened in 1963.

~

Its name owes to the location near the Shchyolkovo highway.

It was built at 8 metres (26 ft) below the ground to the standardized column tri-span design, which was commonly used from the 1960s till 1990s. The pillars are faced with dark green marble. The walls were originally tiled by yellow and black ceramic tiles, but a modern metalloplastic cladding was applied in 2002, giving the station a cleaner look. The architects were Ivan Taranov and Nadezhda Bykova.[1]

~

The station is highly[quantify] loaded due to nearby Moscow Central Bus Terminal.

</EnTxt></Станция>

<Станция>

<id>41</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Первомайская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>615</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>1</status>

<RuTxt>

«Первома́йская» — станция Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Щёлковская» и «Измайловская». Находится на территории района Измайлово Восточного административного округа Москвы. Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения.

~

Открыта 21 октября 1961 года в составе участка «Измайловская» — «Первомайская». Название дано по Первомайской улице.

Трассировка Покровского радиуса от «Площади Революции» до «Измайловского парка» оставалась практически неизменной на протяжении от начала проектирования до конца строительства. В ранних проектах 1930-х годов Покровский радиус после станции «Измайловская» (ныне «Партизанская») должен был поворачивать на север вдоль берега Серебряно-Виноградного пруда и Никитинской улицы. В Гольянове, севернее Щёлковского шоссе и восточнее Окружной железной дороги, предполагалось разместить электродепо, которое соединялось наземной линией с также наземной станцией «Никитинская Улица». Участок должен был проходить южнее Серебряно-Виноградного пруда, затем повернуть на север. В начале 40-х годов депо было перенесено юго-восточнее пруда, где и было позднее построено. 24 сентября 1954 года Арбатско-Покровская линия была продлена до станции «Первомайская», которую разместили на территории электродепо.

Нынешняя «Первомайская» (под проектным названием «11-я Парковая») впервые была включена в перспективную схему линий, принятую 22 февраля 1957 года. Строительство велось открытым способом. Станцию возвело СМУ-3 Мосметростроя. После открытия участка со станциями «Измайловский парк» и «Первомайская» 21 октября 1961 года была закрыта располагавшаяся в электродепо «Измайлово» станция «Первомайская». В результате в Московском метрополитене стало 60 станций.

До 22 июля 1963 года, когда линия была продлена на север до станции «Щёлковская», являлась конечной.

8 января 1977 года здесь, на открытом перегоне между станциями «Измайловская» и «Первомайская» произошёл взрыв, унёсший жизни 7 человек.

«Первомайская» — первая в Московском метро «сороконожка» (мелкая колонная станция типового проекта). Скромное оформление станции объясняется тем, что она была построена после выхода постановления 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве». Авторы проекта — М. Ф. Марковский, Я. В. Татаржинская, инженер-конструктор — Л. В. Сачкова.

В станционном зале два ряда по 38 железобетонных колонн с шагом 4 м. Расстояние между рядами 5,9 м. Колонны (слегка расширяющиеся кверху) облицованы красным с белыми вкраплениями мрамором, пол выложен серым и красным гранитом. В красном мраморе встречаются окаменелости губок, кораллов и наутилусов. Путевые стены покрыты белой (вверху) и чёрной (внизу) глазурованной керамической плиткой. Светильники скрыты в ребристом потолке. У станции два подземных типовых вестибюля, связанных с платформой лестницами.

~

В настоящее время станция не имеет путевого развития. Ранее, когда станция была конечной, за станцией имелся пошёрстный съезд, впоследствии демонтированный.

</RuTxt>

<EnTxt>

Pervomayskaya (Russian: Первомайская) is a Moscow Metro station in the Izmaylovo District, Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Arbatsko-Pokrovskaya Line, between Izmaylovskaya and Shchyolkovskaya stations.

~

Before the current station opened on 21 October 1961, Pervomayskaya referred to the temporary station located in the Izmaylovo depot near the present-day Izmaylovskaya.

~

The station was the first to be built to the standard column tri-span design which would from then become the most widespread in Moscow Metro and in other ex-USSR cities, with slightly flared red marble pillars and tiled walls. The architects were M. F. Markovsky and Ya. V. Tatarzhinskaya

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>42</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Измайловская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>630</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Изма́йловская» — станция Московского метрополитена. Расположена на Арбатско-Покровской линии между станциями «Партизанская» и «Первомайская», на территории района Измайлово (ВАО). Название дано по одноимённым проспекту и лесопарку.

~

Открыта 21 октября 1961 года под названием «Измайловский парк» в составе участка «Измайловская» (нынешняя «Партизанская») — «Первомайская». Конструкция станции — наземная открытая. Архитекторы: И. Г. Таранов, Н. А. Быкова.

В ранних проектах 1930-х годов станции на месте нынешней не было: Покровский радиус после станции «Измайловская» (ныне «Партизанская») должен был поворачивать на север вдоль берега Серебряно-Виноградного пруда и Никитинской улицы. В Гольянове, севернее Щёлковского шоссе и восточнее Окружной железной дороги, предполагалось разместить электродепо, которое соединялось бы наземной линией с также наземной станцией «Никитинская улица». Участок должен был проходить южнее Серебряно-Виноградного пруда, затем повернуть на север. В начале 1940-х годов проектируемое депо было перенесено юго-восточнее пруда, где и было позднее построено. 5 ноября 1954 года Арбатско-Покровская линия была продлена до ныне закрытой станции «Первомайская» (не путать с одноимённой нынешней), которую разместили на территории электродепо.

Станция впервые была включена в перспективную схему линий, принятую 22 февраля 1957 года. Окончательно строительство станции утверждено в рамках решений Совета Министров СССР от 28 февраля 1959 года № 215 и от 19 ноября 1959 года № 3264-р. На схемах 1957 года станция фигурирует под названием «3-я Парковая», к началу строительства было принято название «Измайловский парк». Открыта 21 октября 1961 года в составе участка «Измайловская» (нынешняя «Партизанская») — «Первомайская», одновременно была закрыта временная станция «Первомайская»), в результате чего в Московском метрополитене стало 60 станций.

20 августа 1963 года был произведён обмен названий: станция, носившая название «Измайловская», которая была ближе к «парадному» входу в Измайловский парк (нынешняя «Партизанская»), получила название «Измайловский парк», а станция «Измайловский парк» стала «Измайловской».

В 1991 году был предложен проект смены названия станции на «Парковую», а в 1992 году — на «Серебрянку», однако они не были осуществлены.

~

Станция сооружена по индивидуальному проекту из унифицированных железобетонных элементов. Скромное оформление объясняется тем, что она была построена при Н. С. Хрущёве после выхода постановления 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве». Платформа станции не имеет боковых стен, чем напоминает конструкцию железнодорожной платформы (поэтому «Измайловская» — одна из немногих станций в Москве, где нет схем линии). Навес над платформой опирается на 25 железобетонных колонн, расположенных в один ряд. Отделки станция практически не имеет, пол покрыт плиткой (первоначальное асфальтовое покрытие было заменено плиточным в 2011 году). Светильники размещены в бетонном потолке.

Западный вестибюль станции подземный, расположен ниже уровня путей. Имеет два выхода: один к 1-й, 2-й Парковой улице и Измайловскому проспекту, второй в Измайловский лесопарк. Над западным вестибюлем, между станционными путями, расположен один этаж со служебными помещениями. Восточный вестибюль — стеклянное наземное здание, имеет два выхода: один к 3-й Парковой улице и Измайловскому проспекту, второй в Измайловский парк.

Измайловский парк находится южнее станции. Это один из самых больших парков Москвы. Занимает площадь 1534 га. Парк состоит из двух частей: Измайловский парк культуры и отдыха и Измайловский лесопарк, которые разделены Главной аллеей. В 1571—1585 на месте парка была усадьба боярина Н. Р. Захарина-Юрьева. В 1585—1654 владельцами являлись Романовы, затем это место принадлежало дворцовому ведомству (1654—1837), а с 1663 года становится вотчиной царя Алексея Михайловича, где была создана обширная загородная резиденция. После Алексея Михайловича усадьба постепенно приходит в упадок. Период расцвета парка пришёлся на эпоху Сталина. Парк был создан решением Моссовета в 1930 году.

Первый теракт в истории Московского метрополитена произошёл 8 января 1977 года. Тогда в Москве почти одновременно были произведены три взрыва. В 17:33 по московскому времени в поезде метро между станциями «Измайловская» и «Первомайская» прогремел взрыв, в результате чего семь человек погибло и ещё тридцать семь получили ранения различной степени тяжести. Повреждённый состав был отбуксирован на близлежащую станцию «Первомайская», которая была закрыта для пассажиров, и поезда на ней не останавливались. Некоторое время спустя в Москве произошли ещё два взрыва: один — в гастрономе на улице Дзержинского (ныне улица Большая Лубянка), второй на улице 25 Октября (современное название — Никольская).

На станции были сняты эпизоды советских кинофильмов «Внимание, черепаха!», «Точка, точка, запятая…», «Кузнечик», «Талисман», «Мой муж — инопланетянин» и российского фильма «Стальная бабочка». Здесь же происходит часть действия видеоклипа «Дым сигарет с ментолом» группы «Нэнси». Также «Измайловская» попала в фильм «Следствие ведут ЗнаТоКи. Бумеранг» и телепередачу «Следствие вели…: ЧП союзного масштаба», причём оба раза на станции был Леонид Каневский.

</RuTxt>

<EnTxt>

Izmaylovskaya (Russian: Измайловская) is a Moscow Metro station on the Arbatsko-Pokrovskaya Line. It is one of the few surface level stations of the system. Moscow's harsh winters make above-ground stations impractical, but the design nonetheless enjoyed brief popularity between 1958 and 1966 because of the low construction costs. Izmaylovskaya was built in 1961 to replace the old Pervomayskaya station, which had been in use since 1954. The design of the station features an elevated vestibule, reached from the street via two flights of steps, which sits on top of the ground-level platform. The platform is relatively spartan, with a canopy providing some protection from the elements and pillars faced with white marble. The architect was Ivan Taranov. The station has a direct entrance to one of Moscow's largest parks, Izmaylovsky Park.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>43</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Партизанская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>645</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Партиза́нская» (до 1947 — «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина», с 1947 до 1963 года — «Измайловская», с 1963 до 2005 года — «Изма́йловский парк») — станция Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Измайловская» и «Семёновская». Находится на территории района Измайлово Восточного административного округа Москвы. Конструкция станции: колонная трёхпролётная мелкого заложения.

~

Открыта 18 января 1944 года в составе участка «Курская» — «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина» («Измайловская»). Архитектор: Б. С. Виленский. Современное название дано в честь 60-летия Победы в Великой Отечественной войне. Объект культурного наследия народов России регионального значения.

История проектирования станции «Партизанская» связана с историей проектирования Покровского радиуса Московского метрополитена, который должен был начинаться возле библиотеки имени Ленина и заканчиваться в Измайлово. Первый проект Покровского радиуса появился в 1932 году. После станции «Курский вокзал» планировалось построить станции «Гороховская Улица», «Бауманская Площадь», «Спартаковская Площадь», «Переведеновский Переулок», «Электрозаводская», «Семёновская Площадь», «Мироновская Улица» и «Стадион» (проектное название «Партизанской»). Изначально рассматривалось три варианта названия: «Стадион имени Сталина», «Стадион народов» и «Стадион СССР». Такие проекты названий связаны с тем, что ещё до начала войны недалеко от станции предполагалось сооружение огромного Стадиона народов им. Сталина. В связи с этим станцию было решено построить трёхпутной, чтобы исключить давку на станции во время проведения спортивных мероприятий. Предполагалось разгружать по два поезда сразу перед началом матча на стадионе, а по окончании матча — загружать одновременно по два поезда.

В декабре 1934 года была отменена станция «Гороховская Улица», а в марте-апреле 1935 года «Переведеновский Переулок» был переименован в «Бакунинскую Улицу». В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года были исключены станции «Спартаковская Площадь» и «Мироновская Улица».

Строительство линий третьей очереди началось в 1938 году. Станция «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина» строилась открытым способом. После начала Великой Отечественной войны строительство было заморожено, а сооружения использовались под убежища. Хотя строить стадион уже не планировалось, проект станции был реализован в первоначальном виде (кроме декора).

18 января 1944 года станция «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина» была открыта в составе участка «Курская» — «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 28 станций. Станция имела длинное название и осенью 1947 года была переименована в «Измайловскую».

20 августа 1963 года была переименована в «Измайловский парк».

3 мая 2005 года станции было дано новое название «Партизанская». Идею о переименовании выдвинул председатель Совета ветеранов Москвы В. И. Долгих, поскольку парк является местом встреч ветеранов партизанского движения. 3 мая 2005 года, в честь 60-летия празднования Победы в Великой Отечественной войне, соответствующее постановление подписал мэр Москвы Ю. М. Лужков.

В период 15—19 мая 2015 года в честь 80-летия Московского метрополитена на среднем пути станции прошли две выставки уникального подвижного состава метрополитена. Во время первой выставки в течение 15 и 16 мая на станции демонстрировались снятые с эксплуатации исторические вагоны, сохранённые для будущей экспозиции в музее метрополитена и отреставрированные к началу выставки. В ходе экспозиции были представлены вагоны типов А № 1 (моторный) и 1031 (прицепной), Г № 530, УМ5 № 806, Д № 2037, Е № 3605 и контактно-аккумуляторный электровоз ВЭКА-001. Во время второй выставки, прошедшей 18 и 19 мая, на станции были выставлены служебные и хозяйственные поезда.

Оформление станционного зала посвящено теме партизанского движения. Колонны и верх путевых стен облицованы серовато-желтовато-белым мрамором Прохоро-Баландинского месторождения, низ — коричневой керамической плиткой. Капители колонн украшены барельефами: лесная чаща и советский автомат ППС на ветке. Путевые стены также украшены барельефами (скульптор С. Л. Рабинович). На стенах расположены многочисленные квадратные керамические плитки с рельефами, которые изображают различные виды советского оружия. На двух ближайших к выходу колоннах установлены скульптуры Зои Космодемьянской и партизана Матвея Кузьмина (скульптор М. Г. Манизер). Над средним путём станции находятся ниши, в которых располагались большие круглые светильники и фрески художника А. Д. Гончарова, не сохранившиеся до наших дней.

~

Проектное название станции: «Стадион им. Сталина». Станция изначально была рассчитана на большой пассажиропоток, поскольку стадион имени Сталина должен был стать самым крупным стадионом СССР, и поэтому на станции были уложены три пути. Предполагалось также строительство второго выхода, который и должен был вести к стадиону, с единственным в Москве шестиниточным эскалатором, поскольку на станции три пути; но стадион имени Сталина так и не был построен — сначала из-за войны, а затем из-за неблагоприятных гидрогеологических условий, — и оформление станции было изменено. Трёхпутная структура у станции осталась, и теперь станционный зал «Партизанской» — самый широкий зал Московского метрополитена.

За станцией находится перекрёстный съезд. Движение в сторону «Измайловской» осуществляется по стрелке по отклонению. Главный путь ранее продолжался на несколько десятков метров и заканчивался тупиком. Он был первоначально предназначен для пуска дополнительного состава в сторону центра после окончания матчей на планировавшемся Стадионе Народов, а впоследствии для подземного продления линии в Измайлово. Сейчас стрелка демонтирована, и рельсы на продолжении главного пути разобраны. Аналогичный задел есть и с другой стороны, но там пути никогда не было.

За станцией после выхода на поверхность находится съезд в депо «Измайлово». Таким образом «Партизанская» является конечным пунктом для следующих в депо маршрутов.

В конце 1954 года в депо «Измайлово» была открыта станция «Первомайская», все поезда стали следовать дальше до этой новой станции.

</RuTxt>

<EnTxt>

Partizanskaya (Russian: Партизанская, IPA: [pərtʲɪˈzanskəjə]), known until 2005 as Izmailovsky Park (Измайловский парк), is a station on the Arbatsko-Pokrovskaya Line of the Moscow Metro. It was built during World War II (it opened in 1944) and is dedicated to the Soviet partisans who resisted the Nazis. The name was changed on the 60th anniversary of Soviet victory to better reflect the theme of the station. The station's design was the work of architect Vilenskiy.

~

Partizanskaya is an unusual three-track layout with two island platforms. The centre track was built to handle crowds from a nearby stadium that was planned but never built because of the war. The centre track is still used during peak hours and for the trains heading to the Izmailovo depot. There is one row of pillars per platform. Both the walls and pillars of the station are faced with white marble and decorated with bas-reliefs honouring the partisans. The two pillars closest to the exit stairs are adorned with statues: Zoya Kosmodemyanskaya on the left and Matvey Kuzmin on the right.

The circular ceiling niche at the foot of the stairs originally contained a fresco by A.D. Goncharov, though this has since been painted over. At the top of the stairs is a sculptural group by Matvey Manizer entitled "Partisans" and bearing the inscription "To partisans and partisan glory!".

Station's original name was "Izmailovsky park kul'tury i otdyha imeni Stalina" (English: Stalin Ismailovsky Park of Culture and Leisure). It was changed to "Izmailovskaya" in 1948. In 1961, new station, named "Izmailovsky Park" at the time of its opening, was introduced. And in 1963, names of stations "Izmailovskaya" and "Izmailovsky Park" were switched, reason being which station was closer to the actual park's main entrance.

The 2005's rename to "Partizanskaya" has been mentioned in the open letter of a resigning Moscow's toponymy commission member, as one of a number of then-recent renames with political causes rather than the historical toponymy upholding ones.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>44</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Семёновская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>660</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Семёновская» — станция Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Партизанская» и «Электрозаводская». Находится на территории района Соколиная гора Восточного административного округа Москвы. Конструкция станции — колонно-пилонная трёхсводчатая глубокого заложения, на момент постройки — самая глубокая станция метрополитена в Москве.

~

Открыта 18 января 1944 года в составе участка «Курская» — «Измайловская» (ныне «Партизанская») (третья очередь строительства). Нынешнее название дано по Семёновской площади, первоначальное («Сталинская») — по бывшему Сталинскому району Москвы.

Объект культурного наследия народов России регионального значения.

История проектирования станции «Семёновская» связана с историей проектирования Покровского радиуса Московского метрополитена, который должен был начинаться возле библиотеки имени Ленина и заканчиваться в Измайлове. Первый проект Покровского радиуса появился в 1932 году. После станции «Курский вокзал» планировалось построить станции «Гороховская улица», «Бауманская площадь», «Спартаковская площадь», «Переведеновский переулок», «Электрозаводская», «Семёновская площадь», «Мироновская улица» и «Стадион». В декабре 1934 года была отменена станция «Гороховская Улица», а в марте — апреле 1935 года «Переведеновский переулок» переименовали в «Бакунинскую улицу». В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года были исключены станции «Спартаковская площадь» и «Мироновская улица». В июле 1937 года «Семёновская» была исключена из проекта.

Строительство линий третьей очереди началось в 1938 году. Было принято окончательное решение о строительстве «Семёновской» на том же месте, но под другим названием — «Сталинская» (по названию района Москвы). После начала Великой Отечественной войны строительство было заморожено, а сооружения использовались под убежища. 18 января 1944 года «Сталинская» была открыта в составе участка «Курская» — «Измайловская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 28 станций.

В 1944 году на станции «Сталинская» была установлена созданная в 1936 году советским скульптором Г. Д. Лавровым пятиметровая скульптура «Спасибо товарищу Сталину за наше счастливое детство!» (известна также под названием «Сталин и Геля»).

30 ноября 1961 года станция была переименована в «Семёновскую». В 1989 году планировалось построить второй выход станции и открыть его в следующем, 1990 году. Главной целью этого плана был ремонт эскалаторов без закрытия станции.

В 1992 году был предложен проект смены названия станции на «Семёновское», однако он не был осуществлён. Станция была закрыта с 15 мая 2005 по 25 апреля 2006 года для проведения работ по замене эскалаторов и реконструкции вестибюля.

В генеральном плане Москвы, принятом в 2010 году, предусматривалось строительство в срединной части города до 2025 года Большого кольца Московского метрополитена. Согласно проекту, пересадка с кольца на Арбатско-Покровскую линию предполагалось осуществлять через станцию метро «Семёновская». Позднее проекты строительства Большого кольца и Третьего пересадочного контура были объединены. Согласно новому проекту, пересадка с кольца на Арбатско-Покровскую линию будет осуществляться через станцию метро «Электрозаводская».

Конструкция станции — колонно-пилонная трёхпролётная глубокого заложения. Сооружена по индивидуальному проекту (по типоразмерам пилонной станции, однако геологическая обстановка позволила заменить каждый пилон четырьмя колоннами). Это явилось развитием творческой мысли архитекторов, целью которых было создание более удобной для пассажиров глубокой станции. В результате пространство всех залов увеличилось. Эти идеи были позже развиты в архитектурном решении станции «Курская» Кольцевой линии, где боковые станционные тоннели несколько сближаются, каждая поперечная пара колонн придвигается друг к другу и образует одну расширенную колонну.

Оформление посвящено теме Советской Армии и оружия (скульпторы В. И. Мухина, Н. К. Вентцель, художник В. П. Ахметьев). Колонны облицованы светлым мрамором «коелга» с вставками красно-пёстрого мрамора «нижний тагил». В орнаменте свода центрального зала отражены виды тяжёлого вооружения — танки, САУ, самолёты и так далее. Пол выложен чёрным, красным, серым и белым гранитом. Путевые стены облицованы серым с белыми прожилками мрамором «уфалей», в котором через равные промежутки сделаны треугольные вставки из зелёного слоистого песчаника. На них изображены чеканные бронзовые щиты с изображением образцов советского оружия. Торцевую стену украшает горельеф, изображающий орден «Победа» на фоне оружия и знамён с надписью «Нашей Красной Армии — Слава!» (скульптор С. Л. Рабинович). Раньше под надписью была подпись «И. Сталин», но после разоблачения культа личности Сталина эта подпись была убрана. Барельефы с изображением оружия и портретов воинов украшают путевые стены, изображения оружия украшают также потолок центрального зала. Светильники в центральном зале расположены на торшерах из зелёного мрамора с бронзовым основанием.

~

Наземный вестибюль, выполненный в форме арки, облицован шлифованным туфом и красным гранитом (фасад). Кассовый зал отделан белым и красным мрамором. Первоначально в верхней части вестибюля располагался круглый барельеф с изображением Сталина, который был снят ориентировочно в 1960 году.

В мае 2005 — апреле 2006 года станция была закрыта на капитальный ремонт для замены эскалаторов, выработавших свой ресурс. Был полностью реконструирован эскалаторный наклон, установлены новые эскалаторы Е55Т. Кроме того, был обновлён фасад вестибюля, установлены новые двери, гранитное покрытие пола заменено на мраморное.

</RuTxt>

<EnTxt>

Semyonovskaya (Russian: Семёновская) is a station of the Moscow Metro in the Sokolinaya Gora District, Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Arbatsko-Pokrovskaya line, between Elektrozavodskaya and Partizanskaya stations. Semyonovskaya opened in 1944.

Originally, the station was called Stalinskaya, as it was built under Stalinskaya Ploshchad. As part of De-Stalinization, the station was renamed in 1961 to Semyonovskaya for the settlement from which the Semyonovsky Regiment took its name.

It was the deepest station in Moscow Metro from 1944 until 1950.

~

Built concurrently with Partizanskaya, it too is war-themed, sporting plaques along the outer walls depicting a variety of Soviet weapons used in the war, including swords, sniper rifles, and machine guns. A much larger plaque at the end of the platform includes an image of the Order of Victory and the words "Our Red Army- Glory!".

Semyonovskaya is an unusual design, with a double-width platform and four rows of pillars instead of the usual two. This was because the station was built as a pylon type, but was later changed in design and the pylons were transformed into pillars. The pillars are faced with red and white marble. The outer walls are grey marble. There is a row of square-pedestaled, green marble floor lamps along the center of the platform. The architects of the station were S. Kravets and V.Akhmetev.

~

The station was closed for escalator replacement and general renovation on the 70th anniversary of the first Metro line, May 15, 2005. It reopened on April 28, 2006, with new escalator machinery and new interior and exterior finishes for the surface vestibule

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>45</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Электрозаводская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>675</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Электрозаво́дская» — станция Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Семёновская» и «Бауманская». Находится на территории района Соколиная гора Восточного административного округа Москвы. Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения.

~

Открыта 15 мая 1944 года в составе участка «Курская» — «Измайловская» (ныне «Партизанская») на действующем с 18 января 1944 года перегоне (третья очередь строительства). Название дано по Московскому электрозаводу имени Куйбышева, в настоящее время представляющему собой комплекс трёх заводов (собственно Электрозавод, МЭЛЗ и АТЭ-1). Станция является памятником культурного наследия России.

История проектирования станции «Электрозаводская» связана с историей проектирования Покровского радиуса Московского метрополитена, который должен был начинаться возле библиотеки имени Ленина и заканчиваться в Измайлове. Первый проект Покровского радиуса появился в 1932 году. После станции «Курский вокзал» планировалось построить станции «Гороховская Улица», «Бауманская Площадь», «Спартаковская Площадь», «Переведеновский Переулок», «Электрозаводская», «Семёновская Площадь», «Мироновская Улица» и «Стадион». В декабре 1934 года была отменена станция «Гороховская Улица», а в марте — апреле 1935 года «Переведеновский Переулок» переименовали в «Бакунинскую Улицу». В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года были исключены станции «Спартаковская Площадь» и «Мироновская Улица». Наконец, в июле 1937 года на участке «Курский Вокзал» — «Электрозавод» трасса была спрямлена, и вместо четырёх станций осталась всего одна станция «Спартаковская», которая располагалась примерно в том же месте, где она и проектировалась в 1935 году.

Строительство линий третьей очереди началось в 1938 году. Проектирование «Электрозаводской» в 1939 году было заказано архитекторам В. А. Щуко и В. Г. Гельфрейху, которые привлекли к работе своего ученика И. В. Рожина. Участие В. А. Щуко в проекте прервалось в том же году в связи с его смертью. На Измайловском радиусе в начале 1941 года тоннель был готов на 70 %. После начала Великой Отечественной войны строительство было заморожено, а сооружения использовались под убежища. 18 января 1944 года был открыт участок «Курская» — «Измайловская» без станции «Электрозаводская». Она была открыта 15 мая того же года, став 29-й станцией Московского метрополитена.

В 1989 году планировалось построить второй выход станции и открыть его в следующем, 1990 году. Главной целью этого плана был ремонт эскалаторов без закрытия станции. Однако от строительства пришлось отказаться из-за начавшихся в стране экономических трудностей.

С 19 мая 2007 года до 28 ноября 2008 года станция была закрыта на годичную реконструкцию в связи с необходимостью замены эскалаторов, выработавших свой ресурс. Окончание реконструкции изначально планировалось на 30 апреля 2008 года, но было отложено до конца 2008 года в связи со срывом сроков поставки механизмов новых эскалаторов.

Во второй половине 2000-х годов появился план строительства в Москве Третьего пересадочного контура метро, который призван разгрузить Кольцевую линию. Новую линию планировалось вести через «Бауманскую», однако в 2012 году трассировка была изменена: пересадка с Арбатско-Покровской линии на Третий пересадочный контур будет на «Электрозаводской».

Наземный вестибюль выполнен в форме приземистого шестиугольного здания с массивным уплощённым куполом. В сводчатой нише вестибюля установлена скульптурная группа «Метростроевцы в забое» (скульптор М. Г. Манизер), изображающая трёх проходчиков с орудиями труда.

~

Эскалаторы станции, установленные в 2007 году

На стенах кассового и эскалаторного залов, облицованных красным мрамором салиети, расположены медальоны с портретами учёных-основоположников электротехники: М. В. Ломоносова, П. Н. Яблочкова, А. С. Попова, М. Фарадея, Б. Франклина, У. Гильберта.

Архитекторы вестибюля — В. Г. Гельфрейх, И. Е. Рожин, А. Е. Аркин.

Станция была закрыта на реконструкцию 19 мая 2007 года в связи с необходимостью замены эскалаторов, технический срок эксплуатации которых подошёл к концу. В 2007—2008 годах был полностью реконструирован эскалаторный наклон, установлены новые эскалаторы Е55Т. Также был обновлён фасад вестибюля, установлены новые двери, восстановлены бронзовые ажурные решётки, произведена замена гранитного покрытия пола на мраморное.

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения. Сооружена по типовому проекту. Диаметр центрального зала — 9,5 метра, диаметр боковых залов — 8,5 метра. Изначально образ станции связывался с расположенным поблизости Электрозаводом. В 1943 году, после возобновления работ над станцией, актуальной стала тема героического труда народа в борьбе с немецко-фашистскими силами.

Пилоны облицованы светлым прохоро-баландинским мрамором и декорированы архитектурными деталями (резные триглифы с треугольными желобками, ниши решёток, мраморный карниз и барельефы). У каждого пилона со стороны центрального зала установлены скамейки. Пол первоначально выложен чёрными и серыми плитами, по краям отделан орнаментом из розово-жёлтого крымского мрамора биюк-янкой. При реконструкции покрытие пола было заменено на светло-серый янцевский гранит и лабрадорит. Путевые стены облицованы красным грузинским мрамором салиети. В нём встречается довольно много раковин головоногих моллюсков — наутилусов и аммонитов, изредка попадаются ростры белемнитов.

Барельефы из прохоро-баландинского мрамора на пилонах центрального зала посвящены теме труда (скульптор Г. И. Мотовилов). Здесь изображены работники Электрозавода, строители, кузнецы, представители сельского хозяйства и т. д. Сейчас на станции 12 барельефов; два были демонтированы во время переустройства центрального зала. В проекте станции конца 1930-х годов в пилонах планировалось сделать углубления, в которые собирались поместить бюсты героев-стахановцев, но при составлении списка рабочих для изображения приходилось постоянно менять фамилии, поскольку каждый завод хотел увековечить своего работника. В результате от этой идеи отказались.

На своде центрального зала в круглых углублениях в 6 рядов расположены 318 оригинальных светильников. Акцент на освещение сделан в связи с расположением вблизи Электрозавода и названием станции. Изначально планировалось сделать свод орнаментным, как на «Новокузнецкой», но затем по предложению В. А. Щуко было решено сделать сферические кессоны с лампой в каждом из них.

Торец станции украшен барельефом с изображением знамён, в центре которого находился медальон с профилем Сталина. Профиль Сталина был убран после развенчания «культа личности».

По окончании капитального ремонта 28 ноября 2008 года оформление станции претерпело некоторые изменения. В частности, по краям платформы в полу появились световые полосы — такие же, как на станциях «Трубная», «Сретенский бульвар», «Строгино», «Кунцевская» и «Славянский бульвар». Кроме того, сами полы были облицованы гранитом вместо мрамора с сохранением оригинальной расцветки и рисунка. Лампы накаливания были заменены компактными люминесцентными (энергосберегающими) лампами.

</RuTxt>

<EnTxt>

Elektrozavodskaya (Russian: Электрозаво́дская) is a Moscow Metro station on the Arbatsko-Pokrovskaya Line. It is one of the most spectacular and better-known stations of the system. Built as part of the third stage of the Moscow Metro and opened on 15 May 1944 during World War II, the station is one of the iconic symbols of the system, famous for its architectural decoration which is work of architects Vladimir Shchuko (who died whilst working on the station's project in 1939) and Vladimir Gelfreich, along with participation of his student Igor Rozhin.

~

The station serves the Basmanny district and is located on the Bolshaya Semyonovskaya Street, next to the Yauza River. The railway station Elektrazavodskaya of the Kazan direction is also located nearby. In May 2007, the station was closed for a year during which the escalators were completely replaced, along with the floor panels. Most of the details and finishes including Motovilov's bas-reliefs were refurbished. The station was reopened on 28 November 2008. By 2022, the station will be open to go to the Big Ring Metro Line named Rubtsovskaya.

Named after the electric light bulb factory nearby, the preliminary layout included Schuko's idea of making the ceiling covered with six rows of circular incandescent inset lamps (of which there were 318 in total). However the outbreak of World War II halted all works until 1943 when construction resumed. Gelfreich and Rozhin finished the design by adding an addition theme to the station the struggle of the home front during the war, which is highlighted by the 12 marble bas-reliefs on the pylons done by Georgiy Motovilov. The rest of the station's interior features most of the 1930s plans including powder-ballada marble on the rectangular pylons (the outside faces have sconces and decorative gilded grilles depicting the hammer and sickle), red salietti marble on the station walls, a dark olive duvalu marble on the socle and a chessboard layout on the main platform floor of granite and labradorite.

~

The station's hexagonal shaped vestibule, features a domed structure on a low drum, on the corner niches of which are six medallions with bas-reliefs of main pioneers in electricity and electrical engineering: William Gilbert, Benjamin Franklin, Mikhail Lomonosov, Michael Faraday, Pavel Yablochkov, and Alexander Popov along with their pioneering apparatus. The interior of the vestibule is further punctuated by the same bright red salietti marble. Outside the vestibule in the archway there is a sculpture to the metro-builders by Matvey Manizer.

The station's legacy was that it serves as a bridge between the pre-war Art Deco-influenced Stalinist architecture as seen on the second stage stations and their post-war counterparts on the Koltsevaya Line. Both Gelfreich and Rozhin were awarded the Stalin Prize in 1946 for their work

</RuTxt>

<EnTxt>Txt>

</Станция>

<Станция>

<id>46</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Бауманская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>690</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ба́уманская» — станция Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Электрозаводская» и «Курская». Находится на территории Басманного района Центрального административного округа Москвы. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения. Открыта 18 января 1944 года в составе участка «Курская» — «Измайловская». Название получила в честь Н. Э. Баумана.

~

Станция проектировалась в составе третьей очереди строительства Покровского радиуса под названием «Спартаковская». Строительные работы начались в 1938 году, и к началу Великой Отечественной войны тоннель был построен на 70 %, после чего строительство было заморожено до 1943 года. Спустя год станция была открыта с названием «Бауманская». В 1992 станцию планировали переименовать в «Елохово», однако проект не был реализован. В 2015 году станция закрывалась для ремонта, в ходе которого были заменены самые старые эскалаторы в мире на новые.

Станция имеет единственный выход на Бауманскую улицу. В 2012 году планировалось открыть второй выход к улицам Фридриха Энгельса и Бакунинской, однако в 2013 году стало известно, что этот план не будет реализован.

Изначально станция должна была войти в состав Покровского радиуса Московского метрополитена, который должен был начинаться возле библиотеки имени Ленина и заканчиваться в Измайлово. Первый проект Покровского радиуса появился в 1932 году. После станции «Курский вокзал» планировалось построить станции «Гороховская улица», «Бауманская площадь», «Спартаковская площадь», «Переведеновский переулок», «Электрозаводская», «Семёновская площадь», «Мироновская улица» и «Стадион». В декабре 1934 года строительство станции «Гороховская улица» было отменено, а в марте — апреле 1935 года «Переведеновский переулок» переименовали в «Бакунинскую улицу». В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года были исключены станции «Спартаковская площадь» и «Мироновская улица». Наконец, в июле 1937 года на участке «Курский вокзал» — «Электрозавод» трасса была спрямлена, и вместо четырёх станций осталась одна — «Спартаковская», которая располагалась примерно в том же месте, где она и проектировалась в 1935 году.

Строительство линий третьей очереди началось в 1938 году. На Измайловском радиусе в начале 1941 года тоннель был готов на 70 %. После начала Великой Отечественной войны строительство было заморожено, а сооружения использовались под убежища. Строительство было возобновлено в мае 1943 года. «Спартаковская» была переименована в «Бауманскую» и открыта в составе участка «Курская» — «Измайловская» 18 января 1944 года, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 28 станций.

В 1989 году по новому проекту хордовых линий через «Бауманскую» планировалось провести хорду Химки — Жулебино. В 1992 году был предложен проект смены названия станции на «Елохово», однако он не был осуществлён. Во второй половине 2000-х годов появился план строительства в Москве Третьего пересадочного контура метро, который призван разгрузить Кольцевую линию. Новую линию планировалось вести через «Бауманскую», однако в 2012 году трассировка была изменена: пересадка с Арбатско-Покровской линии на Третий пересадочный контур будет на «Электрозаводской».

В феврале — декабре 2015 года «Бауманская» была закрыта на капитальный ремонт, в ходе которого были заменены все три старых эскалатора станции и построен один новый, а количество турникетных линий увеличилось вдвое.

Наземный вестибюль выполнен в виде портала с четырьмя гранитными колоннами и облицован мрамором «газган» изнутри и керамической плиткой снаружи, переоблицованый в 1960-е годы. На фасаде над сводчатыми дверьми расположены рельефные изображения панорамы Красной площади и солдат разных видов войск. На правой стороне фасада находится памятная доска.

В вестибюле расположены кассы, а также вход и выход, разнесённые по разным стенам. У выхода на высоком гранитном постаменте установлен бюст Н. Э. Баумана (скульптор А. П. Шлыков). Над эскалаторным ходом располагается майоликовое мозаичное панно «Слава Советской Армии» (автор И. М. Рабинович), а над ним высечена цитата И. В. Сталина: «Фронт и тыл представляют у нас единый и нераздельный боевой лагерь». Его подпись была убрана после развенчания «культа личности». Планировалось, что после реконструкции утраченная подпись «И. Сталин» вернётся, но в сентябре 2015 года появилась информация о том, что подпись Сталина не вернут на обновлённую станцию, так как на момент принятия под охрану цитата была лишена подписи в связи с осуждением «культа личности».

~

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения. Сооружена по типовому проекту. Диаметр центрального зала — 9,5 метра, диаметр боковых залов — 8,5 метра. Б. М. Иофан в своём первоначальном проекте станции «Спартаковская» трактовал название станции буквально — её оформление должно было быть посвящено восстанию Спартака. Эта тема развивалась бы с помощью скульптур, установленных около пилонов в нишах, а над проходами между пилонов планировалось нанести цитаты, посвящённые этому событию. Этот проект и был реализован, но на место гладиаторов встали статуи современников.

Пилоны облицованы белым мрамором «газган». На пилонах со стороны центрального зала есть вставки из красного шокшинского кварцита, между которыми установлены скульптуры защитников Родины и тружеников тыла во времена Великой Отечественной войны. Над скульптурами для станции работал В. А. Андреев, который, однако, не успел полностью завершить свой замысел до своей кончины в 1945 году. После смерти Андреева работу над скульптурами по его эскизам продолжили О. А. Андреева (вдова скульптора) и С. В. Кольцов. В. А. Андреевым выполнены скульптуры «Красноармеец со знаменем», «Красноармеец в маскировочном халате», «Метростроевка», «Лётчик», С. В. Кольцовым и О. В. Андреевой — «Командир», «Партизанка», «Рабочий», «Конструктор». Изначально скульптуры были выполнены из гипса, но со временем они утратили свой первоначальный вид и в 1970-х годах были заменены на бронзовые копии. Пол станции выложен серым, чёрным и красным гранитом. Путевые стены облицованы серым и чёрным мрамором месторождения Газган.

В торце станции сооружён аванзал, в котором пилоны отличаются от пилонов центрального зала. Торцевую стену в конце 1945 года украсило мраморное панно с изображением знамён и профилей Сталина и Ленина. В 1963 году кусок знамени с профилями решили убрать и заменить на портрет Ленина. Мозаику выполнил художник-монументалист А. Т. Иванов, который в 1953 году делал мозаики на станции метро Киевская-кольцевая. Вентиляционные отверстия скрыты фигурными бронзовыми и мраморными решётками. Светильники в центральном зале располагаются за широкими карнизами в 4 ряда — непосредственно над пилонами и на своде.

До 2015 года на станции работали самые старые на тот момент эскалаторы Московского метро — три эскалатора типа Н-40-III, установленные в 1944 году. Они были самыми старыми действующими тоннельными эскалаторами в мире. Замена эскалаторов планировалась ещё с конца 2000-х, но так и не была проведена из-за постоянно менявшихся планов по строительству второго вестибюля станции. В сентябре 2014 года стало известно, что «Бауманскую» закроют целиком на годичный капремонт с 8 февраля 2015 года. Ранее эскалаторы закрывали по одному на техпроверку и ремонт каждые полгода. 24 декабря 2015 года станция была вновь открыта. Все эскалаторы на станции были заменены на машины нового поколения, а их количество было увеличено с трёх до четырёх.

</RuTxt>

<EnTxt>

Baumanskaya (Russian: Бауманская) is a station on the Arbatsko-Pokrovskaya Line of the Moscow Metro, named after the revolutionary Nikolai Bauman. It was designed by Boris Iofan and Yury Zenkevich and opened in 1944. The Art Deco design features white marble pylons with rounded corners, projecting, fluted piers faced with red ceramic tile, and decorative ventilation grilles. In the bays between each set of piers are bronze sculptures by V.A. Andreev depicting Russian soldiers and workers of the home front during World War II. At the end of the platform is a mosaic portrait of Vladimir Lenin. This station is very busy, as one of the biggest Moscow institutes (Moscow State Technical University) is located not far away.

The station was closed in 2015 for repairs, maintenance and escalator shaft replacement.

Baumanskaya is the second busiest station in Moscow Metro. The facts:

There are at least 3 major universities near the station: Bauman Moscow State Technical University main and secondary buildings Moscow State University of Civil Engineering and Moscow State Academy of Law.

Specific configuration of central hall like garmon (Russian accordion) before the escalator, where some passengers try to short jump queue.

Most passengers prefer Baumanskaya to other station if they would get to the area which is at half-way between Baumanskaya and another station even if causes additional transfer or even best accessible by ground transport.

~

A cryptic inscription is on the wall of station. It is situated near the first car stop towards the Shchyolkovskaya station just under the last ventilation lattice. The inscription is deeply carved in marble on about 120 centimetres (47 in) above the floor, is about 8 centimetres (3.1 in) in length and 1.5 centimetres (0.59 in) in height. It consists of two dates, divided by hyphen:

19 14/XI 46 - 19 15/XII 54

These dates translate to 14 November 1946 - 15 December 1954. The way of writing is very similar to the way dates are written on gravestones. The origin of that artifact is unknown.

~

The escalators here were the oldest working in Moscow Metro and the entire world. Their replacement began in January 2015 and was competed in December 2015.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>47</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Курская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>705</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ку́рская» — станция Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Расположена под улицей Земляной Вал между станциями «Бауманская» и «Площадь Революции». Находится на территории Басманного района Центрального административного округа Москвы. Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения.

~

Открыта 13 марта 1938 года в составе участка «Улица Коминтерна» (ныне «Александровский сад») — «Курская» (вторая очередь строительства). Название получила по Курскому вокзалу, близ которого расположена. Станция имеет пересадки на одноимённую станцию Кольцевой линии и станцию «Чкаловская» Люблинско-Дмитровской линии.

История проектирования станции «Курская» связана с историей проектирования Покровского радиуса Московского метрополитена, который должен был начинаться возле Библиотеки имени Ленина и заканчиваться в Измайлово. Первый проект Покровского радиуса появился в 1932 году. Возле Курского вокзала предполагалось построить станцию. В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года было окончательно утверждено расположение будущей станции метро «Курская». В первоначальном проекте станция называлась «Курский вокзал».

Строительство метро «Курская» осуществлялось закрытым способом. Расположение станции в плане было обусловлено требованиями наиболее рационального обслуживания пассажиров Курского вокзала и дальнейшего направления трассы Покровского радиуса к Спартаковской площади с обходом Московского газового завода. Кроме того, отсутствие окончательного проекта планируемой реконструкции Курского вокзала вынудило проектировщиков расположить станцию диагонально по отношению к площади Курского вокзала. Предполагалось два выхода: на месте здания багажного отделения Курского вокзала (из восточного торца) и в одном из жилых домов на Садовой улице (из западного торца). Однако проект западного выхода не был осуществлён. Станция была открыта 13 марта 1938 года в составе участка «Улица Коминтерна» — «Курская» второй очереди строительства, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 16 станций.

Во время Великой Отечественной войны станция «Курская» служила бомбоубежищем, как и другие станции московского метро. На станции был размещён филиал Государственной публичной исторической библиотеки.

В 1950 году был открыт переход на станцию «Курская» Кольцевой линии, а также ещё один выход в наземный вестибюль. В 1996 году открылся переход из западного торца на станцию «Чкаловская» Люблинской линии. В 1997 и 2000 годах на станции были установлены новые эскалаторы.

Станция имеет один подземный вестибюль (общий со станцией Кольцевой линии), в который можно выйти из восточного торца. Центральный зал соединяется с промежуточным вестибюлем тремя эскалаторами типа ЭТ-3М, установленными в 2000 году с балюстрадами из нержавеющей стали. Промежуточный вестибюль — большое кубическое помещение, из которого в одну сторону широкий проход выводит в круглый колонный вестибюль. В центре него стоит мощная, круглая, развивающаяся вверх колонна (столп). Основание этой колонны как бы заглублено в пол, а углубление обведено по кругу небольшим гранитным бортиком. Поверхность столпа покрыта затейливой лепниной растительных мотивов. На ней также размещены небольшие лепные медальоны с сельскими сценками. Потолок зала опирается на столп, а также на два кольца колонн. Эти колонны — круглые, каннелированные, облицованные сургучно-красным мрамором, и квадратные, облицованные светло-кремовым мрамором. Стены зала облицованы розовым и желтоватым мрамором Газганского месторождения.

~

К круглому залу через переходную камеру примыкает кассовый зал. Круглый зал отделяется от кассового четырьмя пилонами, овальными в плане и расположенными длинной осью. Между ними — линия турникетов (типа УТ-2000). Кассовый зал представляет собой прямоугольное помещение, плоский потолок которого поддерживают кроме пилонов цилиндрические колонны. Зал оформлен в тёмных тонах. Стены, пилоны и колонны облицованы чёрным с белыми прожилками мрамором месторождения Давалу. Пол облицован плитами чёрного габбро и тёмно-серого гранита. В кассовый зал ведут три лестницы, расположенные по его длинной стороне, напротив пилонов и турникетов. В середине находится широкая лестница, ведущая в зал ожидания Курского вокзала и в коридор под всеми железнодорожными путями к Нижнему Сусальному переулку. Стены лестничной камеры оформлены белым мрамором.

В другом выходе из промежуточного вестибюля — длинный с поворотом коридор к межэтажному эскалатору типа ЭТ-5М, установленному в 1997 году, который выводит в наземный кассовый вестибюль в первом этаже жилого дома на площади Курского вокзала. Из-за особенностей расположения станции под площадью переход к выходу получился немного замысловатым, так как турникеты находятся дальше от эскалатора. Сами турникеты на станции были заменены на модели принципиально новой конструкции — с прозрачными открывающимися створками типа УТ-2000 (в 2009 году они были модернизированы). Также одна из немногих станций, где сохранились оригинальные надписи: «ВХОД», «НЕТ ВХОДА», «ВЫХОД», «НЕТ ВЫХОДА» и «К КАССАМ И ПОЕЗДАМ».

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения. Сооружена по типовому проекту (архитектор Л. М. Поляков). Диаметр центрального зала 9,5 метров, боковых залов — 8,5 метров.

Оформление станции, вестибюлей и переходов посвящено сельскому хозяйству. Свод станции опирается на два ряда мощных пилонов, отделанных серым с белыми прожилками мрамором Уфалейского месторождения. Круглые отверстия на пилонах оформлены декоративными решётками из золочёного металла с изображением колосьев и с укреплёнными на них светильниками. Кроме того, зал освещается люстрами-тарелками. Потолок станции украшен рельефным орнаментом с лепными вставками. Пол в центральном зале выложен серым гранитом, в боковых залах — тем же гранитом с геометрическими вставками чёрного диабаза и красного гранита. Путевые стены покрыты сверху белой керамической плиткой, а снизу — чёрным мрамором.

Переход на Кольцевую линию, открытый в 1950 году, находится в центре зала. Там располагается переходная камера с лестницами на спуск и на подъём. Далее длинный коридор выводит к мостику над платформой в сторону «Таганской» и лестнице в центре зала «Курской-кольцевой».

Переход на Люблинско-Дмитровскую линию — в западном торце через пристройку, удлиняющую центральный зал, по короткому эскалаторному тоннелю и короткому переходу с арками в аванзал «Чкаловской». Пристройка, удлиняющая центральный зал, была построена специально для перехода через ранее глухой западный торец станции в 1996 году.

Станция была конечной на Арбатско-Покровской линии до 1944 года. За станцией располагается пошёрстный съезд, по которому оборачивали поезда до продления линии на восток, и сейчас используемый для оборота при нештатных ситуациях, а также для служебных перевозок. На станции 2 стрелочных перевода.

</RuTxt>

<EnTxt>

Kurskaya (Russian: Курская) is a station on the Arbatsko–Pokrovskaya line of the Moscow Metro.

It is named for the Kursky railway station located nearby.

Designed by L. M. Polyakov and completed in 1938, the station has tiled walls and gray marble pylons with sconce light fixtures and circular ventilation grilles.

From this station it is possible to transfer to Kurskaya on the Koltsevaya line and Chkalovskaya on the Lyublinskaya line.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>48</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Площадь Революции</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>720</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Пло́щадь Револю́ции» — станция Московского метрополитена. Расположена на Арбатско-Покровской линии между станциями «Курская» и «Арбатская». Находится на территории Тверского района Центрального административного округа Москвы. Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения.

~

Открыта 13 марта 1938 года в составе участка «Улица Коминтерна» (ныне «Александровский сад») — «Курская» (вторая очередь строительства). Спроектирована архитектором Алексеем Душкиным и имеет статус выявленного объекта культурного наследия. Название получила по одноимённой площади. Имеет переход на станцию «Театральная» Замоскворецкой линии и общий с ней вестибюль.

История проектирования станции «Площадь Революции» связана с историей проектирования Покровского радиуса Московского метрополитена, который должен был начинаться возле Библиотеки имени Ленина и заканчиваться в Измайлово. Трассировка Покровского радиуса несколько раз менялась. По планам 1932 года планировалось построить между станциями «Библиотека Ленина» и «Ильинские Ворота» станцию «Красная Площадь», которую предполагалось расположить под одноимённой площадью. Там же проектировался пересадочный узел трёх линий: Арбатско-Покровской, Таганско-Тверской и Дзержинско-Замоскворецкой.

В 1934 году было решено не строить пересадочный узел под Красной площадью. Вместо этого пересадочный узел перенесли к Театральной площади. В том же году в планах впервые появляется станция «Площадь Революции». Её планировалось построить между станциями «Библиотека Ленина» (сооружена как «Улица Коминтерна») и «Ильинские Ворота» и соединить с ответвлением первой очереди («Улица Коминтерна» — «Смоленская»). Впоследствии станцию «Ильинские Ворота» и следующую за ней «Покровские Ворота» исключили из плана.

На конкурсе проектов станции победил архитектор А. Н. Душкин. Строительство второй очереди началось в 1935 году. В январе 1938 года работы на Покровском радиусе были в заключительной стадии. Станция была открыта 13 марта 1938 года в составе участка «Улица Коминтерна» — «Курская» второй очереди строительства, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 16 станций. Поезда поехали по новой линии Московского метрополитена от станции «Киевская» до станции «Курская».

В 1946 году построен переход из центра зала по лестницам и коридору в торец станции «Театральная». 21 декабря 1947 года был открыт восточный вестибюль в Богоявленском переулке. В 1974 году был сооружён ещё один, дополнительный переход из торца станционного зала на станцию «Театральная».

После попадания бомбы в тоннель мелкого заложения «Арбатская» — «Смоленская» в 1941 году стала очевидной незащищённость этого участка метро, который носил стратегический характер. Было принято решение о замене этого участка новым, глубоким. Поэтому к 1953 году был построен новый участок Арбатско-Покровской линии «Площадь Революции» — «Киевская», полностью дублировавший старый, при этом участок мелкого заложения «Калининская» (так называлась станция «Улица Коминтерна» с 1946 года) — «Киевская» был закрыт и открыт заново лишь в 1958 году в составе Филёвской линии.

C 25 июня 2002 года по 25 декабря 2003 года западный вестибюль был закрыт для замены эскалаторов 1938 года выпуска.

С марта 2007 года на станции «Площадь Революции» предоставляется услуга беспроводного доступа в интернет (Wi-Fi).

С 8 декабря 2008 года по 29 марта 2010 года восточный вестибюль был закрыт на реконструкцию. К открытию вестибюля были выпущены памятные билеты.

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 34 метра). Построена по типовому проекту второй очереди Московского метрополитена. Станция состоит из трёх параллельных тоннелей, поперечное сечение каждого из которых составляет 9,5 м. Обделка из чугунных тюбингов. Каждое кольцо составлено из 18 тюбингов и имеет ширину 60 сантиметров.

Общая ширина платформы составляет 22,5 м, расстояние между путями — 25,4 м. Высота свода составляет 5,3 м. Общая длина платформы — 155 м.

Станционные тоннели соединены между собой проёмами, которые обрамлены рамами из чугунных тюбингов. Таких проёмов по восемь с каждой стороны. Под платформой среднего тоннеля расположены служебные помещения, а помещения под платформами боковых залов используются для целей вентиляции. Эскалаторные тоннели, наклонённые под углом 30° к горизонту, имеют конструкцию из чугунных тюбингов. Диаметр каждого кольца — 7,9 м, ширина — 75 см.

В торцах станционного зала, а также в переходах установлены гермозатворы. В северном конце центрального зала стоит колонна экстренного вызова.

Станция имеет два наземных вестибюля: западный, находящийся на площади Революции, был открыт вместе со станцией, а восточный открылся в Богоявленском переулке 21 декабря 1947 года.

Западный вестибюль «Площади Революции» является общим со станцией «Театральная», его архитектор А. Н. Душкин. Изначально предполагалось, что этот вестибюль в будущем будет встроен в здание Большого академического кинотеатра, планировавшегося к строительству напротив здания Большого театра. Поэтому перед архитектором стояла задача сделать такой вестибюль, чтобы его можно было встроить в большое здание и чтобы при этом он мог существовать самостоятельно. Вестибюль был спроектирован и таким образом, чтобы его не приходилось закрывать на время строительства кинотеатра.

~

Архитектура интерьеров западного вестибюля достаточно лаконична. Стены эскалаторного зала облицованы тёмным мрамором «садахло». Потолок обработан рельефными тягами. Пол покрыт гранитом. Стены кассового зала и прохода облицованы тёмно-жёлтым «бьюк-янкоем». Эскалаторный зал освещают круглые подвесные светильники, а кассовый зал и проход — настенные бра. В вестибюле установлен бюст В. И. Ленина. Снаружи павильон решён в виде портика с шестью квадратными колоннами, облицованными тёмным лабрадоритом. Наружные стены павильона покрыты белым подмосковным известняком.

Восточный вестибюль, встроенный в линию домов в Богоявленском переулке, представляет собой большой полуциркульный зал с кассами и верхней аркой эскалаторного тоннеля. Архитекторы — Ю. П. Зенкевич, А. Н. Душкин, Н. И. Демчинский. Стены с выступающими полуколоннами облицованы серовато-белым мрамором. Напротив эскалатора, над кассами, выложена флорентийская мозаика, аллегорически прославляющая 30-летие Великой Октябрьской социалистической революции: щит с серпом и молотом в окружении алых знамён с датами «1917» и «1947» (художник — В. Ф. Бородиченко). Ниже на мраморе стены высечены строки первой редакции Гимна СССР, принятой в 1943 году.

Зал освещает находящаяся перед аркой эскалаторного тоннеля гигантская висячая люстра с 24 рожками. По сторонам арки на постаментах расположены колоннообразные торшеры, обложенные бронзовыми листами причудливой фигурной чеканки.

Снаружи вестибюль представляет собой неказистое здание во дворе 5-го квартала Тверского района (адрес: Богоявленский переулок, дом 3/5, стр. 1в). В соответствии с Генпланом реконструкции Москвы 1935 года планировалась перепланировка квартала, в том числе надстройка над вестибюлем административного здания и организация второго выхода из вестибюля в сторону Никольской улицы.

Восточный вестибюль был закрыт на реконструкцию 8 декабря 2008 года. Ранее на станции уже проводились плановые капитальные работы помещений и эскалаторов, но комплексная реконструкция вестибюля была осуществлена впервые. После проведения реконструкции восточный вестибюль в полдень 29 марта 2010 года был открыт в рабочем порядке. Из-за терактов в московском метрополитене, произошедших за несколько часов до планируемого открытия восточного вестибюля после реконструкции, торжественная часть мероприятия была отменена. В восточном вестибюле во время реконструкции было установлено три эскалатора типа Э55Т. При реконструкции внешний вид вестибюля — выявленного памятника архитектуры — был искажён. Оригинальные кассы были уничтожены и заменены новоделом, лишь отдалённо напоминающим оригинал.

На постаментах в углах пилонов установлены 76 бронзовых фигур, изображающих советских людей. Скульптуры были выполнены в Ленинградской мастерской художественного литья коллективом под руководством видного скульптора М. Г. Манизера (в коллектив скульпторов входили А. И. Денисов, А. А. Дивин, А. А. Пликайс, Л. К. Жданов, Г. Ф. Ветютнев, И. П. Иванов, Е. Г. Фалько, М. А. Владимирская, В. А. Пузыревский). Изначально скульптур было 80, но в 1947 году, в связи с сооружением гермозатвора перед восточным выходом, четыре были сняты. Всего на станции 20 различных образов: скульптуры в арках повторяются по четыре раза, а в замурованном арочном проходе — дважды.

В 1941 году скульптуры со станции были эвакуированы в Среднюю Азию, а в 1944 году возвращены в виде разрозненных частей. За счёт того, что каждой из скульптурных композиций было несколько, все скульптуры удалось полностью восстановить.

Скульптуры расставлены в хронологическом порядке от событий октября 1917 до декабря 1937 года:

> в первой арке — революционный рабочий с винтовкой и гранатой и революционный солдат с винтовкой;

> во второй арке — крестьянин с оружием и в лаптях и революционный матрос с наганом в руке и гранатами;

> в третьей арке — парашютистка ДОСААФ и матрос-сигнальщик с линкора «Марат»;

> в четвёртой арке — девушка-«ворошиловский стрелок» с пневматической винтовкой и пограничник с винтовкой и собакой;

> в пятой арке — обнажённый по пояс стахановец с отбойным молотком и молодой инженер с циркулем в правой руке и шестернёй в левой (циркуль у всех четырёх > скульптур в настоящее время отсутствует);

> в шестой арке — птичница с курицей и петухом и хлебороб-механизатор;

> в седьмой арке — студент с книгой на коленях и студентка с книгой в руках;

> в восьмой арке — спортсменка с диском для метания и футболист с мячом в руках;

> в девятой арке — отец с ребёнком и мать с ребёнком;

> в замурованном арочном проходе (скульптуры есть только со стороны платформ) — пионеры-авиамоделисты и пионерки-географы.

Все фигуры, кроме фигур пионеров, изображены либо вставшими на колено, либо согнувшимися, либо сидящими, чтобы их можно было разместить в арочных проходах. В связи с этим скульптуры критиковали, говоря, что статуи представляют образ советского народа — «он весь или сидит, или стоит на коленях», однако скульптуры одобрил И. В. Сталин. "На эту станцию при открытии прибыл генеральный секретарь И. В. Сталин, одобрил, ходил быстро вокруг скульптур и говорил «как живые, как живые» с грузинским акцентом..." — писал А. Н. Душкин.

Обе действующие соединительные ветви, связывающие Арбатско-Покровскую линию с другими линиями Московского метрополитена, находятся вблизи станции.

При движении в сторону «Арбатской» можно увидеть двухпутный тоннель, который ведёт к станции «Александровский сад». Ранее, в 1938—1953 годах, он являлся действующим участком Арбатско-Покровской линии с тоннелями мелкого заложения. После строительства в 1953 году участка глубокого заложения он стал служебной соединительной ветвью. Вплоть до 1997 года данный перегон являлся единственной двухпутной служебной соединительной ветвью, сохранившейся в Московском метрополитене, и использовался для пассажирского движения между Арбатско-Покровской и Филёвской линиями, так как составы депо «Измайлово» расставлялись на ночь в тупиках за станцией «Киевская» Филёвской линии. С 1997 года пассажирские перевозки по всем служебным соединительным ветвям были запрещены. До 2018 года, когда электродепо «Фили» обслуживало Арбатско-Покровскую линию, по данной соединительной ветви регулярно резервом следовали поезда на линию и в депо.

Другая ССВ ответвляется со стороны перегона «Курская» — «Площадь Революции» и соединяет его с Замоскворецкой линией, а именно станцией «Театральная».

На станции 3 стрелочных перевода. Светофоры полуавтоматического действия ТЛП-69Д, ТЛП-69, ТЛП-67 и ТЛП-65Д управляются с поста централизации станции «Театральная». Управление стрелочными переводами и остальными светофорами полуавтоматического действия осуществляется со своего поста централизации.

</RuTxt>

<EnTxt>

Ploshchad Revolyutsii (Russian: Пло́щадь Револю́ции) is a station on the Moscow Metro, in the Tverskoy District of central Moscow. The station is named after Revolution Square, under which it is located. It is on the Arbatsko-Pokrovskaya Line.

~

When the Arbatsko-Pokrovskaya Line was first built, the tracks from Ploshchad Revolyutsii extended westward to Aleksandrovsky Sad rather than Arbatskaya. When the westward extension of the line was completed in 1953, trains were rerouted through the new segment.

The station opened in 1938, its architect was Alexey Dushkin. The station features red and yellow marble arches resting on low pylons faced with black Armenian marble. The spaces between the arches are partially filled by decorative ventilation grilles and ceiling tracery.

~

The station contains 76 statues in the socialist realism style. Each arch is flanked by a pair of bronze sculptures by Matvey Manizer depicting the people of the Soviet Union, including soldiers, farmers, athletes, writers, aviators, industrial workers, and schoolchildren.

From this station, passengers can transfer to Teatralnaya on the Zamoskvoretskaya Line and Okhotny Ryad on the Sokolnicheskaya Line, but the latter can be reached only through Teatralnaya as there is no direct transfer.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>49</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Арбатская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>735</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Арба́тская» — станция Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Площадь Революции» и «Смоленская». Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения.

~

Открыта 5 апреля 1953 года в составе участка «Площадь Революции» — «Киевская». Станция имеет статус выявленного объекта культурного наследия. Название получила по улице Арбат, как и одноимённая станция Филёвской линии. Станция входит в состав крупнейшего в Москве пересадочного узла и имеет переходы на станции: «Библиотека имени Ленина» Сокольнической линии, «Александровский сад» Филёвской линии и «Боровицкая» Серпуховско-Тимирязевской линии. Является одной из станций четырёхстанционного пересадочного узла «Александровский сад — Арбатская — Библиотека имени Ленина — Боровицкая».

15 мая 1935 года открылась первая очередь Московского метрополитена — участок от «Сокольников» до «Парка культуры» с ответвлением до «Смоленской». В составе ответвления было три станции — «Улица Коминтерна», «Арбатская» и «Смоленская». В 1937 году ответвление продлили до «Киевской».

13 марта 1938 года была открыта вторая по хронологии линия метро — Арбатско-Покровская. Был построен участок «Улица Коминтерна» — «Курская» и соединён с ответвлением первой линии. Поезда проследовали по новой линии Московского метрополитена от станции «Киевская» до станции «Курская».

После попадания бомбы в тоннель мелкого заложения «Арбатская» — «Смоленская» в 1941 году стала очевидной незащищённость этого участка метро. После 1947 года было принято решение о замене этого участка новым, глубокого заложения. Поэтому к 1953 году был построен новый участок Арбатско-Покровской линии «Площадь Революции» — «Киевская», полностью дублировавший старый, при этом участок мелкого заложения «Калининская» (так называлась станция «Улица Коминтерна» с 1946 года) — «Киевская» был закрыт и открыт заново лишь в 1958 году в составе Филёвской линии. Арбатский радиус глубокого заложения строился в спешке (строительство заняло два года) и в тайне, и его открытие стало неожиданностью для москвичей.

Станция была открыта 5 апреля 1953 года в составе участка «Площадь Революции» — «Киевская» пятой очереди строительства, после открытия которого (и одновременного закрытия участка «Улица Коминтерна» — «Киевская») в Московском метрополитене стало 38 станций. Тогда же был открыт переход на станцию «Библиотека имени Ленина». В 1958 году Арбатский радиус мелкого заложения был вновь открыт в составе Арбатско-Филёвской линии, и «Арбатская» получила переход на станцию «Калининская» (ныне «Александровский сад»).

В 1980-х годах вестибюль был встроен в новое здание Генерального штаба Министерства обороны СССР (позднее — Министерства обороны РФ). Вход и выход, расположенные на фасаде в сторону Арбата, были перенесены в сторону Воздвиженки. В 1986 году был сооружён переход из центра зала на станцию «Боровицкая».

В 1991 году станцию предлагалось переименовать в «Воздвиженка»

С 18 мая 2006 года по 3 сентября 2007 года вестибюль был закрыт на реконструкцию. К открытию вестибюля были выпущены памятные билеты.

Планируется замена эскалаторов в восточном торце станции.

~

У станции один собственный наземный вестибюль (западный). Первоначально вестибюль был в виде отдельного здания, которое стояло в центре квартала между Воздвиженкой, Знаменкой, Арбатской площадью и Крестовоздвиженским переулком, в 100 м от наземного павильона станции «Арбатская» Филёвской линии. Арочные входы-выходы располагались на фасаде в сторону Арбатской площади. Вестибюль был построен в виде трёхпролётной триумфальной арки.

При строительстве нового здания Генерального Штаба Министерства обороны в 1980-х годах вестибюль оказался в его атриуме. Старые выходы были закрыты, новый вход был встроен в здание Генштаба со стороны улицы Воздвиженка. Наземный вестибюль станции является выявленным объектом культурного наследия.

Вестибюль состоит из двух прямоугольных залов — кассового и эскалаторного. Свод эскалаторного зала опирается на четыре взаимно пересекающиеся параболические арки. На стене напротив эскалаторной арки изначально был установлен ростовой портрет И. В. Сталина, выполненный Г. И. Опрышко в технике флорентийской мозаики с использованием яшмы и порфира. В 1955 году мозаика была разобрана по решению Советского правительства.

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения. Сооружена по специальному проекту: по сравнению с типовым сближены тоннели, уменьшено поперечное сечение пилонов, центральный зал в сечении эллипсовидный. Длина подземного зала 220 метров — это вторая по длине станция после «Воробьёвых гор». Архитекторы: Л. М. Поляков, В. В. Пелевин, Ю. П. Зенкевич при участии А. Г. Рочегова. Художник М. А. Энгельке.

Внутреннее убранство станции относится к стилю «московского барокко», сложившегося в результате синтеза русской архитектуры XVII века с элементами ордерных композиций. Расположение станции в непосредственной близости к Кремлю определило характер её архитектуры в стиле русского зодчества. Архитекторы применили приём переплетения параболических арок, которые перекинуты поперёк станции и несут на себе всю тяжесть сводов с малыми арками.

Центральный зал имеет огромную протяжённость, и в нём отсутствует замкнутая перспектива. Пилоны отделаны внизу красным мрамором «салиэти» и украшены выполненными из керамики букетами цветов. Пол выложен серым, красным и чёрным гранитом в виде коврового рисунка. Путевые стены облицованы глазурованной керамической плиткой, белой вверху и чёрной внизу. Станционный зал освещается подвесными двумя рядами люстр в золочёной бронзовой оправе, декорированных орнаментом. Стены подходных коридоров облицованы серовато-белым пятнистым мрамором с цоколем из красного мрамора. Возле каждого пилона со стороны бокового зала и со стороны центрального зала находятся скамейки.

Станция имеет пересадки на станции «Библиотека имени Ленина» Сокольнической линии, «Боровицкая» Серпуховско-Тимирязевской линии и «Александровский сад» Филёвской линии. Пересадка на Сокольническую и Филёвскую линии осуществляется через эскалаторный наклон в восточном торце вестибюля (также оттуда можно выйти в город к Александровскому саду и Моховой улице). В 1986 году в центре зала сооружены лестницы, используемые для перехода на Серпуховско-Тимирязевскую линию. Далее расположен мостик над путём в сторону «Щёлковской», затем — переход и межэтажный эскалатор вверх выводит в северный торец «Боровицкой»

> Станция «Арбатская» фигурирует в постапокалиптическом романе Дмитрия Глуховского «Метро 2033». Согласно книге, станция принадлежит так называемому Полису, который состоит из четверного пересадочного узла. Полис — культурная и духовная столица метрополитена, и в его сохранности заинтересованы все обитатели метро[27].

> В 1976 году на станции «Арбатская» был снят один из первых клипов Аллы Пугачёвой на песню «Арлекино».

> В 1996 году на станции был снят клип на песню «42 минуты» Валерия Сюткина.

> В фильме «Обитель зла: Возмездие» фигурируют две вымышленных станции «Арбатская». Дизайн интерьера первой станции с прямыми колоннами похож на станцию «Арбатская» на Филёвской линии, а пересадочный указатель соответствует станции «Арбатская» на Арбатско-Покровской линии. Наземный вестибюль второй станции похож на вестибюль станции на Филёвской линии, а интерьер соответствует станции на Арбатско-Покровской линии.

</RuTxt>

<EnTxt>

Arbatskaya (Russian: Арба́тская) is a station on the Arbatsko–Pokrovskaya line of the Moscow Metro. Along with Smolenskaya and Kievskaya, it was built in 1953 to replace an older, parallel section of track which has since become part of the Filyovskaya line. The old station had been damaged in a German bomb attack in 1941, so its replacement was much deeper and included larger stations that could double as shelters (especially in the event of nuclear attack). Although it was initially supposed to be closed permanently, the old section reopened five years later, creating the somewhat confusing situation of having two pairs of completely separate stations with the same names (Arbatskaya and Smolenskaya).

~

Arbatskaya was designed by Leonid Polyakov, Valentin Pelevin and Yury Zenkevich. Since it was meant to serve as a bomb shelter as well as a Metro station, Arbatskaya is both large (the 250-m platform is the second-longest in Moscow) and deep (41 m underground). The main tunnel is elliptical in cross-section, an unusual departure from the standard circular design. The station features low, square pylons faced with red marble and a high vaulted ceiling elaborately decorated with ornamental brackets, floral reliefs, and chandeliers.

~

From this station passengers can transfer to Biblioteka Imeni Lenina on the Sokolnicheskaya line, Aleksandrovsky Sad on the Filyovskaya line, and Borovitskaya on the Serpukhovsko–Timiryazevskaya line. Despite the name, however, it is not possible to transfer to Arbatskaya on the Filyovskaya line.

The station and Arbatskaya on the Filyovskaya line are featured in the Resident Evil: Retribution Moscow segment.

The station, alongside Aleksandrovskiy Sad, Biblioteka Lenina, and Borovitskaya, makes up the 'city-state' of Polis in the Metro 2033 series of games and novels.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>50</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Смоленская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>750</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Смоле́нская» — станция Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Арбатская» и «Киевская». Открыта 5 апреля 1953 года в составе участка «Площадь Революции» — «Киевская». Архитекторы: И. Е. Рожин, Г. К. Яковлев. Название получила по Смоленской площади, как и одноимённая станция Филёвской линии.

~

Станция открыта 5 апреля 1953 года в составе участка «Площадь Революции» — «Киевская», после открытия которого (и одновременного закрытия участка «Улица Коминтерна» — «Киевская») в Московском метрополитене стало 38 станций.

У станции один наземный вестибюль (восточный), расположенный во дворе дома 54 по улице Арбат. В состав вестибюля также входит арка, выходящая на Садовое кольцо.

Круглый наземный вестибюль (архитекторы О. А. Великорецкий, А. Ф. Стрелков) отделан чёрным мрамором в основании и украшен четырьмя медальонами с изображениями исторических событий и указаниями дат: 1612, 1812, 1917 и 1945 (скульпторы О. А. Иконников, Ю. Г. Ушаков). Мозаичный фриз круглого эскалаторного зала представляет собой повторяющиеся изображения ордена «Победа».

Станция стала самой первой, где в августе 2010 года были заменены турникеты на входе, в вестибюле.

Планируется замена эскалаторов.

Глубина залегания станции — 50 метров. Высота над уровнем моря — 92 метра. Пикет ПК27+28. Ежедневный пассажиропоток составляет 45 250 человек.

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения. Сооружена по типовому проекту. Диаметр центрального зала — 9,5 метра, диаметр боковых залов — 8,5 метра.

Оформление станции посвящено военно-исторической теме. Пилоны станции облицованы белым мрамором, украшены по углам полуколоннами. Пол выложен чёрным мрамором с орнаментом из белого и красного мрамора по боковым сторонам зала. Путевые стены облицованы белой керамической плиткой, внизу — чёрным мрамором. Станционный зал освещается канделябрами на пилонах, а также светильниками, спрятанными за карнизом под сводом зала. Барельеф на торцевой стене (скульптор Г. И. Мотовилов) посвящён защитникам Родины.

~

Планируется замена эскалаторов. Вместо 3 будут установлены 4 эскалатора. В период ремонта станция будет закрыта, поезда будут проезжать станцию без остановки. В отдалённой перспективе планируется организация пересадки на новую станцию «Плющиха» Калининско-Солнцевской линии.

</RuTxt>

<EnTxt>

Smolenskaya (Russian: Смоленская) is a station on the Arbatsko–Pokrovskaya line of the Moscow Metro. It was built in 1953 to replace an older station of the same name, though that one was later reopened as part of the Filyovskaya line. The two stations are not connected.

~

Smolenskaya has square, white marble columns with fluted corners, decorative cornices, and ventilation grilles concealed behind ornamental sconces. At the end of the platform is a bas-relief by G.I. Motovilov entitled "The Defenders of Russia," which depicts soldiers of the Red Army in battle. The architects of the station were Igor Rozhin and G. P. Yakovlev. At 50 m below the surface, Smolenskaya was the deepest station on the line until Park Pobedy opened in 2003.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>51</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Киевская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>765</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ки́евская» — станция Московского метрополитена на Арбатско-Покровской линии. Связана пересадками с двумя одноимёнными станциями, одна из которых располагается на Филёвской линии, другая — на Кольцевой. Расположена в районе Дорогомилово (ЗАО); названа по Киевскому вокзалу. Открыта 5 апреля 1953 года в составе участка «Площадь Революции» — «Киевская». Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. Являлась конечной на протяжении 50 лет — с 1953 по 2003 год.

~

Станция открыта 5 апреля 1953 года в составе участка «Площадь Революции» — «Киевская», после открытия которого (и одновременного закрытия участка «Калининская» — «Киевская») в Московском метрополитене стало 38 станций.

Станция имеет пересадки на одноимённые станции Кольцевой линии и Филёвской линии. На станции один вестибюль, совмещённый со станцией Кольцевой линии и находящийся в здании Киевского вокзала. Для выхода в город служат лестницы слева от глухого западного торца станции. Переход на станцию Филёвской линии осуществляется через тот же вестибюль. Напротив лестниц перехода на Филёвскую линию находятся закрытые в данный момент лестницы, которые, предположительно, ведут к заделу под дополнительный выход. Переход на Кольцевую линию осуществляется как через совмещённый вестибюль, так и по эскалаторному наклону в восточном торце станции. Лестницы в центре зала служат для спуска пассажиров из вестибюля на станцию.

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения. Сооружена по типовому проекту. Диаметр центрального зала — 9,5 метра, боковых залов — 8,5 метра.

Оформление посвящено Советской Украине и теме воссоединения Украины с Россией. Станция украшена большим количеством живописных полотен. Архитектурная целостность станции достигается применением светло-серого мрамора «коелга» для отделки пилонов как центрального зала, так и боковых нефов, а также путевых стен. Пилоны дополнительно украшены цветным керамическим карнизом; керамический фриз, антаблементом венчающий пилоны, декорирован украинскими орнаментальными мотивами с элементами классики. Пол, выстланный серым янцевским гранитом, подчёркивает ощущение сдержанной целостности, по периметру пилонов вместо гранита используется и мрамор «салиети», благодаря чему усиливается ритм пилонов. Освещение — люстры авторского исполнения из гранённого хрусталя с лампами накаливания, впоследствии неоднократно применявшиеся на других станциях (например, на старой станции «Первомайская» (в депо «Измайлово») и на «ВДНХ»).

На своде над пилонами в лепных медальонах размещены 24 фрески, изображающие трудящихся Советской Украины. Со стороны платформ также размещены фрески, преимущественно с изображениями фантастических растений. В западном торце станции находится крупное панно, изображающее народные гуляния на праздновании 300-летия воссоединения Украины с Россией. Авторы живописных произведений — большой творческий коллектив художников: В. А. Коновалов, В. Н. Аракелов, П. М. Михайлов, Л. А. Карнаухов, Т. В. Коновалова, А. К. Ширяева, К. П. Аксёнов, И. В. Радоман, Г. И. Опрышко.

Панно «Народные гуляния в Киеве», расположенное в западном торце станции, почти полностью (около 10 м²) обрушилось утром 2 октября 2010 года, в результате протечки грунтовых вод. Реставрация проводилась с 2012 года художниками-реставраторами ООО «Творческие мастерские „Китеж“» М. Симагиным и В. Ивановым. Восстановление фрески заняло почти три года, официальная церемония её открытия состоялась 22 августа 2013 года, хотя к тому времени она уже некоторое время была открыта для обзора. При восстановлении росписи были использованы краски на стеклянной основе, которые обычно применяются при художественной отделке фасадов. Отличия от панно образца 2010 года объясняются Мосгорнаследием тем, что реставрация производилась по фотографии из архивов музея имени Щусева, запечатлевшей оригинальный вид панно, изменившийся при предыдущих реставрациях. Несмотря на то, что воссоздание данной работы было задекларировано «в первоначальном виде», на изображении красного знамени с овальным портретом, присутствующего на панно, был воспроизведён профиль не Сталина, а Ленина.

~

После инцидента с обрушением панно было принято решение о реставрации всех фресок на станции, к работам приступили в 2014 году. В ходе реставрации также был восстановлен оригинальный облик фресок образца 1954 года, что вызвало критику, связанную с изменением ряда деталей, привычных по фрескам до начала их восстановления. Данные изменения в первоначальный вид фресок были внесены в ходе предшествующих реставраций.

За станцией расположено два тупика, использовавшихся для оборота составов, когда станция была конечной. В настоящее время, после продления линии в Митино, оборот составов за «Киевской» производится редко (в основном в случае экстренных нештатных ситуаций). Также тупики используются для ночного отстоя. Ранее они использовались для технического обслуживания поездов, в настоящее время всё это производится в оборотных тупиках за станциями «Молодёжная» и «Строгино». Однако эти тупики активно использовались 15—16 августа 2009 года, когда участок от станции «Строгино» до станции «Киевская» был закрыт на реконструкцию по установке АЛС-АРС. (Участок «Кунцевская» — «Крылатское» был не оборудован АЛС-АРС.)

</RuTxt>

<EnTxt>

Kiyevskaya (Russian: Киевская), named for the nearby Kiyevsky railway station, is a station on the Arbatsko–Pokrovskaya line of the Moscow Metro. Opened in 1953, it is lavishly decorated in the quasi-baroque style that predominated in the early 1950s. The square pylons are faced with white Ural marble and elaborately patterned ceramic tile and the plastered ceiling is decorated with a series of frescoes by various artists depicting life in Ukraine. A large mosaic at the end of the platform commemorates the 300th anniversary of the reunification of Russia and Ukraine. Light comes from a row of hexagonal chandeliers. The architects were L. V. Lile, V. A. Litvinov, M. F. Markovsky, and V. M. Dobrokovsky.

~

~

Kiyevskaya has no vestibule of its own. Instead, escalators at the end of the hall lead to Kiyevskaya and thence to that station's entrance, which is built into the Kiyevsky railway station.

For half a century Kiyevskaya was the terminus of the Arbatsko–Pokrovskaya line; the 2003 extension to Park Pobedy ended that situation.

From this station it is possible to transfer to Kiyevskaya on the Filyovskaya line and the Kiyevskaya on the Ring.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>52</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Парк Победы</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>780</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Парк Побе́ды» — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Арбатско-Покровской и Солнцевской линиях. Расположена в районе Дорогомилово (ЗАО); названа по одноимённому парку. Открыта 6 мая 2003 года в составе участка «Киевская» — «Парк Победы» на Арбатско-Покровской линии, 31 января 2014 года в составе участка «Деловой центр» — «Парк Победы» на Калининско-Солнцевской линии (челночное движение) и 16 марта 2017 года в составе участка «Парк Победы» — «Раменки» на Солнцевской линии. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой в каждом из залов. Самая глубокая станция в Московском метрополитене.

~

Изначально один путь в каждом из залов станции предназначался для Арбатско-Покровской линии, другой — для хорды Митино — Бутово, на которую планировалась кросс-платформенная пересадка. Поскольку оба зала, в отличие от станций «Третьяковская» и «Петровско-Разумовская», строились одновременно и поскольку степень их готовности на момент приостановки строительства в 1990-х годах являлась очень высокой, то весь намеченный объём работ было решено завершить в полном объёме.

Оба зала станции начали функционировать 6 мая 2003 года в ходе продления Арбатско-Покровской линии на один перегон от станции «Киевская». «Парк Победы» стал 165-й станцией Московского метрополитена.

31 января 2014 года один из неиспользуемых путей, нумеруемый на Солнцевской линии как второй, был задействован для второго участка — нового радиуса Солнцевской линии с открытием движения до станции «Деловой центр». Одновременно с этим «Парк Победы» стал считаться как две станции, и в Московском метрополитене стало 192 станции.

Ввиду низкого пассажиропотока перегон обслуживался трёхвагонным поездом-челноком, хотя обе станции способны принимать пятивагонные составы типа «Русич». В феврале 2016 года челночное движение Солнцевской линии было перенесено на первый путь. Станция заработала в полноценном режиме 16 марта 2017 года после продления Солнцевской линии на юго-запад, до станции «Раменки».

26 февраля 2018 года был открыт первый участок Большой кольцевой линии с организацией вилочного движения, вследствие чего поезда Солнцевской линии через двухпутную служебную соединительную ветвь между станциями «Парк Победы» и «Шелепиха» следуют до станции «Петровский парк» и обратно.

В июле 2018 года, во время чемпионата мира по футболу, иностранные болельщики озвучили список самых красивых станций метрополитена. Станцию «Парк Победы» посчитали самой красивой станцией Арбатско-Покровской линии.

~

Первоначально станция имела только один выход в вестибюль — из западного торца южного зала, однако 16 марта 2017 года был открыт второй эскалаторный наклон, связавший с тем же вестибюлем северный зал. С обеих платформ станции по самым длинным в Москве эскалаторам (длина — 126,8 метра, высота подъёма — 63,4 метра, продолжительность поездки по ним составляет 180 секунд) можно подняться в совмещённый аванзал, а из него по короткому эскалатору (высота подъёма — 3,6 метра) — в подземный вестибюль, который соединён с построенным за несколько лет до открытия станции подземным переходом под Кутузовским проспектом. Из него есть выходы к улице Барклая, к Триумфальной арке и к парку Победы на Поклонной горе. С момента открытия станции ежегодно 9 мая вестибюль южного зала работает только на выход. С 2017 года проблему перераспределения пассажиропотоков планировалось решить за счёт вестибюля северного зала, однако после окончания праздничных мероприятий на Поклонной горе ограничения на вход по-прежнему остаются в силе.

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения. Сооружена по индивидуальному проекту из монолитного бетона по новой технологии с опережающим возведением пилонов и фундаментов путевых стен. Отделка из монолитного бетона, нагнетаемого за предварительно сваренные листы металлической опалубки. Станция состоит из двух независимых залов, соединённых двумя переходами. До конца 2013 года в каждом из залов один путь не использовался, а на самих путях в декоративных целях были уложены рельсы, которые до марта 2013 года не имели никакой связи с остальными путями станции — дальше существовали только очень короткие отрезки, заканчивающиеся тупиками.

Тема оформления — Великая Отечественная война и Отечественная война 1812 года. Великой Отечественной войне было посвящено панно в западном торце северного зала (демонтировано в 2015 году, в связи со строительством второго выхода), а Отечественной войне 1812 года посвящено аналогичное панно в восточном торце южного зала (автор обоих — З. К. Церетели). Историческая достоверность изображённых костюмов, орденов и флагов критикуется специалистами. Восточный торец северного зала облицован серым и чёрным мрамором. Расцветка двух залов «зеркальна» — в одном из них белые пилоны и коричневые путевые стены, в другом — наоборот. Расцветка пола в двух залах тоже различна: в северном зале использован полированный гранит красного и серого цветов, в южном — чёрного и серого. Оба зала освещаются скрытыми за карнизом светильниками.

На стене одного из переходов изображены ордена и медали — орден Красной Звезды, орден Отечественной войны, медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», медаль «За победу над Японией», медаль «Золотая Звезда», медаль «За оборону Москвы», медаль «За оборону Ленинграда», медаль «За отвагу», медаль «За боевые заслуги».

В официальных источниках фигурирует разная глубина заложения станции: 74 метра, 80 метров, 84 метра, 90 метров. Однако сумма высот платформы, наклонов эскалаторов и лестничных маршей вестибюля не подтверждают эти цифры. Согласно данным, опубликованным эскалаторной службой метрополитена, высота основного эскалаторного наклона станции составляет 63,4 метра, а высота малого наклона в вестибюле — 3,6 метра. Турникетный вестибюль соединён с поверхностью лестницей и лифтом с высотой подъёма 4,94 метра. Высота пассажирской платформы от уровня головок рельсов составляет 1,1 метра. Таким образом, глубина заложения станции составляет ~73 метра, что подтверждается официальным сайтом комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы.

Несмотря на это, станция является самой глубокой в Москве и одной из самых глубоких среди метрополитенов бывшего СССР. Впоследствии самой глубокой станцией Московского метрополитена станет Шереметьевская (74 метра).

</RuTxt>

<EnTxt>

Park Pobedy (Russian: Парк Победы – Victory Park) is a station of the Moscow Metro in the city's Dorogomilovo District. It is on two lines: the Arbatsko–Pokrovskaya line and the Kalininsko–Solntsevskaya line. At 84 metres (276 ft) underground, according to the official figures, it is the deepest metro station in Moscow and one of the deepest in the world (after Kiev Metro's Arsenalna, Chongqing Rail Transit's Hongtudi Station and Saint Petersburg Metro's Admiralteyskaya).

The Arbatsko–Pokrovskaya line serves the station with trains running from Pyatnitskoye Shosse in the northwest via Park Pobedy and central Moscow to Shchyolkovskaya in the northeast of the city.

~

Until 16 March 2017, the Kalininsko–Solntsevskaya line's western section has only two stations, Park Pobedy and Delovoy Tsentr. An extension to the south, opened on that day, connected Park Pobedy first with Ramenki via two other stations. Eventually it is planned to be extended to Rasskazovka, near Vnukovo International Airport.

Park Pobedy allows cross-platform interchange between the two lines across the station's two island platforms.

Construction began in 1986. The initial plans envisaged connections from the Arbatsko–Pokrovskaya line to the future Mitino–Butovskaya and the Solntsevo–Mytischinskaya Chordal lines. The former was accommodated in the station's design, with two additional tracks included parallel to those of the Arbatsko–Pokrovskaya line (the latter would have used a third set of track perpendicular to these). However, the 1990s financial crises ended the Chordal projects; the station opened in 2003 as a terminus of the Arbatsko–Pokrovskaya line, and in 2008 the Strogino–Mitino extension of the Arbatsko–Pokrovskaya line was begun from Park Pobedy. The second set of tracks saw their first use on 31 January 2014 as part of the Kalininsko–Solntsevskaya line's partial service to Delovoy Tsentr.

This is the only Moscow metro station where all passengers board and alight trains in different locations. A further complication was that only the southern, or inbound, platform had an entrance vestibule, so passengers arriving at the northern, or outbound, platform had to change platforms to leave the station. This, however, changed in March 2017, when the southern platform was connected directly to the entrance by a new escalator tunnel. The main reason for this was the opening of new section of Kalininsko-Solntsevskaya line, which now terminates at Ramenki instead of Park Pobedy.

At 84 metres (276 ft) underground, Park Pobedy is the deepest station in Moscow and the fourth-deepest in the world by mean depth, after Kiev Metro's Arsenalna, Chongqing Rail Transit's Hongtudi station and Saint Petersburg Metro's Admiralteyskaya, and is the deepest station by maximum depth, 97 metres (318 ft). It also contains the longest escalators in Europe, each one is 126 metres (413 ft) long and has 740 steps. The escalator ride to the surface takes approximately three minutes.

The two platforms, the work of architects Nataliya Shurygina and Nikolay Shumakov, are of identical design but have opposite colour schemes. The pylons of the outbound platform are faced with red marble on the transverse faces and pale grey marble on the longitudinal faces. The inbound platform is exact the reverse. The station is adorned with two large mosaics by Zurab Tsereteli depicting the 1812 French Invasion of Russia (at the end of the inbound platform) and World War II (on the outbound platform).

~

The station has a unique structural design. Instead of traditional cast iron tunnel lining Park Pobedy lining included steel blocks filled with concrete. It significantly reduced amount of structural metal and consequentially overall cost of construction.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>53</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Славянский бульвар</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>795</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Славя́нский бульва́р» — станция Московского метрополитена, расположена на Арбатско-Покровской линии. Открыта 7 сентября 2008 года на действующем участке между станциями «Парк Победы» и «Кунцевская». Названа по расположенному рядом одноимённому бульвару.

~

Станция открыта 7 сентября 2008 года на действующем участке между станциями «Парк Победы» и «Кунцевская». Стала 177-й станцией Московского метрополитена.

«Славянский бульвар» — односводчатая станция мелкого заложения, сооружённая из монолитного железобетона, с высотой свода 8,5 метров от уровня платформы и шириной около 20 метров. На станции одна островная платформа длиной 162 метра и шириной 10 метров. Пикет ПК103+33.

~

Институтом «Метрогипротранс» в начале 1990-х годов были разработаны несколько проектов трассировки Арбатско-Покровской линии после станции «Парк Победы». Для варианта продления линии в Солнцево вдоль Минской улицы и Мичуринского проспекта не предусматривалось станций, обслуживающих район Фили-Давыдково, а для трассировки в Солнцево через Матвеевское предлагались две станции глубокого заложения: «Минская», севернее пересечения Минской улицы с Белорусским направлением железной дороги, и «Давыдково», расположенная вдоль Давыдковской улицы у пересечения её со Славянским бульваром. В проекте примыкания Арбатско-Покровской линии к Филёвской рассматривалось три варианта. В первом предлагалась линия глубокого заложения с одной станцией «Кастанаевская» вдоль одноимённой улицы восточнее Минской улицы; во втором — линия преимущественно мелкого заложения со станцией «Тарутинская» на улице Герасима Курина восточнее одноимённой. Согласно третьему варианту проектировалось сооружение станции мелкого заложения «Славянский бульвар» между одноимённым бульваром и Кутузовским проспектом (с южной стороны последнего), и станции глубокого заложения «Минская» между пересечениями Минской улицы со Смоленской железной дорогой и c Кутузовским проспектом. При этом предлагалось включить в состав пускового участка только боковые тоннели «Минской», а строительство самой станции отнести на перспективу и увязать его с организацией пересадочной железнодорожной платформы.

Строительные работы на изначальной площадке для станции, расположенной по адресу Славянский бульвар, вл. 3, начались в середине 1990-х годов, но впоследствии были заморожены на длительное время, и к активной фазе продление Арбатско-Покровской линии перешло в середине 2000-х годов. В ноябре 2004 года было утверждено предложение ГУП «Московский метрополитен» об изменении трассировки линии с исключением станции «Славянский бульвар», а также предложение о задействовании высвобождаемой площадки для размещения многофункционального общественного центра (в итоге на ней был построен ТРЦ «Океания»), при этом для перспективного строительства станции предполагалось зарезервировать другой участок. Решения мотивировались более эффективным использованием городской территории и ускорением поездки по линии.

В июле 2005 года было объявлено о размещении станции «Славянский бульвар» на новом месте, между Смоленским направлением МЖД и Кутузовским проспектом (с северной стороны последнего), что влекло за собой частичную вырубку находящегося там яблоневого сада. Задела для станции у Минской улицы оставлено не было, а название было впоследствии использовано для новой станции «Минская» Калининско-Солнцевской линии. Итоговое спрямление линии сократило её протяжённость на 900 метров и удешевило строительство на 45 млн долларов.

Для доступа населения районов Фили-Давыдково и Матвеевское была изменена схема движения автобусов, в том числе пущены новые маршруты. Для удобства жителей улиц Герасима Курина, Тарутинской и Кастанаевской один из входов на станцию был встроен в уже действующий подземный переход под Смоленским направлением Московской железной дороги, соединяющий эти районы с Кутузовским проспектом и Славянским бульваром.

Станция открылась 7 сентября 2008 года, в церемонии участвовали Дмитрий Медведев и Юрий Лужков. С открытием «Славянского бульвара» в Московском метрополитене стало 177 станций.  
~

Станция имеет два подземных вестибюля (западный и восточный). Восточный вестибюль связан с платформой гранитной лестницей (ширина — 6 метров), западный — наклонным ходом с тремя лентами эскалаторов. Выход на поверхность из вестибюлей осуществляется по подземным переходам, над входами в которые установлены светопрозрачные павильоны. Имеется два лифта для спуска и подъёма инвалидных колясок.

Станция украшена металлическими элементами в стиле модерн, вдохновлёнными входами Эктора Гимара Парижского метрополитена. В больших углублениях свода размещены кованые металлические орнаменты из листьев и ветвей (автор И. Лубенников). Свод кессонированный; он накрывает платформу станции и восточный вестибюль. Светильники установлены на путевых стенах так, чтобы освещался весь свод станции.

На станции установлены три скамьи в форме ладьи, над которыми витиеватым шрифтом нанесено название станции.

На платформе установлены металлические «деревья» для придания станции сходства с настоящим бульваром. На вершинах «деревьев» размещены фонари.

Путевые стены облицованы зелёным мрамором «Верде Гватемала» (в завершении — профиль из нержавеющей стали). Пол покрыт чёрным крупнозернистым гранитом «Верде Бахия», по краям платформы он имеет термообработанную поверхность.

«Славянский бульвар», наряду со станциями «Красногвардейская», «Коньково», «Воробьёвы горы», «Крылатское», является станцией Московского метро, наименования которой расположены в центре зала, а не на путевых стенах.

</RuTxt>

<EnTxt>

Slavyansky Bulvar (Russian: Славянский бульвар) is a Moscow Metro station in the Fili-Davydkovo District, Western Administrative Okrug, Moscow. It is on the Arbatsko-Pokrovskaya Line, between Kuntsevskaya and Park Pobedy stations. Built as part of the stretch that bypasses most of the surface stretch of the Filyovskaya Line, Slavyansky Bulvar serves the residents of the southwestern districts situated between the Fruzensky and Filyovsky radii. The station was opened on 7 September 2008.

~

Originally the section between Kuntsevskaya and Park Pobedy was to have two stations instead of one. The first one, Minskaya was to be located on the western side of Moscow's Victory Park near the intersection of Minskaya Street and Kutuzovsky Avenue. Whilst the second station, Slavyansky Bulvar, was to be located on the Southern side of the same Kutuzovsky prospect in the Fili-Davydkovo District, next to the Slavyansky Boulevard (hence the name), construction of which began to a point where the future pit was ready for the tunnel boring shield. However the prioritisation of constructing a line to Strogino, and the importance of locking the bypass made the Moscow government change its original plan. The curvature of the bypass was reduced (and thus its length by 0.9 km), as was the amount of stations to save time. Originally the station Minskaya was more favoured, but under pressure of locals, the location of Minskaya would leave a provision for a station to be built in at a later date, and Slavyansky Bulvar was returned, however the change of the track path meant that the station would now be on the Northern side of the avenue, on the intersection with the Starorublyovskoye highway.

The station, designed by Architect S.Volovich, is a single-vault design of shallow depth. The vault rests on horizontal walls, due to the favourable hydroisolation conditions that are present there. Internally the walls are revetted with green Cuban marble "Verde Guatemala", topped with aluminium profile onto which lighting elements are fixed. Grey granite "Aleksandorovsky" covers the floor apart from platform edge, which has a darker "Gabbro". In addition the platform has three beech benches.

~

The station has two underground vestibules and serves as a junction with surface urban traffic.

On 25 December 2017, a public bus ploughed into the wide staircase entrance of a pedestrian underpass of the station, 5 people died, and the bus driver was arrested.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>54</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Кунцевская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>810</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ку́нцевская» — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Арбатско-Покровской и Филёвской линиях, для последней является западной конечной. Расположена на границе районов Кунцево и Фили-Давыдково (ЗАО); названа по бывшему городу Кунцево и станции Кунцево I. Открыта 31 августа 1965 года на действующем участке «Пионерская» — «Молодёжная» Арбатско-Филёвской линии, а 7 января 2008 года стала частью участка «Парк Победы» — «Строгино» на Арбатско-Покровской. Наземная открытая станция с одной островной и одной береговой платформами. В перспективе будет связана пересадкой со станцией «Можайская» Большой кольцевой линии.

Название происходит от бывшего подмосковного города Кунцево (административного центра Кунцевского района Московской области до 1960 года) и расположенной рядом железнодорожной станции Кунцево I Белорусского направления МЖД.

~

Станция открыта 31 августа 1965 года на действующем участке «Пионерская» — «Молодёжная» Арбатско-Филёвской линии. Стала 74-й станцией Московского метрополитена.

Изначально «Кунцевская» являлась типичной островной наземной станцией Филёвской линии, расположенной между станциями «Пионерская» и «Молодёжная».

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Кунцево».

В 2002 году пассажиропоток на станции составлял 37 210 человек в сутки.

К 2008 году была построена вторая платформа, и 2 января 2008 года «Кунцевская» была закрыта на реконструкцию. Во время реконструкции поезда Филёвской линии ходили от «Александровского сада» до «Пионерской». Пассажирское движение по новой схеме открылось 7 января того же года, одновременно с пуском станции «Строгино». Станции «Кунцевская», «Молодёжная» и «Крылатское» вошли в состав участка «Парк Победы» — «Строгино» Арбатско-Покровской линии, при этом «Кунцевская» стала считаться за две станции. После ввода в эксплуатацию указанного участка в Московском метрополитене стало 176 станций.

В ходе реконструкции южная половина первой платформы и бывший путь «к центру» были переданы для движения Арбатско-Покровской линии «от центра», вместе с участком Филёвской линии от «Кунцевской» до «Крылатского», а северная половина и бывший путь «от центра» стали выполнять функции конечной станции Филёвской линии. Единственный путь новой платформы стал использоваться для следования поездов Арбатско-Покровской линии в направлении «к центру». Таким образом, станция стала единственной в Москве наземной пересадочной станцией и единственным наземным кросс-платформенным пересадочным узлом в Московском метро (не считая сопряжённой с железнодорожной платформой станции «Выхино») и четвёртым (после «Китай-города», «Третьяковской» и «Каширской») действующим кросс-платформенным узлом, а также единственной в Московском метрополитене станцией с тремя путями, где все три пути регулярно используются для постоянного пассажирского движения.

~

Северная платформа была открыта 31 августа 1965 года на действующем участке Филёвской линии «Пионерская» — «Молодёжная», на восемь недель позже «Молодёжной».

Наземная открытая островная платформа. Северный путь используется для прибытия поездов Филёвской линии, следующих из центра, и отправления их же к центру. Так как станция является для линии конечной, а оборотные тупики за ней отсутствуют, оборот поездов осуществляется непосредственно на станции. Южный путь используется для следования поездов Арбатско-Покровской линии в направлении «от центра». Колонны облицованы белым мрамором. Напольное покрытие — асфальт. Архитектор — Р. И. Погребной.

Платформа закрывалась на реконструкцию с 5 октября 2017 года по 18 марта 2019 года. Поезда, следовавшие от станции «Славянский бульвар» Арбатско-Покровской линии, на станции «Кунцевская» не останавливались и сразу же ехали на станцию «Молодёжная». В конце 2017 года также была частично снесена северо-западная часть платформы, предназначенная для оборота поездов Филёвской линии, высадка пассажиров осуществляется только из последнего вагона.

Произошла замена бетонных свай, колонн, потолков и покрытия на идентичные установленным на новой платформе. Также адаптировали станцию для людей с ограниченным передвижением (лифт есть только в новом павильоне станции) и создали более удобную конфигурацию существующих пассажиропотоков как на вход/выход, так и на уровневую пересадку. Ранее предполагалось, что при реконструкции Филёвской линии вся станция может стать подземной.

Ноябрь 2017 года — на станции сделано 20 % от объёма реконструкции. К сентябрю 2018 года уровень объёма выполненных работ технологически позволял разрешить посадку-высадку пассажиров из первого вагона, однако никакого ослабления ограничений не последовало. Остановка поездов Арбатско-Покровской линии была возобновлена с начала движения поездов 18 марта 2019 года.

Южная платформа была открыта 7 января 2008 года в 5:30 мск составе участка «Парк Победы» — «Молодёжная» (по техническим причинам движение поездов с пассажирами до станции «Строгино» началось на шесть часов позже).

Наземная открытая боковая платформа. Единственный путь используется для следования поездов Арбатско-Покровской линии в направлении «к центру». Отделка южной платформы заметно отличается от построенной значительно раньше северной. Стена новой платформы отделана терракотовым мрамором. Напольное покрытие — светло-серый гранит. По краю платформы, как на всех современных станциях, проходит светодиодная ограничительная линия. Колонны — прямые, с квадратным сечением, отделаны тёмным мрамором, по серединам граней пущены желоба из нержавеющей стали, основания отделаны чёрным камнем, предположительно, чёрным габбро. Проект новой платформы и вестибюля — А. Л. Вигдоров.

</RuTxt>

<EnTxt>

Kuntsevskaya (Russian: Кунцевская) is a Moscow Metro station in the Kuntsevo District, Western Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is on Arbatsko-Pokrovskaya and Filyovskaya Lines serving as a cross-platform interchange between them and as a terminus of the latter. The station originally opened on 31 August 1965, as part of the extension of the Filyovsky radius, but on 7 January 2008, it was expanded and rebuilt as a part of the Strogino–Mitino extension.

~

The 1965 construction was designed by Robert Pogrebnoy to a standard design of the 1960s surface level stations, with two identical glazed vestibules on each side of the Rublyovo highway, and two canopies extending over each of the platform ends supported by a single row of marble pillars.

The 2008 reconstruction was designed by Architect A. Vigdorov, and this added a new longer platform running parallel to the old one, larger modern vestibules, and extending the old platform to provide access over the Arbatsko-Porkovskaya's tracks via a glazed overpass. This was necessary as the old platform length was designed for the Filyovskaya's six-car-long trains, whilst the Arbatsko-Pokrovskaya presently operates seven-car-long trains, with likelihood of them being further lengthened to eight cars long.

North platform was closed for reconstruction since October 2017 to March 2019.

Before reconstruction, Kuntsevskaya was operating on regular basis as any other station of the Moscow Metro, meaning that trains were passing right-hand side with access through the left door. It was directly connected to the Pionerskaya and Molodyozhnaya stations of the Filyovskaya Line.

The current operation differs in terms of servicing. That is, the new one-track platform gathers trains of Arbatsko-Pokrovskaya arriving from Strogino and dispatches them to Slavyanskiy Bulvar. Arbatsko-Pokrovskaya trains moving in the opposite direction arrive at the southern track of the old platform, while the remaining track is used by Filyovskaya Line (trains coming from Pionerskaya arrive at the track and then head back to Pionerskaya from the same track).

~

Architecturally the new platform sufficiently differs from its older neighbour, which was the last of the 1960s surface stations of the Moscow Metro, built at a time when the minimum of resources was spent on architecture and engineering. It includes two vestibules: the western one has its ticket hall outside, whilst the larger eastern one encompasses it into one large structure; marble and granite as well as new metalloplastic materials of orange and brown tones are used.

In the future it is planned that the older platform will also be upgraded with newer technology and decoration similar to its neighbour.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>55</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Молодёжная</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>825</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Молодёжная» — станция Арбатско-Покровской линии. Расположена между станциями «Кунцевская» и «Крылатское».

Станция названа по находившейся рядом Молодёжной улице бывшего подмосковного города Кунцево, которая в 1962 году, после присоединения Кунцева к Москве, была переименована в Молодогвардейскую из-за одноимённости с уже существовавшей в Москве Молодёжной улицей.

~

«Молодёжная» была открыта 5 июля 1965 года в составе участка «Пионерская» — «Молодёжная» Филёвской линии, стала 73-й станцией Московского метрополитена. Была конечной станцией до 31 декабря 1989 года, когда линия была продлена до станции «Крылатское».

В ноябре 1991 года на волне десоветизации станцию предлагали переименовать в «Рублёвскую», а также чуть позже в Ярцевскую.

До января 2008 года «Молодёжная» входила в состав Филёвской линии. 7 января 2008 года, после открытия движения на участке «Парк Победы» — «Кунцевская», участок «Кунцевская» — «Крылатское» вошёл в состав Арбатско-Покровской линии.

У станции два наземных вестибюля, выполненные в виде стеклянных павильонов. Западный вестибюль расположен на Ярцевской улице, а восточный — на Ельнинской.

Оба вестибюля соединены со станционным залом эскалаторами. В 1995—1996 годах эскалаторы были заменены на новые (модель ЭТ-5М), причём на восточном выходе установлены эскалаторы с балюстрадами из нержавеющей стали. В 2010 году турникеты были заменены на новые (типа УТ-2009).

~

Несмотря на то, что на каждый из вестибюлей приходится по паре эскалаторов, они работают лишь по направлению к выходу. В станционный зал можно спуститься по лестнице, расположенной параллельно эскалаторам.

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения. На станции два ряда по 38 железобетонных колонн. Сооружена из сборных конструкций по типовому проекту. Шаг колонн — 4 м. Расстояние между осями рядов колонн — 5,9 м.

Колонны отделаны белым и серым мрамором с бордюрами из розового мрамора в верхней и нижней части, пол выложен серым и розовым гранитом, путевые стены облицованы сверху белой, снизу чёрной керамической плиткой. Архитектор станции — Р. И. Погребной.

До 2020 года на станции планируется осуществить ремонт с заменой стеновой облицовки с плитки на сайдинг, а также заменой облицовки в вестибюлях и выходах.

За станцией расположены тупики, используемые как для ночного отстоя составов, так и для оборота составов, следующих до «Молодёжной». Через эти тупики осуществлялся оборот составов с 1965 по 1989 год, когда «Молодёжная» являлась конечной на Филёвской линии. На станционных путях действует пункт технического обслуживания.

</RuTxt>

<EnTxt>

Molodyozhnaya (Russian: Молодёжная) is a Moscow Metro station in the Kuntsevo District, Western Administrative Okrug, Moscow. It is on the Arbatsko-Pokrovskaya Line, between Krylatskoye and Kuntsevskaya stations. Molodyozhnaya was opened in 1965 as a part of the Filyovskaya Line. On 7 January 2008 the station was detached from the line on which it had been for 42 years.

~

The station was designed by architect Rimidalv Pogrebnoy. It has the standard pillar-trispan design. The pillars are white marble with bands of pink marble at the top and bottom. The walls are tiled.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>56</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Крылатское</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>840</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Крыла́тское» — станция Арбатско-Покровской линии (первоначально — Филёвской линии) Московского метрополитена. Расположена между станциями «Молодёжная» и «Строгино». Получила название от одноимённого района, в котором находится.

Интересные факты:

> Оформление букв с названием станций выполнено так же, как и на станциях «Новоясеневская», «Ясенево», «Тёплый Стан», «Коньково», «Волжская» и «Парк Победы».

> К моменту открытия станции «Крылатское» на Филёвской линии ещё эксплуатировались вагоны типа «Д», 1955—1963 годов выпуска, и в 1989 году она стала единственной новой станцией, к которой прибывали вагоны образца 50-60-х годов, и очень интересно было наблюдать столь разительный контраст, когда на сверкающую новую станцию въезжали старые вагоны с громко ревущими двигателями и кое-где облупившейся краской. Это продолжалось, пока в 1992 году вагоны «Д» на Филёвской линии не сняли с эксплуатации. Однако вплоть до 2010 года на Филёвской и Арбатско-Покровской линиях эксплуатировались также вагоны типа «Е», «Ёж» и «Ем» — более новые, чем тип «Д», однако также относящиеся к предыдущим поколениям. Поэтому контраст относительной новой станции и старых вагонов сохранялся вплоть до указанного времени.

> Также Филёвская линия была единственной в Москве, не имевшей оборотных тупиков на обеих конечных станциях, вместо них на станциях «Александровский Сад» и «Крылатское» были перекрёстные съезды перед станциями, позволявшие поездам прибывать и отправляться с обоих путей.

~

Станция была открыта 31 декабря 1989 года в ходе продления Филёвской линии на север, в крупный жилой район Крылатское. Стала 139-й станцией Московского метрополитена.

Первоначально планировалось открыть станцию в ноябре, к очередной годовщине Октябрьской революции, однако из-за начавшегося в 1989 году в стране экономического кризиса срок сдачи станции был сдвинут — впервые за всю историю Московского метрополитена. Возведением станции занималось СМУ-11 Мосметростроя под руководством А. Евтихина.

До 7 января 2008 года, когда линия была продлена на север в Строгино, станция была конечной Филёвской линии. Одновременно с продлением участок «Кунцевская» — «Крылатское» вошёл в состав Арбатско-Покровской линии.

Оформление станции посвящено теме спорта и физкультуры. В станционном зале размещены бронзовые изображения спортсменов. Путевые стены облицованы белым и серым мрамором, пол выложен серым и чёрным гранитом. Характерная особенность — асимметричность свода: с одной стороны в своде имеются ниши, которые, сужаясь, поднимаются вверх по своду. Архитекторы станции: Н. И. Шумаков, Г. С. Мун, А. М. Мосийчук. Подъём к южному вестибюлю украшен бронзовой скульптурной композицией, созданной А. М. Мосийчуком. Она представляет собой дугу, с одной стороны которой — девушка с крыльями, а с другой юноша с мячом.

До продления линии в Строгино оформление станции было несколько иным: в частности, светильники были не над всеми скамейками и имели оригинальную форму.

Наименования станции, как и у ещё четырёх станций метро Москвы («Красногвардейская», «Коньково», «Воробьёвы горы», «Славянский бульвар»), расположены не на путевых стенах, а в центре зала.

Глубина заложения — 9,5 метра. Пассажиропоток по станции составляет 35,9 тыс. чел./сутки на вход и 34,3 тыс. чел./сутки на выход (по данным 2002 года). Пикет — ПК165+15. Расстояние по путям до станции «Молодёжная» — 1918 метров. Расстояние по путям до станции «Строгино» составляет 6627 метров, а в случае достройки и открытия на этом перегоне промежуточной станции «Троице-Лыково» расстояние до неё составит 4454 метра, часть пути находится на нижнем ярусе Северо-Западного тоннеля.

~

На станции два подземных вестибюля, имеющие выходы в подземные переходы под Осенним бульваром. Каждый вестибюль связан с платформой лестницей и двумя эскалаторами.

Конструкция станции — односводчатая мелкого заложения. Свод из монолитного железобетона опирается на предварительно сооружённые «стены в грунте». Станция несимметрична относительно продольной вертикали. Глубина заложения 9,5 м.

Станция расположена в относительно новом районе, поэтому поблизости практически отсутствуют исторические достопримечательности, за исключением Храма Рождества Пресвятой Богородицы, построенного в 1862—1877 годах и относящегося к Михайловскому благочинию Москвы. Рядом с храмом расположен источник, почитаемый чудотворным. Храм располагается посредине ландшафтного парка Крылатские холмы.

Северный выход со станции расположен поблизости от Площади Защитников Неба.

</RuTxt>

<EnTxt>

Krylatskoye (Russian: Крылатское) is a Moscow Metro station in the Krylatskoye District, Western Administrative Okrug, Moscow. It is on the Arbatsko-Pokrovskaya Line, between Strogino and Molodyozhnaya stations. Before 2008 it was the terminus of the Filyovskaya Line.

~

It is a shallow-level, vault-type station with a unique asymmetrical design. The curved ceiling rests on a white marble wall on one side of the platform, but on the other it reaches all the way down to the tracks. Wedge-shaped niches containing light fixtures run transversely across the ceiling, with the wide ends on the side with the wall. This has the effect of making one side of the platform brighter than the other. The decorative theme of the station is "gymnastics and sport".

~

Krylatskoe was designed by N. Shumakov, G. Mun, and A. Mosichuk and opened in 1989.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>57</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Строгино</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>855</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Строгино́» — станция Московского метрополитена, расположена на Арбатско-Покровской линии между станциями «Крылатское» и «Мякинино». Открыта 7 января 2008 года в составе участка «Парк Победы» — «Строгино». Названа по одноимённому району Москвы. Одновременно с открытием «Строгина» участок Филёвской линии от «Кунцевской» до «Крылатского» был отдан Арбатско-Покровской, при этом «Кунцевская» стала кросс-платформенной пересадкой и конечной станцией Филёвской линии.

На своде станции размещены ниши в виде капель, которые балками поделены на более мелкие сегменты, где располагаются светильники. Свод окрашен в белый цвет, пол выложен светло-серым гранитом, а путевые стены оформлены тёмно-серым и чёрным гранитом. На перроне установлены стреловидные скамьи из ценных пород дерева со вставками из нержавеющей стали.

Спустя некоторое время после открытия станции часть перегоревших ламп была заменена на новые, свет которых имел иной оттенок, что портило вид станции. В ноябре 2009 года все лампы были заменены и свет стал равномерным.

~

Строительство начато около 1991 года. Тогда планировалось включить её в состав хордовой линии Митино-Бутово с пересадкой на Калининскую линию. Однако успели возвести лишь две «стены в грунте», ограждающие будущий котлован станции, и пройти несколько сотен метров перегонных тоннелей в сторону станции «Волоколамская». После начала экономического кризиса строительство заморозили, к проекту вернулись только через десятилетие. В 1993—2005 годах строительство не велось. Всё это время «Строгино» (наряду с «Волоколамской» и «Митиным») обозначалась на схемах как строящаяся станция Филёвской линии.

12 октября 2006 года была закончена проходка тоннелей под Серебряным Бором (см.: Северо-Западный тоннель).

Изначально в планах Московского метрополитена открытие было запланировано на декабрь 2007 года. Но в связи с тем, что открытие планировалось одновременным с открытием участка Арбатско-Покровской линии от «Парка Победы» до «Кунцевской» и передачей к ней участка «Кунцевская» — «Крылатское» от Филёвской линии (для перевода большого пассажиропотока из Строгина на более приспособленную линию), а реконструкция путевого развития на «Кунцевской» требовала нескольких дней с закрытием важного участка от «Пионерской» до «Крылатского», было решено сделать это в выходные дни — новогодние праздники в начале января 2008 года.

29 декабря 2007 года прошёл первый пробный поезд (проследовавший через Филёвскую линию: движение на участке «Парк Победы» — «Кунцевская» Арбатско-Покровской линии ещё не было открыто).

Станция открылась 7 января 2008 года при продлении Арбатско-Покровской линии на один перегон от перешедшего из Филёвской линии участка «Кунцевская» — «Крылатское», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 176 станций. Из-за задержки поставки эскалаторов западный вестибюль станции был открыт только 22 января. С момента открытия и до продления линии до «Митина» в декабре 2009 года станция была конечной.

В 2008 году проект станции стал дипломантом архитектурной премии «Хрустальный Дедал», хотя многими было замечено, что свод «Строгина» схож с валенсийской станцией метро «Аламеда» (Alameda), спроектированной известным архитектором Сантьяго Калатравой.

~

За станцией расположено два тупика, использовавшиеся для оборота составов, когда станция была конечной. В настоящее время они используются для оборота и отстоя поездов. Также тупики используют для ночного отстоя и технического обслуживания поездов.

Перегон «Крылатское» — «Строгино» является на сегодня самым длинным перегоном в Московском метро. Его общая протяжённость составляет 6,6 км. Время поездки на средней скорости составляет 7 минут 42 секунды. В перегоне расположена техническая станция «Троице-Лыково».

Изначально на станции планировалась пересадка на поезда Калининско-Строгинской линии. По первоначальному проекту её планировалось сделать двухэтажной с кросс-платформенной пересадкой, по последующему планировалось строительство второй параллельной станции без возможности организации кросс-платформенной пересадки, со служебной соединительной ветвью между путями двух линий (то есть всего в станционном комплексе должно было быть 5 параллельных путей).

Однако эти проекты не были реализованы в связи с решением продлевать Калининскую линию в Солнцево, а не в Строгино. Теперь вместо этого в будущем здесь планируется пересадка на перспективную Рублёво-Архангельскую линию.

</RuTxt>

<EnTxt>

Strogino (Russian: Строгино́) is a Moscow Metro station in the Strogino District, North-Western Administrative Okrug, Moscow. It is on the Arbatsko-Pokrovskaya Line, between Myakinino and Krylatskoye stations. The station opened on 7 January 2008 as a part of a massive Strogino–Mitino extension, and used to be the terminus of the line until its extension to Mitino on 26 December 2009.

~

Originally planned as part of a massive chordal line, construction began in the late 1980s, but after major delays in finances work has stalled and was restarted much later, in 2004. The overall design, adopted by architects A. Orlov and A. Nekrasov is a shallow depth single vault. Running along its snow-white colour, is a set of wedges which contain 16 triangle-shaped caissons, each housing the lighting element, in shape of a giant droplet. The platform itself is covered in bright grey granite and contains a series of arrow-shaped benches made of wood with stainless steel markings.

The station contains two vestibules, both located under the Stroginsky Boulevard, although the opening of the Western one was postponed due to the delays of escalator contractor in Saint Petersburg. Both vestibules are connected to subways that lead to large glazed pavilions, located not far from the intersection with the Tallinskaya street (Eastern) and the Kulakova street (Western).

~

As the station was only the first stage of the extension, its terminus state was temporary, as the line continues northwestward to Mitino since December 2009. There were plans to make this station a cross-platform interchange with the Kalininskaya Line which would then take over the Mitino extension, and the terminus station of the Arbatsko-Pokrovskaya would revert to Strogino; however, currently Kalininskaya Line is projected to be connected to the Solntsevsky radius.  
</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>58</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Мякинино</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>870</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Мяки́нино» — станция Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена. Расположена на территории города Красногорска; названа в честь деревни Мякинино. Открыта 26 декабря 2009 года[1] в составе участка «Строгино» — «Митино». Наземная крытая однопролётная станция с двумя береговыми платформами. Первая станция Московского метрополитена, построенная за пределами административных границ Москвы, и первая в практике российского метростроения, в финансировании строительства которой участвовал частный капитал.

«Мякинино» — первая станция метро в России, построенная на условиях государственно-частного партнёрства. Проектирование и строительство финансировались из бюджетов Москвы и Московской области и за счёт частных инвестиций коммерческой компании Crocus Group[12]. По информации журнала «Forbes», владелец Crocus Group Арас Агаларов стал единственным в России частным соинвестором строительства метро[13]. После оформления станционного комплекса в собственность компании Crocus Group частный инвестор передал его в эксплуатацию ГУП «Московский метрополитен».

~

В первоначальном проекте Митино-Строгинской линии станция «Мякинино» отсутствовала. Она появилась уже после того, как приступили к строительству участка «Строгино» — «Митино» и было принято решение о присоединении этого участка к Арбатско-Покровской линии в связи с активным развитием прилегающей к ней территории.

Вначале станцию планировали возвести за счёт бюджета Московской области рядом с новым комплексом зданий Правительства Московской области. За основу предполагалось взять немного изменённый проект односводчатой станции мелкого заложения, разработанный архитекторами ОАО «Метрогипротранс» для станции «Юго-Западная» проектируемой Солнцевской линии лёгкого метро. В дальнейшем этот архитектурный проект с некоторыми изменениями был реализован на станции «Борисово» Люблинско-Дмитровской линии.

После того как в финансировании строительства станции дал согласие участвовать частный инвестор — компания Crocus Group, в соответствии с его интересами станцию передвинули на территорию «Крокус-Сити» со встраиванием в здание наземной парковки[2]. Из-за близкого расположения станции к метромосту, который к тому моменту уже был частично построен, было невозможно развести пути на расстояние, достаточное для строительства островной платформы, поэтому проект был переделан из варианта с одной островной платформой на вариант с двумя боковыми (береговыми) платформами.

Режим метро на станции действует с 16 декабря 2009 года. Первый поезд с пассажирами — чиновниками, журналистами и сотрудниками метро — прошёл 19 декабря (без остановки)[3]. Несмотря на многочисленные недоделки (ещё за 2 часа до пуска станции было неясно, откроется она или нет[4]), станция была открыта 26 декабря[5] в 11:25 в составе участка «Строгино» — «Митино», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 180 станций. При этом открытие станции в декабре 2009 года уже было анонсировано организаторами детского новогоднего шоу «АБВГДейка», первое представление которого в Crocus City Hall состоялось через три дня после открытия станции; с этим расчётом уже были напечатаны афиши, расклеенные по всему городу, в том числе и в метро. На случай срыва сроков открытия станции организаторы шоу предусмотрели пуск компенсационных автобусов от станций метро «Строгино» и «Тушинская».

Название станции дано по деревне Мякинино, расположенной за МКАД в пределах административных границ Москвы, в районе Кунцево Западного административного округа. Оно было утверждено 24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена[6][7].

За неделю до открытия в газете «Московский комсомолец» появилось сообщение о том, что станции может быть присвоено название «Казахстанская»[8]. 22 декабря газета «Известия» написала, что уже готовы чертежи станции с новым названием, а документ о переименовании должен подписать мэр Москвы Юрий Лужков[9]. На следующий день начальник метрополитена Дмитрий Гаев опроверг эту информацию[10], добавив, что в честь Казахстана будет названа другая строящаяся станция, но произойдёт это не раньше 2011 года[11].

Были и другие предложения по поводу названия станции. По словам заместителя начальника метро Николая Бабушкина, от ветеранских организаций поступало предложение присвоить станции название «Оборонная», но оно было отклонено с объяснением, что «фронтовое» Волоколамское шоссе находится далеко. Кроме того, инвестор «Мякинина» Арас Агаларов хотел назвать её «Крокус-Сити», в чём ему тоже отказали[9].

Тоннеле-проходческий механизированный комплекс начал работу в Мякининской пойме 30 июля 2008 года. Длина тоннеля — около 1300 метров[15]. Основные строительные работы на станционном комплексе выполнены строительной организацией «Тоннельный отряд № 6 Метростроя». Для бетонирования стен станции использовалась крупнощитовая сборно-разборная опалубка из алюминиевых балок МЕГАФОРМ AL. Для формирования монолитной плиты покрытия станции, толщина которой составляла более метра, а также для криволинейного в плане основания вестибюля специалисты компании «СТАЛФОРМ Инжиниринг» разработали проект опалубочной системы на основе универсальной опалубки перекрытий в стальных оцинкованных рамах СТАТИКО Szn.

16 августа 2016 года было объявлено о закрытии станции на неопределённый период с 22 августа[22]. Причиной этому стало несоответствие требованиям технологической, пожарной и транспортной безопасности. В связи с тем, что станция не принадлежит Московскому метрополитену, было принято решение о её закрытии до исполнения всех требований собственником станции[23][24]

На следующий день мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что станцию закрывать не будут при условии, что Crocus Group (инвестор проекта станции) в ближайшее время устранит проблемы[25].

21 августа было официально объявлено о том, что станция продолжит свою работу в штатном режиме.

По словам президента Crocus Group Араса Агаларова, производится оформление документов о том, что станция соответствует нормам безопасности. В дальнейшем юридический владелец станции Crocus Group передаст станцию в бессрочную и безвозмездную аренду метрополитену[26]. Срок передачи определён в конце второго квартала 2018 года[27].

~

Станция «Мякинино» наземная крытая, с боковыми платформами. Сооружена из монолитного железобетона. Несмотря на то, что между путями расположен ряд колонн, по конструкции станция является однопролётной станцией. Прямоугольный в плане закрытый объём станционного комплекса перекрыт мощной железобетонной плитой, которая опирается на боковые ограждающие стены из монолитного железобетона. Стальные колонны внутри перронного зала не являются несущими для конструкций станции, а проходят сквозь плиту покрытия станционного комплекса и служат опорами, поддерживающими перекрытия расположенной над станцией девятиэтажной парковки. Такая конструкция позволяет изолировать станцию метро от паркинга, обеспечить противопожарную безопасность и автономную работу конструкций станции и паркинга.

Станция построена в стиле хай-тек и по своему сугубо функциональному архитектурному решению резко выделяется на фоне других станций Московского метрополитена. Уже в ходе строительства для удешевления отделочных работ по решению частного инвестора облицовку стен стеклом и мрамором, предусмотренную авторами архитектурного проекта, заменили на гранит и штукатурку. Также по экономическим соображениям отказались от предполагавшейся основной архитектурной темы перронного зала — ряда изящных светильников в виде облачков-отражателей. Освещение выполнено в виде световых линий, дополняемых небольшими светильниками на колоннах. Из-за большого объёма станции и отказа от использования отражателей освещённость перронного зала оказалась довольно низкой. Полы облицованы серым гранитом. Круглые в сечении колонны уже после открытия станции были отделаны нержавеющей сталью. «В Москве появилась станция-урод» — так отозвались архитекторы о результате[16]. Однако подвесной потолок из шумопоглощающих панелей был сохранён и реализован. Благодаря такой конструкции, а также использованию деревянных шпал на щебёночном балласте и большому объёму, станция «Мякинино» стала одной из самых тихих станций в московском метро. Светодиодными полосами по краям платформы станция не оборудована. В начале 2017 года станция была оборудована стойками для зарядки гаджетов оснащёнными 220-вольтовыми розетками и USB-портами[17].

</RuTxt>

<EnTxt>

Myakinino (Russian: Мякининo) is a Moscow Metro station. It is a surface-level station on the Arbatsko-Pokrovskaya Line, between Volokolamskaya and Strogino stations.

~

The station opened on 26 December 2009.

It is in Krasnogorsk, Moscow Oblast near the Moscow Oblast administrative headquarters and the Crocus City Mall and is the first station to be built outside the city of Moscow.[1] It is also the first station in Moscow to be constructed under a public-private partnership.[2]

Financing to build the station came from Aras Agalarov’s Crocus Group, the developer of the nearby Crocus City Mall, Crocus Expo trade center, and the Crocus City Hall entertainment center. Agalarov sought to connect his complex to Moscow via the metro and invested 600 million rubles ($20 million) to construct the station.[2]

The agreement between Crocus and the city gave ownership of the station lobbies and entryways to Crocus, while the Metro controlled everything below the escalators. This situation ultimately led to a dispute between the parties on how to pay for maintenance and required security upgrades. In 2016, Metro notified the public that it would close the station as a result of the lack of security.[3]

Agalarov stated that he would be willing to hand ownership of the station to the Metro to allow it to make the required upgrades and prevent closure of the station. Crocus is negotiating a deal with the city that would place control of the station under a lease with an unlimited term.[4]

The initial plan for the Strogino–Mitino extension did not include Myakinino. It was included in the plan after the start of construction and the decision to unite the Krylatskoye-Mitino section with the Arbatsko-Pokrovskaya Line.

At first, plans called for Myakinino to be a shallow single-span station with an island platform near the Moscow Oblast Administrative Complex. As part of the partnership with Crocus Group, the station was relocated to the parking garage of Crocus City Mall. With construction of the mall already underway, the logistics required the plan to change from an island platform to two side platforms. The construction of the tunnel from Strogino station (previously the terminus of the line) to Myakinino started in summer 2008.

~

The station was named after the former village of Myakinino, which is currently inside the administrative territory of Moscow City, inside Kuntsevo District, Western Administrative Okrug.[5] The name was approved by the government of Moscow based on the recommendation of the city's commission on territorial units, streets and Metro stations.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>59</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Волоколамская</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>885</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Волокола́мская» — станция Московского метрополитена на Арбатско-Покровской линии. Расположена за МКАД, вблизи 1-го микрорайона Митино и микрорайона 1-А «Митинский парк» (СЗАО). Названа по находящемуся неподалёку Волоколамскому шоссе. Открыта 26 декабря 2009 года в составе участка «Строгино» — «Митино». Колонная трёхсводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Ещё в 1990-х годах был выкопан котлован станции, забетонирован лоток, установлены основания под колонны, построены отрезки тоннелей на половине перегона в сторону станции «Митино» и начата прокладка закрытым способом правого тоннеля под Митинской улицей. К концу десятилетия строительство было заброшено, консервацию произвели лишь в 2004 году. Построенные отрезки тоннелей были засыпаны для продления Митинской улицы. Строительство станции уже по новому проекту возобновилось только в 2007 году.

В соответствии с Постановлением Правительства Москвы № 961-ПП от 30 октября 2007 года, ввод станции был запланирован на 2009 год[1].

Первый поезд с пассажирами — чиновниками, журналистами и сотрудниками метро — прошёл 19 декабря 2009 года. «Волоколамская» была открыта 26 декабря[2][3] в составе участка «Строгино» — «Митино», после ввода которого в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 180 станций.

Станция беспересадочная, имеет два наземных вестибюля (южный и северный), которые расположены симметрично с обеих сторон платформы. Потоки пассажиров на вход и выход разделены. Оба входа на станцию оснащены эскалаторами (по три ленты с каждой стороны). В одном из вестибюлей имеется лифт для доступа на платформу маломобильных пассажиров.

Конструкция станции — колонная трёхсводчатая мелкого заложения в монолитном исполнении. Вдоль платформы с шагом 9 м установлены колонны из монолитного железобетона сечением 600×1200 мм, на которые опираются монолитные сводчатые перекрытия высотой 8,1 м.

«Волоколамская» возводилась по индивидуальному проекту. В связи со значительной для станции такого типа глубиной заложения в переработанном проекте было предложено снизить нагрузку на конструкцию за счёт увеличения высоты перекрытий и уменьшения толщины грунта обратной засыпки. Использование конструкций из монолитного железобетона, имеющих высокую несущую способность, позволило освободить внутреннее пространство станционного зала за счёт увеличения шага колонн с 6 до 9 метров. Это одно из принципиальных отличий конструктивного решения «Волоколамской» от станций мелкого заложения Московского метрополитена, которые строились в советское время[4].

«Волоколамская» стала одной из самых красивых станций московского метрополитена постсоветского периода. Проект, разработанный коллективом архитекторов ОАО «Метрогипротрас», стал победителем конкурса Союза московских архитекторов «Золотое сечение 2011»[5]. Высокие своды (8,1 м) с аркадами образуют развитую по вертикали неоготическую трёхнефную композицию. Увеличенный шаг колонн и большая высота свода в сочетании с арочной трёхнефной конструкцией придают образу станции ощущение простора и открытости. Образно-художественное решение учитывает расположение станции в природоохранной зоне. Колонны, облицованные тёмным мрамором и гранитом, напоминают стволы деревьев. В центральном пролёте над колоннами на сводах расположены четыре симметричные световых ниши-кессона в форме листьев деревьев. В боковых нефах световые ниши имеют форму эллипса. Светильники, размещённые в нишах, создают ровный естественный свет. Горизонтальная текстура светло-серого мрамора на путевых стенах соотносится с направлением движения поездов и задаёт развитие архитектурной композиции станции по горизонтали. Полы платформ отделаны светло-серым гранитом.

~

Вестибюли станции выполнены в форме парковых павильонов треугольной в плане формы с дугообразными входами, обращёнными к жилому району. Фасады и стены интерьеров облицованы полированным светло-коричневым гранитом. Светильники с люминесцентными лампами встроены в алюминиевый подвесной потолок.

1 февраля 2008 года подразделения ОАО «Мосметрострой» приступили к проходке 360-метрового правого перегонного тоннеля от котлована станции в сторону будущего моста через Москву-реку. Проходка тоннелей велась закрытым способом проходческими щитами ЩН-1С и «Ловат». На подходах к станционному комплексу участки тоннелей строились открытым способом.

Строительство станционного комплекса велось открытым способом. Станция была запроектирована полностью в монолитном исполнении, поэтому основной объём строительных работ пришёлся на бетонирование. Эти работы выполняло СМУ-2 «Мосметростроя». Главную проблему для строителей представляла верхняя часть станционного зала: трёхсводчатое покрытие с нишами-кессонами сложной геометрии и аркады с криволинейными в плане колоннами. Специалистами компании «СТАЛФОРМ Инжиниринг» была разработана рациональная технология бетонирования, а также сконструирована и изготовлена система опалубки, включающая типовые элементы и специальные конструкции индивидуального изготовления. Это позволило передать в монолитном бетоне все нюансы архитектурного замысла и в то же время вписаться в очень жёсткий график строительства. Все монолитные работы на станции были выполнены за 9 месяцев[6].

В октябре 2008 года на забетонированной части платформенного зала специалисты УСР «Метростроя» приступили к отделочным работам[7] Облицовка стен станции выполнена из мрамора «Santa Sofia» по технологии «навесной вентилируемый фасад». Колонны облицованы мрамором «Grigio Carnico».

В районе станции появится одноимённый транспортно-пересадочный узел, в состав которого, помимо самой «Волоколамской», войдут новая железнодорожная станция и гостиничный комплекс с торговыми помещениями и подземной парковкой. В рамках проекта планируется перенести станцию Рижского направления Московской железной дороги ближе к станции метрополитена: снести существующую платформу «Трикотажная» в районе Трикотажного проезда, а в районе станции метро «Волоколамская» построить две платформы новой станции МЖД[10]. В 2019 году заместитель директора института Генплана Москвы Максим Васильев заявил, что новая железнодорожная платформа «Волоколамская» будет построена в 2021 году.

</RuTxt>

<EnTxt>

Volokolamskaya (Russian: Волоколамская) is a Moscow Metro station in Mitino District, North-Western Administrative Okrug, Moscow. It is on the Arbatsko-Pokrovskaya Line, between Mitino and Myakinino stations. Volokolamskaya opened on 26 December 2009.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>60</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Митино</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>600</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ми́тино» — станция Московского метрополитена. Находится на Арбатско-Покровской линии между станциями «Волоколамская» и «Пятницкое шоссе». Открыта 26 декабря 2009 года[1] в составе участка «Строгино» — «Митино». Со дня открытия была северо-западной конечной на линии до её продления 28 декабря 2012 года на один перегон до станции «Пятницкое шоссе».

~

Строительство станции начато в 1992 году. Тогда она планировалась для хордовой линии Митино — Бутово, однако из-за крайне малого и нерегулярного финансирования были возведены только конструкции технических помещений восточного вестибюля (фото), а также пройден закрытым способом северный тоннель от станции «Волоколамская» и сооружена небольшая часть тоннелей, ведущих от станции в сторону будущего электродепо «Митино». Долгое время эти объекты находились в заброшенном состоянии, их консервация была проведена лишь в 2004 году.

В соответствии с Постановлением Правительства Москвы № 961-ПП от 30 октября 2007 года, ввод станции был запланирован на 2011 год[2].

2008 год

Строительство возобновлено в феврале 2008 года: расположенная на месте будущей станции автостоянка была упразднена, восстановлена целостность ограждения, задействована строительная техника.

По данным на март, шёл монтаж кранов, велась очень активная выемка грунта из котлована будущей станции, производилось укрепление стен и демонтаж простоявших больше десятилетия под открытым небом железобетонной конструкций служебных помещений. Смонтирована и запущена установка для откачки грунтовых вод. Параллельно с этим начала возводиться подпорная стена на площадке электродепо «Митино» на пустыре рядом с селом Рождествено.

В октябре сооружён первый фрагмент перекрытия станции. Сделано несколько заходок по заливке бетона в передвижную опалубку свода станции, шло его возведение от западного вестибюля к восточному.

2009 год

В мае заливка свода станции была закончена, сама она была практически готова в конструкциях, шла отделка, завершалась проходка примыкающих участков тоннелей и строительство других сооружений станции. Шла отделка станции и строительство выходов.

30 июня 2009 года был утверждён план работы Правительства Москвы на второе полугодие 2009 года, согласно которому в том числе планировалось осуществить мероприятия по «обеспечению завершения работ и пуску в эксплуатацию станций „Волоколамская“ и „Митино“ Митинско-Строгинской линии метрополитена»[3].

В октябре отделка была практически завершена. С осени на всём Строгинско-Митинском участке вёлся монтаж технологического оборудования.

В конце ноября 2009 года на всём Строгинско-Митинском участке велись санитарно-технические и электромонтажные работы, наладка оборудования для эксплуатации в режиме действующего метрополитена, архитектурно-отделочные работы на выходах станций[4].

Режим метрополитена на станции стал действовать с 16 декабря 2009 года. Первый официальный пробный поезд с чиновниками, журналистами и сотрудниками метро прошёл 19 декабря.

Станция открылась для пассажиров 26 декабря 2009 года[6] в составе участка «Строгино» — «Митино», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 180 станций. На церемонии открытия присутствовали мэр Москвы Юрий Лужков и начальник Московского метрополитена Дмитрий Гаев.

~

Станция находится в центре одноимённого района на пересечении Митинской и Дубравной улиц. Конструкция — односводчатая мелкого заложения. Сооружена из монолитного железобетона. Ширина и длина платформы стандартные — 10 метров и 162 метра соответственно, высота свода составляет 6 метров. За путевыми стенами находятся галереи для служебного прохода из одного вестибюля в другой и обслуживания светильников-прожекторов, которые освещают ниши свода. Поверхность световых ниш разбита на мелкие кессоны, которые, освещённые скользящим светом, создают игру света и тени на своде.

За станцией расположены два тупика, использовавшиеся для оборота составов в период, когда станция «Митино» была конечной. После продления линии до станции «Пятницкое шоссе» он используется для технического обслуживания и ночного отстоя составов, а также для зонного оборота составов.

</RuTxt>

<EnTxt>

Mitino (Russian: Ми́тино) is a Moscow Metro station in the Mitino District, North-Western Administrative Okrug, Moscow. It is located on the Arbatsko-Pokrovskaya Line between Volokolamskaya and Pyatnitskoye Shosse. Mitino opened on 26 December 2009.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>61</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Кунцевская</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>610</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ку́нцевская» — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Арбатско-Покровской и Филёвской линиях, для последней является западной конечной. Расположена на границе районов Кунцево и Фили-Давыдково (ЗАО); названа по бывшему городу Кунцево и станции Кунцево I. Открыта 31 августа 1965 года на действующем участке «Пионерская» — «Молодёжная» Арбатско-Филёвской линии, а 7 января 2008 года стала частью участка «Парк Победы» — «Строгино» на Арбатско-Покровской. Наземная открытая станция с одной островной и одной береговой платформами. В перспективе будет связана пересадкой со станцией «Можайская» Большой кольцевой линии.

Название происходит от бывшего подмосковного города Кунцево (административного центра Кунцевского района Московской области до 1960 года) и расположенной рядом железнодорожной станции Кунцево I Белорусского направления МЖД.

~

Станция открыта 31 августа 1965 года на действующем участке «Пионерская» — «Молодёжная» Арбатско-Филёвской линии. Стала 74-й станцией Московского метрополитена.

Изначально «Кунцевская» являлась типичной островной наземной станцией Филёвской линии, расположенной между станциями «Пионерская» и «Молодёжная».

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Кунцево».

В 2002 году пассажиропоток на станции составлял 37 210 человек в сутки.

К 2008 году была построена вторая платформа, и 2 января 2008 года «Кунцевская» была закрыта на реконструкцию. Во время реконструкции поезда Филёвской линии ходили от «Александровского сада» до «Пионерской». Пассажирское движение по новой схеме открылось 7 января того же года, одновременно с пуском станции «Строгино». Станции «Кунцевская», «Молодёжная» и «Крылатское» вошли в состав участка «Парк Победы» — «Строгино» Арбатско-Покровской линии, при этом «Кунцевская» стала считаться за две станции. После ввода в эксплуатацию указанного участка в Московском метрополитене стало 176 станций.

В ходе реконструкции южная половина первой платформы и бывший путь «к центру» были переданы для движения Арбатско-Покровской линии «от центра», вместе с участком Филёвской линии от «Кунцевской» до «Крылатского», а северная половина и бывший путь «от центра» стали выполнять функции конечной станции Филёвской линии. Единственный путь новой платформы стал использоваться для следования поездов Арбатско-Покровской линии в направлении «к центру». Таким образом, станция стала единственной в Москве наземной пересадочной станцией и единственным наземным кросс-платформенным пересадочным узлом в Московском метро (не считая сопряжённой с железнодорожной платформой станции «Выхино») и четвёртым (после «Китай-города», «Третьяковской» и «Каширской») действующим кросс-платформенным узлом, а также единственной в Московском метрополитене станцией с тремя путями, где все три пути регулярно используются для постоянного пассажирского движения.

~

Северная платформа была открыта 31 августа 1965 года на действующем участке Филёвской линии «Пионерская» — «Молодёжная», на восемь недель позже «Молодёжной».

Наземная открытая островная платформа. Северный путь используется для прибытия поездов Филёвской линии, следующих из центра, и отправления их же к центру. Так как станция является для линии конечной, а оборотные тупики за ней отсутствуют, оборот поездов осуществляется непосредственно на станции. Южный путь используется для следования поездов Арбатско-Покровской линии в направлении «от центра». Колонны облицованы белым мрамором. Напольное покрытие — асфальт. Архитектор — Р. И. Погребной.

Платформа закрывалась на реконструкцию с 5 октября 2017 года по 18 марта 2019 года. Поезда, следовавшие от станции «Славянский бульвар» Арбатско-Покровской линии, на станции «Кунцевская» не останавливались и сразу же ехали на станцию «Молодёжная». В конце 2017 года также была частично снесена северо-западная часть платформы, предназначенная для оборота поездов Филёвской линии, высадка пассажиров осуществляется только из последнего вагона.

Произошла замена бетонных свай, колонн, потолков и покрытия на идентичные установленным на новой платформе. Также адаптировали станцию для людей с ограниченным передвижением (лифт есть только в новом павильоне станции) и создали более удобную конфигурацию существующих пассажиропотоков как на вход/выход, так и на уровневую пересадку. Ранее предполагалось, что при реконструкции Филёвской линии вся станция может стать подземной.

Ноябрь 2017 года — на станции сделано 20 % от объёма реконструкции. К сентябрю 2018 года уровень объёма выполненных работ технологически позволял разрешить посадку-высадку пассажиров из первого вагона, однако никакого ослабления ограничений не последовало. Остановка поездов Арбатско-Покровской линии была возобновлена с начала движения поездов 18 марта 2019 года.

Южная платформа была открыта 7 января 2008 года в 5:30 мск составе участка «Парк Победы» — «Молодёжная» (по техническим причинам движение поездов с пассажирами до станции «Строгино» началось на шесть часов позже).

Наземная открытая боковая платформа. Единственный путь используется для следования поездов Арбатско-Покровской линии в направлении «к центру». Отделка южной платформы заметно отличается от построенной значительно раньше северной. Стена новой платформы отделана терракотовым мрамором. Напольное покрытие — светло-серый гранит. По краю платформы, как на всех современных станциях, проходит светодиодная ограничительная линия. Колонны — прямые, с квадратным сечением, отделаны тёмным мрамором, по серединам граней пущены желоба из нержавеющей стали, основания отделаны чёрным камнем, предположительно, чёрным габбро. Проект новой платформы и вестибюля — А. Л. Вигдоров.

</RuTxt>

<EnTxt>

Kuntsevskaya (Russian: Кунцевская) is a Moscow Metro station in the Kuntsevo District, Western Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is on Arbatsko-Pokrovskaya and Filyovskaya Lines serving as a cross-platform interchange between them and as a terminus of the latter. The station originally opened on 31 August 1965, as part of the extension of the Filyovsky radius, but on 7 January 2008, it was expanded and rebuilt as a part of the Strogino–Mitino extension.

~

The 1965 construction was designed by Robert Pogrebnoy to a standard design of the 1960s surface level stations, with two identical glazed vestibules on each side of the Rublyovo highway, and two canopies extending over each of the platform ends supported by a single row of marble pillars.

The 2008 reconstruction was designed by Architect A. Vigdorov, and this added a new longer platform running parallel to the old one, larger modern vestibules, and extending the old platform to provide access over the Arbatsko-Porkovskaya's tracks via a glazed overpass. This was necessary as the old platform length was designed for the Filyovskaya's six-car-long trains, whilst the Arbatsko-Pokrovskaya presently operates seven-car-long trains, with likelihood of them being further lengthened to eight cars long.

North platform was closed for reconstruction since October 2017 to March 2019.

Before reconstruction, Kuntsevskaya was operating on regular basis as any other station of the Moscow Metro, meaning that trains were passing right-hand side with access through the left door. It was directly connected to the Pionerskaya and Molodyozhnaya stations of the Filyovskaya Line.

The current operation differs in terms of servicing. That is, the new one-track platform gathers trains of Arbatsko-Pokrovskaya arriving from Strogino and dispatches them to Slavyanskiy Bulvar. Arbatsko-Pokrovskaya trains moving in the opposite direction arrive at the southern track of the old platform, while the remaining track is used by Filyovskaya Line (trains coming from Pionerskaya arrive at the track and then head back to Pionerskaya from the same track).

~

Architecturally the new platform sufficiently differs from its older neighbour, which was the last of the 1960s surface stations of the Moscow Metro, built at a time when the minimum of resources was spent on architecture and engineering. It includes two vestibules: the western one has its ticket hall outside, whilst the larger eastern one encompasses it into one large structure; marble and granite as well as new metalloplastic materials of orange and brown tones are used.

In the future it is planned that the older platform will also be upgraded with newer technology and decoration similar to its neighbour.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>62</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Пионерская</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>620</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Пионе́рская» — станция Филёвской линии Московского метрополитена. Расположена на линии между станциями «Филёвский парк» и «Кунцевская».

Построена в окрестности бывшей деревни Мазилово, в 1960 году вошедшей в городскую черту Москвы.

Была открыта 13 октября 1961 года в составе участка «Фили» — «Пионерская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 59 станций.

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Мазилово»

В начале октября 2016 СМИ сообщали о закрытии станции на 4 месяца для реконструкции вместе с Кутузовской и Багратионовской. Позже в метро опровергли эту информацию[2].

~

4 марта 2017 года начат первый этап реконструкции станции, закрыта северная половина платформы для поездов, следующих в сторону «Кунцевской». Чтобы попасть на станцию из центра, необходимо было доехать до «Кунцевской» и вернуться назад на «Пионерскую». В ходе ремонта поэтапно обновили станцию, платформу и инженерные сети[3]. Первый этап реконструкции завершился в конце июня. С 25 июля проводился ремонт западной части платформы по направлению «в центр». Завершить основные работы предполагалось к 30 августа 2017 года[4], однако, по состоянию на конец ноября 2017 года, работы на станции продолжались. Посадка и высадка пассажиров из последнего вагона, следующего в центр, на этой станции не производилась; посадка и высадка пассажиров, следующих из центра, осуществлялась только из первых двух вагонов[5]. Здание западного вестибюля станции, а также северная половина платформы были полностью разобраны и построены заново. 18 декабря 2017 года западный вестибюль был открыт после реконструкции, а также восстановлена остановка поездов из центра, с посадкой-высадкой только из первых двух вагонов[5]. В тот же день на реконструкцию был закрыт восточный вестибюль. В середине июля 2018 года полностью завершился ремонт обеих платформ станции, а 20 августа 2018 года был открыт после реконструкции восточный вестибюль. Таким образом, полная перестройка станции продлилась 1,5 года и была полностью завершена к концу лета 2018 года.

~

На станции два вестибюля в виде лёгких остеклённых павильонов, оба выходят на Мазиловскую и Малую Филёвскую улицы. Лестницы к обоим вестибюлям расположены в середине платформы. В ходе реконструкции, произведённой в 2017 году, количество турникетов в западном вестибюле возросло до 12. В отделке вестибюля использован камень, натуральный и керамогранит[5].

Колонны на платформе, поддерживающие эстакаду, цоколь вестибюлей и стены лестниц отделаны белым мрамором. Покрытие платформы — асфальт. Светильники расположены на ребристом потолке (ранее были скрыты у основания). Бетонные путевые стены есть только в середине платформы. Архитекторы станции Р. И. Погребной, В. А. Черёмин.

Конструкция станции — наземная с островной платформой. Сооружена по типовому проекту из сборного железобетона.

С момента открытия станции за ней существовал перекрёстный съезд для оборота составов[7], ликвидированный после продления Филёвской линии до станции «Молодёжная» 31 августа 1965 года. В 2007 году за станцией уложен новый противошёрстный съезд, по сравнению со старым расположенный ближе к платформе, управление стрелками стало осуществляться с блок-поста станции «Кунцевская». Для завершения работ по его подключению 18 и 19 августа участок «Пионерская» — «Крылатское» был закрыт[8], движение между станциями «Багратионовская» и «Пионерская» осуществлялось одним составом по одному пути, движение от станции «Александровский сад» до станции «Багратионовская» осуществлялось в обычном режиме.

При обычном движении съезд не используется, но его задействование возможно в случае закрытия станции «Кунцевская» при сбоях движения или ремонтных работах, а также при невозможности оборота поездов по расположенной перед ней стрелке. С момента сооружения было всего три случая, когда он использовался в штатном режиме.

</RuTxt>

<EnTxt>

Pionerskaya (Russian: Пионе́рская) is a Moscow Metro station in the Fili-Davydkovo District, Western Administrative Okrug, Moscow. It is on the Filyovskaya Line between Kuntsevskaya and Filyovsky Park stations. It was built in 1961, and was the terminus of the line until 1965.

~

The station sits in a shallow cut, with the platform on the lower level and the street-level vestibule above. A road overpass (providing access to the vestibule) covers part of the platform; the rest is protected only by a narrow canopy. The single row of pillars is faced with white marble and the platform is a plain concrete slab. The architect was Rober Pogrebnoi.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>63</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Филёвский парк</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>630</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Филёвский парк» — станция Московского метрополитена на Филёвской линии. Расположена на границе районов Филёвский Парк и Фили-Давыдково (ЗАО), название получила по находящемуся рядом парку. Открыта 13 октября 1961 года в составе участка «Фили» — «Пионерская». Наземная открытая станция с одной островной платформой.

Была открыта 13 октября 1961 года в составе участка «Фили» — «Пионерская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 59 станций.

Расположена под Минской улицей. Название получила по находящемуся рядом парку.

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Сеславинскую» во избежание путаницы между станциям «Фили» и «Филёвский парк».

~

В 2003 году был реконструирован восточный вестибюль и в нём расположили серверную между входом и выходом [источник не указан 399 дней]. В западном вестибюле автоматы по продаже билетов на станции были установлены за турникетами у выхода[2]. Ситуация с «Филёвским парком», по словам представителя подземки, получилась неоднозначная. Места при входе действительно нет. Название на архитраве вестибюля убрали и повесили табличку.

16 июня 2017 года восточный вестибюль вновь закрыт реконструкцию, а чуть позднее была закрыта и платформа при следовании из центра к станции «Кунцевская». Закончить работы предполагалось к 1 октября 2017 года[3].

18 июня 2018 года восточный вестибюль станции открылся и вступил в эксплуатацию. В тот же день, в связи с ремонтом, закрылся западный вестибюль станции и часть платформы. Реконструкцию планируют закончить 18 сентября того же года.[4]

Конструкция станции — наземная с островной платформой. Сооружена по типовому проекту из сборного железобетона.

~

На станции два остеклённых наземных вестибюля, лестницы к которым расположены ближе к середине платформы. Из станции можно выйти на обе стороны Минской улицы. Рядом со станцией расположены улицы Малая и Большая Филёвские, Кастанаевская, Сеславинская и Олеко Дундича, а также площадь Ромена Роллана и площадь Московско-Минской дивизии.

Колонны, которые поддерживают навес над платформой и эстакаду Минской улицы, а также цоколи павильонов и стены лестниц, облицованы светло-серым мрамором. Покрытие платформы — асфальт. Бетонные путевые стены есть только в середине платформы. Светильники скрыты в ребристом потолке.

</RuTxt>

<EnTxt>

Filyovsky Park (Russian: Филёвский парк) is a station on the Filyovskaya Line of the Moscow Metro. It opened in 1961 as part of the western extension of the Filyovsky radius.

~

The station sits in a shallow cut, with the lower-level platform beneath (and perpendicular to) Minskaya street, which crosses it on an overpass. Two entrance vestibules (one opened in 2005 after a renovation) are on the upper level, providing access to the street. Most of the wall surfaces on the platform are faced with gray marble, though the overall appearance is spartan. The station was designed by Robert Pogrebnoi and Cheremin. Filyovsky Park is the most badly deteriorated of the surface stations and as a result is undergoing extensive renovations to repair four decades of damage caused by harsh weather, vibrations, and neglect.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>64</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Багратионовская</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>640</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Багратио́новская» — станция Филёвской линии Московского метрополитена. Расположена на линии между станциями «Фили» и «Филёвский парк».

Была открыта 13 октября 1961 года в составе участка «Фили» — «Пионерская».

Расположена под улицей Барклая. Названа в честь героя Отечественной войны 1812 года князя П. И. Багратиона.

Рядом со станцией расположено электродепо «Фили».

~

Станция была открыта 13 октября 1961 года в составе участка «Фили» — «Пионерская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 59 станций.

В начале октября 2016 СМИ сообщали о закрытии станций на 4 месяца для реконструкции вместе с «Кутузовской» и «Пионерской». Позже в метро опровергли эту информацию[1], однако станция всё-таки частично закрывалась на ремонт вместе со станцией «Фили» с 1 июля по 1 ноября 2017 года по направлению к станции метро «Киевская». В это время поезда проезжали станции метро «Багратионовская» и «Фили» без остановки. Поезда, следующие в электродепо «Фили», в течение 4-х месяцев следовали до метро «Филёвский парк»[2], а с 10 июля по 1 ноября 2017 был закрыт на реконструкцию и западный вестибюль.

~

На станции два наземных остеклённых вестибюля, выходы к которым расположены ближе к краям платформы. Из станции можно выйти на обе стороны улицы Барклая. В непосредственной близости от станции находятся улицы Сеславинская и Олеко Дундича, а также Багратионовский проезд. Рядом со станцией находятся знаменитые торговые комплексы «Горбушка» и «Горбушкин Двор».

Колонны, которые поддерживают навес над платформой и эстакаду улицы Барклая, облицованы серым мрамором. Покрытие платформы — асфальт. Путевые стены есть только в середине платформы. Светильники скрыты в ребристом перекрытии.

В настоящее время конструкции станции серьёзно изношены из-за погодных условий и вибраций от автотрассы, расположенной над станцией. Над путями были сооружены временные металлические навесы.

С западной стороны находится однопутный тупик. С восточной стороны находится съезд и пути в электродепо «Фили».

</RuTxt>

<EnTxt>

Bagrationovskaya (Russian: Багратионовская) is a Moscow Metro station, located on the surface portion of the Filyovskaya Line. Designed by Rimidalv Pogrebnoy and Cheremin and opened in 1961 as part of the western extension of the Filyovsky radius, the station unlike the other three coming from the centre, features a more functional design innovation.

It is named after Prince and General Pyotr Bagration.

~

The station is located at the Metro line's intersection with Barklaya Street, which crosses the platform on an overpass. Entrance vestibules are located on the upper level, above the platform. Canopies (supported by white marble pillars) and the road overpass provide some shelter to waiting passengers, but constant exposure to the elements has left the station in a state of disrepair. A project that involves renovating and enclosing the station is currently under way.

~

Today the station is one of the busiest, due to the proximity of the Gorbushka shopping centre.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>65</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Фили</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>650</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Фили́» — станция Филёвской линии Московского метрополитена. Расположена на линии между станциями «Кутузовская» и «Багратионовская».

~

Была открыта 7 ноября 1959 года в ходе продления линии на запад, стала 56-й станцией Московского метрополитена. Получила название по одноимённому историческому району Москвы.

Построена коллективом СМУ-8 Метростроя под рук. П. С. Бурцева. При этом горнякам при прохождении тоннеля под полотном железной дороги удалось избежать прекращения движения по крупной железнодорожной магистрали[1].

С 29 октября 2016 года начат ремонт станции, закрыта платформа для поездов, следующих из центра. Завершение ремонта планировалось на 1 марта 2017 года[2][3], однако в итоге он завершился 30 июня. С 1 июля по 1 октября 2017 года была закрыта на ремонт платформа для поездов, следующих в центр[4][5]. С 1 июля по 10 декабря 2017 года был закрыт на реконструкцию юго-восточный вестибюль станции[6].

Расположена на Новозаводской улице. Над северной частью станции располагается путепровод Багратионовского проезда. Станция стоит на стыке тоннеля и открытых путей: поезд, прибывающий из центра, выезжает из тоннеля на станцию, а уезжает с неё уже по открытым путям. Подобное решение применено также, в частности, на станции «Днепр» Киевского метрополитена.

~

На станции два остеклённых вестибюля с торцов станции, они же служат переходами между платформами. В ходе реконструкции, произведённой в 2017 году, юго-восточный вестибюль был расширен до 800 м², количество турникетов возросло до 12. В отделке вестибюля использован камень, натуральный и керамогранит[6]. У входа в юго-восточный вестибюль можно увидеть две балки, поддерживающие железнодорожный путь, который соединяет завод имени Хруничева с Белорусским направлением Московской железной дороги.

Станция является пересадочной на одноимённую железнодорожную станцию Белорусского направления.

Конструкция станции — наземная с боковыми платформами. Сооружена по типовому проекту наземного типа. Архитекторы станции: Ю. П. Зенкевич, Р. И. Погребной.

После окончания реконструкции двух платформ в стенах появилось витражное остекление. Покрытие платформ сменилось с асфальтового на гранитное[4][5].

На станции снимали финальные сцены фильма «Опасный возраст».

</RuTxt>

<EnTxt>

Fili (Russian: Фили) is a surface-level station on the Filyovskaya Line of the Moscow Metro. The station was opened on 7 November 1959, as the last surface side platform station on the line. The dual platforms are protected by canopies and are intersected at either end by road overpasses that provide additional shelter for waiting passengers.

~

~

Two glazed upper-level entrance vestibule at both end of the station allow passengers to change platforms. Robert Pogrebnoi and Yuriy Zenkevich were the main architects for the station's design. Daily passenger volume is approximately 30,100

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>66</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Кутузовская</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>660</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Куту́зовская» — станция Филёвской линии Московского метрополитена. Расположена на линии между станциями «Студенческая» и «Фили».

~

Была открыта 7 ноября 1958 года в составе участка «Киевская» — «Кутузовская», после открытия которого (и одновременного повторного открытия участка «Калининская» — «Киевская») в Московском метрополитене стало 53 станции. Получила название по Кутузовскому проспекту, под которым она располагается.

18 октября 2017 года был начат ремонт станции, до 9 апреля закрыта платформа для поездов, следующих в центр. Завершить реконструкцию предполагается к середине 2018 года[1]. С 9 апреля по 1 июня закрыта на ремонт платформа по I пути (из центра)[2].

~

Станция имеет два вестибюля в виде остеклённых павильонов по обе стороны Кутузовского проспекта. Они же служат переходом между платформами и пересадкой на одноимённую платформу МЦК.

С 18 февраля по 6 мая 2017 года северный вестибюль станции был закрыт на ремонт. За это время была произведена реконструкция и перепланировка, осуществлены работы по укреплению несущих конструкций, остеклению, монтажу новых турникетов и касс[4].

Конструкция станции — наземная с боковыми платформами. Сооружена из типовых деталей.

В отделке вестибюля использованы керамическая плитка и цветной пластик. Платформа покрыта асфальтом. Архитекторы станции: Ю. П. Зенкевич, Р. И. Погребной.

</RuTxt>

<EnTxt>

Kutuzovskaya (Russian: Кутузовская) is a Moscow Metro station. It was completed in 1958 as the first westward extension of the newly created Filyovskaya line, which also included the reopening of four older stations which had been closed since 1953. Kutuzovskaya was the first permanent grade-level Metro station, part of a cost-cutting experiment which was ultimately doomed by Moscow's harsh climate. Kutuzovskaya's side platforms and curving layout are both unusual features.

~

~

A large percentage of both platforms is covered by Kutuzovskiy Prospekt, an avenue which crosses over the station midway along its length. Entrance vestibules on either side of the overpass allow passengers to change platforms.

Kutuzovskaya was designed by Yuriy Zenkevich and Robert Pogrebnoi.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>67</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Студенческая</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>670</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Студе́нческая» — станция Филёвской линии Московского метрополитена. Расположена на линии между станциями «Киевская» и «Кутузовская».

Станция была открыта 7 ноября 1958 года в составе участка «Киевская» — «Кутузовская», после открытия которого (и одновременного повторного открытия участка «Калининская» — «Киевская») в Московском метрополитене стало 53 станции. Своё название получила из-за близости к одноимённой улице, в районе которой расположены многочисленные общежития студентов московских вузов.

Станция построена для компенсации планировавшегося снятия трамвайной линии до станции «Фили»[1][2], обслуживавшей на момент снятия 30 и 31 маршруты до Лужников, а также ранее укороченного при снятии линии через Крымский мост маршрута 42 через метро «Октябрьская» до позднее построенной станции метро «Университет»[3].

~

29 октября 2016 года был начат ремонт станции, в результате чего была закрыта платформа для поездов, следующих из центра. Ремонт этой платформы завершился 30 июня 2017 года. С 1 июля по 1 октября 2017 года была закрыта на ремонт платформа для поездов, следующих в центр[4][5].

Конструкция станции — наземная с боковыми платформами. Сооружена по типовому проекту.

Архитекторы станции: Ю. П. Зенкевич, Р. И. Погребной. После ремонта платформ и вестибюля в оформлении платформ появились заметные изменения в виде художественных панелей, посвящённых учёбе и образованию. Покрытие платформ сменилось с асфальтового на гранитное[4][5].

Станция располагается в районе Дорогомилово Западного административного округа, является ближайшей к центру города наземной станцией.

~

У станции один остеклённый наземный вестибюль, соединённый с переходом над путями в центре платформы. Выход из вестибюля — в северном направлении, на Киевскую улицу в месте её пересечения с Можайским переулком. С южной стороны параллельно путям метро расположены пути железнодорожной станции Москва-Пассажирская-Киевская.

</RuTxt>

<EnTxt>

Studencheskaya (Russian: Студенческая) is a Moscow Metro station in the Dorogomilovo District, Moscow, Russia. It is on the Filyovskaya Line, between Kutuzovskaya and Kiyevskaya stations.

~

Studencheskaya is located to the West of the Kiyevsky railway station, sandwiched between the railroad tracks and Kievskaya street. While the station is surface level, it sits in a deeper cut than normal, so that the platforms are a full story below ground level. This puts the overhead vestibule level with the street, which unusually runs parallel to the station rather than over it. Opened on 7 November 1958, Studencheskaya features unusual side platforms like its contemporaries Fili and Kutuzovskaya. The architects of all the three stations were Rimidalv Pogrebnoy and Yuriy Zenkevich.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>68</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Киевская</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>680</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ки́евская» — станция Московского метрополитена на Филёвской линии. Связана пересадками с двумя одноимёнными станциями, одна из которых располагается на Арбатско-Покровской линии, другая — на Кольцевой. Расположена в районе Дорогомилово (ЗАО); названа по Киевскому вокзалу. Открыта 20 марта 1937 года в составе участка «Смоленская» — «Киевская». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

Сооружение станции было закончено к ноябре 1936 года к VIII Чрезвычайному съезду Советов[1]. В период работы Съезда делегаты прибыли поездом на станцию, чтобы её осмотреть[1]. В феврале 1937 года государственная комиссия, возглавляемая С. Орджоникидзе, после осмотра приняла к эксплуатации линию метро на участке «Смоленская» — «Киевская», включая саму станцию «Киевская» и Смоленский метромост через Москва-реку.

~

15 марта 1937 года на участке метрополитена от станции «Смоленская» до станции «Киевская» началось движение поездов метро[1].

Для пассажиров станция была открыта 20 марта 1937 года. Стала 14-й станцией Московского метрополитена.

С 1953 года по 1958 год участок мелкого заложения «Калининская» — «Киевская» был закрыт. Станция использовалась под склад.

Расположена на Филёвской линии между станциями «Смоленская», «Студенческая» и «Выставочная». Между «Смоленской» и «Киевской» находится открытый участок и построенный в 1937 году Смоленский метромост.

Конструкция станции — колонная мелкого заложения. Сооружена по спецпроекту.

Круглые колонны облицованы светлым мрамором «Газган» желтоватых и голубоватых тонов, керамические капители украшены колосьями пшеницы. Пол выложен серым и розовым гранитом, образующим национальный украинский орнамент. Облицовка путевых стен: глазурованная керамическая плитка (вверху) и красный искусственный камень (внизу). Выполнивший проекты вестибюля и подземного зала станции архитектор Д. Н. Чечулин вдохновлялся древними памятниками Помпей, Венеции и Флоренции, которые он посетил перед началом проектирования в ходе большого Средиземноморского турне.

В 2014—2016 годах проводились реставрационные работы с воссозданием первоначального облика станции 1930-х годов с полной заменой облицовки путевых стен для устройства гидроизоляции[3]. Со второй половины 2015 года идёт реставрация мрамора и капителей на колоннах, воссоздание светильников, мозаичного рисунка пола, утраченных в середине XX века. Реставрационные работы были завершены в апреле 2016 года[4].

Глубина заложения — 8,7 метра. Пассажиропоток по вестибюлям — 30 100 человек в сутки (данные 2002 года), пересадочный пассажиропоток на Кольцевую линию — 191 100 человек в сутки, пересадочный пассажиропоток на Арбатско-Покровскую линию — 40 200 человек в сутки (данные 1999 года).

~

Стация является пересадочной на одноимённые станции Кольцевой линии и Арбатско-Покровской линии. Переход осуществляется через совмещённые вестибюли (западный — на Арбатско-Покровскую, восточный — на Кольцевую линию).

Существовавший до 1972 года наземный вестибюль был разобран при строительстве эскалаторного тоннеля со станции «Киевская» Кольцевой линии. Он находился на месте современного входа в подземный переход у Киевского вокзала.

За станцией расположены тупики, использовавшиеся для оборота составов, когда станция была конечной (в 1937—1953 годах). На данный момент тупики используются для отстоя составов. При строительстве ответвления в Москва-Сити за станцией были смонтированы стрелки для организации вилочного движения.

За метромостом в сторону станции «Киевская» линия резко уходит влево (на юг).

</RuTxt>

<EnTxt>

Kiyevskaya (Russian: Киевская) is a station on the Filyovskaya line of the Moscow Metro (though it was originally part of the Arbatsko–Pokrovskaya line). It initially opened in 1937 and closed in 1953 when the new Kiyevskaya station, intended to replace it, was completed. Due to a change of plans, however, it reopened after only five years as part of the new Filyovskaya line. The original architect was Dmitry Chechulin.

~

~

Kiyevskaya features tall, octagonal pillars topped with elaborate capitals. The pillars were originally faced with Armenian onyx, but this was replaced with yellowish Gazgan marble after ten years. The platform is intricately patterned with Ukrainian designs executed in red, white, and gray granite. The three rows of circular ceiling coffers originally housed incandescent light fixtures but these were abandoned in favor of the current three-bladed fluorescent lamps in the 1960s.

Between Kiyevskaya and Smolenskaya is the Smolensky Metro Bridge, which spans the Moskva River. The bridge was built in 1937 and was the first above-ground section of the Metro

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>69</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Смоленская</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>690</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Смоле́нская» — станция Филёвской линии Московского метрополитена. Расположена на линии между станциями «Арбатская» и «Киевская». Между «Смоленской» и «Киевской» находится открытый участок (Смоленский метромост).

~

Была открыта 15 мая 1935 года в составе участка первой очереди из 13 станций «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская».

С 1953 по 1958 год участок мелкого заложения «Калининская» — «Киевская» был закрыт. Станция использовалась под склад.

В 1991 году предлагалось изменить название станции на «Новинскую» во избежание путаницы между двумя не связанными между собою станциями[1].

По первоначальному проекту станция имела два вестибюля: западный, который находился на внешней стороне Садового кольца; и восточный — посередине Садового кольца. Западный вестибюль соединялся с мостиком над путями в западной стороне станции. Восточный вестибюль через подходной коридор вёл к подземной галерее, которая проходила под землёй параллельно станции. Подземная галерея заканчивалась выходами к мостикам над путями, расположенными в западной и восточной сторонах станции [2] Восточный вестибюль, построенный по проекту С. Г. Андриевского, располагался посередине Садового кольца, что было связано с существовавшими с 1920-х годов планами пробивки дублёра Арбата по направлению Карманицкого переулка, в случае реализации которых вестибюль оказался бы на площади, образуемой пересечением Садового кольца и дублёра[3]. Однако вскоре от этих планов отказались, а вестибюль разобрали при расширении Садового кольца через два года после открытия станции. Выходы с подземной галереи на станцию были замурованы, вместо них сделали выходы на поверхность. Галерея стала подземным переходом под улицей, при этом самым первым не только в Москве, но и в России. Подходной коридор от бывшего восточного вестибюля до подземной галереи сохранился. Сам подходной коридор скрыт за железной дверью, и теперь там служебные помещения.

~

Сейчас на станции один вестибюль (западный), встроенный в здание на внешней стороне Садового кольца. Современный вестибюль был встроен в жилой дом в середине 1950-х годов, заменив первоначальный, выполненный в виде отдельного здания. Мостик над путями в восточной стороне станции к прежнему выходу сохранился. Однако лестница, ведущая на мостик, упирается в закрытую дверь, за которой находятся служебные помещения станции.

Конструкция станции — колонная мелкого заложения. Сооружена по типовому проекту из монолитного бетона и железобетона.

Колонны отделаны серым мрамором, пол отделан розовым мрамором. Путевые стены облицованы бежевой шестиугольной метлахской плиткой вверху и серой четырёхугольной внизу. Архитекторы: С. Г. Андриевский, Т. Н. Макарычев, Н. Д. Колли[4].

Ранее планировалась организация пересадки на проектируемую станцию «Плющиха» Калининско-Солнцевской линии, но затем от неё отказались. Новая станция будет иметь пересадку только на станцию «Смоленская» Арбатско-Покровской линии[5].

Прямой пересадки между ныне существующими станциями Арбатско-Покровской и Филёвской линий, расположенными друг к другу практически вплотную, видимо, также не будет, так как в этом нет необходимости (две линии имеют уже две пересадки между собой и общую станцию — «Кунцевскую»).

В 1935—1937 годах станция была конечной. Для оборота существовал пошёрстный съезд со стороны «Арбатской». Поезда прибывали только на первый путь и с него же уезжали обратно. В дальнейшем съезд был разобран.

Пассажиропоток 14 450 человек в сутки (исследование 2002 года). Глубина заложения — 8 метров.

В Московском метрополитене существует всего две пары станций с одинаковыми названиями, не соединённых переходами: Смоленская (Филёвской и Арбатско-Покровской линий) и Арбатская (Филёвской и Арбатско-Покровской линий).

</RuTxt>

<EnTxt>

Smolenskaya (Russian: Смоленская) is a station on the Filyovskaya line of the Moscow Metro. It was opened in 1935 as part of the first Metro line. Designed by S.G. Andriyevsky and T.N. Makarychev, the station features gray marble pillars with flared bases and walls faced with white ceramic tile. Smolenskaya originally had two entrance vestibules, but one was demolished with the expansion of the Garden Ring avenue. There are still two sets of exit stairs on the platform, but one leads to a dead end where the passage to the old vestibule (very similar to the one still in use at Chistye Prudy) used to be.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>70</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Арбатская</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>700</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Арба́тская» — станция Филёвской линии Московского метрополитена. Расположена на линии между станциями «Александровский сад» и «Смоленская».

Была открыта 15 мая 1935 года в составе участка первой очереди.

Названа по улице Арбат, как и одноимённая станция Арбатско-Покровской линии.

~

Станция была возведена на месте храма Тихона, епископа Амафунтского, построенного в 1689 году. Открыта 15 мая 1935 года в составе первого участка Московского метрополитена из 13 станций — «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская».

Через месяц после начала Великой Отечественной войны самолёты германских Люфтваффе совершили первые воздушные налёты на центр Москвы. Во время дневного налёта, 23 июля 1941 года, когда ещё не был подан сигнал воздушной тревоги и бомбардировка стала полной неожиданностью для прохожих, произошла трагедия. После разрыва немецкой авиабомбы недалеко от наземного вестибюля станции «Арбатская» множество людей бросились спасаться в метро. В дверях и на ступенях лестниц произошла массовая давка, с затаптыванием упавших движущейся толпой. В результате этого, по архивным данным, погибло 46 человек.

"…Днем, в 16-17 час., 23 июля в районе ст. Арбат была сброшена фугасная бомба. ВТ ещё не было. Население в панике бросилось к станции, где вследствие паники при падении на лестнице было задавлено 46 человек со смертельным исходом." - Начальник службы МПВО Соловьев.[10]

В фильме «Обитель зла: Возмездие» фигурируют две вымышленных станции «Арбатская». Дизайн интерьера первой станции с прямыми колоннами похож на станцию «Арбатская» на Филёвской линии, а пересадочный указатель соответствует станции «Арбатская» на Арбатско-Покровской линии. Наземный вестибюль второй станции похож на вестибюль станции на Филёвской линии, а интерьер соответствует станции на Арбатско-Покровской линии.

~

На станции один (восточный) вестибюль, к которому ведёт лестница с платформы, через мостик над путями. Аналогичный мостик имеется в другом торце станции, к нему также ведёт лестница с платформы. Однако там выхода в город нет, лестница упирается в закрытую дверь, за которой находятся служебные помещения станции. Планы строительства второго выхода к улице Арбат существовали с момента постройки станции; при строительстве в 2000-2004 году бизнес-центра «Альфа Арбат» был заложен подземный вестибюль, соединённый с лестницей на платформе - предполагалось, что для нового выхода будет сооружено подземное пространство напротив ресторана «Прага», под площадью Арбатские Ворота.

Вестибюль возведён в 1935 году по проекту архитектора Метростроя Л. С. Теплицкого в непосредственной близости с кинотеатром «Художественный» и перед входом в Арбатский рынок, тянувшийся от Арбатской площади до Крестовоздвиженского переулка. Рынок, построенный всего за три года до этого, в связи с сооружением вестибюля укоротили на одну секцию. Вестибюль решён в форме пятиконечной звезды с ярусным завершением — такая композиция была связана с уже принятым к тому времени конкурсным проектом архитектора Л. В. Руднева, согласно которому вся площадь должна была приобрести в плане форму гигантского пятиугольника[5].

Одна из самых безлюдных станций в московском метро: пассажиропоток 12 100 человек в сутки (основная масса пассажиров пользуется другой «Арбатской», где имеется пересадка на другие линии). Глубина заложения — 8 метров.

Конструкция станции — колонная мелкого заложения. Сооружена с использованием типового проекта (похожие станции — «Сокольники», «Парк Культуры», «Смоленская»).

Колонны отделаны розовым мрамором. Пол выложен красной метлахской плиткой. Облицовка путевых стен — глазурованная керамическая плитка кремового цвета.

Наземный вестибюль имеет в плане форму пятиконечной звезды. Вестибюль стал одним из первых символов Московского метрополитена. Также он является одним из немногих вестибюлей, на которых сохранилась надпись «МЕТРО». На крыше вестибюля сначала хотели установить скульптуру «Метростроевец и красноармеец», но от этой идеи отказались и установили там шпиль со звездой и красные флаги. Архитектор станции — Л. С. Теплицкий.

На платформе станции 28 декабря 2016 вновь открылся отреставрированный буфет № 11, обслуживаемый столовой № 9 Отдела рабочего снабжения Московского метрополитена. Большинство буфетов и столовых Отдела рабочего снабжения обслуживает только работников метро, но есть три исключения: помимо «Арбатской» (Филевской линии), открыта пассажирам столовая на закрытой «Калужской» и ещё один буфет на «Войковской» первый вагон из центра, у турникетов. Буфеты являются полноценными столовыми за исключением объёма помещения[8][9].

Ранее был открыт буфет на станции «Киевской» (Арбатско-Покровская линия), со стороны первого вагона в сторону «Смоленской», после продления до «Строгино» помещение занято линейным пунктом, а буфет закрыт. Тем не менее, появление буфета на «Арбатской» связано именно с наличием линейного пункта на станции и более длительным перерывом во время оборота бригадами по сравнению с другими линиями (но на другой конечной в обычных условиях оборачивает сам машинист).

</RuTxt>

<EnTxt>

Arbatskaya (Russian: Арба́тская) is a station on the Filyovskaya line of the Moscow Metro. Completed in 1935, it was one of the original Metro stations. The design is the same standard pillar-trispan template used for Smolenskaya, Sokolniki, and Park Kultury. The pillars are faced with pinkish marble and the platform is a matching shade of granite. The walls are covered with cream-colored ceramic tile. The architect was L. Teplitskiy

~

~

Arbatskaya's vestibule is a unique five-tiered, pentagonal structure with the word "Metro" written on all sides. The building is currently painted bright red, making it noticeable and instantly recognizable

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>71</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Александровский сад</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>710</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Алекса́ндровский сад» — конечная станция Филёвской линии Московского метрополитена. Открыта 15 мая 1935 года в составе первого участка Московского метрополитена. Своё нынешнее название получила от расположенного у западной стены Кремля Александровского сада, к которому ведёт переход от станции. Ранее (до 24 декабря 1946 года) называлась «Улица Коминтерна», до 5 ноября 1990 года — «Калининская». В 1990 году на несколько дней получила официальное название «Воздвиженка»[2][3]. Является одной из станций четырёхстанционного пересадочного узла «Александровский сад — Арбатская — Библиотека имени Ленина — Боровицкая».

Станция, возможно, лидирует в Московском метрополитене по числу параметров, по которым она является уникальной.

> Станция с боковыми платформами, единственная среди станций первой очереди[8], среди подземных станций[17] и среди конечных[18] станций.

> Единственная в Москве четырёхпролётная колонная станция мелкого заложения[19].

> Одна из конечных станций Московского метрополитена (наряду с «Международной», «Кунцевской» Филёвской линии, «Алма-Атинской», до января 1990 года — «Тёплым Станом», до 1996 года — «Волжской», до 2008 года — «Крылатским» и до 2014 года — «Улицей Старокачаловской»), оборот поездов на которых производится не за станцией, а посредством перекрёстного съезда перед станцией. В результате, на них выход пассажиров из вагонов не является обязательным. Помимо этого, на станции частично присутствует левостороннее движение: в случае прибытия поезда на первый путь, со второго другой поезд уезжает в противоположную сторону.

> Одна из двух конечных станций Московского метрополитена, которая не планировалась как конечная при строительстве (вторая — «Кунцевская» — на другом конце этой же Филёвской линии)[4].

> Одна из шести станций Московского метрополитена, закрывавшихся на длительный срок[19].

> Одна из шести станций Московского метрополитена с криволинейной в плане платформой (другие — «Кутузовская», «Зябликово», «Пятницкое шоссе», «Международная» и «Выставочная»)[19].

> Станция, в декабре 2008 года вышедшая на первое место по продолжительности пребывания конечной[19].

> Расстояние по путям до следующей станции («Арбатская») Филёвской линии составляет 510 метров, этот перегон был самым коротким в Московском метрополитене с момента открытия метрополитена до открытия станции «Международная» 30 августа 2006 года[20][21].

На станции сохранялись последние стрелочные интервальные часы, демонтированные примерно в 2003 году[4].

> Станция побывала в составе трёх разных линий.

~

Согласно изначальным проектам, на месте, которое сейчас занимает станция, предполагалось построить двухпутный перегонный тоннель. Однако когда было принято решение о строительстве станции «Улица Коминтерна» и включении её в Арбатский радиус, трасса уже была согласована и утверждена, и над ней уже начались работы, поэтому для сокращения числа изменений в проекте и перестройки уже возведённых участков было решено возвести станцию с искривлёнными боковыми платформами, что позволило оставить проект путей без изменений. Станцию с боковыми платформами пришлось строить из-за требования профессора В. Л. Николаи и коменданта Кремля Р. А. Петерсона, чтобы пути помещались между Манежем и Кутафьей башней[4].

Строительство самой станции началось в июле 1934 года и было завершено в рекордные сроки, менее чем за 6 месяцев (для сравнения, сегодня самый короткий срок строительства станции в Москве — 15,5 месяцев, в Киеве — 13 месяцев). Возведением станции занималась шахта 31-32 Мосметростроя (руководили строительством Г. Климов, М. Терпигорев, И. Зубков). При строительстве пришлось решать сложнейшую инженерную задачу перекладки мощного канализационного коллектора под одним из участков будущей станции из хрупкой гончарной трубы в прочную металлическую на длину 40 метров. Станция была сдана в эксплуатацию уже 31 января 1935 года, а открыта для пассажиров 15 мая 1935 года[4] в составе первого участка Московского метрополитена из 13 станций — «Сокольники» — «Парк культуры» с ответвлением «Охотный Ряд» — «Смоленская».

С момента открытия в 1935 году и до 1938 года поезда от «Улицы Коминтерна» следовали до станции «Сокольники», а в 1938 году, после продления Арбатского радиуса до станции «Курская» в восточном направлении и начала его функционирования отдельно от Фрунзенского, поезда от нынешнего «Александровского сада» стали ездить до этой станции[4][7].

Изначально перехода на станцию «Библиотека им. Ленина» не было, однако имелся общий с этой станцией временный наземный вестибюль на углу Моховой улицы и Воздвиженки, в настоящее время не сохранившийся. В 1937 году был организован временный переход. Современный переход появился только в 1938 году, когда после открытия участка «Улица Коминтерна» — «Курская» Арбатско-Покровская линия выделилась в отдельную.

Строительство нового постоянного вестибюля планировалось завершить к 1940 году, однако, поскольку станция не справлялась с пассажиропотоком, было решено сначала провести реконструкцию станции, включающую расширение переходов, уменьшение подъёмов и спусков и строительство арочного мостика над путями. Однако начавшаяся Великая Отечественная война заставила пересмотреть эти планы. Строительство постоянного вестибюля в здании нынешней Российской государственной библиотеки и реконструкция станции были завершены только к 1946 году. В том же году, 24 декабря, станция была переименована в «Калининскую»[4].

5 апреля 1953 года после строительства новых станций глубокого заложения «Арбатской» и «Смоленской», станция «Калининская» была закрыта для пассажиров, а вестибюль в здании библиотеки был использован для станции «Арбатская». Сама же станция была частично реконструирована, в частности были устранены два из трёх проходов на платформу[4].

После завершения строительства новой Филёвской линии до станции «Кутузовская» станция «Калининская» вновь была открыта 7 ноября 1958 года.

В 1990 году станция была переименована, причём станция была изначально названа «Воздвиженкой» и носила это название несколько дней, в течение которых были даже отпечатаны схемы с таким названием, но по каким-то причинам это название не устоялось, и с 5 ноября 1990 года станция получила своё нынешнее имя «Александровский сад»[4].

При строительстве в 1995—1996 годах торгово-рекреационного комплекса «Охотный ряд» под Манежной площадью, один из путей (от платформы № 2) до станции «Охотный Ряд» был разобран и засыпан[4].

~

Станция располагается под южной частью улицы Воздвиженки, между зданием Российской государственной библиотеки и проезжей частью.

Отличительными особенностями являются изогнутость платформ, единственная среди станций первой очереди, и боковое расположение платформ, соединённых арочным мостиком[4].

Станция является конечной на Филёвской линии, оборот поездов производится через перекрёстный съезд, по обоим путям.

С дальней (1-й) платформы поезда отправляются в сторону станции Международная, а со 2-й — до станции Кунцевская.

Пути, ведущие со станции в тупиковую часть Филёвской линии в направлении Кремля, соединяются со станцией «Площадь Революции» Арбатско-Покровской линии, а путь от первой платформы ещё и со станцией «Охотный Ряд» Сокольнической линии[5]. Однако в настоящее время эти пути используются в служебных целях. Также имеет место распространение слухов о продолжении этих путей под Кремль, которыми пользовался, в частности, И. В. Сталин при поездках в московском метрополитене на специальных поездах, однако эти слухи не имеют подтверждения, так как никаких ответвлений с этих путей не существует[6].

С противоположной западной части станции с платформ ведут лестничные марши, изначально предназначавшиеся для соединения с ещё одним вестибюлем, однако так как он не был построен, то эти проходы закрыты для пассажиров и ведут в служебное помещение метрополитена[4].

Станция является частью крупнейшего пересадочного узла в московском метрополитене, состоящего из четырёх станций. С неё можно осуществить переход на станции «Арбатская» Арбатско-Покровской линии и «Библиотека им. Ленина» Сокольнической линии в восточном торце станции, там же есть совмещённый с этими станциями выход на Моховую улицу. Через эти станции можно перейти и на станцию «Боровицкая» Серпуховско-Тимирязевской линии. Прямого перехода на станцию «Боровицкая» нет[4].

Глубина заложения составляет 7,4 метра[8]. На станции 3 ряда по 30 восьмиугольных в сечении колонн в каждом. Суточный пассажиропоток на станции составляет 38 240 человек[9]; на вход — 23 700 человек, на выход — 26 700 человек[10].

Стены станции покрыты розовым мрамором. Облицовка стен заканчивается на небольшой высоте, и таблички с названием станции размещены на побелённой стене. Колонны боковых рядов также облицованы мрамором. Центральный ряд колонн намеренно не был облицован, чтобы не акцентировать внимание на путях, проложенных в центре платформенного зала[8]. Переходные коридоры отделаны белым и жёлтым мрамором, белой плиткой. В фойе, соединяющем выход на улицу Воздвиженка, эскалаторный наклон к станции «Арбатская» и мост через пути «Александровского сада», сохранился бюст М. И. Калинина, установленный после того, как станция стала называться «Калининская».

Станция расположена в самом центре Москвы в непосредственной близости от Московского Кремля[13] и Красной площади. Кроме Кремля, в непосредственной близости от выходов со станции доступны сам Александровский сад[14], в честь которого названа станция, а также Манеж и Итальянский грот в Александровском саду, построенные Осипом Бове.

В Александровском саду расположены такие памятники Великой Отечественной войны, как Могила Неизвестного Солдата с постом почётного караула и памятные знаки городов-героев[14]. Кроме того, неподалёку на Манежной площади в 1995 году установлен конный памятник Г. К. Жукову[15].

</RuTxt>

<EnTxt>

Aleksandrovsky Sad (Russian: Алекса́ндровский сад, IPA: [ɐlʲɪˈksandrəfskʲɪj ˈsat]) is a station of the Filyovskaya line of the Moscow Metro. It was designed by A. I. Gontskevich and S. Sulin and opened on 15 May 1935 along with the first stage of the metro.

The station is situated under the southern part of the Vozdvizhenka Street (which was then called Kominterna—hence the original name) next to the building of the Russian State Library.

The northern of the two side platforms of the station works during rush hours only.

~

Originally the station was not included in the plans for the first stage due to its closeness to the Biblioteka Imeni Lenina station. When a change to the plans was introduced with a new station it was decided not to augment the design of the planned large tunnel with parallel tracks separated by a row of columns, but to modify it by increasing its height and building platforms on the sides in what is known as a Parisian Style.

Construction began in July 1934, and immediately problems were encountered. Under the street was situated a massive sewage pipe consisting of fragile ceramic, and with an outflow of two million buckets. In such conditions, even a slight vibration in the soil would have caused a serious accident, especially since the proposed subway tunnels were only 1.5–2 metres away from it.

A few solutions to the problems were proposed, either to temporary turn off the sewer system and deposit the massed water via a gully on the Arbatskaya square into the Moskva River, or to relay the sanitation into metallic pipes. Moscow Soviet discarded both ideas, the former out of sanitary and hygienic interests, the second one because that would have required closing off the whole street for a few weeks to the traffic. Engineer Kulbakh came up with a more innovative solution – relaying the collector not from trenches dug up from the surface, but from those in which the walls of the tunnels were built. Works on a shared 40-metre stretch were carried out with superior precision and accuracy, thus preventing the collector to be damaged, with no injuries or streets being closed off.

For the remaining part of the station very little problems took place and in record times on 31 January 1935 the station was completed. The unique circumstances which resulted in station is accredited to its current appearance with side platforms that are curved and three rows of octagonal columns. The two outer rows of columns, which run along the centre line of each platform, are faced with white marble. The third row of columns, painted white and resting on square, black-tiled piers to account for the difference in height between the track bed and the platforms, runs along the main axis of the station and separates the two tracks. Passenger cross over a central bridge that was added later.

For entrances and exists as well as transfers to the close by station Biblioteka Imeni Lenina, a temporary vestibule was built (architects P. Faidysh and S. Lavrov), and was situated on the corner of Vozdvizhenka and Mokhovaya streets (currently an entrance to an understreet subway is located there). A more permanent vestibule was planned to be included inside the massive building of the Lenin library. One more vestibule was planned on the western end exiting to a subway underpass across the recently demolished Voyentorg building. Staircases from the platforms still exist and go to rooms that are used for service needs.

No direct transfer to Biblioteka Imeni Lenina originally existed, that was because on the first stage trains went from Sokolniki to Smolenskaya (Kievskaya after 1937) and then onto Park Kultury one after the next. Although transfer corridors were completed soon after, it is unlikely that they were used prior to the opening of the Pokrovskiy radius in 1938 which allowed to separate Arbatskiy from Kirovskiy.

During this time the main library building was being completed which had plans to accommodate a metro entrance inside it. The new vestibule was due to be opened in 1940, but it became apparent that the station will not cope with the passenger traffic that will bestow upon it, and a reconstruction project was developed. Both platforms would be connected with a small footbridge over the paths, and the transfer corridors were to double in width.

However World War II delayed the plans' realisation, and the new vestibule was opened only in 1946. During this time the reconstruction was finally carried out, with the footbridge being directly accessible from the vestibule. Its pre-war planning is clearly demonstrated in the light architecture, uncharacteristic of the postwar Stalinist monumentalism. The dark narrow corridors with staircase were also widened and leveled by raising the floor a total of 1.5 metres. On the 24 December 1946 of that year the reconstruction was complete, and the station was renamed as Kalininskaya following the disestablishment of the Comintern.

On 5 April 1953 a new, deep Arbatsky radius was launched. Kalininskaya was closed to passengers and its underground section was sealed. The vestibule inside the library was handed over to Arbatskaya which required an escalator to be built to connect to the main underground lobby of the new station, a staircase was also built in place of Kalininskaya's foyer. The passenger traffic[where?] was also divided, to rise – escalator, down – staircases. Two out of three passes to Kalininskaya's platforms were sealed.

However, on 8 November 1958 metro traffic on the new Filyovskaya line was re-opened, starting from Kalininskaya and including the first, shallow Arbatsky radius.

During the mid-1960s additional access to the subways under the crossroads as well as a second transfer corridor to Biblioteka Imeni Lenina were added. In a second reconstruction (1997–99), the small escalator was removed and replaced with a staircase.

~

During its history the station was renamed several times, originally opened as Ulitsa Kominterna it was renamed in 1946 to Kalininskaya after Mikhail Kalinin. However the confusion caused by a similarly named Kalininskaya line and the changing politics in the USSR caused the station to be renamed again. In 1990, it was officially renamed Vozdvizhenka for the nearby square; however after only a few days, was renamed Alexandrovsky Sad after the Alexander Garden next to the Kremlin.[1]

Station is a part of largest interchange hub of Moscow Metro, consisting of 4 stations. From here, it is possible to change into Arbatskaya station of the Arbatsko–Pokrovksaya line and Biblioteka Imeni Lenina station of the Sokolnicheskaya line in eastern end of station, those 2 stations have combined exit to Mokhovaya street. Through those stations it is possible to change into the Borovitskaya station of the Serpukhovsko–Timiryazevskaya line. There is no direct change into the Borovitskaya station.[2]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>72</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Выставочная</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>720</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Вы́ставочная» (до 3 июня 2008 года — «Деловой центр») — станция Московского метрополитена на Филёвской линии. Связана пересадкой со станцией «Деловой центр» на Большой кольцевой линии. Расположена в Пресненском районе (ЦАО); названа по расположенному рядом Экспоцентру. Открыта 10 сентября 2005 года в составе участка «Киевская» — «Деловой центр». Колонная трёхпролётная станция глубокого заложения с одной островной платформой. В перспективе вновь будет связана пересадкой с временно закрытой станцией «Деловой центр» на Калининско-Солнцевской линии.

Была открыта под названием «Деловой центр» 10 сентября 2005 года при строительстве ответвления Филёвской линии в район Москва-Сити. Первый поезд с пассажирами прибыл на станцию в 13 часов 49 минут. Станция стала 171-й станцией Московского метрополитена.

3 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы станция была переименована[2] в «Выставочную», по расположенному рядом Экспоцентру. К 1 июня 2009 года были заменены все указатели с названием станции.

Станция находится на ответвлении Филёвской линии Московского метрополитена, между «Киевской» и «Международной».

~

15 мая 2015 года на втором ярусе станции открылся Центр профориентации. На площади около 800 квадратных метров собрана экспозиция из собрания Народного музея Московского метрополитена, с 2016 года находящегося на реконструкции[7], посвящённая прошлому, настоящему и будущему Московского метрополитена[8].

Расстояние между станциями «Выставочная» и «Международная» — самое короткое в Московском метрополитене (0,5 километра). В тоннеле в сторону центра существует задел под съезд на станцию «Деловой центр» Солнцевской линии.

Длина перегона между станциями «Выставочная» и «Киевская» в полтора раза превышает прямое расстояние между этими станциями (2,25 км против 1,5 км).

~

У станции два вестибюля. Первый — совмещённый со станциями «Деловой центр» Большой кольцевой и Солнцевской линий, выход из него осуществляется по эскалатору на первый этаж ТРЦ «Афимолл-Сити», оттуда через ближайший выход можно выйти на Выставочный переулок. Вестибюль соединён с торцевыми частями посадочной платформы поэтажными эскалаторами типа Е900Т (по два) и лестницами шириной 2,95 метра. Выход на мост «Багратион»[3] был закрыт на реконструкцию с 1 октября 2007 года по 16 сентября 2013 года[4], режим работы моста был увеличен и изменён на «с 5:30 до 2:00».

Колонная трёхпролётная глубокого заложения[1]. Глубина заложения — 22,5 м. Сооружена открытым способом из монолитного железобетона по индивидуальному проекту. Ширина платформы — 11,8 метра. Длина платформы — 118 метров. Шаг колонн — 7,8 метра. Максимальная высота станции — более 7 метров. Расстояние от колонн до края платформы — 1,6 метра.

Оформление станции выполнено в стиле хай-тек, с использованием элементов из стекла и нержавеющей стали. На втором «этаже» станции расположена фотогалерея «Метро».

Второй этаж станции регулярно используется в качестве культурной площадки, в том числе для проведения творческих мероприятий и фотовыставок[5].

С августа по ноябрь 2013 года на станции работал пилотный виртуальный магазин бытовой техники и электроники Media Markt. На колоннах станции были установлены лайтбоксы с изображениями полок с товарами[6].

</RuTxt>

<EnTxt>

Vystavochnaya (Russian: Выставочная) is a station on the Filyovskaya Line of the Moscow Metro. It was opened on 10 September 2005, and was called Delovoy Tsentr (Russian: Деловой центр, "Business Centre") before 1 June 2009.[1]

The high-tech design, which was the work of architects Aleksandr Vigdorov, Leonid Borzenkov, and Olga Farstova, is a radical departure from previous Metro stations.

~

The station is built on two levels, with the platform on the lower level. The upper level consists of two walkways which span the length of the platform. One walkway, the larger one, is enclosed in glass and sweeps from one side of the station to the other and back in a large arc. The other walkway is open and straight, running directly above the inbound track. The D-shaped area between the two walkways extends to the full height of the station. The two rows of pillars span both levels and are clad in stainless steel. The walls are faced with white plastic panels and brown marble, and Alucobond was used for the ceiling.

~

The entrance to the station is built into the lower level of Moscow International Business Center (Moscow-City), near the north bank of the Moskva River, also serving access to Moscow Expocenter.

In the upper level of the station before you go through the turn styles can be found the public museum to the Moscow Metro. It is free to enter and has photos and displays of memorabilia and artwork spanning the ages. There is also a train cab simulator.

Passengers at Vystavochnaya are able to transfer to Delovoy Tsentr of the Kalininsko–Solntsevskaya line. A third station, that will allow transfers to the Bolshaya Koltsevaya line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>73</id>

<line\_id>4</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Международная</name>

<coordX>220</coordX>

<coordY>730</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Междунаро́дная» — одна из конечных станций Филёвской линии Московского метрополитена, следующая за станцией «Выставочная». Сооружена на нижнем уровне центрального ядра комплекса Москва-Сити. В 2005 году станция была открыта для движения поездов в испытательных целях и до 30 августа 2006 года[2] использовалась в качестве оборотного тупика соседней станции «Выставочная». Пикет ПК010+66,735[3] (пикет линии «мини-метро»). Входит в состав транспортно-пересадочного узла, включающего в себя станцию «Деловой центр» МЦК и платформу Тестовская Белорусского направления МЖД.

~

В начале 1990-х годов Правительство Москвы приступило к реализации проекта строительства делового центра Москва-Сити. Согласно проекту 1993 года, предполагалось построить на его территории станцию «Москва-Сити» продолжения Калининской линии[4]. Однако из-за недостатка финансирования было решено отказаться от продления Калининской линии на неопределённый срок[5].

Было принято решение максимально удешевить строительство новых участков метрополитена. Так появилась концепция «мини-метро», которое должно было иметь по сравнению с обычным метрополитеном кривые меньшего радиуса, более крутые подъёмы и более короткие платформы (90 метров). Было решено построить линию мини-метро от станции «Киевская» до будущей станции «Международная» (проектное название — «Москва-Сити»)[4][5].

Строительство линии мини-метро началось в начале 2000-х. В октябре 2003 года проходческим щитом был пройдён тоннель до будущей станции «Международная»[6].

В конце 2004 года было принято решение отказаться от концепции мини-метро и удлинить платформы строящихся станций до 118 метров для возможности приёма четырёхвагонных составов «Русич»[5]. Вместо мини-метро предполагалось сделать обычное ответвление от Филёвской линии.

В сентябре 2005 года была открыта соседняя станция «Деловой центр» (ныне — «Выставочная»). Тогда пути строящейся станции «Международная» стали использоваться для оборота составов. Первую половину 2006 года велось строительство вестибюля станции «Международная»[7].

Торжественное открытие станции «Международная» состоялось 30 августа 2006 года. В 15:07 на неё прибыл первый поезд с пассажирами. «Международная» стала 172-й по счёту станцией Московского метрополитена[8].

Первый поезд с пассажирами едет от Киевской до Международной, 20.08.2006

10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов по Московской кольцевой железной дороге была открыта пересадка на станцию «Деловой центр» МЦК[9].

Станция выполнена в виде трёхсводчатого зала. Тюбинговые кольца боковых залов (внешний диаметр — 7,5 метра) разомкнуты и опираются на стеновые конструкции из стального проката. На эти стены опирается и свод центрального зала (диаметр также 7,5 метра)[10]. В поперечном сечении платформенный участок представляет собой многопролётную раму с сеткой колонн 7,8 метра.

Ширина платформы на станции составляет 11,8 метра[5], что значительно у́же других станций глубокого заложения Московского метрополитена, где диаметр боковых залов, как правило, 8,5 метра, а диаметр центрального зала составляет 9,5 метра[10]. В связи с этим платформы в боковых залах «Международной» являются очень узкими (около 2 метров при нормативе 2,5—2,8 метра). Между центральным и боковыми залами устроено 5 пар проходов, распределённых по длине станции неравномерно: по две пары у каждого из торцов и один в средней части станции[10].

Первоначально станция проектировалась длиной в 90 метров с расчётом на приём трёхвагонных поездов из вагонов типа «Русич», но впоследствии проект был пересмотрен, и платформа была удлинена до 118 метров для возможности приёма четырёхвагонных «Русичей» или шестивагонных составов традиционных моделей[5]. Из-за удлинения платформы восточный конец станции оказался слегка изогнутым. Из-за близости путевого развития контактный рельс вынесен из-под платформы к путевой стене. Это единственное такое место на подземных станциях Московского метрополитена.

Стены залов облицованы бело-серым мрамором. Для облицовки станции использовался камень разных месторождений, в частности, «Коелга», «Гирюзун», «Возрождение», «Мансуровский»[11]. Вогнутые стены пилонов со стороны платформ и центрального зала облицованы белым мрамором «Бьянка Карара»[12]. Проходы имеют декоративные вставки из алюкобонда. Торцы пилонов покрыты шлифованной нержавеющей сталью, а цоколи покрыты чёрным лабрадоритом[12]. Путевые стены закрыты алюминиевыми панелями[12]. Название станции прорезано на алюминиевых пластинах, прикреплённых на путевых стенах. Сами путевые стены имеют цоколь, облицованный коричневым полированным гранитом. Свод станции облицован стеклопластиком.

~

На станции шестнадцать ниш в центре и на перронах[13], благодаря чему станция, имея колонно-стеновую конструкцию, выглядит как пилонная, а длинные, достигающие 20 метров, стены без проходов не бросаются в глаза. Ниши облицованы чёрным гранитом, контрастирующим с серо-белым мрамором, которым облицованы стены. Кроме того, ниши выделены светом и чёрными полосами на коричневом гранитном полу. В нишах со стороны центрального зала находятся информационные указатели и скамейки для пассажиров, выполненные в виде отдельных стульев[13].

Пол станции выложен коричневым курдайским гранитом, который обрамляют полосы чёрного лабрадорита[12]. У края платформ зона безопасности отмечена выступающей над уровнем пола гранитной полоской, созданной для незрячих пассажиров.

Световое решение станции — скрытые люминесцентные светильники, светодиодные элементы, световые линии в проёмах между колоннами, оригинальные эскалаторные фонари. Вдоль каждой платформы были впервые установлены жёлтые светодиодные линии, которые обозначают зону безопасности. Эти линии зажигаются в отсутствие поезда и последовательно гаснут, когда поезд прибывает на станцию[1].

Просторный вестибюль (1100 м²) соединён с платформой трёхленточным эскалатором типа Е25Т (высота эскалатора 25 метров)[5][14]. Стены вестибюля облицованы белым мрамором коелгинского месторождения. Белый подвесной потолок поддерживается круглыми металлическими колоннами. В потолок вмонтированы светильники, динамики и камеры теленаблюдения. Пол выложен серым и чёрным гранитом. Чёрный гранит также использован для облицовки здания вестибюля снаружи. В вестибюле находятся билетные кассы, застеклённый полицейский пост и модернизированные турникеты со створками. Здание вестибюля расположено под эстакадой Третьего транспортного кольца[5] и имеет выход на Тестовскую улицу и на территорию ММДЦ «Москва-Сити». Поблизости от вестибюля находится платформа Тестовская Смоленского направления МЖД.

30 декабря 2017 года открылся второй вестибюль с новым выходом из восточного торца станции. Он построен на 5 и 6 подземных уровнях комплекса IQ-квартал[15][16]. В оформлении вестибюля использован гранит; белый, серый и чёрный мрамор[17].

Станция является пересадочной на станцию «Деловой центр» Московского центрального кольца. По мере развития пространства общего вестибюля и перехода были сооружены торговые павильоны и ресторанный дворик.

За станцией нет оборотных тупиков, поэтому для оборота составов используется только перекрёстный съезд между «Выставочной» и «Международной». Он состоит из 4-х стрелок, 6-ти острых крестовин и 2-х тупых крестовин, длина перекрёстного съезда составляет 64 м[18].

В течение первых двух лет после открытия до станции «Международная» следовали поезда 51 и 52 маршрутов, и прибывали они только на один из путей, в настоящее время ездят поезда 51—55 маршрутов, а также иногда других, и прибывают они на первый и на второй пути.

За станцией планировалось строительство тоннелей к станции «Фили» и новых станций на перегоне «Международная» — «Фили». В свою очередь станции «Кутузовская» и «Студенческая» могли быть переделаны в новое радиальное направление[19].

Осенью 2016 года появились планы строительства моста-галереи длиной 250 м, который свяжет станцию «Международная», станцию МЦК «Деловой центр», деловой комплекс «Москва-Сити» и Пресненскую набережную[20].

Когда станция ещё строилась, высказывались предположения о будущем продолжении линии[21]. Согласно планам 2006 года, линия должна была быть продолжена за «Международную» до станций «Полежаевская», «Динамо» и «Савёловская»[22]. Однако затем план строительства новой Большой кольцевой линии был скорректирован, и первый её участок, открытый в 2018 году, начинается от станции «Деловой центр»[23][24].

</RuTxt>

<EnTxt>

Mezhdunarodnaya (Russian: Междунаро́дная - International) is a northern terminus of one of the 2 branches of the Filyovskaya Line of the Moscow Metro. The station was built as part of the second stage and completed the branch of the Filyovskaya Line into the Moscow International Business Center (Moscow-City). It opened on 30 August 2006 and thus became the newest station of the branch.

~

The station, designed by architects A.Orlov and A.Nekrasov, features a deep-level column tri-vault design. However, unlike the standard Moscow sizes, the platform length is shortened from 162 to 118 metres, while the sizes of both the central and platform vaults have also been reduced from the standard 9 to 7.5 metres. As a result, the station has sizes similar to those on the London Underground stations. Also, Mezhdunarodnaya is the only deep-level station that features a curved platform.

~

Decoratively the station has a modern "high-tech" design that blends with the skyscraper landscape of the Moscow-City. The design consists of white marble and plastic panels, a dark granite floor, and metallic interpylon slabs. The vestibule of the station is located under Moscow's internal motorway, the Third Ring. The lobby contains modernized turnstiles

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>74</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Парк культуры</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>740</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Парк культу́ры» — станция Московского метрополитена на Кольцевой линии. Связана пересадкой с одноимённой станцией на Сокольнической линии. Расположена в районе Хамовники (ЦАО); названа по Центральному парку культуры и отдыха имени Горького. Открыта 1 января 1950 года в составе участка «Парк культуры» — «Курская». Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой.

Станция открыта в 1950 году в составе участка «Парк культуры» — «Курская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 35 станций. Название дано по расположенному вблизи ЦПКиО им. Горького. В первые годы своего существования станция часто обозначалась на схемах под названием «Парк культуры имени Горького».

~

«Парк культуры» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 40 метров) с тремя сводами. Автор проекта — Игорь Рожин. Диаметр центрального зала — 9,5 метров.

Расположена на Кольцевой линии, между станциями «Октябрьская» и «Киевская». Около станции от путей Кольцевой линии ответвляется служебная соединительная ветвь к Сокольнической линии. Там же находится пункт технического обслуживания поездов.

Код станции — 076. В марте 2002 года пассажиропоток по входу составлял 32,4 тыс. человек.

Несмотря на достаточную отдалённость от вызывавшего в те времена гордость москвичей «Центрального Парка Культуры и Отдыха им. Горького» (ЦПКИО им. Горького), станция, теоретически, была предназначена именно для трансфера пассажиропотока в направлении парка[источник не указан 926 дней]. Впоследствии особенность удаления парка от станции метро была замечена, и, вследствие того, неоднократно предлагались варианты переименования станции — «Крымская», «Чудовка», «Крымский мост»[1].

Главный архитектор станции И. Е. Рожин поставил перед собой определённую задачу — зрительно облегчить массивную конструкцию пилонов станции глубокого заложения. Необходимо упомянуть тот факт, что такая проблема стояла практически перед каждым архитектором глубоких станций московского метро, и зачастую эта задача решалась не с той лёгкостью, с которой хотелось бы. Рожин прорезал внутри каждого пилона профилированную арку, визуально разделяющую массивные опоры на четыре угловые колонны, на которых, как кажется пассажиру, и лежит сам свод. В случае, если бы станция была бы облицована светлым мрамором, говорят специалисты[1], дизайн получился бы ещё более лёгким, и станция не была такой серой. Однако, реализовать таковую задумку не получилось, и для облицовки пришлось использовать мрамор марки «лопота», а для путевых стен — сочетанием марок мрамора «садахло» и чёрного «габбро». Цоколь пилонов оформлен тёмно-красным мрамором «салиэти».

Пилоны облицованы серым мрамором. Путевые стены покрыты чёрным мрамором и лабрадоритом (внизу); пол выложен гранитными плитами серого и чёрного цветов, составляющими ковровый орнамент. Центральный зал освещается люстрами шестигранной формы. Пилоны украшают 26 барельефов из белого мрамора работы И. А. Рабиновича, изображающие отдых советской молодёжи (в некоторых источниках они неправильно атрибутированы художнику И. М. Рабиновичу). 12 барельефов, расположенных в боковых залах, дублируются такими же барельефами в центральном зале. Таким образом, не продублированы только два барельефа. Потолок декорирован лепным орнаментом.

И. Рожин: "Рельефы на пилонах, выполненные скульптором Иосифом Рабиновичем, оказались не напротив фонарей, а между ними, в результате чего получили двойные тени. При рабочем освещении эти скульптурные медальоны смотрелись прекрасно. А вот когда установили светильники, я схватился за голову. О скульпторе и говорить не приходится — он чуть не плакал…"

С 5 февраля 2011 года по 28 апреля 2012 года станция была закрыта для входа и выхода пассажиров. Причиной была замена эскалаторов, срок службы которых к тому моменту превышал 60 лет[3]. Несмотря на то, что наклонные ходы были отреставрированы и готовы к установке эскалаторов уже к концу осени 2011 года, по причине задержки поставки эскалаторов открытие после реконструкции, которое первоначально планировалось на 28 декабря 2011 года, было сначала перенесено на первый квартал 2012 года[4], а конкретнее на 30 марта 2012 года[5]; затем на конец апреля[6]. Установка эскалаторов заняла примерно неделю, и 26 апреля Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы объявил, что станцию откроют к майским праздникам[7]. В субботу, 28 апреля 2012 года, в 5:35 по московскому времени станция была вновь открыта для пассажиров[8].

Помимо капитального ремонта эскалаторов, в вестибюле были заменены турникеты и обновлено техническое обеспечение помещений для дежурных, произведён косметический ремонт потолков, пола и стен; обновлены барельефы и прочие элементы декора. На самой станции отшлифована часть пола перед эскалаторным ходом, добавлены новые станционные указатели (с подсветкой), а также заменена электрика, включая системы аварийной тревоги.

Был также отремонтирован переход на Сокольническую линию, с установкой новых эскалаторов и указателей.

~

Имеется наземный вестибюль, объединённый с вестибюлем станции «Парк культуры» Сокольнической линии и служащий также переходом между двумя станциями. Вестибюль украшен четырьмя штукатурными барельефами работы скульптора Г. И. Мотовилова, размещёнными на потолочном своде. Выход осуществляется на Крымскую площадь и Зубовский бульвар. Равно как и станция, вестибюль был закрыт с 5 февраля 2011 по 28 апреля 2012 года (вход и выход пассажиров Сокольнической линии осуществлялся через собственный вестибюль).

На станции были сняты эпизоды фильмов «Влюблён по собственному желанию», «Курьер»[9].

</RuTxt>

<EnTxt>

Park Kultury (Russian: Парк культу́ры) is a Moscow Metro station in the Khamovniki District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Koltsevaya line (Circle line), between Oktyabrskaya and Kiyevskaya stations. Park Kultury opened on 1 January 1950.

~

The station is a standard pylon tri-vault, that was built in the flamboyance of the 1950s. Architect Igor Rozhin (who would then design the Luzhniki Stadium) applied a classic sport recreational theme to match the connotation with the ancient-Greek inspired transfer station. This includes large and imposing pylons faced with grey marble that came directly from Georgia. The floor is laid with black and grey granite tiles imitating a carpet. The walls are faced with white marble and labradorite. Decoratively the station contains 26 circular bas-reliefs by Iosif Rabinovich which depict sporting and other leisure activities of the Soviet youth.

The white vault of the station contains complex geometry which repeats that of the arches, and along the apex are suspended a set of intricate hexagonal chandeliers. Rozhin later admitted that he made a grave error in choosing to place the chandeliers amid the arches, not between them, that way he would have avoided giving the bas-reliefs a double shadow. At the end of the station is a massive marble wall with a small profile bas-relief of Maxim Gorky. The station was initially called "Park Kultury imeni Gorkogo" (Парк Культуры имени Горького) but during the 1980 Moscow Olympics this was shortened as the Russian announcements were repeated in English and French during the games. After the Olympics, the shorter name was retained. The original long form appears in bronze letters next to Gorky's image.

The station has a large imposing vestibule located on the corner of Komsomolsky Avenue and Garden Ring next to the Krymsky Bridge which was co-designed with Rozhin by Yelena Markova. Originally Rozhin planned for an extended arcade modeled after Russian trading rows, but this was rejected in favour of a more traditional design. The large building features a central dome, and inside has four bas-reliefs of sportsmen, and another one on its portico outside (all by G. Motovilov). The vestibule also doubles as a transfer to the Sokolnicheskaya line.

As the station was initially terminus, a set of reversal sidings exist in front of it, also from them runs a service branch to the Sokolnicheskaya line which was used initially as the primary way of transferring rolling stock to the station before the opening of the Koltsevaya line's depot in 1954.

On 14 January 2011, Moscow Metro authorities announced their plans to close the station on 5 February 2011 so as to replace the ageing escalators. Park Kultury was supposed to open in December 2011[1][2] but the date was shifted to 30 March 2012 due to delays in shipping new escalators.[4] and opened the station on 28 April.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>75</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Октябрьская</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>750</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Октя́брьская» — станция Московского метрополитена. Расположена на Кольцевой линии между станциями «Добрынинская» и «Парк культуры». «Октябрьская» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 40 метров) с тремя сводами. Автор проекта — Л. М. Поляков. Диаметр всех трёх залов — 9,5 метра.

Станция открыта в 1950 году в составе участка «Парк культуры» — «Курская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 35 станций. Название — по Октябрьской площади (ныне — Калужской), неподалёку от которой расположена станция. Станция задумывалась как торжественный реквием павшим в Великой Отечественной войне. Павильон станции представляет собою грандиозную триумфальную арку, украшенную снаружи барельефными фигурами мужчин и женщин, облачённых в форму Советской армии военной поры.

~

Необходимо отметить, что тема Победы стала центральной для послевоенного этапа развития строительства московского метро. При этом только автору проекта станции «Октябрьская» Л. Полякову удалось создать практически храмовое пространство, где ряды факелов ведут к апсиде с предполагаемым алтарём — нише с голубым небом, призванным отобразить «светлое будущее» страны. Никогда раньше, по утверждению специалистов, дизайн станции так не апеллировал к образцам храмового зодчества Запада и древности и одновременно так не напоминал трёхнефные базилики периода раннего христианства[2].

~

На станции имеется наземный вестибюль, выходящий на Ленинский проспект и имеющий вид павильона с арочными проходами. С 1990 года вестибюль встроен в новое здание Московского института стали и сплавов. Вестибюль украшен барельефами, изображающими двух фанфаристов; барельефы подсвечены светильниками в виде колонн.

Пилоны облицованы серым мрамором. Путевые стены покрыты желтоватой керамической плиткой и украшены изразцами в виде венков. Пол выложен серым и красным гранитом; по периметру центрального зала — узорчатая вставка из чередующихся полос тёмного и светлого мрамора. В кассовом и эскалаторном залах расположены барельефы работы Г. И. Мотовилова, изображающие воинов с оружием, Боевые знамёна Советской армии и девушек, являющихся олицетворением Славы. Своды центрального и перронных залов украшены медальонами с изображениями советских воинов. В торце центрального зала находится арка, пространство за которой, отгороженное кованой решёткой, подсвечено голубоватым светом и символизирует послевоенный мир. Рядом с аркой — две мощные колонны-светильника. На пилонах — светильники в форме факелов из анодированного алюминия работы Дамского А. И.[3] По оформлению схожа со станцией «Пушкинская» Петербургского метрополитена, также оформленной Л. М. Поляковым.

В марте 2002 года пассажиропоток по входу составлял 52,7 тыс. человек.

Из центра зала можно осуществить пересадку на одноимённую станцию Калужско-Рижской линии, открытую в 1962 году.

</RuTxt>

<EnTxt>

Oktyabrskaya (Russian: Октя́брьская) is a station on the Koltsevaya line of the Moscow Metro. Opened on 1 January 1950, Oktyabrskaya was part of the first segment of the fourth stage. Designed by Leonid Polyakov who took the mid-19th century Neoclassical triumphal Empire style as the basis, and incorporated the themes of the 1812 Victory over Napoleon to match the 1945 Soviet victory in the second world war, applying to the standard pylon tri-vault design.

~

The station has a large vestibule on the Kaluzhskaya square on the Garden Ring (named after the city of Kaluga) and hence the station's original name Kaluzhskaya (Калужская), renamed on 6 June 1961 to its present name (though the square's historic name was reverted in 1992). The vestibule on exterior contains large bas-reliefs of trumpeters that are lit by lamps concealed as columns underneath. Inside the ticket and escalator halls are decorated with casts and bas-reliefs containing battle banners, weapons figures of the Soviet Army and women symbolizing glory (work by G.Motovilov). In 1989 the stand-alone structure was built into the Moscow Institute of Steel and Alloys.[1]

In 1962, a set of staircases were added to the central hall for a transfer to the newly opened Oktyabrskaya of the Kaluzhskaya line.

~

Both the central and platform vaults are divided by arches which have large bas-reliefs which contain medallions of Soviet Army soldiers surrounded by ornaments. The pylons contain a bas-relief centred ventilation grilles which are flanked by two anodized aluminum torches that give the overall golden glow to the bright grey marble that faces them. The station walls are ceramic tiles and are decorated with relief images of gilded wreaths and stars. The end of a central hall contains a miniature triumphal arch with a metallic gate that walls of a blue lit room, symbolising the time of peaceful life. The floor of the station is laid with grey and red granite, and the perimeter of the central hall is also bordered out by a pattern of bright and dark marble.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>76</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Добрынинская</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>760</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Добры́нинская» — станция Кольцевой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Павелецкая» и «Октябрьская». Находится на территории района Замоскворечье Центрального административного округа Москвы.

Станция открыта в 1950 году в составе участка «Парк Культуры» — «Курская». Современное название — по старому названию Серпуховской площади, под которой станция расположена. Имеет переход на станцию «Серпуховская» Серпуховско-Тимирязевской линии.

~

Кольцевая линия не входила в первоначальные планы строительства Московского метрополитена. Приоритет отдавался «диаметральным» линиям с пересадками в центре города, бюро Московского горкома партии 30 декабря 1931 года кольцевая линия была признана необходимой только в дальнейшей перспективе[1]. Однако уже вскоре был разработан новый план развития московского метро, согласно которому его кольцевая линия должна была соединить ряд крупных промышленных предприятий на востоке, юго-востоке и юге Москвы (в частности, заводы «Серп и молот», «Манометр», Вагоноремонтные мастерские, АМО-ЗиС и другие) с северной частью города, в которой проживало много их рабочих, а также с Парком культуры и отдыха им. Горького. В июле 1934 года этот проект Генерального плана развития столицы был обсужден на заседании Политбюро, и, в итоге, после доработок, 10 июля 1935 года был принят[2]. Окончательное решение по поводу строительства «кольцевой» было принято в 1938 году, но только в 1943-м, после ряда доработок проекта, с целью разгрузки Центрального пересадочного узла («Охотный Ряд» — Площадь Свердлова" — «Площадь Революции»), было решено пустить линию по нынешней трассе[3][4][5].

Кольцевая линия стала четвёртой очередью строительства. В 1947 году планировалось открыть линию четырьмя участками: «Центральный парк культуры и отдыха» — «Курская», «Курская» — «Комсомольская», «Комсомольская» — «Белорусская» (затем был объединён со вторым участком) и «Белорусская» — «Центральный парк культуры и отдыха». Первый участок, «Парк культуры» — «Курская», был открыт 1 января 1950 года, второй, «Курская» — «Белорусская», — 30 января 1952 года, и третий, «Белорусская» — «Парк культуры», замыкающий линию в кольцо, — 14 марта 1954 года[3][5].

Станция открыта в 1950 году в составе участка «Парк Культуры» — «Курская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 35 станций. До 6 июня 1961 года называлась «Серпуховская»[6], в честь старого названия площади. Нынешнее название — в память участника Октябрьской революции, одного из организаторов Красной Гвардии Замоскворечья Петра Григорьевича Добрынина, бюст которого (работы скульптора Г. Д. Распопова) установлен в 1967 году перед входом в наземный вестибюль[6].

С 1983 года с «Добрынинской» можно осуществить пересадку на станцию «Серпуховская» Серпуховско-Тимирязевской линии.

C 21 декабря 2006 года до 11 июня 2008 года была проведена реконструкция станции. Изначально вестибюль станции планировалось открыть через год после начала реконструкции, однако, в связи с задержкой поставки эскалаторов из петербургского завода, работы по реконструкции вестибюля были продлены до июня 2008 года. В ходе реконструкции был обновлён наземный вестибюль станции — установлены эскалаторы Е55Т с балюстрадами из нержавеющей стали, заменено гранитное покрытие пола, восстановлены ажурные вентиляционные решётки; по первоначальным чертежам восстановлены деревянные входные двери. Установлены новые турникеты (типа УТ-2005). В вестибюле также полностью обновлены кассовые помещения, увеличено общее число касс.

~

Станция имеет один наземный вестибюль, который расположен на Серпуховской площади, на углу Люсиновской улицы и Коровьего Вала (часть Садового кольца)[9]. Он представляет собой массивное трёхэтажное прямоугольное сооружение. Главный фасад оформлен двумя арками на трёх широких пилонах[10]. Выше арок вестибюль облицован слоистым туфом. Перед средним пилоном находится бюст П. Г. Добрынина на высоком гранитном постаменте, установленный в 1967 году (авторы Г. Д. Распопов, В. М. Пясковский)[11]. В арках, на фасаде — по две пары сводчатых дверных проёмов, которые отделены друг от друга широком простенком. Между проёмами в каждой паре расположены круглые беломраморные колонны коринфского ордера. В простенке помещена большая доска из белого мрамора с памятной надписью об открытии станции[11].

Внутри вестибюль представляет собой единый объём, двухсветный под плоским кессонированным потолком без колонн. В центре зала расположена «лежачая» арка эскалаторного наклона, ограниченная сквозным парапетом на мраморных балясинах. Зал освещается пятью люстрами, подвешенными в центрах прямоугольных кессонов, в виде тарелок с красными звёздами в центре. По обе стороны от эскалаторов находятся торшеры, которые являются самыми большими в Московском метрополитене[12].

Заднюю стену вестибюля украшают три мозаичных панно (художники Г. И. Рублёв и Б. В. Иорданский), установленные к 1 мая 1951 года[12]. На центральном панно находятся портрет В. И. Ленина, выполненный из смальты, и шестнадцать гербов союзных республик. На боковых панно изображены военный парад и парад спортсменов на Красной площади. Изначально на панно военные несли знамя с изображением Ленина и Сталина в профиль, а после развенчания культа личности там появился знак «Гвардия». На другом панно спортсмены несли портрет Сталина, который в середине 1960-х годов был заменён на портрет Ю. А. Гагарина. Также в 1951 году перед центральным панно была установлена скульптура «Сталин за трибуной» из гипса (скульптор Д. П. Шварц)[12].

Добрынинская» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 35,5 метров) с тремя сводами. Авторы проекта — М. А. Зеленин, Л. Н. Павлов и М. А. Ильин. Диаметр центрального зала — 9,5 метров.

Пилоны облицованы серым мрамором «газган». Архитектурное оформление воссоздаёт перспективные порталы памятников древнерусского зодчества; здесь многократно и ритмично повторяется мотив арки — на пилонах и в тупиковом торце. Эти арки вписаны друг друга и дают ощущение ухода вдаль. Тема декоративного оформления станции — труд советского народа. Ниши пилонов со стороны центрального зала декорированы барельефами работы Е. А. Янсон-Манизер, изображающими представителей народов СССР. Тематически это мирные мотивы крестьянского труда[9].

В торце центрального зала находится смальтовое панно «Утро космической эры» (1967 год, художник С. А. Павловский). На нём изображены мать и дитя на фоне открытого космоса[9].

Путевые стены облицованы сверху серовато-желтовато-белым мрамором, ниже — красным мрамором с белыми прожилками, и в цоколе — розово-серым гранитом. Пол выложен чёрным габбро и красным гранитом. Примерно с 1970-х годов станцию освещают светильники оригинальной конструкции, представляющие собой длинные зигзагообразные конструкции, на которых есть вертикальные неоновые трубки. Изначально станцию освещали другие, временные светильники[12].

Код станции — 074. В марте 2002 года пассажиропоток по входу составлял 34,8 тыс. человек[13].

</RuTxt>

<EnTxt>

Dobryninskaya (Russian: Добры́нинская) is a station on the Koltsevaya Line of the Moscow Metro. Opened on 1 January 1950 it was part of the first segment of the fourth stage of the system. It was originally named Serpukhovskaya (Russian: Серпуховская), after the Serpukhovskaya Square.

~

The station has a pylon trivault built in the flamboyant architecture style of the late 1940s — early 1950s. Architect Leonid Popov (and co-authors M. Zelenin and M. Ilin) based their design on themes inspired by the city of Serpukhov, with the overall design referring to ancient Russian architecture and in particular the Church of the Intercession on the Nerl, which is repeated in the design of the portals and the beige marble composition. Other innovations by Popov include the station walls on the platform halls where (above dark red marble) run white cylindrical marble plinths designed to reflect directly into the eyes of passengers. To keep the bright and light appearance of the station, the vaults of the station were left simply plastered and painted white, with lighting coming from a zigzag arrangement of horizontal fluorescent tubes. The floor is a dark grey granite, typical of older Orthodox Churches. Contrasting with the ancient connotations are 12 bas-reliefs on the pylons by Yelena Yason-Manizer depicting traditional labours (hunting, fishing, grape-picking etc.) of different nationalities of the Soviet Union. Yelena Yason-Manizer was also sculptor of the original bas-relief at the end of the station which featured a large profile of Joseph Stalin and Coat of Arms of the Soviet Union. This was removed in 1961 and in 1967 replaced with the present mosaic by the same artist, titled Morning of the Cosmic Era.

Further works of Popov (and co-architect Tatarzhinskaya) include the station's large vestibule, located on the corner of Lyusinovskaya Street and Serpukhovskaya Square. Like the platform halls the portico was based on medieval Russian themes and the pilaster was copied from an archaeological discovery in Taman that dates to Byzantine times.[citation needed] The interior of the vestibule again depicts patriotic Soviet themes including three large floor-to-ceiling mosaics (artists G. Rublev and B. Iordansky). The central piece is a large banner with a profile of Vladimir Lenin and the 16 Coats of Arms of Soviet Socialist Republics, flanked by feature images of two Parades on Red Square: on the left Sports in Soviet Union|Soviet athletes and on the right the Soviet Military. This once featured a portrait of Stalin being carried; like the bas-relief in the Central Hall, this was removed in 1961 and carefully replaced with an image of Yuri Gagarin. Other features of the vestibules include the majestic blue torchieres which flank the escalator ascend and a massive chandelier which is adorned with a large red glass star.

On 6 June 1961 the station was renamed in honour of Peter Dobrynin a bust of whom was placed in front of the vestibule. In 1983, the station Serpukhovskaya of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line was opened (also a work of Popov) and a transfer-passage was created from the middle of Dobryninskaya to the middle of the new station. On 22 December 2006 the vestibule was closed for nearly 18 months during which time the old escalators were replaced, new turnstiles were installed and a complete overhaul of all communication systems, new security and a thorough restoration was carried out. The renewed vestibule was re-opened on 11 June 2008.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>77</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Павелецкая</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>770</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Павеле́цкая» — станция Кольцевой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Таганская» и «Добрынинская». Находится на территории района Замоскворечье Центрального административного округа Москвы.

Станция открыта 1 января 1950 года в составе участка «Парк Культуры» — «Курская». Название — по расположенному вблизи Павелецкому вокзалу. Имеет переход на станцию «Павелецкая» Замоскворецкой линии.

~

Кольцевая линия не входила в первоначальные планы Московского метрополитена. Вместо неё должны были быть построены «диаметральные» линии с пересадками в центре города. Первый проект Кольцевой линии был разработан в 1934 году, в нём планировалось построить эту линию под Садовым кольцом с 17 станциями[1]. В проекте 1938 года линию планировалось построить значительно дальше от центра, чем построили впоследствии. Планировались станции «Усачёвская», «Калужская Застава», «Серпуховская Застава», «Завод имени Сталина», «Остапово», «Завод Серп и Молот», «Лефортово», «Спартаковская», «Красносельская», «Ржевский Вокзал», «Савёловский Вокзал», «Динамо», «Краснопресненская Застава», «Киевская»[1]. В 1941 году проект Кольцевой линии изменился. Теперь её планировали построить ближе к центру[1]. В 1943 году было принято решение о внеочередном строительстве Кольцевой линии по нынешней трассе с целью разгрузки Центрального пересадочного узла («Охотный Ряд» — «Площадь Свердлова» — «Площадь Революции»)[1].

Кольцевая линия стала четвёртой очередью строительства. В 1947 году планировалось открыть линию четырьмя участками: «Центральный парк культуры и отдыха» — «Курская», «Курская» — «Комсомольская», «Комсомольская» — «Белорусская» (затем был объединён со вторым участком) и «Белорусская» — «Центральный парк культуры и отдыха»[1]. Первый участок, «Парк культуры» — «Курская», был открыт 1 января 1950 года, второй, «Курская» — «Белорусская», — 30 января 1952 года, и третий, «Белорусская» — «Парк культуры», замыкающий линию в кольцо, — 14 марта 1954 года[1].

Станция открыта в 1950 году в составе участка «Парк Культуры» — «Курская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 35 станций. Станция более трёх лет — с 1 января 1950 года по 21 февраля 1953 года (когда в вестибюль был выведен северный эскалаторный наклон радиальной станции) — не имела пересадки на станцию Горьковско-Замоскворецкой линии. 30 июля 1955 года был открыт переход на радиальную станцию в центре зала.

~

Единственный вестибюль станции — общий с одноимённой станцией Замоскворецкой линии. Вестибюль расположен в цоколе и на первых двух этажах дома № 43/16 по Новокузнецкой улице, который позднее занял Метрогипротранс. Он представляет собой ансамбль из двух помещений.

Круглый эскалаторный зал перекрыт куполом. В него открываются верхние арки эскалаторных тоннелей обеих станций, а также арочные проёмы, обозначающие входы и выходы[2]. Оставшиеся простенки заняты большими сводчатыми окнами. Поверхность купола украшена лепными розетками, к вершине уменьшающимися в размере, в центре — углубление синего цвета, создающее ощущение неба. Фриз под куполом украшен смальтовым панно (художник — И. А. Рабинович). Тема мозаики — «Сталинский план преобразования природы», на ней изображены гирлянды в виде хлебов, плодов, цветов, овощей. На карнизе над фризом ранее осуществлялась подсветка мозаики[3].

Кассовый зал охватывает эскалаторный в виде широкой дуги и соединяется с ним арочными проёмами. Он украшен стройными гранёными колоннами, облицованными светлым мрамором[4].

Снаружи часть дома, занятая вестибюлем, оформлена глубоким портиком на широких и тонких пилонах-простенках и со сводчатыми проходами[5].

«Павелецкая» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 40 метров) с тремя сводами. Авторы проекта — Н. Я. Колли, И. Н. Кастель. Диаметр центрального зала — 9,5 метров[6].

Массивные кубические пилоны облицованы светлым мрамором «коелга» и коричневым мрамором; по углам они украшены декоративными трёхчетвертными колоннами светлого мрамора с коринфскими капителями[7]. Светлые пилоны дополнительно декорированы геометрическим орнаментом красного с белыми включениями мрамора месторождения Салиэти[2], который скрывает вентиляционные решётки. Они несут общее перекрытие, на которые опираются относительно пологие разновысотные своды центрального и боковых залов. Межпилонные проходы простых прямоугольных форм перекрыты куполами и первоначально подсвечивались[6]. Путевые стены наполовину облицованы коелгинским мрамором[2]. Залы освещаются десятирожковыми люстрами, подвешенными по оси сводов[2].

Пол выложен чёрным габбро и украшен геометрическим узором брусьев серого гранита[2]. Единственным элементом художественного оформления станции является большое мозаичное панно на тему единства советских рабочих и крестьян (автор — П. Д. Корин). Первоначально на месте панно находился медальон с изображениями Ленина и Сталина (автор — М. Г. Манизер), который подсвечивался двумя бра с обеих сторон. Медальон был перенесён сюда со станции «Площадь Революции», где он висел на восточном торце станции до завершения строительства второго выхода этой станции[8].

Переход на Замоскворецкую линию, открытый 30 июля 1955 года, является самым длинным в Московском метрополитене[9]. Он начинается в центре зала с лестничной камеры. Разделённые спуск и подъём выводят в переходный коридор[10]. Стены лестничной камеры облицованы красным грузинским мрамором месторождения Салиэти, а окаймляющий стены парапет — белым мрамором. В красном мраморе имеются окаменелости древних обитателей морей: морских лилий, наутилусов, губок и других[11]. Сводчатый коридор освещается светильниками, упрятанными в небольшие имитирующие окна арки, расположенными по всей его длине. Между арками — устройства обеззараживания воздуха ультрафиолетом, представляющие собой небольшие коробочки из нержавеющей стали[12]. Переход заканчивается в центре зала радиальной станции лестницами на спуск и на подъём.

</RuTxt>

<EnTxt>

Opened on 1 January 1950 as part of the first segment of the fourth stage, the station is a pylon-trivault built in the style of the late 1940/early 1950s Stalinist architecture to a design by architects Nikolai Kolli and I. Kasetl. The station's theme comes from the Paveletsky railway terminal from which trains depart towards the Volga Region. Thus agricultural influences are clearly seen, these include the square white koyelga marble columns decorated with red marble strips, flanked by marble columns with modern Ionic capitals. Bright bronze chandeliers provide lighting. The walls repeat the two tone marble, white on top, red on bottom, and the floor is laid with grey and white granite.

~

~

The station's vestibule is built into the corner of the Garden Ring and Zemlyannoy Val, and occupies the ground floor of the building there. Inside above the escalator is a circular mosaic panel by Pavel Korin Red Square which depicts the Lenin's Mausoleum and the Saint Basil's Cathedral, frammed by a bas-relief with typical soviet banners and floral arrangements with names of Volga cities on the sides. The vestibule has another artwork by Iosif Rabinovich, which is a mosaic on the dome of the vestibule on the theme of the permanent end to drought in the Volga.

As the station was made to be a transfer point to Paveletskaya station of the Zamoskvoretskaya line, the vestibule was built as an entrance to both stations, however as the radial station of the Zamoskvoretskaya line was undergoing reconstruction the vestibule doubled as a transfer point. A direct corridor was opened only on 30 July 1955, which saw the addition of large staircases surrounded by marble balustrades in the centre of the platform. The other major change was that initially in the end of the station was a large medallion with image of Vladimir Lenin and Joseph Stalin, but during the 1961 de-Stalinization drive this was removed and instead replaced by the present artwork by Pavel Korin showing the Coat of Arms of the Soviet Union being held by a worker man and peasant woman amid floral backgrounds

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>78</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Таганская</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>780</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Тага́нская» — станция Кольцевой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Павелецкая» и «Курская». Находится на территории Таганского района Центрального административного округа.

Станция открылась 1 января 1950 года в составе участка «Курская» — «Парк культуры». Названа по Таганской площади, на которой находится её вестибюль (на момент открытия вестибюль выходил на Верхнюю Таганскую площадь, которая в 1963 году была объединена с Нижней). Имеет переходы на станции «Таганская» Таганско-Краснопресненской линии и «Марксистская» Калининской линии.

~

В первоначальные планы Московского метрополитена Кольцевая линия не входила. Вместо неё планировалось строительство «диаметральных» линий с пересадками в центре города. Первый проект Кольцевой линии появился в 1934 году. Тогда планировалось построить эту линию под Садовым кольцом с 17 станциями[2]. По проекту 1938 года планировалось построить линию значительно дальше от центра, чем построили впоследствии. Планировались станции «Усачёвская», «Калужская Застава», «Серпуховская Застава», «Завод имени Сталина», «Остапово», «Завод Серп и Молот», «Лефортово», «Спартаковская», «Красносельская», «Ржевский Вокзал», «Савёловский Вокзал», «Динамо», «Краснопресненская Застава», «Киевская»[2]. В 1941 году проект Кольцевой линии изменили. Теперь её планировали построить ближе к центру[2]. В 1943 году было принято решение о внеочередном строительстве Кольцевой линии по нынешней трассе с целью разгрузки пересадочного узла «Охотный Ряд» — «Площадь Свердлова» — «Площадь Революции»[2].

Кольцевая линия стала четвёртой очередью строительства. В 1947 году планировалось сдать линию четырьмя участками: «Центральный парк культуры и отдыха» — «Курская», «Курская» — «Комсомольская», «Комсомольская» — «Белорусская» (затем был объединён со вторым участком) и «Белорусская» — «Центральный парк культуры и отдыха»[2]. Первый участок, «Парк культуры» — «Курская», был открыт 1 января 1950 года, второй, «Курская» — «Белорусская», — 30 января 1952 года, и третий, «Белорусская» — «Парк культуры», замыкающий линию в кольцо, — 14 марта 1954 года[2].

Станция открыта в 1950 году в составе участка «Парк Культуры» — «Курская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 35 станций. В том же году станция стала опытной площадкой для испытаний новых малогабаритных поломоечных машин[3].

В 1966 году в южном торце станции был открыт переход на станцию «Таганская» Таганско-Краснопресненской линии[1]. В 1967 году одной из первых станций, на которых началась установка разменных установок, стала «Таганская». В 1972 году на станции впервые в Московском метрополитене был установлен опытный световой указатель. В 1979 году в центре зала был сооружён переход на станцию «Марксистская» Калининской линии[3].

С 18 ноября 2005 по 20 декабря 2006 года вестибюль станции был закрыт на реконструкцию и замену эскалаторов[3].

~

Наземный вестибюль расположен на углу Таганской площади и Верхней Радищевской улицы и представляет собой серое трёхэтажное, прямоугольное в плане здание с мощным порталом перед фасадом со стороны площади. У портала три фронтальные и две боковые арки. Арочные входы украшены гирляндами на фризе. Потолок портала состоит из трёх сложных ребристых куполов и выкрашен в синий цвет[4].

За входом — узкое прямоугольное помещение, «сени» вестибюля, а за ними — квадратный кассовый зал. Свод опирается на четыре гранёные колонны, по две с каждой стороны, и на четыре полуколонны в стенах зала под его углами. На своде глубокие квадратные кессоны со ступенчатыми краями. Колонны и стены кассового зала снизу отделаны светлым мрамором Прохоро-Баландинского и Газганского месторождений, пол — плитами красного гранита с полосами чёрного диабаза[4].

Через арку с турникетами вход в эскалаторный зал, который представляет собой обширное прямоугольное помещение со сложным крестовым куполом над центром. В вершине купола лепная розетка. В стене, противоположной входу, — верхняя арка эскалаторного входа, слева от него — выход на Верхнюю Радищевскую улицу, справа — дополнительные двери на выход на Нижнюю Радищевскую улицу, которые не используются в работе метрополитена[4].

С 18 ноября 2005 по 20 декабря 2006 года станция была закрыта на капитальный ремонт для замены эскалаторов, полностью выработавших свой ресурс. В результате был полностью реконструирован эскалаторный наклон, установлены новые эскалаторы Е55Т. Также был обновлён фасад вестибюля, установлены новые двери.

«Таганская» — пилонная станция глубокого заложения с тремя сводами. На момент открытия станция, расположенная на глубине 53 метра, являлась самой глубокой в Московском метро. Авторы проекта — К. С. Рыжков и А. А. Медведев. Диаметр центрального зала — 9,5 метра.

Пилоны станции плавно переходят в своды центрального и боковых залов. Проходы между пилонами высокие, со сложными крестовыми куполами. Над арочными проёмами проходов своды с обеих сторон осложнены стрельчатыми кессонами. Кроме того, и все своды оформлены неширокими выпуклыми лепными поясами, образующими крупные ромбы, вытянутые поперёк сводов.

На пилонах со стороны зала и платформ во всю высоту сделаны неглубокие стрельчатые ниши с майоликовыми панно военной тематики (скульпторы Е. П. Блинова, П. М. Кожин, А. Г. Сотников, А. Д. Бржезицкая, З. С. Соколова). В центре этих композиций находятся круглые медальоны с профилями бойцов Красной Армии и со знаками различия видов войск. Ниже на белом майоликом «свитке» написано: «Слава героям — [род войск]!». Среди родов войск моряки, танкисты, артиллеристы, лётчики, кавалеристы, пехотинцы, железнодорожники, партизаны. Между медальоном и надписью — изображение соответствующего оружия и боевых сцен. Вокруг главного медальона размещаются малые с изображениями героев истории России. По фону идёт рельефный майоликовый орнамент «травами». Всего панно 32, из них каждое повторяется четырежды[5]. Панно в центральном зале имеют голубой фон, в боковых — белый[6].

Нижняя часть пилона облицована белым мрамором, а цоколь — чёрным с белыми прожилками. Путевые стены оформлены белым рельефным кафелем с мраморными пилястрами в виде колонн напротив пилонов. Пол в центральном зале выложен из квадратных плит серого гранита и чёрного габбро, прерывающимися вставками восьмиконечных звёзд красного гранита в красных рамах[5].

Станционные залы освещаются оригинальными люстрами работы А. И. Дамского, висящими по оси сводов в центрах ромбических кессонов. Они многорожковые, с витыми деталями и синими стеклянными вазами снизу. Автор вспоминал, что стремился к стилистическому единству люстр с интерьером. Цветовое решение люстр перекликается с оформлением пилонов[7].

В южном торце, где ныне находится переход на Таганско-Краснопресненскую линию, ранее располагалась скульптурная композиция, изображавшая И. В. Сталина в окружении трудящихся и детей на Красной площади[8] (скульпторы — Е. П. Блинова и П. А. Баландин). Под ней были расположены четыре мраморные таблички с изображениями городов-героев Ленинграда, Сталинграда, Севастополя и Одессы (эти города Сталин назвал героями в своём приказе от 1 мая 1945 года). Композиция была заменена на панно с портретом В. И. Ленина и гербами республик СССР, однако и это панно было убрано в связи с постройкой перехода[6].

Два последовательных эскалаторных наклона, по которым осуществляется вход на станцию, разделены промежуточным залом. Это круглый зал под сферическим куполом. По стенам с равными промежутками размещены пилястры, как бы подпирающие широкий гладкий фриз. Поверхность купола покрыта глубокими квадратными кессонами. По мере приближения к вершине кессоны уменьшаются, что визуально придаёт куполу дополнительную высоту[9]. В вершине купола находится панно «Салют Победы» работы А. К. Ширяевой. На нём изображено небо Москвы в ночь победных салютов и реющее советское знамя[6]. Стены зала между пилястрами облицованы мрамором «ороктой» сиреневого оттенка, пилястры сделаны из белого мрамора[10]. Ещё одним эскалатором этот зал связан с наземным вестибюлем. Оси этих двух эскалаторных тоннелей расположены практически под прямым углом друг к другу[4].

Над залом расположена церковь Святителя Николая. В 1944 году, при строительстве станции метро «Таганская» и перестройки Таганской площади была предпринята попытка разрушить храм, были уничтожены главы и верхушка колокольни, но от окончательного уничтожения его спасло присвоение статуса памятника архитектуры. Поэтому при строительстве промежуточного зала метро инженеры решили сделать железобетонный цилиндр на поверхности и опускать его на нужную глубину, а затем соорудить над ним купол[11].

Переход на одноимённую станцию Таганско-Краснопресненской линии начинается в северном торце станции. Там лестница ведёт в дополнительную сводчатую камеру на более высоком уровне, из которой по мостикам через платформу в сторону станции «Курская», которые разделены на три сводчатых прохода, можно попасть в сводчатый эскалаторный зал. Эскалатор соединяет с западным торцом «Таганской»-радиальной[12].

Переход на станцию «Марксистская» Калининской линии осуществляется из центра зала по лестницам и мостикам через платформу в сторону «Курской»[12]. В переходном аванзале — эскалатор вниз, в западный торец «Марксисткой»[13].

В марте 2002 года пассажиропоток по входу составлял 57 300 человек, по выходу — 56 тысяч человек[14]

</RuTxt>

<EnTxt>

Taganskaya (Russian: Тага́нская) is a station on the Koltsevaya line of the Moscow Metro. It opened on 1 January 1950 with the first segment of the fourth stage of the system. The station is named after the Taganka Square which is a major junction of the Sadovoye Koltso.

~

Designed by architects K. Ryzhkov and A. Medvedev, this pylon station was built with the post-war flamboyance in mind, the overall design is based on the traditional Russian motives in decorations. The central feature of the station are 48 maiolica panels located on each face of the pylon. (works of Ye.Blinova, P. Kozhin, A. Sotnikov, A. Berzhitskaya and Z. Sokolova). These contain apart from floral elements, profile bas-reliefs of various World War II Red Army and Navy servicemen each dedicated to a group such as pilots, tank crews, sailors etc. The color gamma is balanced in such a way that the panels facing the central hall are on a blue majolica background, whilst the platform hall panels are monochromatic. Lighting comes from a set of 12 gilded chandeliers in the central hall with the same blue majolica center. The remaining decoration of the station include a cream-colored ceramic tile on the walls, powder colored marble on the lower pylons and also on the walls, and a checkerboard floor layout of black and gray granite.

The end of the central hall once had a large sculptural group Stalin and youth, however this was replaced in 1961 by a new artwork of the same authors (P. Baladin and Ye. Blinova) depicting Vladimir Lenin, Coats of arms of the Soviet Republics and images of Hero-Cities Leningrad, Stalingrad, Sevastopol and Odessa. This was also taken down in late 1966 to make way for a transfer to the newly opened Taganskaya of the Zhdanovskaya line. Further transfer was opened in 1979 by adding a stairwell into the middle of the central hall for the new station Marksistskaya of the Kalininskaya line.

Because the Taganka Square is located on the hill, in order to conveniently place the large vestibule, and also preserve a nearby heritage building, the escalator descent had to be broken, and an intermediate hall was added by placing a large cylinder and gradually lowering to the required depth. After a dome was added, the interior work on the new lobby began, the walls of which are faced with Altai marble Oroktoy with Syringa shade, and the pilasters from white marble. The dome contains a large ceiling fresco, Victory Fireworks by A. Shiryaeva.

On 18 November 2005 the vestibule was closed for restoration, during which old escalators (installed in 1949) were replaced. All of the decoration features were renovated, and the upgrade included new turnstiles, ticket offices and security upgrade. The station was re-opened on 20 December 2006.

It was the deepest station in Moscow Metro from 1950 until 1958.

In 1991 the rock band Lyube recorded the song Taganskaya Station about the station in its debut album titled Atas.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>79</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Курская</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>790</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ку́рская» — станция Кольцевой линии Московского метрополитена. Расположена под площадью Курского Вокзала между станциями «Комсомольская» и «Таганская». Находится на территории Басманного района Центрального административного округа Москвы.

~

Станция открылась 1 января 1950 года в составе участка «Курская» — «Парк культуры». Названа по Курскому вокзалу, близ которого расположена. Имеет переходы на станции «Курская» Арбатско-Покровской линии и «Чкаловская» Люблинско-Дмитровской линии.

Первой станцией метро у Курского вокзала стала станция «Курская» Арбатско-Покровской линии, открытая в 1938 году в составе второй очереди метрополитена[2].

В первоначальные планы Московского метрополитена Кольцевая линия не входила. Вместо неё планировалось строительство «диаметральных» линий с пересадками в центре города. Первый проект Кольцевой линии появился в 1934 году. Тогда планировалось построить эту линию под Садовым кольцом с 17 станциями[3]. По проекту 1938 года планировалось построить линию значительно дальше от центра, чем построили впоследствии. Планировались станции «Усачёвская», «Калужская Застава», «Серпуховская Застава», «Завод имени Сталина», «Остапово», «Завод Серп и Молот», «Лефортово», «Спартаковская», «Красносельская», «Ржевский Вокзал», «Савёловский Вокзал», «Динамо», «Краснопресненская Застава», «Киевская»[3]. В 1941 году проект Кольцевой линии изменили. Теперь её планировали построить ближе к центру[3]. В 1943 году было принято решение о внеочередном строительстве Кольцевой линии по нынешней трассе с целью разгрузки пересадочного узла «Охотный Ряд» — «Площадь Свердлова» — «Площадь Революции»[3].

Кольцевая линия стала четвёртой очередью строительства. В 1947 году планировалось сдать линию четырьмя участками: «Центральный парк культуры и отдыха» — «Курская», «Курская» — «Комсомольская», «Комсомольская» — «Белорусская» (затем был объединён со вторым участком) и «Белорусская» — «Центральный парк культуры и отдыха»[3]. Первый участок, «Парк культуры» — «Курская», был открыт 1 января 1950 года (после его ввода в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 35 станций), второй, «Курская» — «Белорусская», — 30 января 1952 года, и третий, «Белорусская» — «Парк культуры», замыкающий линию в кольцо, — 14 марта 1954 года[3]. «Курская» была открыта с одним наземным вестибюлем и переходом на Арбатско-Покровскую линию, хотя первоначально планировалось открыть станцию с двумя вестибюлями.

~

Из южного торца станции в 1995 году был сооружён второй выход в общий вестибюль со станцией «Чкаловская»[1].

С 3 июля 2008 по 24 октября 2009 года наземный вестибюль был закрыт на ремонт[4].

Станция имеет два вестибюля: северный (подземный) — совмещённый с «Курской» Арбатско-Покровской линии, и южный (подземный), совмещённый с «Чкаловской».

Вместе со станцией была построена сложная система подземных и наземных помещений, обеспечивающих входы-выходы пересадочного узла, его связь с внутренними помещениями Курского вокзала и переходы между станциями метрополитена[5]. Центром этого ансамбля является круглый подземный зал, в котором сходятся эскалаторный тоннель «Курской»-кольцевой (3 эскалатора типа Е55Т установлены в 2009 году[6]), проход из эскалаторного аванзала «Курской»-радиальной, входы и выходы зала ожидания Курского вокзала и подземного кассового аванзала, связанного с наземным павильоном станции[5].

В центре этого подземного зала стоит мощная, круглая, развивающаяся вверх колонна (столп). Основание этой колонны как бы заглублено в пол, а углубление обведено по кругу небольшим гранитным бортиком[7]. Поверхность столпа покрыта затейливой лепниной растительных мотивов. На ней также размещены небольшие лепные медальоны с сельскими сценками[7]. Потолок зала опирается на столп, а также на два кольца колонн. Эти колонны — круглые, каннелированные, облицованные сургучно-красным мрамором, и квадратные, облицованные светло-кремовым мрамором. Стены зала облицованы розовым и желтоватым мрамором Газганского месторождения[7].

К круглому залу через переходную камеру примыкает кассовый зал. Круглый зал отделяется от кассового четырьмя пилонами, овальными в плане и расположенными длинной осью. Между ними — линия турникетов (типа УТ-2000). Кассовый зал представляет собой прямоугольное помещение, плоский потолок которого поддерживают кроме пилонов цилиндрические колонны[8]. Этот зал оформлен в тёмных тонах. Стены, пилоны и колонны облицованы чёрным с белыми прожилками мрамором месторождения Давалу. Пол облицован плитами чёрного габбро и тёмно-серого гранита. В кассовый зал ведут три лестницы. Они расположены по его длинной стороне, напротив пилонов и турникетов[8]. В середине находится широкая лестница, ведущая в зал ожидания Курского вокзала и в коридор под всеми железнодорожными путями к Нижнему Сусальному переулку. Стены лестничной камеры оформлены белым мрамором. По бокам от неё вдоль стен, которые оформлены сургучно-красным мрамором, идут две лестницы, связывающие кассовый зал с внутренним помещением наземного павильона[8].

Наземный павильон представляет собой торжественное строение с четырёхколонным портиком, арочными проёмами и орнаментированным фризом на фасаде[8]. На фасаде вестибюля укреплены две даты «1945» и «1949», но по легенде сам И. В. Сталин передвинул дату на 1 января 1950 года, чтобы первый отрезок Кольцевой линии не стал частью торжеств в честь 70-летия вождя. Павильон строился на открытом и со всех сторон обозримом месте. Теперь же он прислонён к новому зданию Курского вокзала[8]. Вестибюль станции интересен тем, что он имеет очень много схожих черт с храмовыми постройками. Ориентированный входом на запад и внутренней алтарной частью на восток, он открывает смысл здания — Храма Победы. За входом после прямоугольного аванзала расположено центральное двусветное помещение под сложным восьмигранным ребристым куполом[8]. Вход в зал условно обозначен двумя прямоугольными пилонами высотой до основания купола. На их внутренних сторонах чеканка по бронзе: огромные двуручные мечи, увитые гирляндами. Купол опирается на мощные балки, уложенные на высокие круглые колонны[9]. На этих балках есть надпись с текстом второго куплета гимна СССР:

« Сквозь грозы сияло нам солнце свободы,

И Ленин великий нам путь озарил.

Нас вырастил Сталин — на верность народу

На труд и на подвиги нас вдохновил. »

После XXII-го съезда КПСС в 1961 году последние две строчки были сняты, образовав асимметрию на балках. Также был демонтирован памятник Сталину в апсиде (работа скульптора Николая Томского)[1], а чеканку на горельефе медали «За оборону Сталинграда» изменили на Волгоград в связи с переименованием города[10]. При капитальном ремонте вестибюля в 2008—2009 годах было решено восстановить утраченные детали вместе с реставрацией здания (кроме восстановления памятника). Однако вместо восстановления полной цитаты второго куплета из гимна была восстановлена утраченная часть взамен первых двух строчек, и симметрично распределена надпись[11]. А ночью 24 октября 2009 года полный текст был воссоздан на прежнем месте, что почти окончательно восстановило архитектурный смысл зала как «Солнца Победы»[12].

Ряд общественных деятелей и организаций, заявивших, что подобные цитаты оскорбляют память жертв политических репрессий[13][14], потребовали демонтировать восстановленные слова гимна. В настоящее время было решено полностью восстановить второй куплет[15]. Главный столичный архитектор А. В. Кузьмин 23 октября 2009 года провёл пресс-конференцию по поводу реставрации Курской, где сказал, что реставрация должна выполняться в точности по оригиналу[12].

Южный вестибюль станции, общий с «Чкаловской», расположен в углу площади Курского вокзала. Он представляет собой большую прямоугольную подземную площадь с низким плоским потолком, опирающимся на множество массивных круглых колонн круглого и квадратного сечений[16]. В подвесных потолках установлены световые кессоны, которые имеют вид кругов разного диаметра. Два самых больших кессона находятся перед арками эскалаторных тоннелей, которые расположены по противоположным коротким стенам зала. Световые окна закрыты трубчатыми металлическими решётками. Стены и колонны облицованы серым и белым мрамором. Эскалаторный и кассовый залы окружены несколькими коридорами и аванзалами. В аванзалы с площади ведут два лестничных спуска и пандус[16].

Конструкция станции — колонная трёхсводчатая глубокого заложения. В конструкции использована сборная чугунная обделка. Центральный свод и своды боковых тоннелей опираются каждый на свой ряд колонн, установленных рядом. В центральной части станции, вблизи лестничного перехода на Арбатско-Покровскую линию, колонны заменены пилонами. Станция «Курская» является одной из двух крупнейших станций Московского метрополитена (вместе с «Комсомольской»)[17].

Центральный зал напоминает древнеримский зал базиликального типа. Пилоны и колонны дорического ордера покрыты светлым мрамором «коелга»[5]. Люстры по оформлению перекликаются с древнеримскими люстрами-светильниками, напоминающими снизу солнце. Покрытие пола — красный и серый гранит. На полу были сделаны крупные геометрические узоры[5]. Авторы проекта станции архитекторы Г. А. Захаров и З. С. Чернышёва были удостоены Сталинской премии. В основаниях свода центрального зала по всей длине проходят узкие металлическим фризы с филигранным орнаментом[5].

Литая фигурная золочёная решётка на путевой стене имеет надпись «Курская Большого Кольца 1945—1949», напоминая о проекте развития метро 1947 года, в соответствии с которым планировалось создание малой кольцевой линии метрополитена приблизительно в рамках Бульварного кольца, путём замыкания дважды пересекающихся Дзержинско-Серпуховского и Калужско-Тимирязевского диаметров[3].

</RuTxt>

<EnTxt>

Kurskaya (Russian: Ку́рская) is a Moscow Metro station in the Basmanny District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Koltsevaya line, between Komsomolskaya and Taganskaya stations, and opened on 1 January 1950.

The station was designed by architects G. Zakharkov and Z. Chernysheva under the supervision of Ivan Zholtovsky who were awarded the Stalin Prize in 1950 for the design. Kurskaya is a rare deep column station built in the 1950s style of Stalinist Architecture.

~

The design features four rows of columns which support the vaults, though the columns are "doubled" hence their wide appearance. In the centre of the station is a large open space with a large vault topping it that rests on four pylons forming an arbour, from which a staircase leads off as a transfer to Kurskaya–Radialnaya of the Arbatsko–Pokrovskaya line. Another interesting detail of the station is the lack of sculptures and artwork, instead, however, this compensated by small details such as Torchiere (now removed) in the arbour which light the granite stairwell and hidden lamps in the niches of the vault, which is covered by a bronze frieze symbolising the dawn and blossoming of Mother Russia. Additional lighting is provided by eight elegant conical chandeliers with fluorescent tubes. The floor is laid with red and grey granite and the walls and columns with white koyelga marble.

~

The station's large vestibule is located right next to the north, and adjacent to Kursky railway station, hence the name of the station, and serves both the ring and radial stations, this contains a large circular underground lobby in the centre of which is a bronze sculpture of wheat (inclining Kursk as the centre of the Chernozem region), this is also linked to the 1938 vestibule of the Arbatsko-Pokrovskaya station, allowing for a transfer there. The interior of the surface structure, adorned with citations from the Anthem of the Soviet Union once contained a large statue of Joseph Stalin (by sculptor Nikolai Tomsky), this was removed in 1961. On 3 July 2008, the vestibule was closed for a year to replace escalators, upgrade and renovation. The station's second entrance to Zemlyanoy Val opened in December 1995, is a shared underground vestibule, which also doubles as a transfer to Chkalovskaya of the Lyublinskaya line.

Possibly the most interesting detail of the station is a large metallic plaque on the station wall, adorned with artwork has an inscription: Kurskaya, large ring, 1945–1949. This implies the original plan to have the Koltsevaya line follow the Garden Ring, and then a smaller ring line to follow the Boulevard Ring (the small ring)

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>80</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Комсомольская</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>800</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Комсомо́льская» — станция Кольцевой линии Московского метрополитена. Расположена под Комсомольской площадью между станциями «Проспект Мира» и «Курская». Находится на территории Красносельского района Центрального административного округа Москвы.

Открыта 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская». Названа по Комсомольской площади, под которой расположена. Имеет переход на станцию «Комсомольская» Сокольнической линии.

Является одной из самых загруженных станций метро в Москве (в основном из-за расположенных рядом с площадью Ленинградского, Ярославского и Казанского вокзалов). По данным на 2014 год средний пассажиропоток на станции составил 163 тысячи человек в сутки.[2]

Первой станцией метро у Ленинградского, Ярославского и Казанского вокзалов стала станция «Комсомольская» Кировско-Фрунзенской (Сокольнической) линии, открытая в 1935 году в составе первой очереди метрополитена[3].

~

В первоначальные планы Московского метрополитена Кольцевая линия не входила. Вместо неё планировалось строительство «диаметральных» линий с пересадками в центре города. Первый проект Кольцевой линии появился в 1934 году. Тогда планировалось построить эту линию под Садовым кольцом с 17 станциями[4]. По проекту 1938 года планировалось построить линию значительно дальше от центра, чем построили впоследствии. Планировались станции «Усачёвская», «Калужская Застава», «Серпуховская Застава», «Завод имени Сталина», «Остапово», «Завод Серп и Молот», «Лефортово», «Спартаковская», «Красносельская», «Ржевский Вокзал», «Савёловский Вокзал», «Динамо», «Краснопресненская Застава», «Киевская»[4]. В 1941 году проект Кольцевой линии изменили. Теперь её планировали построить ближе к центру[4]. В 1943 году было принято решение о внеочередном строительстве Кольцевой линии по нынешней трассе с целью разгрузки пересадочного узла «Охотный Ряд» — «Площадь Свердлова» — «Площадь Революции»[4].

Кольцевая линия стала четвёртой очередью строительства. В 1947 году планировалось сдать линию четырьмя участками: «Центральный парк культуры и отдыха» — «Курская», «Курская» — «Комсомольская», «Комсомольская» — «Белорусская» (затем был объединён со вторым участком) и «Белорусская» — «Центральный парк культуры и отдыха»[4]. Первый участок, «Парк культуры» — «Курская», был открыт 1 января 1950 года, второй, «Курская» — «Белорусская», — 30 января 1952 года (после его ввода в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 39 станций), и третий, «Белорусская» — «Парк культуры», замыкающий линию в кольцо, — 14 марта 1954 года[4]. Первоначально планировалось построить три вестибюля «Комсомольской», но был построен только один[5]. Переход на Сокольническую линию открылся вместе со станцией.

В 1991 году был предложен проект смены названия станции на «Каланчёвская», а в 1992 году — на «Три вокзала», однако оба проекта не были осуществлены[6].

В северном торце станции — лестница, ведущая в небольшой купольный аванзал. В куполе свода, украшенного золотой смальтой, изображена красная пятиконечная звезда с расходящимися во все стороны золотыми лучами. Это мозаичное украшение появилось не ранее 1960-х годов[7]. В центре аванзала подвешена массивная многорожковая люстра[8].

Длинный и широкий коридор выводит из аванзала к эскалаторному тоннелю. Эскалаторный тоннель в свою очередь выводит в наземный вестибюль, общий для обеих станций узла. У этого вестибюля восьмиугольный объём под большим куполом. Купол украшен лепниной и фигурными барельефами трубящих горнистов (автор Г. И. Мотовилов). По оси купола две подвесные люстры в виде церковных паникадил, по всем углам — большие торшеры[8]. Стены облицованы светло-бежевым мрамором[9].

Вестибюль объединяет верх двух эскалаторных тоннелей двух станций, вход с Комсомольской площади, выход на площадь между Ярославским и Ленинградским вокзалами и вход из подземного вестибюля с коридорами с обоих этих вокзалов[8].

Весь этот архитектурный ансамбль находится внутри уличного павильона. Он представляет собой большое двухэтажное здание крестовой формы с двумя шестиколонными портиками со стороны Комсомольской площади и с выходом к перронам Ленинградского и Ярославского вокзалов с противоположной стороны[8]. Из него можно выйти также к платформе «Каланчёвская» Курского направления Московской железной дороги. С ноября 2007 года вход через фасадные двери павильона закрыт и осуществляется через подземный переход под Комсомольской площадью[10]. Внутренний свод вестибюля выдаётся наружу большим куполом серого цвета. Увенчан этот купол высоким шпилем с пятиконечной звездой. На звезде изображены серп и молот[11].

Конструкция станции — колонная трёхсводчатая глубокого заложения. В конструкции использована сборная чугунная обделка, в качестве лотка использована монолитная плита. Длина посадочного зала 190 метров, ширина центрального нефа 11 м (вместо характерных для станций такой конструкции 8 м), высота зала 9 м (вместо характерных 5,5 м)[12]. По последним двум показателям данная станция является самой большой из колонных станций московского метрополитена. В 1952 году, совместно с П. Д. Кориным, архитектор А. В. Щусев был посмертно удостоен Сталинской премии второй степени за 1951 год за архитектуру станции.

Архитектурно станция «Комсомольская» — апофеоз сталинского ампира, отличающегося грандиозностью, помпезностью, сочетанием элементов классицизма, ампира и московского барокко[13]. Одна из авторов проекта, А. Ю. Заболотная, писала, что станция задумывалась как один из самых оживлённых транспортных узлов города и как своеобразные ворота Москвы[14]. Эти «ворота» должны были формировать первые впечатления о Москве[14]. На станции 68 восьмигранных колонн (шаг составляет 5,6 метра)[13]. Аркады, включающие в себя два ряда колонн, соединены изящными арками. Они держат на себе общие антаблементы с карнизами, простирающиеся по всей длине станции. На карнизы опираются основания сводов центрального и боковых залов. Свод центрального зала в полтора раза выше боковых[13].

Как утверждает биограф Щусева, Александр Васькин, первоначально колонны станции были спроектированы тонкими, однако Алексей Щусев не согласился с этим предложением инженера А. И. Семёнова, заявив: «Моё архитектурное чувство подсказывает, что колонны должны быть толще». Щусев предложил увеличить толщину колонн до 1,5 метра. В итоге зодчий и инженер сошлись на толщине колонн 0,8 метра[15].

Триумф советского народа в Великой Отечественной войне — ведущая тема архитектуры интерьеров станции. Величие этой патриотической темы отражено в грандиозном размахе пространственного построения подземного зала, в богатстве декоративного убранства, в яркости её цветового и светового решения[16]. Потолок станции украшен восемью мозаичными панно из смальты и ценных камней. Они являются визуализацией речи И. В. Сталина, произнесённой на параде 7 ноября 1941 года[17]:

« Война, которую вы ведете, есть война освободительная, война справедливая. Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков — Александра Невского, Димитрия Донского, Кузьмы Минина, Димитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова! Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина!.. » — И. В. Сталин

Это высказывание Сталина было высечено на мраморной доске, установленной при входе в перронный зал[18]. Шесть мозаик изображают Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьму Минина и Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова, советских солдат и офицеров у стен рейхстага. Их автор — художник П. Д. Корин. Ещё два панно, изображавшие И. В. Сталина («Парад Победы» и «Вручение гвардейского знамени»), были заменены после развенчания культа личности Сталина в 1963 году. До этого эти панно неоднократно «подправлялись» с удалением опальных вождей[19]. Первоначально на панно «Вручение гвардейского знамени» был изображён Сталин, передававший знамя солдату, а за его спиной — В. М. Молотов, Л. П. Берия, Л. М. Каганович[20]. На панно «Парад Победы» были изображены те же люди на трибуне Мавзолея, у подножия которого брошенные фашистские знамёна[20]. Новые панно изображают выступление В. И. Ленина перед красногвардейцами и Родину-мать на фоне Спасской башни Кремля[21]. Переделывал панно сам Корин[20].

Свод декорирован белым лепным орнаментом. У пят свода был расположен ряд позолоченных барельефных картушей на малиново-красном фоне[1], выполненных по моделям скульпторов С. В. Казакова и А. М. Сергеева на тему «Русское оружие»[22][23][24], позднее заменённых мозаиками. Тогда же мозаикой был выложен и купол аванзала перед эскалаторным коридором.

Потолок жёлтого цвета также украшен мозаичными вставками и лепниной. Зал освещён массивными многорожковыми люстрами, висящими между панно; платформы освещаются люстрами меньшего размера. Колонны украшены мраморными капителями и отделаны светлым узбекским мрамором «газган», как и стены станции. Пол выложен малиново-красным кузнечнинским (каарлахтинским) гранитом. Путевые платформы отделаны красным капустинским и розово-красным клёсовским гранитом[25]. В тупиковом торце зала установлен бюст В. И. Ленина[6].

~

Переход на Сокольническую линию начинается в середине зала. Там расположены две пары эскалаторов, ведущие вниз, в просторный зал, освещаемый небольшой люстрой и настенными бра. Затем через расположенный ниже станции длинный изогнутый коридор пассажир попадает в эскалаторный зал. На стене — флорентийская мозаика по эскизам П. Д. Корина с изображением ордена Победы на фоне красных знамён и оружия, которые обрамляет лавровый венок, обвитый георгиевской лентой[7]. Из зала ведёт большой четырёхленточный эскалатор. Наверху расположен подземный циркульный колонный зал с выходом в южный торец «Комсомольской» Сокольнической линии[8]. В другой стороне циркульного колонного зала — выход к Казанскому вокзалу.

</RuTxt>

<EnTxt>

Komsomolskaya (Russian: Комсомо́льская) is a Moscow Metro station in the Krasnoselsky District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Koltsevaya line, between Prospekt Mira and Kurskaya stations.

The station is noted for its being located under the busiest Moscow transport hub, Komsomolskaya Square, which serves Leningradsky, Yaroslavsky, and Kazansky railway terminals. Because of that the station is one of the busiest in the whole system and is the most loaded one on the line. It opened on 30 January 1952 as a part of the second stage of the line.

~

While the first southern segment of the Koltsevaya line were dedicated to the victory over Nazi Germany, the northern segment (Belorusskaya-Koltsevaya to Komsomolskaya) was dedicated to the theme of post-war labour. Komsomolskaya, however, is a clear exception: lead designer Alexey Shchusev designed it as an illustration of a historical speech given by Joseph Stalin November 7, 1941. In this speech, Stalin evoked the memories of Alexander Nevsky, Dmitry Donskoy and other military leaders of the past, and all these historical figures eventually appeared on the mosaics of Komsomolskaya.

Early roots of the station's design can be traced to a 1944 draft by Shchusev implemented in pure Petrine baroque, a local adaptation of the 17th century Dutch Golden Age. However, after the end of World War II the drafts of 1944 were discarded and the stations of the Koltsevaya line were completed in the mainstream late stalinist style of the period. Shchusev however, who died in 1949, retained his baroque nonce order.

Komsomolskaya remained Shchusev's first and only metro station design. The station was initially planned as a traditional deep pylon type. Later, Shchusev replaced the heavy concrete pylons with narrow octagonal steel columns, riveted with marble tiles, creating the larger open space.

After Shchusev's death, the station was completed by Viktor Kokorin, A. Zabolotnaya, V. Varvarin and O. Velikoretsky and Pavel Korin, the creator of the mosaics.

Beginning with the large vestibule located among the former of the two train stations, the building features an immense octagonal dome topped by a cupola, and a spire crowned by a large star and imposing full-height portico with stylised Corinthian columns. Inside amid the Baroque-style ornaments, rich torchères and chandelier lights, two escalators descend, one leading to the old 1935 Komsomolskaya-Radialnaya station, and the second to this one.

Once on the platform level, the full details of this deep column station built to special design on a monolithic plan become apparent; there is an imposing Baroque ceiling, with accompanying friezes, painted yellow. Supporting the enlarged barrel vault are 68 octagonal columns faced with white marble, and topped with baroque pilasters. The platform is lit up by chandeliers and additional concealed elements in the niches of both the central and platform halls.

The theme of the design, the Historical Russian fight for freedom and independence, is expressed in eight large ceiling mosaics by Pavel Korin. Korin said that the inspiration came from Joseph Stalin's speech at the Moscow Parade of 1941, where he inspired the soldiers amid the catastrophic losses in the early period of World War II to remember the historical heroics of their Russian forefathers. The idea to design the art as a mosaic came from the Saint Sophia Cathedral in Kiev, where Korin saw that such artforms could last for eternity. Chronologically the mosaics are as following:

> 1242: Alexander Nevsky after the Battle on the Ice.

> 1380: Dmitry Donskoy after the Battle of Kulikovo.

> 1612: Kuzma Minin and Dmitry Pozharsky after the end of the Time of Troubles.

> 1799: Alexander Suvorov after the Crossing of the Alps.

> 1812: Mikhail Kutuzov after the Battle of Borodino.

> 1945: The original mosaic here was of Red Army troops on Red Square receiving the Guards banner from Soviet army command, yet because it contained images of some commanders whose careers and legacy would later be re-evaluated (including Joseph Stalin) most of the mosaic was replaced with that of Vladimir Lenin addressing a meeting in Red Square, thus moving the date of the artwork to a period between 1917 and 1922.

> 1945: Soviet Troops on the Reichstag building after the Battle of Berlin (according to some, the original banner had superimposed profiles of Lenin and Stalin: the latter was removed to leave just Lenin remaining).

> 1945: The original image was of a Victory parade with Soviet soldiers throwing captured Nazi banners in front of Lenin's mausoleum. However, for the same reason as the sixth image, this image would hold the record for retouchings. First when Lavrenty Beria was arrested in 1953, his glasses were erased and then the whole figure was removed. Then in 1957, after the political crisis saw the end of the careers of Vyacheslav Molotov and Lazar Kaganovich, their images followed suit. Finally, after 1961 brought the end of Stalin's personality cult, in early 1963 the whole panel was taken down and Korin re-designed it by placing a maiden (symbolising Mother Russia) standing on the Nazi banners in front of the same mausoleum, holding a hammer and sickle in one hand and a palm branch in the other. This final one alone is made of more than 300 thousand mosaic tiles and takes up 31.5 square metres and weighs more than three tonnes.

~

However the artistic decoration does not stop there, for in between each of the mosaics there are further ones made of gilded smalt depicting various weaponry and armour: one set is focused on ancient Russian equipment, a second on the Napoleonic era, the third on World War II. At the end of the platform is a bust of Vladimir Lenin under an arch decorated with gilt floral designs and the Coat of arms of the Soviet Union.

In the centre of the red granite covered platform are two passageways, surrounded by marble balustrades with escalators that descend into a lobby with a main escalator tunnel upwards to the Sokolnicheskaya line's Komsomolskaya station. On the wall opposite the escalator is a large fluorescent mosaic, also of Pavel Korin, depicting the Order of Victory surrounded by red and green banners and Georgian colours.

In 1951 both Pavel Korin and Alexey Schusev (posthumously) were awarded the Stalin Prize for their works on the station, and on 30 January 1952 the station was opened to the public as the first on the second stage of the Koltsevaya line. In 1958 the station was awarded the Grand Prix ("Grand Prize") title of Expo '58 in Brussels.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>81</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Проспект Мира</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>810</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Проспе́кт Ми́ра» — станция Кольцевой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Комсомольская» и «Новослободская». Находится на территории Мещанского района Центрального административного округа Москвы.

Станция открыта 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская». Название получила в честь проспекта Мира, в самом начале которого расположена станция. До 20 июня 1966 года станция носила название «Ботанический Сад» (по находящемуся поблизости Ботаническому саду МГУ). Имеет переход на станцию «Проспект Мира» Калужско-Рижской линии.

~

В первоначальные планы Московского метрополитена Кольцевая линия не входила. Вместо неё планировалось строительство «диаметральных» линий с пересадками в центре города. Первый проект Кольцевой линии появился в 1934 году. Тогда планировалось построить эту линию под Садовым кольцом с 17 станциями[1]. По проекту 1938 года планировалось построить линию значительно дальше от центра, чем построили впоследствии. Планировались станции «Усачёвская», «Калужская Застава», «Серпуховская Застава», «Завод имени Сталина», «Остапово», «Завод Серп и Молот», «Лефортово», «Спартаковская», «Красносельская», «Ржевский Вокзал», «Савёловский Вокзал», «Динамо», «Краснопресненская Застава», «Киевская»[1]. В 1941 году проект Кольцевой линии изменили. Теперь её планировали построить ближе к центру[1]. В 1943 году было принято решение о внеочередном строительстве Кольцевой линии по нынешней трассе с целью разгрузки пересадочного узла «Охотный Ряд» — «Площадь Свердлова» — «Площадь Революции»[1].

Кольцевая линия стала четвёртой очередью строительства. В 1947 году планировалось сдать линию четырьмя участками: «Центральный парк культуры и отдыха» — «Курская», «Курская» — «Комсомольская», «Комсомольская» — «Белорусская» (затем был объединён со вторым участком) и «Белорусская» — «Центральный парк культуры и отдыха»[1]. Первый участок, «Парк культуры» — «Курская», был открыт 1 января 1950 года, второй, «Курская» — «Белорусская», — 30 января 1952 года (после его ввода в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 39 станций), и третий, «Белорусская» — «Парк культуры», замыкающий линию в кольцо, — 14 марта 1954 года[1]. При проходке перегонного тоннеля «Новослободская» — «Ботанический сад» был установлен рекорд — 150 метров тоннеля за месяц[2].

В 1958 году в западном торце станции сооружён переход на станцию «Ботанический сад» Калужско-Рижской линии[3]. 20 июня 1966 года станция получила своё нынешнее название в связи с открытием Главного ботанического сада Академии наук СССР в Останкине[4]. Радиальная станция была переименована 26 октября 1966 года[4].

В 1991 году был предложен проект смены названия станции на «Мещанская слобода», а радиальной предлагалось название «Олимпийская», однако эти проекты не были осуществлены[3].

С 30 мая 2015 года по 16 мая 2016 года вестибюль станции был закрыт для замены эскалаторов и ремонта кассового зала[5][6][7].

~

Выход осуществляется через наземный вестибюль, сооружённый по проекту А. Е. Аркина и встроенный в жилое здание на проспекте Мира. Вестибюль представляет собой высокий прямоугольный зал с плоским потолком, совмещающий в себе функции кассового и эскалаторного помещения. Потолок поддерживают пальмообразные колонны. Они высокие, тонкие, с капителями в виде кроны, зелёного цвета[10]. Зелёная майолика украшена золотой лепниной (гирлянды, колосья, бутоны, звёзды). Сам вестибюль отделан достаточно лаконично — стены просто оштукатурены. Освещают вестибюль спрятанные за карнизами капителей лампы.

Стена напротив эскалатора изначально была украшена барельефом с профилем И. В. Сталина. В 1956 году[источник не указан 1585 дней] барельеф был демонтирован в связи с развенчанием культа личности Сталина. Позднее на стене было смонтировано смальтовое панно «Матери мира» работы А. Н. Кузнецова, созданное им в 1967 году к юбилейной республиканской выставке «Советская Россия»[11]. Панно изображает матерей с детьми трёх основных рас на фоне известных построек городов мира, строящих вместе домик из песка[12]. Установка именно этого панно была связана с переименованием станции в «Проспект Мира»[11].

Снаружи вход и выход оформлены в виде двух больших арок, между которыми раньше, в нише, находилась скульптура «Изобилие» (скульптор Г. И. Мотовилов), изображавшая женщину с полной корзиной фруктов. При реконструкции 2015—2016 скульптура была восстановлена. Над нишей находятся оригинальные часы, украшенные барельефом с изображением мужчины и женщины. Под часами располагалась табличка с первым названием станции, которая после переименования была демонтирована, а вместо неё сделали металлические буквы на стене[12].

«Проспект Мира» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 40 метров) с тремя сводами. Авторы проекта — В. Г. Гельфрейх и М. А. Минкус.

Архитектурное оформление станции посвящено теме «Преобразование природы»[12]. Массивные кубические пилоны с неширокими карнизами облицованы кремовым мрамором. Над карнизами пилонов — широкие керамические фризы, на которых изображён рельефный растительный орнамент: венки, листья, бутоны и знамёна. Они обрамляют круглые медальоны с рельефными изображениями агрономов, цветоводов, садоводов за работой. В боковых залах вместо медальонов декоративные решётки вентиляционных отверстий с колосьями, лентами и гербовыми символами[10]. Скульптор — Г. И. Мотовилов.

Свод оформлен выпуклыми лепными полосами, образующими сплошную ромбическую сеть. По оси свода — ряд мощных бронзовых люстр с большим числом газоразрядных ламп, в боковых залах люстры немного меньше[12]. Пол облицован серыми и чёрными гранитными плитами в шахматном порядке. Путевые стены облицованы красным мрамором с белыми прожилками[12].

В 1953 году торцевая стена была украшена керамическом панно с изображением И. В. Сталина в окружении знамён. Панно было снято в 1958 году в связи с открытием перехода на радиальную станцию, который начинался через торец[12].

Переход на Калужско-Рижскую линию начинается с лестницы в западном торце, которая связывает центральный зал с переходной камерой в более высоком уровне. Оттуда идут мостики над платформой в сторону «Новослободской»[4]. Переходная и лестничная камеры отделаны трещиноватым рисунчатым бело-розово-фиолетово-красным нижнетагильским мрамором. Далее — проход к межэтажным эскалаторам, которые поднимают к сводчатому коридору, продолжающему центральный зал радиальной станции[13].

</RuTxt>

<EnTxt>

Prospekt Mira (Russian: Проспе́кт Ми́ра) is a station of the Moscow Metro's Koltsevaya line. Opened on 30 January 1952 as part of the second stage of the line, it is a pylon design by architects Vladimir Gelfreykh and Mikhail Minkus.

~

Called initially Botanichesky Sad (Ботанический Сад) after the Botanical Garden of Moscow State University which are located nearby, the theme of this station develops the connotation of the name in the overall colour tone. The arches are faced with flared white marble and are topped with ceramic bas-relief frieze made of floral elements. In the centre are medallion bas-reliefs (work of G.Motovilov) featuring the different aspects in the development of agriculture in the Soviet Union. The station walls are laid with dark red Ural marble and chessboard floor pattern is made of grey and black granite. The ceiling vault is decorated with casts, and lighting comes from several cylindrical chandeliers.

~

The station's vestibule is built into the ground floor of a multi-story building on the corner of Mira Avenue and Protopopovsky lane. Designed by A.Arkin, its façade features sculptures and an original clock over the two archways. Inside, opposite the escalator hall is a large smalt artwork Mothers of the World by A.Kuznetsov.

In 1958, the wall at the end of the station was dismantled to make way for a transfer to the new station Botanichesky Sad on the Rizhskaya line. In 1966 both stations were renamed after to avoid confusion with the larger Moscow Botanical Garden of Academy of Sciences, which would eventually see the station Botanichesky Sad be named after that in 1978.

In May 2015, the vestibule of the station was closed for one year, due to major refurbishments works, reopened on 16 May 2016.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>82</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Новослободская</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>820</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Новослобо́дская» — станция Кольцевой линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Белорусская» и «Проспект Мира». Находится на территории Тверского района Центрального административного округа Москвы. Станция открыта 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская». Станция является последней работой архитектора А. Н. Душкина[2] и имеет статус выявленного объекта культурного наследия[3]. Название — по одноимённой улице, в самом начале которой расположена станция[4]. С 1988 года имеет переход на станцию «Менделеевская» Серпуховско-Тимирязевской линии, став последней станцией Кольцевой линии, получившей пересадку. Планируется замена эскалаторов на станции, а также ремонт кассовых залов. На время реконструкции вход на станцию будет осуществляться через станцию «Менделеевская»[5].

~

В первоначальные планы Московского метрополитена Кольцевая линия не входила. Вместо неё планировалось строительство «диаметральных» линий с пересадками в центре города. Первый проект Кольцевой линии появился в 1934 году. Тогда планировалось построить эту линию под Садовым кольцом с 17 станциями[6]. По проекту 1938 года планировалось построить линию значительно дальше от центра, чем построили впоследствии. Планировались станции «Усачёвская», «Калужская Застава», «Серпуховская Застава», «Завод имени Сталина», «Остапово», «Завод Серп и Молот», «Лефортово», «Спартаковская», «Красносельская», «Ржевский Вокзал», «Савёловский Вокзал», «Динамо», «Краснопресненская Застава», «Киевская»[6]. В 1941 году проект Кольцевой линии изменили. Теперь её планировали построить ближе к центру[6]. В 1943 году было принято решение о внеочередном строительстве Кольцевой линии по нынешней трассе с целью разгрузки пересадочного узла «Охотный Ряд» — «Площадь Свердлова» — «Площадь Революции»[6].

Кольцевая линия стала четвёртой очередью строительства. В 1947 году планировалось сдать линию четырьмя участками: «Центральный парк культуры и отдыха» — «Курская», «Курская» — «Комсомольская», «Комсомольская» — «Белорусская» (затем был объединён со вторым участком) и «Белорусская» — «Центральный парк культуры и отдыха»[6]. Первый участок, «Парк культуры» — «Курская», был открыт 1 января 1950 года, второй, «Курская» — «Белорусская», — 30 января 1952 года (после его ввода в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 39 станций), и третий, «Белорусская» — «Парк культуры», замыкающий линию в кольцо, — 14 марта 1954 года[6]. При проходке перегонного тоннеля «Новослободская» — «Ботанический сад» был установлен рекорд — 150 метров тоннеля за месяц[7].

Проект станции выбирался на конкурсной основе. Член-корреспондент Академии архитектуры СССР А. Н. Душкин, уже имевший опыт сооружения станций московского метро и награждённый за эту работу двумя Сталинскими премиями, предложил начинающему архитектору А. Ф. Стрелкову совместно разработать проект станции[8]. Уже тогда у Душкина появилась идея сделать «что-то сказочное, декоративное»[8]. После победы на конкурсе Стрелков в течение двух месяцев дорабатывал проект, а Душкин контролировал. Душкин предлагал сделать вестибюль круглым, а Стрелков — прямоугольным или квадратным. Градостроительный совет отверг вариант с круглым вестибюлем и утвердил проект Стрелкова, который и был воплощён в жизнь[8].

В 1992 году был открыт переход на станцию «Менделеевская» Серпуховско-Тимирязевской линии[1]. С 6 ноября 1983 года до 1992 года была единственной беспересадочной станцией на Кольцевой линии. До открытия станции «Савёловская» в 1988 году станция «Новослободская» была привокзальной станцией, от неё ходил автобус-челнок 5К до Савёловского вокзала.

С февраля по май[9] 2003 года проводилась реставрация витражей, люстр и торцевого панно[1]. Освещение стало более ярким, что значительно изменило первоначальный замысел архитекторов, стремившихся создать станцию-грот с приглушённым, мягким светом[10].

~

Станция метро «Новослободская» имеет один наземный вестибюль, находящийся на Новослободской улице. Он представляет собой крупное трёхэтажное массивное строение. Внешне вестибюль представляет собой подобие античного храма. Такой эффект достигнут за счёт простых пропорций, глубокого шестиколонного портика перед фасадом, квадратных и круглых колонн. Крайние колонны квадратные, остальные круглые. Все колонны каннелированные, немного сужающиеся вверх, с небольшими ионическими капителями[11]. Наземный вестибюль станции является выявленным объектом культурного наследия[12].

За входом расположен прямоугольный аванзал с кассами и выходом в боковой стене. Всего в вестибюле четыре двери: три выводят на Новослободскую улицу, одна — на Селезнёвскую. Аванзал отделён от дугообразного коридора колоннадой из круглых колонн, которые представляют собой уменьшенные копии уличных. В противоположных концах дугообразного коридора находятся широкие и глубокие арки для входа и выхода в эскалаторный зал. На внутренней стене коридора между арками напротив колоннады находятся декоративные колонны[13].

Эскалаторный зал представляет собой огромное полуциркульное шатровое помещение с полукруглым «приделом», в котором находится верхний конец эскалаторного тоннеля. Белый купол зала пересечён частыми узкими невысокими нервюрами. В вершине купола расположена лепная розетка со звездой. По подкупольному барабану идёт широкий фриз с парадным орнаментом из рельефной лепнины[13]. В эскалаторном тоннеле имеются три эскалатора типа ЭМ-4, установленные в 1952 году[14].

Конструкция станции — пилонная глубокого заложения (глубина — 40 метров) с тремя сводами. Авторы проекта — А. Н. Душкин и А. Ф. Стрелков. Диаметр центрального зала — 9,5 метра.

Сравнительно узкие пилоны расширяются вверх, плавно переходя в своды[16]. Широкие проходы между пилонами сводчатые и вверху длиннее, чем внизу. Сложные кривые арок проходов со стороны центрального и боковых залов окаймлены рельефными лепными золочёными орнаментными полосами[16]. Пилоны облицованы светлым, сероватого и желтоватого тонов с тёмными включениями уральским мрамором Каркодинского месторождения[11].

Самым ярким элементом оформления станции выступают 32 эффектно подсвечиваемых витража[16]. Они размещены внутри пилонов и окаймлены сталью и золочёной латунью. Их по два на каждом пилоне, в сторону зала и платформы. Причудливое сочетание разноцветных стёкол образует подобия фантастических цветов, растений, звёзд[16]. Внутрь витражей, в верхнюю часть, вставлены небольшие медальоны, на которых изображены жанровые сценки идеальной мирной жизни. На шести из них изображены люди некоторых профессий: архитектор, географ, художник, энергетик, музыкант и агроном[17]. На остальных изображены геометрические узоры и пятиконечные звёзды[17]. Витражи выполнены в Риге Латвийским отделением Художественного Фонда СССР (художники — Э. Вейланд, Дж. Я. Бодниекс, Э. Крастс и Х. Рысин) по эскизам П. Д. Корина[11]. По сути, архитекторы использовали ту же схему, которую Зеленин предложил при строительстве «Добрынинской» (тогда «Серпуховской»), — чередование больших и малых арочных пролётов: большие обрамляют проходы на платформу, малые образуют ниши в теле пилона[17]. Но поскольку современникам это показалось очень лаконичным и недостаточно торжественным, архитекторы решили закрыть ниши витражными окнами, а внутри пилонов установить лампы, имитирующие дневной свет[17]. Идея использовать стекло в оформлении станции метро возникла у Душкина ещё задолго до строительства «Новослободской» и до начала Великой Отечественной войны[2]. Душкин предлагал сделать витражи из уранового стекла[8]. Оба архитектора хотели сделать витражи рельефными, а также, чтобы их сделала В. И. Мухина[8], работавшая над стеклянными скульптурами. Однако в предоставлении уранового стекла Госплан отказал, и архитекторы обратились к П. Д. Корину с идеей витража из цветного стекла[8]. Сами витражи были изготовлены латвийскими художниками, так как в России не было традиции подобного оформления окон[10]. При этом были использованы стёкла, хранившиеся в кафедральном соборе Риги[18] и предназначавшиеся для костёлов[10].

В торце центрального зала расположено большое, во всю стену смальтовое панно «Мир во всём мире» работы П. Д. Корина. Панно в торце изображает счастливую мать с ребёнком на руках. В женщине находили сходство с женой архитектора станции Тамарой Душкиной[10]. При Хрущёве с панно был удалён медальон с изображением Сталина. Художнику пришлось переработать мозаику, и вместо изображения Сталина были нарисованы парящие белые голуби[10]. Всё это изображено на фоне золотого нимба, звезды и расходящихся лучей[11].

Стены облицованы светлым, сероватых и желтоватых тонов уральским мрамором Каркодинского месторождения. Пол выложен серыми и чёрными гранитными плитами, размещёнными в шахматном порядке. Кроме витражей, станцию освещают подвесные люстры-тарелки[11].

Из восточного конца зала можно осуществить пересадку на станцию «Менделеевская» Серпуховско-Тимирязевской линии (переход открыт в 1992 году). Переход начинается с лестницы на мостик через платформу в сторону «Белорусской»[11]. Далее расположены переходная камера и короткий эскалатор вниз[11]. Из длинного широкого сводчатого коридора можно выйти к четырём сводчатым проходам, которые выводят на мостики и лестницы над платформой в сторону «Бульвара Дмитрия Донского»[19].

</RuTxt>

<EnTxt>

Novoslobodskaya (Russian: Новослобо́дская) is a Moscow Metro station in the Tverskoy District of the Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Koltsevaya Line, between Belorusskaya and Prospekt Mira stations. Novoslobodskaya was opened on 30 January 1952.

Alexey Dushkin, the station's architect, has long wished to utilise stained glass in decoration of a metro station, and the first drawings date to pre–World War II times. In 1948, with the aid of a young architect Alexander Strelkov, Dushkin came across the renowned artist Pavel Korin, who agreed to compose the artworks for the panels. The rest of the station was designed around the glass panels. Dushkin, taking the standard pylon layout designed the overall impression to resemble that of underground crypt.

~

It is best known for its 32 stained glass panels, which are the work of Latvian artists E. Veylandan, E. Krests, and M. Ryskin. Each panel, surrounded by an elaborate brass border, is set into one of the station's pylons and illuminated from within. Both the pylons and the pointed arches between them are faced with pinkish Ural marble and edged with brass molding. At the end of the platform is a mosaic by Pavel Korin entitled "Peace Throughout the World." The stained glass panels, the mosaic, the brass trim, and the elegant conical chandeliers were all carefully cleaned and restored in 2003.

~

The vestibule is an imposing structure with a grand portico, located on the northeast corner of Novoslobodskaya and Seleznevskaya streets.

From this station it is possible to transfer to Mendeleyevskaya station on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>83</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Белорусская</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>830</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Белору́сская» — станция Московского метрополитена на Кольцевой линии. Связана пересадкой со станцией «Белорусская» на Замоскворецкой линии. Расположена в Тверском районе (ЦАО); названа по Белорусскому вокзалу[2]. Открыта 30 января 1952 года в составе участка «Курская» — «Белорусская». Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой.

Первой станцией метро у Белорусского вокзала стала станция «Белорусская» Замоскворецкой линии, открытая в 1938 году в составе второй очереди метрополитена[3].

~

В первоначальные планы Московского метрополитена Кольцевая линия не входила. Вместо неё планировалось строительство «диаметральных» линий с пересадками в центре города. Первый проект Кольцевой линии появился в 1934 году. Тогда планировалось построить эту линию под Садовым кольцом с 17 станциями[4]. По проекту 1938 года планировалось построить линию значительно дальше от центра, чем построили впоследствии. Планировались станции «Усачёвская», «Калужская Застава», «Серпуховская Застава», «Завод имени Сталина», «Остапово», «Завод Серп и Молот», «Лефортово», «Спартаковская», «Красносельская», «Ржевский Вокзал», «Савёловский Вокзал», «Динамо», «Краснопресненская Застава», «Киевская»[4]. В 1941 году проект Кольцевой линии изменили. Теперь её планировали построить ближе к центру[4]. В 1943 году было принято решение о внеочередном строительстве Кольцевой линии по нынешней трассе с целью разгрузки пересадочного узла «Охотный Ряд» — «Площадь Свердлова» — «Площадь Революции»[4].

Кольцевая линия стала четвёртой очередью строительства. В 1947 году планировалось сдать линию четырьмя участками: «Центральный парк культуры и отдыха» — «Курская», «Курская» — «Комсомольская», «Комсомольская» — «Белорусская» (затем был объединён со вторым участком) и «Белорусская» — «Центральный парк культуры и отдыха»[4]. На «Белорусской» планировалось построить два вестибюля, но был построен только один. Первый участок, «Парк культуры» — «Курская», был открыт 1 января 1950 года, второй, «Курская» — «Белорусская», — 30 января 1952 года (после его ввода в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 39 станций), и третий, «Белорусская» — «Парк культуры», замыкающий линию в кольцо, — 14 марта 1954 года[4]. Переход на Замоскворецкую линию открылся сразу же после открытия станции.

В 1994 году была проведена реконструкция станции, в ходе которой красивый мозаичный пол был заменён на гранитный с упрощением рисунка[5].

До 1997 года у станции был один вестибюль (западный). Восточный вестибюль был открыт 25 августа 1997 года на Лесной улице[1].

В период с 29 мая по 10 декабря 2010 года переход на Кольцевую линию был закрыт. Проводились ремонтные работы и замена эскалаторов[6]. К открытию перехода были выпущены памятные билеты[7].

В 2017 году в лепной орнамент, украшающий один из пилонов станции, неизвестным пассажиром был внесён посторонний элемент в виде кукольной фигуры хохочущего человечка, восседающего на импровизированном троне[8]. После обнаружения человечек был с барельефа удалён[8].

~

У станции два вестибюля — наземный и подземный. Первый (западный, наземный) вестибюль открылся в 1952 году (архитекторы: Н. А. Быкова, А. А. Марова, И. Г. Таранов, З. Ф. Абрамова, Я. В. Татаржинская, художник Г. И. Опрышко, скульптор С. М. Орлов, С. М. Рабинович, И. А. Слоним), второй (восточный, подземный) — в 1997 году.

Западный наземный вестибюль станции находится у Белорусского вокзала, на углу Грузинского Вала и площади Тверской заставы. Вестибюль представляет собой массивное квадратное трёхэтажное здание[9]. Перед фасадом на площади Тверская Застава располагается портал с высокими арками между пилонами-простенками[9]. По фасаду находятся арки входа и выхода с застеклённым сводчатым верхом под золочёными металлическими решётками[10]. Между дверными арками — ступенчатый ниспадающий фонтан[11]. Барельефы по фризу вестибюля, изображающие торжество советского народа-победителя[11], выполнили скульпторы С. М. Рабинович и И. Л. Слоним в мастерской С. М. Орлова. Вход на станцию осуществляется через узкий овальный кассовый аванзал. Стены около турникетов отделаны красным мрамором, который иногда ещё именуют «мраморовидным известняком»[12]. В стенах можно увидеть окаменевших моллюсков[12]. Аванзал соединён изогнутым проходом с переходной камерой, которая отделана светлым мрамором[9]. Переходная камера завершается входной аркой эскалаторного зала[9]. Шестиугольный купольный эскалаторный зал осложнён шестью арками: для входа, выхода, эскалаторного тоннеля и три декоративных[9]. Над арками огромные сводчатые окна с металлическими решётками[9]. Свод опирается на шесть декоративных колонн, отделанных белым мрамором, с дорическими капителями[9]. Выход на улицу осуществляется через короткий коридор с беломраморной отделкой стен[9]. В эскалаторном тоннеле три эскалатора типа ЭМ-4, установленные в 1952 году[13].

Восточный вестибюль открыт 25 августа 1997 года на Лесной улице. Платформа связана с вестибюлем лестницей, подходным коридором и эскалаторами. Там четыре эскалатора типа ЭТ-3М, установленные в 1997 году[13]. В вестибюле расположены кассы и турникеты. Стена между дверями на выход и дверями на вход украшена майоликовым панно португальского художника Грасы Мораиш[1]. Это панно — дар Мэрии Лиссабона Московскому метрополитену в ознаменование 850-летия столицы[11]. Два наземных павильона выводят в город: один — к улицам Тверским-Ямским, Бутырскому валу, Лесной и Заставному переулку, второй — на улицу Бутырский Вал.

Конструкция станции — пилонная глубокого заложения (глубина — 42,5 метра) с тремя сводами. Авторы проекта — И. Г. Таранов, З. Ф. Абрамова, А. А. Марова и Я. В. Тараржинская. Диаметр центрального зала — 9,5 метра. В 1951 году И. Г. Таранов, Н. А. Быкова и Г. И. Опрышко получили за работу над проектом Сталинскую премию[1].

Пилоны облицованы светлым мрамором «коелга»[14]. Они гармонично расширяются вверх, но не переходят в своды, а отделяются от них простыми по форме элегантными карнизами[15]. Путевые стены изначально были облицованы мелкой цветной метлахской плиткой[14], при реконструкции — белой керамической плиткой[1]. На путевых стенах под основанием свода размещены пилястры[15]. Так как проектирование станции было поручено Таранову и Быковой, которые были супругами, они решили реализовать свои неосуществлённые при строительстве «Белорусской»-радиальной замыслы[16]. Так, они сделали декоративный узор на полу в виде традиционной белорусской вышивки[16]. Первоначально его выполнили из многоцветной (серой, белой и красной) керамической плитки[16]. При реконструкции, проведённой в 1994 году, плитка была заменена на полированный гранит[14] со значительным упрощением оригинального узора[17]. Светильники, размещённые на пилонах, выполнены в виде ваз из стекла и мрамора.

Тема художественного оформления — хозяйство и культура Белоруссии[1]. Украшением потолка является лепной орнамент, который представляет собой рельефные, выпуклые и вдавленные, геометрические фигуры: квадраты, многоугольники, полосы с декоративными рельефами внутри — венками и колосьями[15]. Его делали необычно: рисунок был оттиснут на асбоцементном зонте, защищающем станцию от воды, которая может просочиться сквозь швы тюбинга, и ещё на заводе на нём закрепили декоративные фарфоровые вставки[14]. При их создании архитекторы вдохновлялись кессонированными сводами вилл Древнего Рима[14]. По оси свода центрального зала расположены 12 мозаичных панно, отображающих жизнь белорусского народа (выполнены в технике флорентийской мозаики по эскизам художника Г. И. Опрышко мастерами С. Волковым и И. Морозовым)[1]. На одном из панно были изображены труженицы, вышивающие портрет Сталина; во времена Хрущёва с панно был убран портрет Сталина, а на его месте появился орден Трудового Красного Знамени[18]. До 1997 года у торцевой стены центрального зала размещалась скульптурная группа «Советская Белоруссия» (автор — М. Г. Манизер); при строительстве выхода на Лесную улицу она была демонтирована. Композиционно она была очень близка скульптуре того же автора «Белорусские партизаны», стоящей до сих пор в переходе на Замоскворецкую линию[14].

Из центра зала можно осуществить пересадку на Замоскворецкую линию (переход открыт в 1952 году). Переход начинается лестницей на мостик через платформу в сторону «Краснопресненской»[19]. За мостиком расположена сводчатая квадратная переходная камера, далее за аркой — эскалаторный аванзал[19]. Аванзал оборудован трёхленточным эскалатором типа Е25Т[13] с балюстрадами из нержавеющей стали. Эскалатор ведёт в прямоугольную сводчатую переходную камеру верхнего уровня[19]. В её торце расположена монументальная скульптурная группа «Белорусские партизаны» (скульптор М. Г. Манизер). Там же установлены восемь оригинальных торшеров, облицованных мрамором и оформленных каменной мозаикой. Пол перехода покрыт красным и чёрным гранитом, стены облицованы мрамором[6].

В оформлении арок перехода использована флорентийская мозаика на темы белорусского национального орнамента[6]. Архитектор станции «Белорусская» Н. А. Быкова отмечала, что хотя переход слабо удался, но арки, ведущие на Кольцевую линию, получились красивыми. Над их оформлением работал художник Г. И. Опрышко совместно с архитектором И. Г. Тарановым[20].

С 29 мая по 10 декабря 2010 года переход был закрыт на реконструкцию в связи с заменой эскалаторов и частичной реставрацией облицовки галерей, соединяемых эскалатором.

</RuTxt>

<EnTxt>

Belorusskaya (Russian: Белору́сская) is a station on the Moscow Metro's Koltsevaya line. It is named after the nearby Belorussky Rail Terminal. It opened in 1952, serving briefly as the terminus of the line before the circle was completed in 1954. Designed by Ivan Taranov, Z. Abramova, A. Markova, and Ya. Tatarzhinskaya, the station has low, white marble pylons, an elaborately patterned plaster ceiling, light fixtures supported by ornate scroll-shaped brackets, and a variety of decorations based on Belarusian themes.

Overhead, twelve octagonal mosaics by G. Opryshko, S. Volkov, and I. Morozov depict Belarusian daily life, and underfoot the platform is intricately tiled to resemble a Belarusian quilt. A sculptural group by sculptor Matvey Manizer called "Soviet Belorussia" used to stand at the end of the platform before it was removed in 1998 to make room for a second entrance. Another sculptural group, "Belarusian Partisans," by S.M. Orlov, S. M. Rabinovich, and I. A. Slonim, is located in the passage between this station and Belorusskaya–Radialnaya.

The station's original vestibule is located at the southwest corner of Belorusskaya Square. A newer entrance opens onto Butirsky Val Street.

In 2002, a bomb exploded under one of Belorusskaya's marble benches, injuring seven people.

From this station passengers can transfer to Belorusskaya on the Zamoskvoretskaya line, whose metro entrance in closest to Aeroexpress, direct train to Sheremetevo Airport

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>84</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Краснопресненская</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>840</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Краснопре́сненская» — станция Московского метрополитена. Расположена на Кольцевой линии, между станциями «Киевская» и «Белорусская». Пересадка на станцию «Баррикадная» Таганско-Краснопресненской линии.

Первоначально проект станции был разработан вице-президентом Академии архитектуры СССР Каро Алабяном и утверждён в 1950 году[2]. Однако в итоге по проекту Алабяна была построена только ротонда наземного вестибюля, а подземная часть станции стала дебютом молодых архитекторов «Моспроекта» В. С. Егерева, М. П. Константинова, Ф. А. Новикова и И. А. Покровского, которых утвердили без конкурса[2][3]. Согласно воспоминаниям одного из архитекторов станции Феликса Новикова, станцию, возможно, отдали им без конкурса в качестве компенсации, так как незадолго до этого их уже утверждённый проект станции «Киевская» был внезапно отменён Н. С. Хрущёвым[3]:

«Спустя два месяца, срочно вызывает К. С. Рыжков. Являемся. Спрашивает — будете делать «Краснопресненскую»? — Без конкурса? — Без. — Тогда согласны. Рассказывает: Макет станции, построенный по проекту К. С. Алабяна, посетил Н. С. Хрущёв. Осмотрел и спрашивает, обращаясь к сопровождающим — кто за эту станцию? Прошу поднять руку. А сам не поднимает. И никто, естественно, не поднимает. И тогда следует предложение — поручить это дело нам. Почему? Возможно, запомнился красный цвет пилона или, быть может, осталось сознание незаслуженно причиненной обиды. Так или иначе, мы взялись за дело. На широком пилоне (здесь старая конструкция) возникли облегчающие массу креповки. Посоветовавшись с Поляковым, изменили стилевую характеристику. Новый проект был утверждён, а затем и осуществлён в свой срок. »

~

Станция открыта 14 марта 1954 года в составе участка «Белорусская» — «Парк культуры», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 40 станций. Название станции было дано по улице Красная Пресня.

В 1955 году, к 50-летию Декабрьского восстания 1905 года, перед нишей ротонды вестибюля была установлена скульптура «Дружинник».

В 1956 году скульптуру Сталина из торца станции убрали, а Ленина передвинули на середину постамента[2][9].

В конце 1972 года, в связи с открытием перехода на построенную станцию «Баррикадная», памятник Ленину также был убран[2]. Архитектор станции Виктор Егерев резко негативно высказывался о радикальном изменении облика станции после появления перехода на станцию «Баррикадная»[6]:

« Я бы много дал, чтобы вернуть нашей станции прежний вид. Этот засранец Стрелков [автор станции «Баррикадная»] сделал из неё переход с ужасными магазинными светильниками. »

В 1990-е годы на крыше павильона была возведена хозяйственная надстройка.

В 1991—1992 годах станцию предлагали переименовать в «Пресню»[10].

В 1990-е годы часть мраморных скамеек в центральном зале станции была убрана, а также исчезла большая люстра в эскалаторном зале наземного вестибюля.

С 13 июня 2007 года станция «Краснопресненская» имеет статус выявленного объекта культурного наследия России[11].

В марте 2018 года на станции установлены новые турникеты[12].

~

На скульптурное оформление станции был в 1951 году объявлен отдельный конкурс, который выиграл только окончивший Московский институт прикладного и декоративного искусства Николай Щербаков, который после победы привлёк к работе над станцией своих бывших однокурсников[4].

« В 1951 году Николай Щербаков случайно увидел объявление о конкурсе на скульптурное оформление станции метро «Краснопресненская». Ни минуты не колеблясь, принимает решение участвовать в нём. Ведь это была самая любимая его тема — революция, народное восстание, всеобщий подъём масс!

В том конкурсе таланты бились со всего Союза, участвовали многие известные скульпторы и архитекторы. Первый тур уже прошёл, его так никто и не выиграл, Щербаков успел ко второму туру. Конкурс проходил анонимно. Все участники, а их было около 140, подавали на конкурс свои работы в запечатанных конвертах без подписи, но под девизом. Николай Щербаков выбрал девиз «Знамя». Каково же было удивление присутствовавших, когда среди множества заявок члены жюри во главе со знаменитейшим художником Павлом Кориным единодушно выбрали работу вчерашнего студента! Это был необыкновенный успех молодого скульптора.

После победы в конкурсе Николай Щербаков привлёк в свой творческий коллектив бывших однокурсников, таких же, как и он, молодых талантливых скульпторов, — Г. Н. Колесникова, Ю. Г. Ушкова, В. А. Фёдорова, Ю. П. Поммера, с которыми на равных работал теперь над воплощением своих скульптурных идей. »

В торце станции была сделана ниша, в которую была помещена скульптурная композиция в виде стоящих рядом В. И. Ленина и И. В. Сталина работы Н. А. Щербакова[5]. Хотя Ленин и Сталин не имели никакого отношения к событиям 1905 года на Пресне, памятник им создатели станции установили исключительно для того, чтобы «завершить ритм рельефов объёмным изваянием»[6]. В ходе проектирования станции авторы встречались с участниками пресненских боёв, которые предлагали другое решение для этой части станции. По словам Феликса Новикова[6]:

« Ещё до кончины вождя нас пригласили в Краснопресненский райком партии, где проект станции и её скульптурное оформление обсуждали живые тогда участники пресненских боёв. Один из них решительно заявил: — «Эта помещения нам мала. И вообще я не вижу здесь отражения подвига Коли, Колокольчикова!» Однако о том, что совершил Коля, он не сказал[комм. 1]. Как бы то ни было, ниша была уже занята. »

В первоначальном проекте станции на пилонах со стороны боковых платформ располагались медальоны, на которых чередовались серпы и молоты, но проект был переделан, так как первый секретарь Московского областного комитета КПСС Н. А. Михайлов возмутился: «Что же это вы разделили рабочий класс с крестьянством?»[8].

Станция имеет один выход. Наземный павильон станции выходит на улицы Красная Пресня и Конюшковская. Напротив входа и выхода станции находится Московский зоопарк, а вблизи стоит одна из семи «сталинских высоток» — Жилой дом на Кудринской площади.

Переход на станцию «Баррикадная» Таганско-Краснопресненской линии, открытый в 1972 году, расположен в северном торце центрального зала.

«Краснопресненская» — трёхсводчатая пилонная станция глубокого заложения (глубина — 35,5 метра). Авторы проекта — В. С. Егерев, М. П. Константинов, Ф. А. Новиков и И. А. Покровский. Центральный и боковые залы имеют единый диаметр — 8,5 м[13]. Ширина платформы центрального зала — 8,6 м, высота центрального и боковых залов — 5,3 м[13]. Ширина пилона — 3,15 м, ширина прохода — 3,6 м при высоте в 4,1 м[13].

Пилоны облицованы тёмно-красным с белыми включениями мрамором грузинского месторождения Салиэти и обведены поясами из белого мрамора «Коелга»[2]. Путевые стены станции облицованы белым мрамором Коелгинского месторождения, а их цоколь выполнен из оливково-серого мрамора «Садахло»[2]. Геометрический орнамент пола выложен розово-красным, коричнево-красным емельяновским и светло-серым янцевским гранитами и обрамлён чередованием полос чёрного габбро[2]. Станция освещается золотистыми люстрами с белыми плафонами, которые подвешены по оси сводов[2]. Вдоль пилонов со стороны платформ и со стороны центрального зала были установлены мраморные скамьи, но в 1990-е годы часть скамеек в центральном зале была убрана.

Тема художественного оформления станции — революционное движение 1905 и 1917 годов в Российской империи. На своде центрального зала — 14 гипсовых барельефов (авторы — Н. А. Щербаков, Ю. П. Поммер, В. А. Фёдоров, Ю. Г. Ушков, Г. Н. Колесников), шесть из которых посвящены революционным событиям 1917 года, восемь — революции 1905 года. На барельефах изображены: «Восстание на броненосце „Потёмкин“», «Залп „Авроры“», «Взятие Зимнего дворца», «Баррикады Красной Пресни», «Вооружённые рабочие», «Всеобщая стачка», «Девушки „Трёхгорной мануфактуры“ — участницы восстания», «9 января 1905 года» и др.[14][9][15]. Со стороны платформы пилоны украшены медальонами с барельефами восходящего солнца, серпа и молота и надписи «1905 • 1917». Барельефы и медальоны на пилонах первоначально были белого цвета, но позже их перекрасили в тёмно-оливковый цвет.

На мраморе, которым облицованы пилоны станции, можно увидеть несколько видов окаменелостей, в числе которых гастроподы, а также небольшие аммониты, губки и прямораковинные наутилоидеи[21].

</RuTxt>

<EnTxt>

Krasnopresnenskaya (Russian: Краснопре́сненская) is a Moscow Metro station in the Presnensky District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Koltsevaya line, between Kiyevskaya and Belorusskaya stations. It was named for the street, Krasnaya Presnya, on which it is situated.[1] Passengers may transfer to Barrikadnaya station on the Tagansko–Krasnopresnenskaya line.

~

It was designed by Victor Yegerev, M. Konstantinov, Felix Novikov, and I. Pokrovsky and opened on 14 March 1954. The station has red granite pylons with white marble cornices and 14 bas-reliefs by N. Shcherbakov, Yu. Pommer, Yu. Ushakov, V. Fedorov, and G. Kolesnikov. As the Presnya area of Moscow was the site of the Moscow Uprising of 1905 during the 1905 Russian Revolution, the station is decorated with artwork commemorating the events of the period.[2][1] Eight of the bas-reliefs depict the events of the Russian Revolution of 1905 and the other six show scenes from the Russian Revolution of 1917.[3] Statues of Vladimir Lenin and Joseph Stalin originally stood at the end of the platform, though these had been removed by the early 1960s. Later, the passage to Barrikadnaya was built in the same location.

~

The station's round vestibule is on the south side of Krasnaya Presnya street, between Druzhinnikovskaya and Konyushkovskaya streets. A sculpture by A. Zelinsky entitled "Combatant" is located in front.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>85</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Киевская</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>850</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ки́евская» — станция Московского метрополитена на Кольцевой линии. Связана пересадками с двумя одноимёнными станциями, одна из которых располагается на Арбатско-Покровской линии, другая — на Филёвской. Расположена в районе Дорогомилово (ЗАО); названа по Киевскому вокзалу. Открыта 14 марта 1954 года в составе участка «Белорусская» — «Парк культуры». Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. Единственная станция Кольцевой линии метро, расположенная не в Центральном административном округе Москвы.

~

Кольцевая линия не входила в первоначальные планы Московского метрополитена. Вместо неё должны были быть построены «диаметральные» линии с пересадками в центре города. Первый проект Кольцевой линии был разработан в 1934 году, в нём планировалось построить эту линию под Садовым кольцом с 17 станциями. В проекте 1938 года линию планировалось построить значительно дальше от центра, чем построили впоследствии. Планировались станции «Усачёвская», «Калужская Застава», «Серпуховская Застава», «Завод имени Сталина», «Остапово», «Завод Серп и Молот», «Лефортово», «Спартаковская», «Красносельская», «Ржевский Вокзал», «Савёловский Вокзал», «Динамо», «Краснопресненская Застава» и «Киевская». В 1941 году проект Кольцевой линии изменился. Теперь её планировали построить ближе к центру. В 1943 году было принято решение о внеочередном строительстве Кольцевой линии по нынешней трассе с целью разгрузки Центрального пересадочного узла («Охотный Ряд» — «Площадь Свердлова» — «Площадь Революции»)[1].

Кольцевая линия стала четвёртой очередью строительства. В 1947 году планировалось открыть линию четырьмя участками: «Центральный парк культуры и отдыха» — «Курская», «Курская» — «Комсомольская», «Комсомольская» — «Белорусская» (затем был объединён со вторым участком) и «Белорусская» — «Центральный парк культуры и отдыха». Первый участок был открыт 1 января 1950 года, второй — 30 января 1952 года, и третий, замыкающий линию в кольцо, — 14 марта 1954 года (после его ввода в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 40 станций)[1]. Станция получила название от одноимённого ей Киевского вокзала и замкнула собой строившуюся Кольцевую линию.

В 1953 году главой КПСС стал бывший лидер Украинской ССР Н. С. Хрущёв, и в числе его первых деяний оказалось и увековечивание Украины в московском метро. На тот момент ни одна из двух существовавших станций, носящих название «Киевская»[2], его не удовлетворяла. В ходе объявленного конкурса было представлено 40 проектов, по его результатам победу одержали киевляне[3]. Группой строителей руководил действительный член Академии архитектуры Украинской ССР Е. И. Катонин.

В 1972 году был открыт второй выход станции, ведущий в подземный вестибюль станции «Киевская» Филёвской линии[4].

Станция имеет два вестибюля: южный (наземный) — совмещённый со станцией Арбатско-Покровской линии, и северный (подземный), общий со станцией Филёвской линии[4].

Южный вестибюль «Киевской» (архитекторы И. Г. Таранов, Г. С. Тосунов, инженеры-конструкторы Л. В. Сачкова, М. В. Головинова) был построен в здании Киевского вокзала для станции Арбатско-Покровской линии в 1953 году, а в 1954 году стал совмещённым вестибюлем Кольцевой и Арбатско-Покровской линий. При открытии в 1958 году Филёвского радиуса этот вестибюль соединился переходом с подземным вестибюлем станции Филёвской линии[5].

Кассовые залы расположены в реконструированном цокольном этаже вокзала. Эскалаторный зал представляет собой полукруглый атриум, обращённый к эскалаторной арке. Восемь колонн зала с коринфскими капителями несут антаблемент, над которым находится купол. Зал освещается лампами за карнизом. Стену зала за колоннами украшает мозаичный фриз «Торжество людей Советской Украины» Г. И. Опрышко. На нём счастливые украинцы несут к гербу Советской Украины плоды своих трудов[5].

Стены и колонны эскалаторного зала облицованы светлым мрамором, а в окаймляющем зал дуговом коридоре — декоративным мрамором разных цветов[5].

С 1953 года для выхода в город служит двухмаршевый эскалатор, который ведёт в общий вестибюль с одноимённой станцией Арбатско-Покровской линии. С промежуточной площадки имеется переход на вторую станцию[6].

Один из лестничных сходов в подземный переход, ведущий в открытый в 1972 году второй совмещённый вестибюль (с Филёвской линией), в 2006 году был оформлен французскими архитекторами по образцу Парижского метрополитена, в духе Эктора Гимара. Гимар, представитель стиля модерн, декорировал входы на первые станции парижского метро в 1900—1910 годах. Ответным подарком московского метрополитена стал витраж «Курочка Ряба», установленный на станции «Мадлен» в Париже[7].

В 2009 году турникеты были заменены на новые, принципиально более новой конструкции — типа УТ-2009 (впервые установленные в московском метро)[6].

~

Конструкция пилонная, трёхнефная, глубокого заложения (глубина заложения — 53 метра[8]). Архитекторы — Е. И. Катонин, В. К. Скугарев, Г. Е. Голубев[9]. Художники — А. В. Мызин, Г. И. Опрышко, А. Т. Иванов.

Художественное оформление станции посвящено теме дружбы русского и украинского народа. Пилоны станции плавно переходят в своды центрального и боковых залов и межпилонных проходов[4]. К постаментам пилонов в зале и на платформах приставлены диваны на мраморных основаниях. Центральный зал перекрыт изящным белым сводом. Межпилонные проходы окаймлены лепным жгутом, характерным для украинской архитектуры XVII века. Путевые стены облицованы светлым мрамором. Станционные залы освещают богато украшенные золотистые люстры[10].

18 пилонов украшены абстрактно-растительными орнаментами, а также мозаичными панно из смальты и ценных пород, тематика которых связана с историей Украины и дружбы украинского и русского народов. Они находятся на пилонах со стороны центрального зала. Панно ограничены сложными рамками, которые окаймляются широким лепным орнаментом по национальным украинским мотивам (стилизованные колосья, бутоны, листья, гирлянды). Под каждым панно размещён стилизованный мраморный свиток с названием[6].

На одной из мозаик — «Борьба за Советскую власть на Украине» — изображён партизан, который использует переносной телефон на базе штабного телефона FF-17[11], который производился с 1910 по 1920 год в Германии. Тяжёлую трубку телефона партизан держит двумя руками. Некоторые современные пассажиры принимают аппарат за мобильный телефон, КПК и ноутбук[3].

Несмотря на то, что станция открылась уже после 1953 года, она была самой «богатой» на изображения И. В. Сталина. Семь его профилей можно было увидеть в оформлении станции на мозаиках «Провозглашение Советской власти В. И. Лениным. Октябрь 1917 года», «Воссоединение всего украинского народа в едином украинском советском государстве», «Салют Победы в Москве. 9 мая 1945 года», «Дружба русских и украинских колхозников», «ХІХ съезд — съезд единства Коммунистической партии, Советского правительства и народа»[12], а в торце станции был помещён большой беломраморный барельеф Ленина и Сталина, который был позже заменён маленьким портретом В. И. Ленина. На мозаике «Воссоединение всего украинского народа в едином украинском советском государстве» было два изображения Сталина (одно из них — на знамени, вместе с Лениным, другое — среди воссоединившегося народа, сохранилось до сих пор). Также по проекту предполагалась мозаика на тему «XIX съезд партии — съезд единства партии, правительства и народа», которая должна была прославлять Сталина, однако после его смерти была заказана мозаика на другую тему[13]. После развенчания культа личности Сталина все его изображения, за исключением «Воссоединения всего украинского народа», были убраны[13].

На торцевой стене центрального зала станции расположено смальтовое панно с лепниной в виде флагов и мозаичным портретом В. И. Ленина в центре. Вокруг — строки гимна СССР, а под портретом — слова Ленина:

« Нерушимая вечная дружба украинского и русского народов является залогом национальной независимости и свободы, расцвета национальной культуры и процветания украинского народа, как и других народов Советского Союза »

Арки проходов обведены широкими рельефными лепными фризами с национальным орнаментом. Станционные залы освещаются подвесными многорожковыми люстрами по оси всех трёх сводов. Цоколи пилонов и путевые стены облицованы белым коелгинским мрамором, пол выложен серым гранитом с красной каймой[6].

Пересадочный узел начал формироваться в 1954 году. Изначально это был узел только Арбатско-Покровской и Кольцевой линий. На радиальной станции мостики над путём в сторону «Смоленской» вели в промежуточный зал, из которого также можно было попасть на кольцевую станцию. На кольцевой линии в южном торце был эскалатор, из которого можно попасть на промежуточную площадку и в вестибюль[4].

В 1958 году была вновь открыта станция «Киевская» мелкого заложения. Из одного из двух подземных вестибюлей можно было попасть в вестибюль глубоких «Киевских»[4].

В 1972 году были построены дополнительные переходы из центра зала кольцевой станции в восточный торец «Киевской» Арбатско-Покровской линии и в аванзал восточного вестибюля «Киевской» Филёвской линии[4].

Киевский вокзал обслуживает поезда дальнего следования юго-западного направления. От Киевского вокзала начинается Киевское направление Московской железной дороги, которое связывает Москву с южными регионами России[17].

Между Киевским вокзалом и аэропортом Внуково ходит по расписанию скоростной поезд «Аэроэкспресс», время в пути — около 35 минут[18].

Пригородные поезда от вокзала следуют по Киевскому направлению[19].

</RuTxt>

<EnTxt>

Kiyevskaya (Russian: Ки́евская) is a Moscow Metro station in the Dorogomilovo District, Western Administrative Okrug, Moscow. It is on the Koltsevaya Line, between Park Kultury and Krasnopresnenskaya stations. It is named after the nearby Kiyevsky Rail Terminal. The design for the station was chosen in an open competition held in Ukraine; the entry submitted by the team of E. I. Katonin, V. K. Skugarev, and G. E. Golubev placed first among 73 others and it became the final design.[1] Kievskaya features low, square pylons faced with white marble and surmounted by large mosaics by A.V. Myzin celebrating Russo-Ukrainian unity. Both the mosaics and the arches between the pylons are edged with elaborate gold-colored trim. At the end of the platform is a portrait of Vladimir Lenin.

~

~

The entrance to the station, which is shared with both of the other two Kievskaya stations, is built into the Kiev railway station. With the completion of the segment of track between Belorusskaya and Park Kultury in 1954 the Koltsevaya Line became fully operational with trains running continuously around the loop for the first time.

One of the station's entrances is topped by a reproduction of an Art Nouveau Paris Metro entrance by Hector Guimard, given by the Régie autonome des transports parisiens in 2006[2] in exchange for an artwork by Russian artist Ivan Lubennikov installed at Madeleine station in Paris.[3]

From this station passengers can transfer to Kiyevskaya on the Arbatsko-Pokrovskaya Line and Kiyevskaya on the Filyovskaya Line

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>86</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Медведково</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>860</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>1</status>

<RuTxt>

«Медве́дково» — станция Московского метрополитена, северная конечная Калужско-Рижской линии. Следует за станцией «Бабушкинская». Расположена в районе Северное Медведково (СВАО). Открыта 29 сентября 1978 года в составе участка «ВДНХ» — «Медведково». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Станция открыта 29 сентября 1978 года в составе участка «ВДНХ» — «Медведково», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 107 станций.

Станция названа по одноимённому историческому московскому району, который в свою очередь получил это название от располагавшегося здесь села Медведкова. Это село было известно с начала XVI века как владение боярина В. Ф. Пожарского по прозвищу «Медведок» (Медведь).

~

Имеет два наземных вестибюля, северный и южный, находящихся на пересечении улиц Широкая и Грекова. Северный вестибюль соединён со станцией тремя эскалаторами, южный — лестницей. С 28 февраля 2011 по 31 мая 2012 года северный вестибюль был временно закрыт.

Станция «Медведково» сооружена из сборных конструкций по проекту архитекторов Н. А. Алёшиной и Н. К. Самойловой. Тема оформления — освоение Севера.

Стены облицованы красным мрамором и металлическими пирамидками, штампованными из анодированного под цвет светлой бронзы алюминия, которые символизируют ледяные глыбы. На стенах закреплены вставки из красного мрамора с названием станции. Также стены украшены восемью декоративными панно из анодированного алюминия работы М. Н. Алексеева на тему северной природы (сюжеты панно — белый медведь на льдине, перелёт полярных гусей, охота на полярных гусей, глухари, нарты, запряжённые северным оленем, ледяные глыбы и другие).

На станции установлены два ряда по 26 колонн (расстояние между колоннами 6,5 метра), которые облицованы желтовато-розоватым мрамором и декорированы вставками из нержавеющей стали. Пол выложен чёрным и серым гранитом, нижняя часть путевых стен — серым гранитом.

</RuTxt>

<EnTxt>

Medvedkovo (Russian: Медведково) is a Moscow Metro station in Severnoye Medvedkovo District, North-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line serving as its northeastern terminus. The station opened on 29 September 1978.

Medvedkovo was designed by architects Nina Aleshina and Natalya Samoilova. The station features flared pillars faced with pinkish marble and strips of stainless steel. The outer walls of the station are coated with red marble and interlocking triangles of anodized aluminum punctuated with plaques by M. Alekseev depicting northern wildlife.

Entrances to the station are located on either side of Shirokaya street just west of Grekova Street

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>87</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Бабушкинская</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>870</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Ба́бушкинская — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Расположена в Бабушкинском районе (СВАО). Открыта 29 сентября 1978 года в составе участка «ВДНХ» — «Медведково». Односводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой.

Станция открыта 29 сентября 1978 года в составе участка «ВДНХ» — «Медведково», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 107 станций.

Названа в честь М. С. Бабушкина, известного полярного лётчика (именем лётчика назван и район, в пределах которого находится станция).

~

Наземные вестибюли отсутствуют, вход на станцию осуществляется через подземные переходы, имеющие выходы на улицы Менжинского и Енисейская. В начале 2000-х годов над двумя входами в переход установлены крыши из лёгких конструкций. Южный выход связан с платформой эскалатором, северный — только лестницей.

В связи с реконструкцией и заменой выработавших свой ресурс старых эскалаторов на новые с 28 апреля 2011 года по 1 июля 2012 года южный вестибюль был закрыт.

«Бабушкинская» — односводчатая станция мелкого заложения (глубина — 10 м). Способ производства работ: открытый (методом «стена в грунте» — первый в истории московского метро односвод, заложенный сборно по методу «харьковских проекций», с видоизменением в ширине проекта[1]). Сооружена из сборного железобетона по проекту архитекторов В. И. Клокова и Л. Н. Попова (инженеры-конструкторы: Е. Кобзева, П. Васильев). При возведении станции требовалось переложить проходящий над ней водовод диаметром 90 см, однако из-за незначительной глубины заложения станции сделать это оказалось невозможным. В итоге на сопряжении северного вестибюля и свода станции была устроена коробчатая балка для пропуска водовода, которой с внутренней стороны была придана форма арки. Аналогичную арку сделали и на сопряжении свода с южным вестибюлем, что позволило скрыть в её пространстве отклонения в положении поперечных штраб свода[2].

Художественное оформление станции посвящено покорению Арктики. Выходы из станционного зала украшены художественными композициями на тему освоения Арктики (автор А. М. Мосийчук). Данные композиции похожи на вентиляционные трубы: из центральной трубы южного выхода виднеется самолёт-биплан, в центральной трубе северного выхода — летучий корабль.

Стены станции облицованы светлым мрамором, пол выложен чёрным и серым гранитом. Светильники располагаются в пазах на эллиптическом своде.

У южного выхода станции 1 мая 1979 года открылся 7-метровый памятник «Молодым метростроевцам». Памятник представлял группу из трёх человек (мужчина с поднятой рукой, девушка и мужчина в каске), которые несли развевающееся знамя. Многие жители ошибочно окрестили памятник как «погибшим строителям на станции Бабушкинской», хотя никаких инцидентов при её строительстве не произошло. В середине 1990-х памятник был демонтирован. Судьба скульптуры остаётся неизвестной. На её месте в 2010 году был построен торговый центр.

</RuTxt>

<EnTxt>

Babushkinskaya (Russian: Бабушкинская) is a Moscow Metro station in the Babushkinsky District, North-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line, between Sviblovo and Medvedkovo stations.

~

Babsuhkinskaya was named after Babushkinsky District where the station is located, which in turn was named after Mikhail Babushkin, a polar aviator.

Babushkinskaya is a single vault-type station, elliptical in cross-section with slightly canted, grey marble side walls. All of the signs and light fixtures are attached to the ceiling, so the platform is completely open except for a few minimalist benches located along the central axis. At the end of the platform, above the exit stairs, is a sculpture by A. M. Mosichuk commemorating Babushkin's Arctic flight. Babushkinskaya opened in 1978; the architects were Klokov and Popov.

~

The entrances to the station are located at the intersection of Yeniseyskaya and Menzhinskogo Streets.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>88</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Свиблово</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>880</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Сви́блово» — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Расположена в районе Свиблово (СВАО). Открыта 29 сентября 1978 года в составе участка «ВДНХ» — «Медведково». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Станция открыта 29 сентября 1978 года в составе участка «ВДНХ» — «Медведково», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 107 станций.

Название — по одноимённому московскому историческому району. В свою очередь, район Свиблово получил своё название от бывшего села, известного с XIV века как владение воеводы Ф. А. Свибло, сподвижника Дмитрия Донского. Фамилия воеводы произошла от древнерусского слова «свибливый» — «шепелявый, косноязычный»[1].

Наземные вестибюли отсутствуют, вход на станцию осуществляется через подземные переходы, имеющие выходы на Снежную улицу, улицу Амундсена и проезд Русанова. Два подземных вестибюля соединены со станцией лестницами.

Станция сооружена из сборных конструкций по проекту архитектора Р. И. Погребного (инженер-конструктор: Л. B. Сачкова).

Стены облицованы белым с серыми прожилками мрамором «Коелга», пол выложен чёрным и серым гранитом. Потолок поддерживается двумя рядами по 26 колонн из светлого мрамора; последние украшены декоративными вертикальными вставками из золотистого анодированного алюминия. Шаг колонн — 6,5 метра.

~

Со стороны северного выхода расположено смальтовое панно «Сказание о полку Игореве», а со стороны южного — «Девушки в народных одеждах». Оба панно размещены над лестницами.

В верхней части путевых стен находится фриз с 48 мозаичными изображениями (по 24 на каждой из стен), посвящёнными городам России. Половина мозаик представляет собой гербы, другая — квадратные панно (автор — Ю. К. Королёв). Гербы и панно чередуются друг с другом. Каждая из мозаик подписана литыми буквами, стилизованными под старославянскую вязь. Несмотря на проведённую в 1990—1991 годах декоммунизацию российской топонимики, название «Загорск» (Сергиев Посад) осталось нетронутым.

За станцией в сторону «Медведково» расположены нестандартные соединительные ветви с депо «Свиблово»: по 1 пути последовательно идут противошёрстный и пошёрстный съезды, по 2 пути — пошёрстный съезд, противошёрстное ответвление к депо, пошёрстное ответвление к депо (также оно содержит короткий тупик) и противошёрстный съезд[2].

Также на перегоне расположены 2 камеры съездов, которые являются заделом под вилочное движение к отменённой станции «Лосиноостровская». От этой идеи отказались ввиду загруженности Калужско-Рижской линии.

</RuTxt>

<EnTxt>

Sviblovo (Russian: Свиблово) is a Moscow Metro station in the Sviblovo District, North-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line, between Botanichesky Sad and Babushkinskaya stations.

~

Built according to a standard design in 1978, the station features pillars faced with white marble and accented with vertical strips of anodized aluminum. The walls are also white marble and are decorated with friezes containing the names and coats of arms of the various cities and towns surrounding Moscow. Sviblovo's architect was Robert Pogrebnoi.

~

The entrances to the station are located on either side of Snezhnaya Ulitsa south of the intersection with Amundsena Ulitsa

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>89</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Ботанический сад</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>890</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ботани́ческий сад» — станция Московского метрополитена. Расположена на Калужско-Рижской линии, между станциями «Свиблово» и «ВДНХ». Открыта 29 сентября 1978 года в составе участка «ВДНХ» — «Медведково». Код «Ботанического сада» — 089.

Рядом расположена платформа МЦК «Ботанический сад», на которую и с которой возможна бесплатная пересадка.

~

Станция открыта 29 сентября 1978 года в составе участка «ВДНХ» — «Медведково», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 107 станций.

Станция названа по Главному ботаническому саду им. Н. В. Цицина РАН, новый выход которого планировалось построить в 1970-е годы вблизи южного вестибюля станции. Существующий вход в сад расположен поблизости от станции «Владыкино» метрополитена и одноимённой станции МЦК. Южный выход со станции находится на территории парка Леоново.

В проекте станция носила название «Ростокино». До 1966 года название «Ботанический сад» принадлежало современной станции «Проспект Мира».

~

Станция имеет два выхода. Южный наземный вестибюль, выполненный в виде ротонды, расположен в парке на 1-й улице Леонова и соединяется со станционным залом эскалатором. В 15 минутах ходьбы от южного выхода располагается один из входов Главного ботанического сада РАН (с Сельскохозяйственной улицы). С 16 мая по 30 декабря 2015 года южный вестибюль был закрыт для замены выработавших свой ресурс старых эскалаторов на новые[1][2].

Северный вестибюль соединён со станционным залом лестницей. Выходы из него объединены с подземными переходами под проездом Серебрякова. Переход к северному вестибюлю проложен под железнодорожными путями Малого кольца МЖД.

«Ботанический сад» — колонная станция мелкого заложения (глубина — 7 м) с тремя пролётами. Сооружена из сборных конструкций по проекту архитекторов Н. И. Демчинского и Ю. А. Колесниковой. Всего на станции два ряда по 26 железобетонных колонн, отделанных белым мрамором (шаг колонн 6,5 м). Ширина платформы — 10,5 м[3].

В южном вестибюле установлены художественные скульптурные цветники (автор Н. П. Мастеропуло) из поливной керамики.

Стены станции облицованы белым мрамором. Путевые стены украшают пять парных панно с сюжетами на темы природы (на панно отчеканены яблоки, виноград, рута, цветы). Они выполнены в металле (из анодированного алюминия) с подсвечиванием (авт. З. М. Ветрова).

Пол выложен серым гранитом «возрождение» с квадратными вставками из чёрного лабрадорита[3]. Замечательным элементом отделки потолка являются квадратные ячеистые секции из анодированного под золото алюминия. В кессоны потолка вмонтированы светильники.

До 2005 года отличительной чертой станции являлось плохое освещение; она была самой тёмной в московском метро. В 2005 году освещение было усилено.

Пассажиропоток станции относительно невысок (в марте 2002 года она приняла всего 29,1 тыс. пассажиров за сутки), хотя сильно повышается в часы пик.

</RuTxt>

<EnTxt>

Botanichesky Sad (Russian: Ботани́ческий сад) is a Moscow Metro station in Rostokino District, North-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Kaluzhsko–Rizhskaya line, between VDNKh and Sviblovo stations.

~

Botanichesky Sad opened on 29 September 1978 along with a northwest ward extension of the Rizhsky radius. The station is named after the Moscow Botanical Garden of Academy of Sciences. The name is somewhat confusing as the garden is near the entrance of the Vladykino station, but it takes a 10– 15 minute walk to get to the Botanical Garden from the Botanichesky Sad metro station.

Botanichesky Sad was designed by architects N. Demchinsky and Yuliya Kolesnikova. The station features a pillar-trispan with a ceiling covered with a grid of modular anodized aluminium light fixtures. White marble was used in facing the pillars and the walls, but the walls are also decorated with aluminium artworks on various nature-based themes (artist Z. Vetrova).

~

The station has two entrances; the southern entrance is a surface rotunda building on Leonova Street which is internally lit by sculptural lamps (work of N. Masterpulo) and is linked by escalators to the main platform. As the station is located under Moscow's circular railway, the station was foreseen as a possible future transfer point. The northern subterranean entrance is on the opposite side of the Moscow Little Ring Railway and is linked with subways under the Serebryakova and Snezhnaya Streets. The station is connected with the entrance by a vaulted subway under the railway. Partly because of its relatively empty surrounding area, the Botanichesky Sad station has low daily passenger traffic of 28,650.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>90</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>ВДНХ</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>720</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«ВДНХ» — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Связана наземной пересадкой со станцией «Выставочный центр» Московского монорельса. Расположена на границе районов Останкинский, Алексеевский (СВАО). Открыта 1 мая 1958 года в составе участка «Проспект Мира» — «ВСХВ» (ныне ВДНХ). Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой, на момент постройки — самая глубокая станция метрополитена в Москве.

~

Станция была открыта 1 мая 1958 года в составе Рижского радиуса, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 47 станций. Получила своё название по находящейся рядом Всесоюзной Сельскохозяйственной Выставке (ВСХВ). Однако в том же месяце 28 мая 1958 года Совет Министров СССР принял Постановление об объединении сельскохозяйственной, промышленной и строительной (на Фрунзенской набережной) выставок в выставку достижений народного хозяйства СССР (ВДНХ СССР). В результате 16 июня 1959 года ВДНХ СССР была открыта для посетителей и расположилась на месте бывшей ВСХВ. После смены названия выставки пришлось переименовать и станцию, что и было сделано 12 декабря 1959 года.

Несмотря на то, что с 1992 по 2014 год ВДНХ называлась «Всероссийский выставочный центр» (ВВЦ), станция сохраняла своё название.

Существовали проекты переименования станции в «Выставочную» (1991 год) или в «Ростокино» (1992 год), однако они так и остались проектами. В 2008 году ряд интернет-источников распространил информацию о возможном переименовании станции в «Космическую» — по расположенным рядом топографическим объектам космической тематики[2]. Однако эти сведения подтверждения не получили.

~

Имеется два вестибюля (наземный (старый) и подземный). Выход из северного вестибюля выполнен в форме ротонды и был открыт в 1958 году. Неподалёку от него расположена станция «Выставочный центр» Московского монорельса. С 29 июня 2013 года по 1 июня 2014 года северный выход был закрыт на реконструкцию и замену эскалаторов.

Южный вестибюль был открыт 25 августа 1997 года, из него можно попасть в подземный переход под проспектом Мира.

Оба вестибюля соединены со станцией эскалаторами.

«ВДНХ» — пилонная трёхсводчатая станция (всего 18 пилонов); диаметр центрального зала — 9,5 метров; является одной из самых глубоких станций московского метро (глубина — 53,5 метров). Сооружена по проекту архитекторов И. Г. Таранова, Н. А. Быковой, Ю. А. Черепанова, И. Г. Гохарая-Хармандаряна.

Из декора на станции — только круглые литые решётки на вентиляционных отверстиях и затейливые подвесные шестирожковые люстры с хрустальными светильниками.

Пилоны станции снизу отделаны белым с серыми прожилками мрамором, а их скошенные грани покрашены зелёной краской. На каждом пилоне круглая декоративная металлическая вставка. Вдоль пилонов расположены мраморные скамейки.

Первоначально предполагалось, что пилоны будут обрамлять арки с орнаментом зелёной с золотом флорентийской мозаики. Эту работу поручили художнику В. А. Фаворскому, который создал орнаменты на тему переплетённых дубовых листьев и лент. Однако, когда часть одного пилона уже была выполнена в натуре, художественное оформление (из экономии средств) запретили. В результате мозаика на этом пилоне была заштукатурена и закрашена масляной зелёной краской. Также зелёной краской были раскрашены распалубки и на остальных пилонах.

Стены станционного зала облицованы белым мрамором. Стены подъездных путей сверху отделаны яично-жёлтым кафелем, а снизу — чёрным кафелем. Пол выложен красным и серым гранитом.

Арка северного выхода (первый вагон из центра) украшена лепным орнаментом из дубовых листьев. Украшением южного вестибюля является гжельское панно «Ярмарка в Замоскворечье» (художники М. В. Подгорная, А. В. Царегородцев, 1997 год) и массивные квадратные колонны, которые отделаны гжельской майоликой.

Согласно последним исследованиям пассажиропотоков, проводившимся в 2002 году, станция является одной из наиболее загруженных в московском метро (число пассажиров по входу за сутки — 136 900 человек). С тех пор он, вероятно, только увеличивался.[источник не указан 714 дней] Такая большая загрузка станции связана с расположенными около станции автовокзалом пригородных и городских автобусов и выставочным центром.

За станцией расположены оборотные тупики, используемые для зонного оборота поездов преимущественно в вечернее время, а также рано утром по выходным дням, а также для ночного отстоя составов.

</RuTxt>

<EnTxt>

VDNKh (Russian: ВДНХ) is a Moscow Metro station in Ostankinsky District, North-Eastern Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is located on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line, between Alekseyevskaya and Botanichesky Sad stations.

~

VDNKh was opened on 1 May 1958. The name stands for Exhibition of Achievements of the National Economy Vystavka Dostizheniy Narodnovo Khozyaystva (abbreviated VDNKh). The station features pylons faced with white marble and decorated with circular ventilation grilles.

VDNKh was designed by Nadezhda Bykova, I. Gokhar-Kharmandaryan, Ivan Taranov, and Yu. Cherepanov.

VDNKh is one of the deepest Metro stations being situated 53.5 metres (176 ft) below ground. It is also one of the busiest stations, serving 107,377 passengers a day in 2009.

Originally, this station was planned to be opulently decorated in the manner of the other stations built in the 1950s, with mosaics by venerable artist Vladimir Favorsky along the insides of the arches between the pylons. However, in the wake of Nikita Khrushchev's attack on decorative "excessions", the place for mosaics, including existing mosaics as well, were crudely coated with incongruous thick green paint.

The original circular vestibule is located on the west side of Prospekt Mira, in front of the Space Obelisk.

In 1996, the station got an additional pavilion for entrance-exit needs at the southern side of the station.

It was the deepest station in Moscow Metro from 1958 until 1979.

~

Though not directly connected to VDNKh, Moscow Monorail station Vystavochny Tsentr is located within walking distance.

VDNKh is featured as the home of the main protagonist in the novel and video game Metro 2033.

The station was also featured in the tenth leg of The Amazing Race 13.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>91</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Алексеевская</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>728</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Алексе́евская» — станция Московского метрополитена. Расположена на Калужско-Рижской линии, между станциями «ВДНХ» и «Рижская». Открыта 1 мая 1958 года в составе участка «Ботанический сад» (ныне «Проспект Мира») — «ВСХВ» (ныне «ВДНХ»).

Станция открыта 1 мая 1958 года в составе участка «Ботанический сад» (ныне «Проспект Мира») — «ВСХВ» (ныне «ВДНХ»), после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 47 станций.

~

Нынешнее название станции происходит от села Алексеевское. История села Алексеевское восходит к концу XIV века, оно упомянуто как «деревня Олексеевская» в первой духовной грамоте князя Василия I. В этой грамоте, в частности, упоминались «на Москве село Буиловское и с Олексеевскою деревнею». В исторических документах Алексеевское появляется снова уже в XVII веке, и под двойным названием: «Копытово, Алексеевское тож». Возможно, новое название населённый пункт получил по фамилии вкладчика Чудова монастыря, жившего в XVI веке, Захария Васильевича Копытова. В 1621 году указом царя запустевшее к тому времени поместье Копытово было пожаловано князю Дмитрию Тимофеевичу Трубецкому. Этот владелец построил там каменную церковь во имя святого Алексия, и Копытово получило второе прежнее название «Алексеевское».

На перспективных схемах метро 1954 и 1957 годов, где были указаны проектируемые и строящиеся станции, была отмечена как «Алексеевская»[2][3]. На схеме начала 1958 года станция стала обозначаться названием «Щербаковская». Однако, когда она была открыта 1 мая 1958 года в составе участка «Проспект Мира» — «ВДНХ», она получила название «Мир».

26 октября 1966 года станция «Мир» была переименована в «Щербаковскую», в честь партийного и государственного деятеля сталинского времени А. С. Щербакова. Станция была переименована, чтобы избежать путаницы схожих названий (в этот же день двойная пересадочная станция «Ботанический сад» была переименована в «Проспект Мира»).

В 1990 году в поездах появилась схема линий, где вместо «Щербаковской» было указано название — «Ново-Алексеевская». Однако сама станция никогда этого названия не носила.

5 ноября 1990 года станция «Щербаковская» была переименована в «Алексеевскую». Однако на мемориальной станционной табличке, установленной возле эскалаторного наклона в 2010 году, данное переименование ошибочно датировано 1991 годом.

~

Имеется один выход в город, расположенный на проспекте Мира и оформленный в виде ротонды. Наземный вестибюль соединён со станционным залом эскалатором. Интересен тот факт, что наклонный ход для эскалаторов на станции возводили снизу вверх (первый известный случай применения подобной технологии в России).

Планируется замена эскалаторов, потребующая закрытия станции.

«Алексеевская» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 51 метр) с тремя сводами. Сооружена по проекту архитекторов С. М. Кравца и Ю. А. Колесниковой. Диаметр центрального зала — 9,5 метров, диаметр боковых залов — 8,5 метров. Обделка из чугунных тюбингов. Конструктивно аналогична станциям «Проспект мира», «ВДНХ», «Рижская», «Фрунзенская», «Университет». Поперечное сечение пилонов уменьшено.

Пилоны примерно до половины высоты облицованы белым мрамором «коелга» с горизонтальными декоративными вставками тёмно-зелёного мрамора с шелковистым отливом серпентинита. Верхняя половина пилонов (выше 1,5 м) просто побелена[5]. У основания пилонов установлены лавочки, которые выходят как в сторону центрального зала, так и в сторону платформ.

Путевые стены отделаны керамической плиткой молочно-белого цвета (нижняя часть — керамической плиткой тёмно-зелёного цвета). Пол выложен серым и красным гранитом.

Станцию освещают люстры в виде кругов, подвешенные к потолку. Из их центра расходится множество люминесцентных трубок (аналогично станции «Курская» на Кольцевой линии).

</RuTxt>

<EnTxt>

Alexeyevskaya (Russian: Алексе́евская, IPA: [ɐlʲɪkˈsʲeɪfskəjə]) is a station on the Moscow Metro's Kaluzhsko-Rizhskaya line. It serves Alexeyevsky District. The station's round entrance is located on the east side of Prospekt Mira between Staroalexeyevskaya and Novoalexeyevskaya streets. From day of opening this station was named "Mir" (Russian: Мир) and was station with most short name in history of Moscow Metro.[1]

~

It was designed by S. Kravets, Yu. Kolesnikova, and G. Golubev and opened on 1 May 1958. The station was originally planned to be as heavily decorated as previous stations, but the design was modified due to Khrushchev's opposition to unnecessary decorative elements. As a result, Alexeyevskaya has surprisingly clean lines for a station built in the 1950s. Its octagonal pylons are white marble with green stripes, and the arches, ceiling, and ventilation grilles are painted white. Lighting comes from restrained yet elegant chandeliers.

The station was originally named Mir, but was changed to Scherbakovskaya in 1966 in honor of Aleksandr Shcherbakov, a founding member of the Union of Soviet Writers. In November 1990, the city renamed the station Alekseyevskaya for the historical settlement of Alekseyevskoye, which once belonged to Prince Dmitry Troubetskoy.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>92</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Рижская</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>736</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ри́жская» — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Расположена в Мещанском районе (ЦАО); названа по Рижскому вокзалу. Открыта 1 мая 1958 года в составе участка «Проспект Мира» — «ВДНХ». Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. В перспективе будет связана пересадкой со станцией «Ржевская» на Большой кольцевой линии.

~

Первоначально станция должна была быть построена по иному архитектурному проекту, в частности, на светильниках располагалась алюминиевая ковка, стилизованная под латвийские национальные мотивы, над межпилонными проходами размещались барельефы, повествующие о счастливой жизни в Советской Латвии, карниз над пилонами украшался национальной мозаикой со звездой и серпом и молотом, также планировалось более богатое оформление вентиляционных решёток на пилонах, наконец, в торце станции предполагалось расположить большое мозаичное панно с видом Риги. Но все эти планы после постановления 1955 года «Об излишествах в архитектуре» остались в прошлом[1] .

Согласно воспоминаниям дочери работавшего в 1950-х годах в Риге подполковника КГБ А. М. Блюдзе[2][3], для оформления станции «Рижская» одному мастеру-гончару из Латвии были заказаны изразцы, имитирующие жёлтый и коричневый янтарь. Мастер выполнил задание в срок, однако часть изразцов в дороге разбилась. Когда приступили к отделке, пришлось заказать ещё дополнительные изразцы. Однако пожилой мастер оскорбился и отказался делать изразцы, мотивируя отказ тем, что он возмущён таким небрежным отношением к его работе, а главное, он не может теперь гарантировать такой же цвет. Уговорить мастера не удавалось, назревал скандал. Тогда к мастеру «внедрили» ученика — Александра Михайловича Блюдзе. Он оказался хорошим «подмастерьем», но тайны янтарного кафеля мастер ему не раскрыл. Сроки уже поджимали, станцию скоро надо было открывать. Тогда Блюдзе решил во всём признаться. Это было рискованно, но добрые отношения победили. Рижский гончар простил своего подмастерье и сделал недостающие плитки. Хотя цвет их несколько отличался.

В отделке станции принимала бригада известных реставраторов из Риги, которые работали качественно, но очень не торопясь. В результате возник риск, что станция не будет сдана в срок. Для исправления ситуации на станцию была дополнительно переведена бригада молодых, но опытных отделочников, которая работала и быстро, и качественно. Эта история была отражена в выпуске газеты «Метростроевец», а вечером сотрудник газеты, пока бригада латвийских реставраторов была на обеде, по своей инициативе развесил на их рабочих местах листовки, призывая брать пример с бригады молодых отделочников. Листовки вызвали скандал. Реставраторы пожаловались авторам проекта станции, а также в постоянное представительство Латвийской ССР в Москве. Они пригрозили, что если оскорбительные листовки немедленно не снимут, то они бросят работу и вернутся в Ригу. История дошла до начальника Московского Метростроя В. Д. Полежаева. Журналиста, развесившего листовки, ночью разбудили и отвезли на станцию их снимать. В результате скандал был исчерпан, латвийские реставраторы никуда не уехали, однако темп своей работы всё-таки увеличили. Станция была сдана в срок, а журналист получил устную благодарность от В. Д. Полежаева[4].

Станция открыта 1 мая 1958 года в составе участка «Проспект Мира» — «ВДНХ», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 47 станций.

В марте 2002 года пассажиропоток по входу составлял 50 600 человек в сутки.

Около 20 часов 31 августа 2004 года террористка-смертница пыталась пройти на станцию метро «Рижская», но после того, как увидела милиционеров, дежуривших у входа, развернулась, прошла несколько метров и привела в действие взрывное устройство в толпе людей. В результате теракта погибли 10 человек, среди которых сама террористка, а также лидер так называемого карачаевского джамаата Николай Кипкеев, который принимал участие в подготовке и осуществлении теракта. Среди 33 пострадавших, помимо москвичей, жители Узбекистана, Молдавии и Дагестана, а также гражданин Республики Куба. Мощность взрыва составила примерно 1,5—2 кг в тротиловом эквиваленте.

Название дано по Рижскому вокзалу, близ которого станция расположена. Рижский вокзал (до 1930 — Виндавский, до середины 1930−х — Балтийский, до 1946 — Ржевский), в свою очередь, назван в честь столицы Латвии города Рига.

~

Расположена на Калужско-Рижской линии, между станциями «Алексеевская» и «Проспект Мира».

Имеется один выход в город, ведущий на проспект Мира в районе Рижской площади, и оформленный в виде ротонды (архитекторы — С. М. Кравец, Ю. А. Колесникова, Г. Е. Голубев). Наземный вестибюль соединён со станционным залом эскалатором (три ряда). У станции метро Рижская расположены Рижский вокзал, станции Ржевская Московской железной дороги и Рижская Октябрьской железной дороги. Неподалёку от метро расположен знаменитый в конце 1980-х годов Рижский рынок.

На улице около вестибюля установлен монумент «Первый спутник»: рабочий, поднявший в руке первый искусственный спутник Земли (скульптор С. Я. Ковнер, архитектор В. Н. Карцев).

Сооружена по проекту латвийских архитекторов А. Рейнфельдса и В. Апситиса. Глубина заложения — 46 метров, диаметр центрального зала — 9,5 метра, боковых 8,5 метра.

Путевые стены облицованы керамической плиткой яично-жёлтого цвета, нижняя часть — керамической плиткой чёрного цвета. Пол выложен серым гранитом. Вентиляционные решётки, торцы станционных лавочек, карнизы и боковые части пилонов и плитки на стенах платформ украшает латышский орнамент.

Пилоны облицованы балтийской керамикой лимонно-жёлтого и бордово-коричневого цветов, имитирующей жёлтый и коричневый янтарь. На коричневых поверхностях пилонов со стороны центрального зала нанесены очень тонкие почти незаметные рельефы, выполненные по сырой керамике. На них изображены промышленные и архитектурные объекты Риги, а также виды городов и мест Латвии. Все рисунки подписаны. На некоторых пилонах сделано по два рисунка. Некоторые рисунки на разных пилонах повторяются. На первом пилоне западной стороны отпечатаны силуэты Латвийского университета и высотного здания Латвийской академии наук.

</RuTxt>

<EnTxt>

Rizhskaya (Russian: Рижская) is a Moscow Metro station in the Meshchansky District, North-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line, between Prospekt Mira and Alekseyevskaya stations. It is named after the nearby Rizhsky railway station (which was named after and serves trains to the Latvian capital, Riga) and was designed by Latvian architects A. Reinfelds and V. Apsītis. The brightly colored Latvian ceramics employed throughout the station make it instantly recognizable. The pylons, which follow the curve of the station tube, are faced with reddish-brown tile and sandwiched between piers faced with lemon yellow tile and decorated with gold-colored cornices. The ventilation grilles above the pylons are decorated with the coat of arms of the Latvian SSR . The station opened on 1 May 1958.

~

The Rizhskaya station was the site of a terrorist attack by Chechen separatists that occurred shortly after 8 pm on 31 August 2004, in which a bomb was detonated killing 10 people and injuring another 50, some 30 of them seriously.[1] The suicide bombing was thought initially to have been carried out by Roza Nagayeva, but she in fact took part in the Beslan school siege in Ingushetia that started the next day, and was herself killed when the school was stormed several days later.

~

The round vestibule, which was designed by S.M. Kravets, Yu.A. Kolesnikova, and G.E. Golubev, is located on the east side of Prospekt Mira at Rizhskaya Square.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>93</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Проспект Мира</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>744</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Проспе́кт Ми́ра — станция Московского метрополитена. Расположена на Калужско-Рижской линии, между станциями «Рижская» и «Сухаревская». Код станции — 093.

Станция открыта 1 мая 1958 года в составе участка «Проспект Мира» — «ВДНХ», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 47 станций. Первоначально она была названа «Ботанический сад», равно как и открытая 30 января 1952 года пересадочная с ней станция Кольцевой линии, которая, в свою очередь, была названа в честь находящегося рядом Ботанического сада МГУ.

~

В 1957 году 1-я Мещанская улица, Троицкое шоссе, Большая Алексеевская улица, Большая Ростокинская улица и часть Ярославского шоссе были объединены в один проспект, названный проспектом Мира. Находящиеся в самом начале проспекта Мира обе пересадочные станции «Ботанический сад» 26 октября 1966 года получили новое название в честь этого проспекта. А название «Ботанический Сад» получила станция, которая была открыта 30 сентября 1978 года неподалёку от Ботанического сада Академии наук СССР в Останкино.

В 1991 и 1992 годах существовали планы переименования станции «Проспект Мира» Кольцевой линии в «Мещанскую слободу», а станции «Проспект Мира» Калужско-Рижской линии в «Олимпийскую»[1]. Однако эти планы не были реализованы.

Станция имеет один выход. Первоначальный наземный вестибюль, сооружённый в 1959 году по проекту архитектора И. Г. Таранова, не сохранился. В настоящее время северный торец центрального зала соединён эскалаторным наклоном с вестибюлем, который находится на первом этаже здания Инженерного корпуса Московского метрополитена (архитекторы В. М. Гинзбург, А. И. Таранов).

Из южного торца центрального зала ведёт переход на одноимённую станцию Кольцевой линии.

~

«Проспект Мира» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 50 метров) с тремя сводами. Сооружена по проекту архитекторов В. В. Лебедева и П. П. Штеллера. Диаметр центрального зала — 9,5 метров, диаметр боковых залов — 8,5 метров. Поперечное сечение пилонов уменьшено. Сооружена по типовому проекту.

Срезанные по углам и расширяющиеся кверху пилоны станции облицованы белым мрамором. Пилоны имеют карниз, за которым скрыты светильники.

Верхняя часть путевых стен отделана кафельной плиткой цвета слоновой кости с пятью горизонтальными полосами из чёрного кафеля, нижняя часть облицована чёрным кафелем целиком.

Пол выложен серым гранитом двух оттенков — более тёмного и более светлого. Квадратные плитки пола образуют шахматный рисунок.

Переход между станциями «Проспект Мира» Кольцевой и Калужско-Рижской линий украшен розовым с белыми прожилками мрамором месторождения Салиэти.

Со станции через южный торец можно осуществить пересадку на одноимённую станцию Кольцевой линии метро.

В марте 2002 года пассажиропоток по входу составлял 50 600 человек в сутки.

</RuTxt>

<EnTxt>

Prospekt Mira (Russian: Проспект Мира) is a station on the Kaluzhsko–Rizhskaya line of the Moscow Metro. It was designed by V. Lebedev and P. Shteller and opened on 1 May 1958. The station features flared pylons faced with white marble and trimmed with sharp-edged metal cornices. The walls are faced with off-white ceramic tile with horizontal black stripes.

~

Between 1958 and until 1971 the station was the southern terminus of the Rizhskaya line.

The entrance to the station is located on the west side of Prospekt Mira (north of Protopopovsky Pereulok) in the ground floor of the Metro's central control building.

~

From this station it is possible to transfer to Prospekt Mira on the Koltsevaya line

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>94</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Сухаревская</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>752</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Су́харевская» (до 5 ноября 1990 года «Колхозная») — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Расположена в Мещанском районе (ЦАО). Открыта 5 января 1972 года в составе участка «Проспект Мира» — «Китай-город». Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой.

Станция открыта 5 января 1972 года в составе участка «Проспект Мира» — «Китай-город», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стала 91 станция.

~

Изначально называлась «Колхозная». 5 ноября 1990 года была переименована в «Сухаревскую» вместе с переименованием близлежащей Колхозной площади в Большую и Малую Сухаревские площади.

Станция была упомянута в книге Дмитрия Глуховского «Метро 2033», а также участвовала в видеоигре «Метро 2033».

~

Наземных вестибюлей нет, вход в единственный подземный вестибюль «Сухаревской» осуществляется через подземный переход с Большой и Малой Сухаревских площадей. Подземный вестибюль соединён со станционным залом эскалаторным наклоном.

«Сухаревская» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 43 метра) с тремя сводами. Сооружена по проекту архитектора Р. И. Погребного. Диаметр центрального зала и путевых тоннелей — 8,5 метра[2]. Длина путевых тоннелей — 156 метров, длина среднего (центрального) зала — 72 метра[2]. Пилоны отделаны светло-жёлтым мрамором «газган» и стилизованы под перевязанные снопы[3]. Путевые стены облицованы светлым мрамором «коелга»[3] и декорированы чеканными художественными вставками (работы Е. П. Калюпановой и С. Ф. Калюпанова). Пол выложен серым гранитом.

</RuTxt>

<EnTxt>

Sukharevskaya (Russian: Сухаревская) is a station on the Kaluzhsko-Rizhskaya line of the Moscow Metro. It opened on 5 January 1972. The station's underground vestibule is located under Sretenka Street just south of the Garden Ring. From its opening until November 1990, the station was called Kolkhoznaya, as a nod to the collective farming of the Soviet Union and the similarly named square. As Soviet names lost favor, the square was renamed into the Large and Small Sukharev Squares, both of which are named for the Sukharev Tower, which stood nearby until 1934. The station was renamed Sukharevskaya, accordingly.[1]

~

The yellowish marble pylons resemble stylized sheaves of wheat in keeping with the station's original name, Kolkhoznaya or "Collective Farm." The walls are faced with white marble and decorated with plaques by R. Pogrebnoy (who was also the architect), Ye. Kolyupanova, and S. Kolyupanov. Lighting comes from rows of inset lamps running along the base of the ceiling.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>95</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Тургеневская</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>760</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Турге́невская — станция Калужско-Рижской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Сухаревская» и «Китай-город», частично заложена под Тургеневской площадью и под станцией «Чистые Пруды» Сокольнической линии, на которую имеет пересадку. С 29 декабря 2007 года также имеет пересадку на станцию «Сретенский бульвар» Люблинско-Дмитровской линии.

«Тургеневская» была открыта 5 января 1972 года в составе участка «Проспект Мира» — «Китай-город». Названа по Тургеневской площади.

Станция открыта 5 января 1972 года в составе участка «Проспект Мира» — «Китай-город», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стала 91 станция.

~

«Тургеневская» — пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения (глубина — 49 метров) . Сооружена по проекту архитекторов И. Г. Таранова, Ю. В. Вдовина и И. Г. Петуховой. Диаметр центрального зала — 8,5 метра. Пилоны и платформенные облицованы мрамором «коелга»[2]. Кабельные шкафы на путевых стенах скрыты за четырьмя чеканными латунными панно[2] работы Х. М. Рысина и Дж. Я. Бодниекса. Сами путевые стены также отделаны мрамором «коелга», а их цоколь — тёмным мрамором «газган»[2]. карниз путевой стены состоит из стальных штампованных элементов, которые окрашены белой эмалью[2]. За карнизом размещены светильники, которые освещают станцию[2]. Пол выложен серым гранитом (ранее — светлым мрамором); стоящим внимания элементом отделки потолка в центральном зале являются ромбовидные плиты из стеклопластика.

~

Станция имеет две пересадки. Из центра зала можно попасть в центр зала станции «Чистые пруды». Из северного торца зала в конце 2007 года была открыта пересадка на станцию «Сретенский бульвар» (в северный торец). Там же был установлен памятник Кирову, до этого находившийся в северном торце «Чистых прудов».

Имеется также вестибюль, ведущий из южного торца к залу, совмещённому с выходами станции «Чистые пруды». Выход осуществляется на Мясницкую улицу. В конце мая 2011 года был открыт второй, совмещённый со «Сретенским бульваром» вестибюль, ведущий от существующей пересадки в переходы под Тургеневской площадью.

</RuTxt>

<EnTxt>

Turgenevskaya (Russian: Турге́невская) is a station on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line of the Moscow Metro.

It was named after Turgenevskaya Square, to which the entrances to the station lead; the square itself was named after a Russian novelist and playwright Ivan Turgenev.

~

The station was designed by Ivan Taranov, Yu. Vdovin, and I. Petukhova and opened on 5 January 1972. Turgenevskaya has simple white marble pylons which follow the curve of the station tube and a ceiling composed of reinforced plastic panels. Metal cornices run the length of the station along the base of the ceiling. The walls, which are faced with white and black marble, are decorated with chased brass panels by Kh. Rysin and D. Bodniek.

~

From this station, passengers can transfer to Sokolnicheskaya Line at Chistye Prudy station and to Lyublinsko-Dmitrovskaya Line at Sretensky Bulvar station

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>96</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Китай-город</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>768</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Кита́й-го́род» (до 5 ноября 1990 года — «Площадь Ногина») — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской и Таганско-Краснопресненской линиях. Расположена на границе Басманного и Тверского районов (ЦАО), часть выходов ведёт в Таганский район (ЦАО). Названа по одноимённому исторического району Москвы. Открыта 3 января 1971 года в составе участков «Таганская» — «Площадь Ногина» на Ждановском радиусе будущей Таганско-Краснопресненской линии и «Октябрьская» — «Площадь Ногина» на Калужском радиусе будущей Калужско-Рижской линии. Колонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой в каждом из залов. «Китай-город» — одна из самых загруженных станций Московского метрополитена.

~

История проектирования станции связана с историей проектирования Таганского (позднее — Ждановского) и Калужского радиусов. Перспективная схема линий в начале 1932 года включала пять диаметров: Мясницко-Усачёвский, Таганско-Тверской, Арбатско-Покровский, Дзержинско-Замоскворецкий и Рогожско-Краснопресненский (каждый из диаметров планировалось сделать из двух соединяющихся радиусов). Летом 1932 года был предложен ещё один диаметр — Калужско-Тимирязевский. В этих планах в составе Таганско-Тверского диаметра появляется станция «Площадь Ногина». Британские специалисты, приглашённые в Москву, предложили состыковать четыре радиуса метро не так, как они планировались, а вместо пересекающихся Замоскворецко-Дзержинского и Таганско-Тверского диаметров построить Замоскворецко-Тверской и Дзержинско-Таганский диаметры. Решение последовать этому предложению было принято в 1934 году[5].

В планах 1938 года впервые появилось соединение Дзержинско-Калужского и Таганско-Тимирязевского диаметров в районе Яузских Ворот[5]. Планы строительства метро в те годы часто менялись. В 1957 году было решено соединить Калужско-Тимирязевский и Таганско-Краснопресненский диаметры в районе площади Ногина. По планам 1965 года планировалось в 1968 году продлить Калужско-Рижскую линию до площади Ногина, а в 1970 году — Ждановско-Тимирязевскую[6]. В 1968 году были подтверждены планы 1965 года относительно станции у площади Ногина[7].

Участок от «Таганской» к площади Ногина строился ускоренными темпами. Ввести в эксплуатацию сдвоенную шестизальную станцию Ждановского и Калужского радиусов планировалось в 1970 году[7]. Одновременно с этим строился участок «Октябрьская» — «Площадь Ногина» Калужско-Рижской линии. При сооружении двух совмещённых в одном уровне глубоких станций была создана огромная подземная строительная площадка[8]. Работы велись в шести параллельных тоннелях[8].

Станция открылась 3 января 1971 года в составе участка «Таганская» — «Площадь Ногина» Ждановского радиуса и участка «Октябрьская» — «Площадь Ногина» Калужского радиуса, после ввода в эксплуатацию которых в Московском метрополитене стало 89 станций. После открытия станция не полностью вступила в строй: поскольку она являлась конечной для двух радиусов (Ждановского и Калужского), один из залов работал только на высадку, другой — только на посадку. 5 января 1972 года Калужский радиус был соединён с Рижским, 17 декабря 1975 года Ждановский — с Краснопресненским; при этом образовались, соответственно, Калужско-Рижская и Ждановско-Краснопресненская (ныне Таганско-Краснопресненская) линии[7]. Таким образом, станция полностью заработала лишь в конце 1975 года.

До 5 ноября 1990 года называлась «Площадь Ногина» (в честь Виктора Ногина, советского партийного деятеля). 5 ноября 1990 года станция была переименована в «Китай-город» по названию исторического района Москвы, на восточной границе которого расположена станция[3]. При этом западной части площади Ногина (до 1924 года — Варварская площадь) присвоили новое название — Славянская площадь, а восточная часть площади получила название Варварские ворота.

~

Фактически «Китай-город» — это комплекс из двух конструктивно независимых станций[9]. Оба зала «Китай-города» — колонные станции глубокого заложения (глубина — 29 метров) с тремя сводами. Построены по проекту группы архитекторов под руководством А. Ф. Стрелкова — Л. В. Лилье, В. А. Литвинова, М. Ф. Марковского (восточный станционный зал)[10], Л. В. Малашонка (западный станционный зал), И. Г. Петуховой и И. Г. Таранова (аванзалы)[2]. Станции обязаны своим художественным оформлением (чеканные карнизы из алюминия, находящиеся над колоннами, металлические вставки на путевых стенах с изображением зажжённого факела, а также серпа и молота, и др.) Х. М. Рысину, А. Я. Лапиню и Дж. Я. Бодниексу.

«Китай-город» является первой в Московском метро кросс-платформенной пересадкой: для пересадки с одной линии на другую в пределах одной станции достаточно перейти с одной стороны платформы на другую[9]. Но такой вид пересадки возможен при следовании в одном направлении (на север или на юг). Для пересадки с одного направления на другое нужно пройти по короткому переходу, который начинается в центре зала. Такой вид пересадки в Московском метрополитене был впоследствии применён ещё на пяти станциях: «Каширская», «Третьяковская», «Парк Победы», «Кунцевская» и «Петровско-Разумовская». На восточную станцию прибывают поезда, следующие в северном направлении (2-й путь в сторону станции «Кузнецкий Мост» и 1-й путь в сторону станции «Тургеневская»), а на западную прибывают поезда, следующие в южном направлении (1-й путь в сторону станций «Таганская» и 2-й путь в сторону станции «Третьяковская»).

Конструктивно обе станции трёхсводчатые. Опорой для сводов в них служат массивные невысокие колонны. Мостики через платформы в середине залов опираются на массивные пилоны, по три в каждом зале[11]. В обоих залах архитекторы выбрали острую форму опор. В западном зале это сложное сочетание длинных асимметричных трёхгранных призм, вытянутых по длине опоры (по их форме проектировщики назвали зал «Кристалл»[3]). Линии налегания сводов на опоры прикрыты широкими металлическими фризами, которые покрыты отчеканенными «пирамидками». Под фризами расположены светильники. Пилоны и путевые стены облицованы серым мрамором, полы — кремовым. На путевых стенах находятся металлические решётки с чеканкой, изображающие серп, молот, звёзды и голубей[11].

Опоры в восточном зале в целом прямоугольного сечения. По бокам они имеют гладкие стенки, а со стороны центрального и боковых залов — «рифлёные» поверхности в виде сочетания треугольных выступов и ниш (из-за этого проектировщики назвали зал «Гармошка»). Колонны и путевые стены облицованы кремовым мрамором. В основании путевых стен — белый рисунчатый мрамор с вделанными литыми плитами, изображающими горящий факел. Полы вымощены плитами серого гранита[11].

</RuTxt>

<EnTxt>

Kitay-gorod (Russian: Кита́й-го́род) is a Moscow Metro station complex in the Tverskoy District, Central Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is on the Kaluzhsko-Rizhskaya and Tagansko-Krasnopresnenskaya lines. Kitay-gorod is one of the four stations within the Moscow Metro network providing a cross-platform interchange (besides Kuntsevskaya, Tretyakovskaya and Kashirskaya).

~

Until November 1990, the station was called Ploshchad Nogina, for the square that was named in honor of Viktor Nogin, the prominent Bolshevik. After the city renamed the southern part of Ploshchad Nogina to Ploshchad Varvarskiye Vorot, the station was renamed for the historic Kitai-gorod area.[1]

Originally the station was to open along the intersection of the two lines when their connecting points in the centre would link the Zhdanovskiy and Krasnopresnenskiy radii and the Kaluzhskiy and Rizhskiy radii in mid-1970s. However the overcrowding of the ring line due to passengers travelling between the two lines it was decided to accelerate works on this transfer point prematurely.

The first trains arrived from both Kaluzhskaya and Zhdanovskaya lines on 30 December 1970. Because Ploshad Nogina was a terminus for both lines, trains would terminate at the eastern hall and then go off into the tunnels, where piston junctions were installed for both lines, and then come back on the western hall. For the transfer purposes, it was possible for passengers not to depart the trains when they crossed the platform on the eastern hall.

On 31 December 1971, the Kaluzhskaya line linked up with the Rizhskaya to form the Kaluzhsko-Rizhskaya line. Trains from that line began operating in normal thoroughfare, though it was still possible to go on the Zdanovskaya line by boarding on the eastern platform. The transfer point entered its full operational regime only in late 1975 when on the 17 December, Zdanovskaya and Krasnopresnenskaya lines connected to form the Zhdanovsko-Krasnopresnenskaya Line.

~

Consisting of two separate, parallel station halls united via a transfer corridor and two combined vestibules, the station was built in an era when decorative architecture once again began to emerge and the combined effort of the architects Strelkov and Moloshenok as well as decorative authors Rusin, Lapina and Bodniek, whose efforts, amongst other places, are seen on the metallic artworks on the walls of both halls.

The western hall, nicknamed Kristall (Crystal) is decorated with two rows of angular pylons faced with light gray marble. Large metal cornicles running along the base of the ceiling hide the illumination lamps. The walls are faced with bright marble and the floor with gray granite. The eastern hall is nicknamed Garmoshka (Garmon), because of its pylons (faced with yellowish marble) which look like a stretched accordion parallel to the length of the hall. The walls are faced with a greyish marble and the floor with bright granite. Heritage of the station's original name, Ploshchad Nogina, can still be found midway in the transfer passage, where a bust of Viktor Nogin (sculptor Shlykov) still stands.

The station serves northbound trains heading towards Medvedkovo and Planernaya come via the eastern platform and southbound trains heading towards Novoyasenevskaya and Vykhino coming via the western one. For passengers wishing to travel in the opposite direction, it is required to use a transfer corridor linking the two platforms.

Two underground vestibules allow transfer to the surface. The southern vestibule is located under Slavyanskaya Square and is interlinked with multiple subways. Both escalator tunnels follow directly to the vestibule. The northern one is located under the Staraya Square with subway linkages to the Maroseika street along with others. The passengers must first travel up a flight of stairs from the two halls before turning left and travelling for a while and then go up on a combined escalator. This arrangement was purpose-built for a transfer to the future Maroseika station of the Arbatsko-Pokrovskaya Line, whose tunnels pass north of the Kitay-gorod station.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>97</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Третьяковская</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>776</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Третьяко́вская» — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской и Калининской линиях. Расположена в районе Замоскворечье (ЦАО); названа по Третьяковской галерее. Открыта 3 января 1971 года в составе участка «Октябрьская» — «Площадь Ногина» (ныне «Китай-город») на Калужском радиусе будущей Калужско-Рижской линии и 25 января 1986 года в составе участка «Марксистская» — «Третьяковская» на Калининском радиусе будущей Калининско-Солнцевской линии. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой в каждом из залов.

~

11 января[4] 1986 года был открыт северный зал станции. В этот день на один из путей нового зала было переключено движение поездов Калужско-Рижской линии в направлении станции «Октябрьской». Следующие две недели выполнялись работы по переключению старого пути в южном зале для Калининской линии. 25 января 1986 года было открыто движение поездов по участку «Марксистская» — «Третьяковская» на Калининской линии, в результате «Третьяковская» Калининской линии стала 132-й станцией Московского метрополитена.

Среди путевого развития сохранился один из двух соединительных съездов с Калининской на Калужско-Рижскую линию.

1 января 1998 года в вестибюле станции «Третьяковская» произошёл теракт. В результате действия взрывного устройства, мощность заряда которого оценивается в 150 г ТНТ, три человека были ранены. Взрывное устройство спрятали в небольшой сумочке. Она была обнаружена машинистом и, поскольку вызвала его подозрения, передана дежурной по станции, которая вызвала милицию. Взрывное устройство сработало до появления милиции и повлекло ранение самой дежурной и двух уборщиц, находившихся неподалёку[5].

В составе «Третьяковской» — два зала. Имеется так называемая «кросс-платформенная» пересадка: для того чтобы осуществить пересадку на другую линию, достаточно перейти на противоположную сторону платформы. Попасть в параллельный зал можно по лестничному переходу, входы в который расположены в центре залов. При следовании по Калужско-Рижской линии на юг для пересадки необходимо перейти в другой зал. В южный зал прибывают поезда Калужско-Рижской линии, следующие в сторону станции «Китай-город», и поезда Калининской линии, следующие в сторону станции «Марксистская»; в северный зал прибывают поезда Калужско-Рижской линии, направляющиеся к станции «Октябрьская»; на поезда Калининской линии из северного зала посадки нет, так как там конечная станция. Такая система пересадки считается удобной для пассажира, но, с непривычки, может немного сбить с толку. Станция имеет два кода и составляет четырёхпикетовый транспортный узел.

Помимо пересадки между Калужско-Рижской и Калининской линиями, с «Третьяковской» можно осуществить пересадку на станцию «Новокузнецкая» Замоскворецкой линии. Всего существует 3 действующих перехода (2 оборудованных эскалаторами торцевых и 1 лестничный в центре южного зала), а также имеется задел под лестничный переход в центре северного зала. В торце южного зала начинается переход в торец «Новокузнецкой» (эскалатор работает только в сторону от Новокузнецкой); из торца северного зала по переходу можно попасть в центральную часть «Новокузнецкой» (эскалатор работает в обе стороны). Также в центре южного зала имеются лестничные марши более длинного перехода на южную часть платформы «Новокузнецкой». На выходе из этого перехода на «Новокузнецкой» имелись турникеты, не пропускающие пассажиров обратно (демонтированы в 2011 г.). В северном зале имеются неиспользуемые закрытые лестничные марши планируемого ранее перехода в северную часть платформы «Новокузнецкой»[6].

~

Южный зал станции был открыт 3 января 1971 года в составе участка «Октябрьская» — «Площадь Ногина» (ныне «Китай-город») на Калужском радиусе будущей Калужско-Рижской линии одновременно с открытием участка «Таганская» — «Площадь Ногина» на Ждановском радиусе будущей Таганско-Краснопресненской линии. После ввода в эксплуатацию указанных участков в Московском метрополитене стало 89 станций.

До июня[2][3] 1983 года станция называлась «Новокузнецкой»; нынешнее название — по расположенной неподалёку Третьяковской галерее.

Станция не имеет наземных вестибюлей; вход (с Малой Ордынки и Климентовского переулка) осуществляется через подземный переход (в который с улицы имеется только один вход). Подземный вестибюль у обоих залов общий; в него ведут эскалаторные наклоны.

«Третьяковская» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 46 метров) с тремя сводами. Построена по проекту архитекторов В. Г. Поликарповой и А. А. Маровой (южный зал), Р. И. Погребного и В. З. Филиппова (северный зал). Пилоны и и путевые стены южного зала отделаны серым мрамором, пол выложен серым гранитом. Путевые стены северного зала облицованы розовым мрамором; их украшают бронзовые портреты русских художников (работы А. Н. Бурганова). Светильники находятся в верхней части пилонов.

</RuTxt>

<EnTxt>

Tretyakovskaya (Russian: Третьяко́вская) is a station complex of Moscow Metro located in the Zamoskvorechye District, Central Administrative Okrug. It offers a cross-platform interchange between Kaluzhsko-Rizhskaya and Kalininsko-Solntsevskaya lines. It is named after the nearby Tretyakov Gallery.

~

Unlike Kitay-gorod which was purpose-built as a cross-platform interchange station, Tretyakovskaya operated as a normal station before the connection with Kalininskaya Line in 1986. At that time a second hall was opened forming a cross-platform interchange. The two halls are joined by a passage located midway along their length and also by the shared vestibule, which opens onto Klimentovsky Lane.

~

The southern hall of Tretyakovskaya opened on 3 January 1971. Designed by V. Polikarpova and A. Marova, it has block pylons faced with white Koyelga marble and joined by a continuous marble cornice. Kaluzhsko-Rizhskaya Line trains stopped at both platforms of this hall until 1986, when the new northern hall opened. Currently the southern hall is served by northbound trains of both lines, terminating at Medvedkovo and Novokosino.

The northern hall, served by southbound trains terminating at Tretyakovskaya and Novoyasenevskaya, was designed by R. Pogrebnoy and V. Filippov. It features curved white marble separated by translucent panels which conceal fluorescent light fixtures. The walls are faced with red marble and decorated with a series of plaques by Alexander Bourganov depicting great Russian painters.

The station is connected to Novokuznetskaya by a subway

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>98</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Октябрьская</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>784</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Октя́брьская» (радиальная) — станция Московского метрополитена. Расположена на Калужско-Рижской линии, между станциями «Третьяковская» и «Шаболовская». Открыта 13 октября 1962 года в составе участка «Октябрьская» — «Новые Черёмушки». Названа по Октябрьской (ныне — Калужской) площади.

Станция открыта 13 октября 1962 года в составе участка «Октябрьская» — «Новые Черёмушки», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 65 станций.

~

Пилонная станция глубокого заложения (глубина — 50 метров) с тремя сводами. Сооружена по проекту архитекторов А. Ф. Стрелкова, Н. А. Алёшиной и Ю. В. Вдовина. Станция возведена коллективом СМУ-8 Метростроя под рук. П. С. Бурцева, впервые на глубоком заложении применившего при строительстве предунифицированные блоки[1]. Диаметр центрального зала — 8,5 метра. Пилоны отделаны светло-серым мрамором, путевые стены — белой и (снизу) чёрной керамической плиткой; пол выложен красным и серым гранитом. Светильники находятся в карнизах верхних частей пилонов.

~

Имеется наземный вестибюль (выход на Большую Якиманку), соединённый эскалаторным наклоном со станционным залом.

Через южный торец станционного зала можно осуществить пересадку на станцию «Октябрьская» Кольцевой линии.

К станционным путям «Октябрьской» с севера присоединяется соединительная ветвь от Замоскворецкой, Кольцевой и Серпуховско-Тимирязевской линий (используется для служебных перевозок).

</RuTxt>

<EnTxt>

Oktyabrskaya (Russian: Октябрьская) is a Moscow Metro station in the Yakimanka District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Kaluzhsko–Rizhskaya line, between Shabolovskaya and Tretyakovskaya stations. Oktyabrskaya opened on 13 October 1962 and was originally the northern terminus of the Kaluzhskaya line before the latter extended northwards in 1970.

~

The architects were A. Strelkov, Nina Aleshina, Yu. Vdovin. Oktyabrskaya has block white marble pylons and walls faced with white ceramic tile.

~

The station's freestanding entrance vestibule is located on Ulitsa Bolshaya Yakimanka about half a block north of Kaluzhskaya Square

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>99</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Шаболовская</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>792</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ша́боловская» — станция Московского метрополитена. Расположена на Калужско-Рижской линии, между станциями «Октябрьская» и «Ленинский проспект».

Станция построена в 1962 году в составе участка «Октябрьская» — «Новые Черёмушки», но из-за препятствовавших проложению эскалаторного наклона сложных геологических условий и ожидавшегося низкого пассажиропотока до продления Калужского радиуса в центр открылась лишь 5 ноября 1980 года. Стала 115-й станцией Московского метрополитена.

~

При строительстве станции сделан ряд археологических находок. Обнаружены древние гончарные изделия из белой гжельской глины — блюдо с яркой цветной глазурью, гладкие и рельефные изразцы с искусной росписью, а также глиняная детская игрушка — птичка-свистулька. Находки хранятся в фонде Музея истории и реконструкции Москвы[1]. К открытию интерьер «Шаболовской» был изменён, поэтому её архитектурное решение не схоже с архитектурой других станций участка.

«Шаболовская» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 46,5 метра) с тремя сводами. Сооружена по проекту архитекторов И. Г. Петуховой и В. П. Качуринца. Диаметр центрального зала — 8,5 метра. Пилоны отделаны светлым мрамором «коелга»[2]; путевые стены облицованы гофрированным алюминием. Пол выложен серым гранитом «возрождение», две красные полосы, на которых стоят пилоны, выложены красным гранитом «герман»[2]. Оформление станции посвящено телевидению и радиовещанию (близ «Шаболовской» находится телевизионный центр); так, витраж из цветного стекла (работы А. Н. Кузнецова) в торце центрального зала изображает Шуховскую башню.

~

Длина центрального зала составляет 104 метра (вместо стандартных 162), отчего станцию можно считать единственной укороченной в Московском метро глубокого заложения (станции с залами в 35-40 метров «Лубянка» и «Чистые Пруды» были в своё время перестроены). Средняя длина остальных станций похожего типа, имеющих лишь один выход, — 145 метров.

Наземный вестибюль (архитекторы — Н. И. Демчинский и Ю. А. Колесникова) расположен на улице Шаболовка (от вестибюля можно пройти также на улицу Академика Петровского). Соединён со станционным залом эскалаторным наклоном.

Существует план объединения Рублёво-Архангельской и Бирюлёвской линий. Станция «Шаболовская» может стать пересадочной на перспективную станцию Рублёво-Бирюлёвской линии[4].

</RuTxt>

<EnTxt>

Shabolovskaya (Russian: Шаболовская) is a station on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line of the Moscow Metro. Though the station itself was built along with the rest of the Kaluzhskaya Line in 1962, problems with the escalator shaft postponed its opening until November 6, 1980. During the 18 intervening years the appearance of the platform was modernized, so it does not appear similar to the other 1960s stations on the line.

~

Shabolovskaya has pylons punctuated on all four faces by projecting piers and faced with white marble. The piers on the transverse faces of the pylons extend upward into the vaulted ceiling. The outer walls are clad in incongruously dark corrugated metal, which contrasts sharply with the bright white of the ceiling and pylons. At the end of the platform is a backlit stained glass panel on the theme of radio and television broadcasting. The station was designed by I.G. Petukhova, V.P. Kachurinets, N.I. Demchinsky, and Yu.A. Kolesnikova.

~

Shabolovskaya's entrance vestibule is on Ulitsa Shabolovka south of the intersection with Ulitsa Akademika Petrovskogo

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>100</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Ленинский проспект</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>800</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ле́нинский проспект» — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Связана пересадкой с платформой «Площадь Гагарина» Московского центрального кольца. Выходы станции ведут в Гагаринский (ЮЗАО) и Донской (ЮАО) районы. Названа по своему расположению вблизи Ленинского проспекта. Открыта 13 октября 1962 года в составе участка «Октябрьская» — «Новые Черёмушки». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

Станция открыта 13 октября 1962 года в составе участка «Октябрьская» — «Новые Черёмушки», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 65 станций.

~

Станция «Ленинский проспект» сооружена в открытом котловане с откосами, с установкой 20-тонного козлового крана, со сплошным водопонижением глубинными насосами грунтовых вод. Несущие конструкции выполнялись полностью из монолитного железобетона. Впервые в практике Мосметростроя укладка бетона в конструкции велась бетононасосами. Их обслуживала бригада слесарей-монтажников Устинова. Впоследствии этот опыт был использован проходчиком Л. Романовым в Афганистане при возведении обделки Гиндукушского тоннеля. Так как станция «Ленинский проспект» была запроектирована под путями Московской окружной железной дороги, она сооружалась в два приёма. Вначале надо было перекладывать рельсы и переводить движение поездов по ним, а потом возвращать их на прежнее место. Начальником участка на этом объекте был Г. И. Гликин, главным инженером СМУ-5 — П. В. Сахаров[3].

Колонны отделаны белым и желтоватым мрамором; путевые стены изначально были облицованы светло-бежевой керамической плиткой, которая часто местами осыпалась; путевые стены периодически «латали» в ночные окна. В 2016 году были проведены работы по замене облицовки путевых стен на мрамор, аналогичный цвету плитки. Пол выложен серым и коричневым гранитом. Оригинальностью светового решения и типом перекрытий «Ленинский проспект» отличается от других колонных станций участка.

~

Имеется два наземных вестибюля, построенных из железобетонных конструкций и расположенных к северу и к югу от Третьего транспортного кольца, между улицей Вавилова и Ленинским проспектом. Выход — к улице Вавилова, площади Гагарина и Ленинскому проспекту. С 30 октября 2016 по 25 февраля 2018 года северный вестибюль находился на реконструкции: старый вестибюль был полностью снесён, а на его месте был построен новый, кроме того, замене подверглись эскалаторы (ранее в связи с интеграцией метрополитена и МЦК с 15 июля по 3 сентября 2016 года был закрыт южный вестибюль без замены эскалаторов).

В центре зала расположен третий выход со станции, являющийся переходом на платформу «Площадь Гагарина» Московского центрального кольца. Задел под переход был сооружён при строительстве станции, но переход заработал только при открытии МЦК в 2016 году. В переходе расположен подземный вестибюль с кассами и турникетами, при этом бестурникетная пересадка между метрополитеном и МЦК отсутствует. Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа.

«Ленинский проспект» — колонная станция мелкого заложения (глубина — 16 метров). Сооружена по проекту архитекторов А. Ф. Стрелкова, Н. А. Алёшиной, Ю. В. Вдовина, В. Г. Поликарповой, А. А. Маровой. Всего на станции 80 колонн (шаг колонн — 4 метра).

</RuTxt>

<EnTxt>

Leninsky Prospekt (Russian: Ленинский проспект) is a station on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line of the Moscow Metro.

~

It was built in 1962 to a variant of the standard column tri-span design, which included a more vaulted central span. The pillars are faced with white marble with a strip of gray at the base and the outer walls are tiled. The original metal light fixtures still run the length of each platform span were replaced in 2004 with more utilitarian fluorescent fixtures. The architects of the station are A. Strelkov, Nina Alexandrovna Aleshin, Yuriy Vdovin, V. Polikarpov and A. Marova.

~

Leninsky Prospekt has two entrances, interlinked with subways on the east side of the Leninsky Avenue after which it was named and with exists also to both sides of the Yuri Gagarin Square.

Currently the station serves 61,600 passengers daily. In the middle of a platform there is a staircase allowing transfer to Ploschad Gagarina station of the Moscow Central Circle. Since the station was built, and until recently, this staircase was a unique feature of the station, that led nowhere for years. The staircase was intended to be a part of this transfer since inception, but even though passenger service on the Moscow Little Ring Railway was in planning since 1960s, the preparatory works for that only began in the 21st century, and the transfer only opened for passengers on 10 September 2016, more than 50 years later

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>101</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Академическая</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>808</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Академи́ческая» — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Расположена в Академическом районе (ЮЗАО). Названа по существовавшим ранее Академическим проездам (ныне все переименованы). Открыта 13 октября 1962 года в составе участка «Октябрьская» — «Новые Черёмушки». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. В перспективе будет связана пересадкой с одноимённой станцией на Коммунарской линии.

Станция открыта 13 октября 1962 года в составе участка «Октябрьская» — «Новые Черёмушки», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 65 станций. В проекте находилась под названием «Черёмушки».

~

«Академическая» — колонная станция мелкого заложения (глубина — 8,5 метра) с тремя пролётами. Сооружена по проекту архитекторов И. Г. Петуховой, Ю. А. Колесниковой и А. Ф. Фокиной. На станции два ряда по 38 квадратных железобетонных колонн, облицованных светлым мрамором; путевые стены были отделаны керамической плиткой белого, голубого и чёрного (снизу) цветов; пол выложен серым гранитом. Художественное оформление станции сведено к минимуму; «Академическая» — одна из первых московских станций мелкого заложения с отсутствием декора, получивших народное прозвище «сороконожек».

Керамическая плитка со стен постоянно осыпалась, и с конца февраля 2002 года по начало 2003 года была постепенно заменена алюминиевыми композитными панелями с сохранением прежней цветовой схемы. Всего за время существования станция претерпела три реконструкции. В 1979 году были переоблицованы и переоборудованы для удобства инвалидов все спуски к выходам (в том числе исчезли штоки с коробочками «М» и вертикальным написанием, вместо них было установлено по столбу с диодовой буквой). В 1996 году в восточном торце были заменены два эскалатора типа ЛП-6 более коротким единственным типа ЭТ-5М, в результате этого появились ступеньки. В 2005 году на станции были установлены информационные щиты.

~

Расположена между станциями «Ленинский проспект» и «Профсоюзная». Через тоннель, ведущий к станции «Профсоюзная», при отсутствии в нём поезда и освещения виден свет от неё.

Наземные вестибюли отсутствуют, выход в город производится по подземным переходам на площадь Хо Ши Мина к пересечению улиц Дмитрия Ульянова, Профсоюзная и проспекта 60-летия Октября. На южном выходе есть эскалатор. Летом 2018 года над всеми лестницами построены навесы из металлоконструкций.

В будущем станция станет пересадочной на перспективную одноимённую станцию Коммунарской линии[1].

</RuTxt>

<EnTxt>

Akademicheskaya (Russian: Академи́ческая) is a station on the Moscow Metro's Kaluzhsko-Rizhskaya Line. It is named for the several Akademichesky Proyezd streets formerly located nearby, which were themselves named after the Russian Academy of Sciences but have all been renamed since.

~

Akademicheskaya opened on October 13, 1962, and was designed by Yuliya Kolesnikova, Petukhova, and Fokina. Built to the relatively new pillar-trispan design (aka Sorokonozhka, centipede), which became prevalent in the 1960s due to its low construction costs. The station has white marble pillars accented with a stripe of black marble near the top. The walls, originally faced with white tile with four horizontal blue stripes, were re-covered in 2003 with similarly coloured aluminium planes for a cleaner, more modern look.

~

The entrances to the station are located around Ho Chi Minh Square, at the intersection of Profsoyuznaya street and Dmitriya Ulyanova street. Currently the station serves 67,400 passengers daily

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>102</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Профсоюзная</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>816</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Профсою́зная» — станция Московского метрополитена. Расположена на Калужско-Рижской линии между станциями «Академическая» и «Новые Черёмушки».

~

Станция открылась 13 октября 1962 года в составе участка «Октябрьская» — «Новые Черёмушки», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 65 станций. Названа по своему расположению на Профсоюзной улице. В проекте имела название «Ломоносовская».

~

Наземный вестибюль отсутствует, выход производится через подземные переходы на площадь Иосипа Броз Тито к пересечению Профсоюзной улицы и Нахимовского проспекта, а также к ИНИОН РАН.

«Профсоюзная» — колонная станция мелкого заложения (глубина — 7 метров) с тремя пролётами. Сооружена по проекту архитекторов Н. А. Алёшиной и Н. И. Демчинского.

На станции два ряда по 40 железобетонных колонн с шагом 4 метра, отделанных серым (с прожилками) мрамором. Путевые стены облицованы ромбовидной керамической плиткой; пол выложен красным и серым гранитом. Архитектурное оформление — одно из наиболее скромных в Московском метрополитене.

</RuTxt>

<EnTxt>

Profsoyuznaya (Russian: Профсоюзная) is a station on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line of the Moscow Metro. Opened in 1962.

It is named after Profsoyuznaya Street.

~

Profsoyuznaya is built to a standard column tri-span and features pillars faced (except for very thin unfinished strips at the top and bottom) with gray marble. The walls are finished with a diamond pattern made up of 4×4 squares of white ceramic tile. The architects responsible for the station were Nina Aleshina and N. Demchinsky.

~

The two underground vestibules are located on Profsoyuznaya Street, at its intersection with Nakhimovsky Avenue known as Josip Broz Tito Square

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>103</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Новые Черёмушки</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>824</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Новые Черёмушки» — станция Московского метрополитена. Расположена на Калужско-Рижской линии между станциями «Профсоюзная» и «Калужская».

Наземный вестибюль отсутствует, выход в город производится по подземным переходам на улицы Профсоюзная, Гарибальди и Академика Полякова. Переходов на другие станции нет.

~

Станция построена в 1962 году в составе участка «Октябрьская» — «Новые Черёмушки», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 65 станций. Название происходит от исторического района Новые Черёмушки, в котором находится станция, одного из первых двух районов массовой («хрущёвской») застройки. Название района, в свою очередь, происходит от находящегося северо-восточнее района Черёмушки, расположенного на месте известного ещё с XVI века одноимённого села.

~

«Новые Черёмушки» — колонная станция мелкого заложения (сороконожка). Глубина — 7 м; с тремя пролётами. Сооружена по проекту архитекторов М. Ф. Марковского и А. К. Рыжкова. За станцией расположены оборотные тупики, используемые в часы пик, а также в дневное время для технического обслуживания и отстоя составов. Также есть ответвление в электродепо «Калужское».

На станции два ряда по 40 колонн с шагом 4 м. Колонны отделаны желтоватым мрамором; путевые стены облицованы белой (основной цвет), чёрной (нижняя часть) и коричневой (две полосы) керамической плиткой; пол выложен серым и красным гранитом.

7 марта 2016 года примерно в 14:00 произошёл пожар в северном вестибюле станции. По официальным данным, причиной аварии стало возгорание релейного шкафа, в результате чего на южном радиусе Калужско-Рижской линии отказало сигнальное оборудование. Официально ограничения работы были установлены до 1:00 12 марта: на участке «Октябрьская» — «Тёплый стан» было ограничено движение поездов, а на участке «Тёплый стан» — «Новоясеневская» запрещена посадка и высадка пассажиров в сторону центра. Также с 7:00 до 10:30 и c 16:00 до 21:00 временно закрыты станции «Шаболовская» и «Академическая». Фактически ограничения были отменены утром 11 марта, кроме станции «Новые Черёмушки», на которой ремонт южного вестибюля продлён до 5:30 14 марта[1][2].

</RuTxt>

<EnTxt>

Novye Cheryomushki (Russian: Новые Черёмушки) is a train station on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line of the Moscow Metro. It was opened as the final segment of the Kaluzhskiy radius on 13 October 1962, and served as a terminus for two years.

~

Novye Cheryomushki was built to the standard column tri-span design and features pillars faced with pinkish marble and tiled walls accented with two horizontal stripes of reddish-brown tile. The architects were M. Markovskiy and A. Ryzhkov.

~

The entrances to the station are located on Profsoyuznaya Street at its intersection with Garibaldi Street.

The station has a daily passenger traffic of 52,800 people

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>104</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Калужская</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>832</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>1</status>

<RuTxt>

«Калу́жская» — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Расположена на границе Обручевского района, Черёмушек и Коньково (ЮЗАО). Открыта 12 августа 1974 года в составе участка «Новые Черёмушки» — «Беляево». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. В перспективе будет связана пересадкой со станцией «Воронцовская» на Большой кольцевой линии.

~

Станция открыта 12 августа 1974 года в составе участка «Новые Черёмушки» — «Беляево», одновременно с этим была закрыта временная одноимённая станция. В результате в Московском метрополитене стало 97 станций.

~

«Калужская» — колонная станция мелкого заложения (глубина — 10 м) с тремя пролётами. Сооружена по проекту архитекторов Н. И. Демчинского и Ю. А. Колесниковой. Конструкция основного зала станции похожа на типовой проект, известный как «сороконожка», но отличается от него количеством и шагом колонн (2 ряда по 26 колонн с шагом в ряду 6,5 м). Колонны отделаны розовым байкальским мрамором; путевые стены облицованы белой керамической плиткой и декорированы металлическими вставками (работы А. А. Леонтьевой, М. А. Шмакова); пол выложен серым гранитом.

Расположена между станциями «Новые Черёмушки» и «Беляево».

Наземный вестибюль отсутствует, выход в город производится по подземным переходам на площадь Академика Келдыша к пересечению улиц Профсоюзная и Обручева, а также к Научному и Хлебобулочному проездам и к Старокалужскому шоссе.

Код станции — 104. В марте 2002 года пассажиропоток по входу составлял 62,3 тыс. чел. По данным телеканала «Москва 24» на 2014 год, станция ежедневно пропускает 131 тысячу человек, а наземным транспортом в её зоне каждый день пользуются 85 тысяч пассажиров[1].

В 2019 году планируется открыть станцию «Воронцовская» Большой кольцевой линии, которая будет иметь пересадку на «Калужскую». Согласно проекту планировки участка «Проспект Вернадского» — «Каховская», пересадка будет осуществляться через северный вестибюль станции, который будет расширен[3].

</RuTxt>

<EnTxt>

Kaluzhskaya (Russian: Калужская) is a station on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line of the Moscow Metro.

~

It opened on 12 August 1974, replacing a temporary station of the same name (located in a service bay of the nearby Kaluzhskoe Depot) that had been operating since 1964. The new station was built to the column tri-span design with tapered octagonal columns in place of the usual square ones. Also the step of the columns was extended from 4 metres to 6.5, and the height of the ceiling raised. The columns are faced with pink Baikal marble, the walls are tiled with white ceramic and decorated with metallic artworks (works of A. Leonteva and M. Shmakova); the floor is laid with grey granite. The architects of the station were N. Demchinskiy and Yuliya Kolesnikova.

~

The entrances to the station are spread out along Profsoyuznaya Street north of Obrucheva street as well as onto the Academic Keldysh square. Its daily passenger traffic is 131,000.[1]</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>105</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Беляево</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>840</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Беля́ево» — станция Московского метрополитена. Расположена на Калужско-Рижской линии между станциями «Калужская» и «Коньково».

Открыта 12 августа 1974 года в составе участка «Новые Черёмушки» — «Беляево».

Наземный вестибюль отсутствует, выход в город осуществляется по подземным переходам на площадь Мартина Лютера Кинга к пересечению улиц Профсоюзная и Миклухо-Маклая. Станция находится на территории района "Коньково" Юго-Западного административного округа.

~

Станция открыта 12 августа 1974 года в составе участка «Новые Черёмушки» — «Беляево», одновременно с этим была закрыта временная станция «Калужская». В результате в Московском метрополитене стало 97 станций.

«Беляево» — колонная станция мелкого заложения (глубина — 12 м) с тремя пролётами. Сооружена по проекту архитекторов В. Г. Поликарповой, В. И. Клокова и Л. Н. Попова. На станции 52 колонны с шагом 6,5 м. Колонны отделаны белым мрамором; путевые стены облицованы светло-кремовой керамической плиткой и украшены металлическими вставками по мотивам русских народных сказок (работы Дж. Я. Бодниекса, Х. М. Рысина); пол выложен серым гранитом; интересной деталью является отлитая дата открытия станции, которую и обрамляют металлические вставки.

~

За станцией имеются оборотные тупики, используемые в дневное время для отстоя составов. С открытия и до 1987 года эти тупики использовались для оборота составов, так как станция была конечной для поездов Калужско-Рижской линии.

</RuTxt>

<EnTxt>

Belyayevo (Russian: Беля́ево) is a station on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line of the Moscow Metro. It opened on 12 August 1974 as part of the southwest extension of the Kaluzhsky radius

~

It was designed by V. Polikarpova, V. Klokov, and L. Popov. The station was built on a modified version of the standard column tri-span design, with white marble columns and tiled walls decorated with metal panels depicting various folktales (artists by J. Bodniek and Kh. Rysin); the floor is revetted with grey granite.

~

Belyayevo has two underground vestibules, both of which are connected to pedestrian subways beneath Profsoyuznaya Street at its intersection with Miklukho-Maklay Street on Martin Luther King Square.

As between 1974 and up to 1987 the station was a terminus of the Kaluzhsko-Rizhskaya Line, behind the station there are a set of reversal sidings used for nighttime stands.

The daily passenger traffic is 59,800 people.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>106</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Коньково</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>848</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Конько́во» — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Выходы ведут в районы Коньково и Тёплый Стан (ЮЗАО), по первому из которых станция получила название. Открыта 6 ноября 1987 года в составе участка «Беляево» — «Тёплый Стан». Односводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

В 2006 году опекун животных Екатерина Колычева добилась возбуждения уголовного дела против охранника метрополитена Бориса Сурова, избившего бесхозяйную собаку, обитавшую на станции. По версии Сурова, он избил пса после того, как тот напал на него и искусал. Черёмушкинский суд Москвы признал Сурова виновным и приговорил к 2 годам и 8 месяцам лишения свободы условно.

В сентябре 2009 года в Черёмушкинском суде Москвы начался процесс над 42-летним искусствоведом Дмитрием Худояровым, который, по данным следствия, застрелил из пневматической винтовки более 30 собак. По словам Худоярова, на этот поступок он решился после того, как его покусали бродячие собаки возле станции метро «Коньково»[8].

~

Наземный вестибюль отсутствует, выход в город — по подземным переходам на улицы Профсоюзная и Островитянова.

Первоначально станцию планировалось назвать «Зоопарк» в связи с планами перенести московский зоопарк, но этого не случилось и было решено перед самым запуском сменить название на «Коньково»

Станция открыта в составе участка «Беляево» — «Тёплый Стан» 6 ноября 1987 года, к 70-летнему юбилею Октябрьской революции. После ввода участка в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 134 станции.

«Коньково» — односводчатая станция мелкого заложения (глубина — 8 м) из монолитного железобетона. Авторы проекта — Н. И. Шумаков, Г. С. Мун и Н. В. Шурыгина. Светильники находятся в нишах свода; пол выложен серым гранитом. По центру зала — деревянные скамьи, над которыми — металлические таблички с названием станции. «Коньково», наряду со станциями «Красногвардейская», «Крылатское», «Воробьёвы горы», «Славянский бульвар», является станцией Московского метро, наименования которой расположены в центре зала, а не на путевых стенах.

</RuTxt>

<EnTxt>

Konkovo (Russian: Конько́во) is a station on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line of the Moscow Metro.

~

It was designed by N. Shumakov, G. Mun, and N. Shurygina and opened on 6 November 1987 with the southward extension of the line. The station is of a single vault design, the only one on the radius. Its cross-section is meant to resemble two rows of sickles with the blades pointing inward, a design feature enhanced by the recessed light fixtures and metal accent strips in the spaces between the plaster ceiling panels. The bases of the vault is strongly recessed and faced with reddish ceramic tile.

~

The entrances to Konkovo are located at the intersection of Profsoyuznaya and Ostrovityanova streets.

Its daily passenger traffic is 46,400 passengers

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>107</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Тёплый стан</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>856</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Тёплый Стан» — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Выходы ведут в районы Тёплый Стан и Ясенево (ЮЗАО), по первому из которых станция получила название. Открыта 6 ноября 1987 года в составе участка «Беляево» — «Тёплый Стан». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

С момента открытия и до продления линии в сторону станции «Новоясеневская» в 1990 году станция была конечной. Поезда оборачивались по перекрёстному съезду, который в настоящее время наполовину разобран, оставлен пошёрстный съезд. Чуть севернее разобранной части на перегоне «Тёплый Стан» — «Коньково» имеется короткий участок, где тоннели сближены и можно вплотную разглядеть проходящий по встречному пути состав. Другие конечные станции метро, на которых отсутствовали или отсутствуют оборотные тупики: «Волжская» (до 1996 года), «Крылатское» (до 2008 года), «Улица Старокачаловская» (до 2014 года), «Алма-Атинская», «Парк Победы», «Кунцевская» Филёвской линии, «Международная» и «Александровский сад».

Код станции — 107. В марте 2002 года пассажиропоток по входу составлял 73,4 тыс. чел. В 2010 году пассажиропоток по входу составил 95,5 тыс. чел. Это одна из самых загруженных станций не только на линии, но и в Москве, что объясняется наличием возле станции автовокзала, жизненно важного для города Троицк и прочих населённых пунктов Новой Москвы по Калужскому шоссе, где отсутствуют железные дороги.

~

Наземный вестибюль отсутствует, выход в город — по подземным переходам на Профсоюзную улицу, Новоясеневский проспект и улицу Тёплый Стан, а также к торгово-развлекательному центру «Принц Плаза».

Станция открыта в составе участка «Беляево» — «Тёплый Стан» 6 ноября 1987 года, к 70-летнему юбилею Октябрьской революции. После ввода участка в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 134 станции.

«Тёплый Стан» — колонная станция мелкого заложения (глубина — 8 м) с тремя пролётами. Авторы проекта — Н. И. Шумаков, Г. С. Мун и Н. В. Шурыгина. На станции 52 колонны с шагом 6,5 м. Колонны отделаны белым мрамором; путевые стены облицованы красно-коричневой керамической плиткой большого размера; пол выложен серым и чёрным гранитом. Светильники находятся в нишах свода.

</RuTxt>

<EnTxt>

Tyoply Stan (Russian: Тёплый Стан) is a station near the southern end of the Moscow Metro's Kaluzhsko-Rizhskaya Line.

~

It was built to column tri-span design and opened on 6 November 1987 and was a temporary terminus of the line. (Remains of a piston junction can still be seen near the station.) Because of the extreme radius where Kaluzhskiy turns by a nearly right angle, Tyoply Stan, unlike the previous seven stations of the line, is located at an angle to Profsoyuznaya Street. Both the walls and the transverse faces of the pillars are faced with brightly coloured red ceramic tile. Grey marble was employed for the longitudinal faces of the pillars. The architects of Tyoply Stan were N. Shumakov, G. Mun, and N. Shurygina.

~

The entrances to the station are located at the intersection of Profsoyuznaya Street and Novoyasenevsky Avenue.

The station's daily traffic is 73,400 passengers.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>108</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Ясенево</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>864</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Я́сенево» — станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской линии. Расположена в одноимённом районе (ЮЗАО), по которому получила название. Открыта 17 января 1990 года в составе участка «Тёплый Стан» — «Битцевский парк» (ныне «Новоясеневская»). Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Станция открыта 17 января 1990 года в составе участка «Тёплый Стан» — «Битцевский парк» (ныне «Новоясеневская»), после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стала 141 станция.

~

Наземный вестибюль отсутствует, выход в город — по подземным переходам на площадь Кима Филби, Новоясеневский проспект, улицы Тарусская и Ясногорская.

«Ясенево» — колонная станция мелкого заложения (глубина — 8 м) с тремя пролётами. Авторы проекта — Н. И. Шумаков, Г. С. Мун и Н. В. Шурыгина. На станции два ряда по 26 колонн с шагом 6,5 м, которые имеют цилиндрическую форму и отделаны зеленоватым мрамором; путевые стены облицованы ячеистой металлической плиткой жёлто-зелёного оттенка; пол выложен серым гранитом.

</RuTxt>

<EnTxt>

Yasenevo (Russian: Ясенево) is a station on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line of the Moscow Metro.

~

It was designed by N. Shumakov, G. Mun, and N. Shurygina and opened on 17 January 1990. Yasenevo has round, greenish marble columns and walls faced with yellowish metallic tile and pink marble. The recessed oblong spaces between ceiling beams house chandeliers of a simple geometric design.

~

The entrances to the station are located under an intersection between Novoyasenevsky avenue, Tarusskaya street and Yasnogorskaya street.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>109</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Новоясеневская</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>872</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Новоя́сеневская» (до 3 июня 2008 года «Би́тцевский парк») — станция Московского метрополитена, южная конечная Калужско-Рижской линии. Связана пересадкой со станцией «Битцевский парк» на Бутовской линии. Расположена в районе Ясенево (ЮЗАО), в конце Новоясеневского проспекта на границе жилого массива и Битцевского леса. Открыта 17 января 1990 года в составе участка «Тёплый Стан» — «Битцевский парк». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

История проектирования станции связана с историей проектирования Калужского радиуса. В 1950-х годах был спроектирован Калужский радиус от «Октябрьской» до «Новых Черёмушек». Он был открыт в 1962 году, а в 1964 году продлён до наземной станции «Калужская», организованной на территории электродепо. Далее предполагалось продлить линию в Беляево, что и было сделано в 1974 году с открытием подземных станций «Калужская» и «Беляево». Генпланом 1971 года предусматривалось продление радиуса до Тёплого Стана (вместо Фрунзенского радиуса[уточнить])[2].

По планам 1981 года предполагалось открыть участок «Беляево» — «Ясенево» в 1986 году. В 1982 году в планы была добавлена станция «Битцевский парк». В интервью «Вечерней Москве» от 30 сентября 1983 года главный инженер проекта В. А. Шмерлинг сообщал, что строительство планировалось начать в 1985 году, но фактически оно будет начато в 4-м квартале 1983 года со сдачей первой очереди («Беляево» — «Тёплый Стан») в 1986 и второй («Тёплый Стан» — «Битцевский парк») в 1988 году. В 1985 году сроки ввода двух очередей были перенесены на 1987 и 1989 годы соответственно. 6 ноября 1987 года был открыт участок «Беляево» — «Тёплый Стан». Планы открыть вторую очередь в 1989 году были сорваны, и участок «Тёплый Стан» — «Битцевский парк» с промежуточной станцией «Ясенево» был открыт 17 января 1990 года[2]. После ввода участка в эксплуатацию в Московском метрополитене стала 141 станция.

3 июня 2008 года постановлением № 462-ПП Правительства Москвы станция «Битцевский парк» была переименована в «Новоясеневскую» для передачи старого названия строящейся станции Бутовской линии[3]. Мероприятия по смене названия начались в апреле 2009 года и завершились к маю 2010 года.

27 февраля 2014 года в южном торце открылся общий со станцией «Битцевский парк» Бутовской линии наземный вестибюль-павильон. Продление Бутовской линии до пересадки на Калужско-Рижскую было необходимо для более равномерного распределения пассажиропотока из Бутова, а также для соединения жителей ближнего Подмосковья с подземным транспортом столицы путём организации перехватывающей парковки у станции «Лесопарковая».

~

До открытия пересадки станция была одной из самых незагруженных в Московском метрополитене: по данным 2008 года её среднесуточный пассажиропоток составлял 10,6 тыс. человек[1].

Конструкция станции — колонная мелкого заложения (глубина — 7 м) с тремя пролётами. На станции 52 колонны с шагом 6 м. Авторы проекта — Н. И. Шумаков, Г. С. Мун и Н. В. Шурыгина[4].

Колонны отделаны розовым мрамором; путевые стены облицованы ячеистой металлической плиткой тёмно-зелёного цвета; пол выложен серым гранитом.

Станция имеет два вестибюля — северо-западный (подземный), с выходом в подземный переход под Новоясеневским проспектом, и юго-восточный (наземный) вестибюль, совмещённый со станцией «Битцевский парк».

При открытии станция имела два подземных вестибюля в торцах платформы. Южный вестибюль имел выход в подземный пешеходный переход, выход из которого, в свою очередь, осуществлялся через наземный павильон. Этот наземный павильон, отделанный серым мрамором и украшенный скульптурной композицией «Ноев ковчег» (скульптор Л. Л. Берлин) и скульптурами животных, проработал чуть больше года (c 17 января 1990 по март 1991 года) и был закрыт в связи с низким пассажиропотоком. Выбор тематики оформления объясняется планами полного или частичного переноса Московского зоопарка в Битцевский лес, но этот проект не был реализован. Вместе с павильоном был закрыт и южный подземный вестибюль. В 2012 году южный наземный павильон был снесён, а на его месте построен наземный вестибюль для двух станций — «Новоясеневской» и «Битцевского парка». В южном торце «Новоясеневской» — лестница в колонный аванзал, который раньше был подземным вестибюлем станции. Он связан переходным коридором с западным торцом «Битцевского парка», а также коридором и лестницей с наземным вестибюлем. 26 августа 2015 года композиция «Ноев Ковчег» была размещена в специально отведённом месте напротив совмещённого вестибюля Калужско-Рижской и Бутовской линий[5][6].

Северный вестибюль соединён с подземным пешеходным переходом под Новоясеневским проспектом. Выход в город осуществляется через наземные павильоны на обеих сторонах проспекта. 10 сентября 2012 года был закрыт и вскоре снесён павильон на нечётной стороне Новоясеневского проспекта. Его снос был обусловлен расположением правого тупика Бутовской линии, изгиб которого, в свою очередь, связан с близлежащей застройкой 1990—2000-х годов. На месте старого павильона возведён новый, более современный, со встроенным лифтом для инвалидов. Выход планировалось открыть 1 ноября 2013 года, однако он был открыт 8 марта 2014 года уже после ввода в эксплуатацию станции «Битцевский парк».

Выход со станции — через подземный переход под Новоясеневским проспектом. В январе 2012 года в связи со строительством оборотных тупиков Бутовской линии выход на нечётную сторону Новоясеневского проспекта был закрыт[12].

В непосредственной близости от станции находится Ясеневское кладбище. Также недалеко от станции — международная автостанция «Новоясеневская» (Новоясеневский тупик, вл. 4).

С 2010 года планировалось возведение нового наземного вестибюля из южного торца станции, совмещённого с пересадкой на станцию «Битцевский парк» Бутовской линии. Вестибюль был открыт 27 февраля 2014 года.

</RuTxt>

<EnTxt>

Novoyasenevskaya (Russian: Новоя́сеневская), formerly Bittsevsky Park (Russian: Би́тцевский парк) is a Moscow Metro station in the Yasenevo District, South-Western Administrative Okrug, Moscow. It is on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line, serving as its southern terminus.

~

The station was originally named Bittsevsky Park for the nearby Bitsa Park. On 3 June 2008, the city government issued decree to rename the station to Novoyasenevskaya on 1 June 2009.[1] Moscow Metro was granted a one-year transition period to effect the change. The new name reflects the station's location in the Yasenevo District along Novoyasenovo Ulitsa. The reason for the change was the city wanted to transfer the Bittsevsky Park name to the station on the Butovskaya line.[2]

The station was designed by architects N. Shumakov, G. Mun, and N. Shurygina and has a tri-vault column structure. Novoyasenevskaya station walls and pillars are faced with deep pink marble and dark green metallic.

~

Novoyasenevskaya has two entrances, but only one is in operation due to the relatively low number of passengers handled by the station each day. The active entrance is a part of a subway beneath Novoyasenevsky Avenue. The unused ground-level eastern vestibule sits further down the road, on the edge of the park. It is a round building, finished with grey marble and pinkish granite and topped with a disproportionately large weather vane. The exit stairs at the east end of the platform, which lead to this vestibule, are barricaded.

Bittsevsky Park station of the Butovskaya Line opened on 27 February 2014, providing a transfer between the two lines.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>110</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Планерная</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>880</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Пла́нерная» (первоначальное название «Планёрная») — станция Московского метрополитена, северная конечная Таганско-Краснопресненской линии. Расположена в районе Северное Тушино (СЗАО), названа по одноимённой улице. Открыта 30 декабря 1975 года в составе участка «Октябрьское Поле» — «Планёрная». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. Код станции — 128.

~

Станция открыта в 1975 году в составе участка «Октябрьское Поле» — «Планёрная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 103 станции. Названа по Планерной улице[1], на которой расположены наземные вестибюли станции. Название же улицы Планерная связано с Центральным аэроклубом СССР им. Чкалова, ныне Национальный аэроклуб России имени Чкалова, одним из видов деятельности которого являлся планёрный спорт[2].

Слово планёр (от фр. planeur) должно произноситься с буквой «ё»[1][2][3], но из-за её факультативного употребления слово «планёр» чаще произносится как «пла́нер»[4]. Словари отражают оба варианта произнесения как возможные[5]. Это отразилось в прочтении названия (улицы, станции метро, электродепо, железнодорожной платформы). До 1990-х годов автоматическим диктором станция объявлялась как «Планёрная»[6][неавторитетный источник?], а в конце 1990-х годов произношение названия станции на записи было изменено на обиходную форму — «Пла́нерная».

Данная ситуация не единична, в пример можно взять район Хорошёво-Мнёвники, с прочтением названия которого также возникают трудности.

Текущее название станции «Планерная» отражено на действующей схеме метро (как на официальном сайте[7], так и в печатном варианте[8]), на которой отмечены все случаи употребления буквы «ё».

Станция «Планерная» — колонная трёхпролётная мелкого заложения. Глубина — 6 метров. На станции два ряда колонн по 26 штук с шагом 6,5 метра. Архитектор — М. Л. Тренин, инженер-конструктор — Т. А. Жарова.

Колонны на станции облицованы белым мрамором «коелга». Пол выложен серым гранитом. Путевые стены украшены геометрическим орнаментом. На путевых стенах кабельных шкафов находятся декоративные панно из кованого алюминия.

~

Расположена на территории района Северное Тушино города Москвы. Выход в город осуществляется через наземные вестибюли на Планерную улицу и на улицу Вилиса Лациса. В 2011 году около станции был построен транспортно-пересадочный узел «Планерная».

За станцией находятся тупики и стандартный шестистрелочный съезд в электродепо «Планерное». В оборотном тупике при въезде на станцию висят стрелочные часы для машинистов.

В дальнейшей перспективе возможно сооружение за «Планерной» ещё одной станции, которая будет расположена в Химках[9], однако данный проект находится под вопросом после одобрения проекта наземного метро, которое будет создано на базе существующей железной дороги[10][11]. В прошлых планах также предполагалось сооружение станции недалеко от электродепо «Планерное» и МКАД на улице Свободы.

От станции метро «Планерная» на городском автобусе по маршруту № 865 можно доехать до одноимённой платформы Октябрьской железной дороги в Молжаниновском районе. Несмотря на то, что названия станции метро и железнодорожной платформы одинаковы, происхождение топонимов никак не связано.

</RuTxt>

<EnTxt>

Planernaya (Russian: Пла́нерная) is a Moscow Metro station. It opened on December 30, 1975 as the final section of the northern extension of the Krasnopresnensky radius.

It is not to be confused with Planernaya Railway Platform on the Moscow-St Petersburg Railway seven kilometres to the North and on the other side of Khimki.

~

The architect Trenin faced the pillars with white marble and the floor with black granite. The station walls are decorated with geometric patterns formed from white, blue-grey, and yellow shades. This gives the station a very bright appearance.

~

Planernaya metro station is located at Planernaya Street in Moscow's Severnoye Tushino District. It is the northwestern terminus of the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line. The station was the northernmost in the Metro system until the opening of Medvedkovo in 1978. To the north of the station is the Planernoye depot, which opened with the extension (and hence relieved Krasnaya Presnya).

The station has two surface vestibules which lead to Fomicheva

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>111</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Сходненская</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>888</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Схо́дненская» — станция Московского метрополитена Таганско-Краснопресненской линии, находится между станциями «Планерная» и «Тушинская» на северо-западе Москвы. Открыта в 1975 году в составе участка «Октябрьское Поле» — «Планерная». Код станции: 127.

«Сходненская» — первая односводчатая станция Москвы, построенная после станции «Аэропорт». Проект станции был разработан одновременно с возобновлением инженерами интереса к конструкциям станций односводчатого типа, начавшихся с «Площади Мужества» и «Политехнической» Петербургского метрополитена. «Сходненская», в отличие от них, унаследовала проект мелкого заложения, в связи с чем в Москве к концу 1970-х гг. появился тип «односводок», которые постепенно вытеснили предыдущее поколение, именуемое «сороконожками». Название станция получила в честь города Сходня, связав метрополитен и пересадочные узлы наземного транспорта, курсирующих в том направлении.

~

Станция открыта в 1975 году в составе участка «Октябрьское Поле» — «Планерная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 103 станции.

Конструкция станции односводчатая. Высокие путевые стены, на которые опирается почти плоский свод. На одном конце имеются два эскалатора на подъём, на другом — общая лестница.

Выходы через подземные вестибюли в подземные переходы к Сходненской улице, улице Героев Панфиловцев, бульвару Яна Райниса и Химкинскому бульвару.

~

Путевые стены облицованы розоватым мрамором «слюдянка», украшены геометрическим рисунком из алюминиевого литья. Пол выложен мрамором и гранитом светлых тонов. Потолок станции покрыт квадратными плитами, напоминающими «кессоны наоборот». Благодаря белому цвету потолка и большому количеству осветителей (люминесцентные лампы), станция выглядит очень светлой (как открытая станция днём) и просторной.

</RuTxt>

<EnTxt>

Skhodnenskaya (Russian: Сходненская) is a station on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line of the Moscow Metro. The station is a single vault, which was a significant engineering achievement and a change from the typical functionality design of the 1960s. Actually, Moscow's history of single vault stations began 40 years prior to Skhodnenskaya with Biblioteka Imeni Lenina which opened along with the Metro itself in 1935. Built to a design of the Paris Métro, however, problems of keeping the structure from collapse and pouring in bitumen called for no repeat of such methods. The second single vault, Aeroport, opened in 1938, was built with the cut and cover method, and was not successful. The delicacy required when preparing and handling heavy monolithic concrete vault blocks was labour-intensive and in that period of industrialisation, was not cost affective.

~

During the late 1960s following the beginning the deviation from a policy of functionality, engineers returned to the single-vault design. First tested in the Kharkov Metro (hence the name), the design is initiated with a simple cut and cover as a column tri-span after the walls are mounted (and reinforced). The pit is filled with the excavated earth, up to the depth of the vault keystone, shaped into a half-cylinder. From there a metallic armature is placed on the earth, and on it, concrete blocks. Once set, the earth under the completed vault is then re-excavated and work on the station platforms can begin. The exact shape of the dome depends on the hydro-geological conditions of the surrounding location. If hydro-isolation is not required, the walls that erected the dome are incorporated into the design and the appearance is that of a vault lying on top of them. If hydro-isolation is required, the vault extends all the way to the bottom and the station appears like a half-cylinder. In presence of high water pressure from the soil, the walls are not only left outside, but also the vault is forced into a backwards curvature, making the station even more cylindrical.

Skhodnensakaya was the first station in Moscow to be built using this method. Its design incorporated the walls into its construction (being the simplest of the methods). Architects Popov and Fokin were the first to exploit the potential design which gave greater potential than the pillar-trispan. The walls were faced with red marble and adorned with decorative cast-aluminium panels. All signage and light fixtures were attached to the ceiling, keeping the platform free of obstructions. Skhodnenskaya opened on 30 December 1975 as part of the northern extension of the Krasnopresnenskiy Line. The new design proved very popular and was used in all future extensions, or new line segments and in Moscow and other ex-USSR metros had at least some single vaults. This single vault design however, should not be confused with those found in Saint Petersburg Metro, which are built exploiting a different technology.

~

The station's underground vestibules are interlinked with subways allowing access to the Skhodnenskaya street, and Yana Rainisa and Khimkinskiy Boulevards. Each day 78,750 people use the station

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>112</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Тушинская</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>896</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ту́шинская» — станция на Таганско-Краснопресненской линии Московского метрополитена, между станциями «Сходненская» и «Спартак». Расположена в московском районе Покровское-Стрешнево недалеко от исторического центра бывшего города Тушино.

~

Станция открыта 30 декабря 1975 года в составе участка «Октябрьское Поле» — «Планерная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 103 станции.

В 1991 году предлагалось изменить название станции на «Тушино»[1].

~

Станция имеет два подземных вестибюля — северный и южный. Северный вестибюль соединён с подземным переходом под железной дорогой, имеющим выходы на проезд Стратонавтов, станцию «Тушино» Рижского направления Московской железной дороги и Тушинскую улицу. Выход из южного вестибюля осуществляется в подземный пешеходный переход под Тушинской площадью (улица от проезда Стратонавтов до Волоколамского шоссе, прежнее название — до июня 2013 года — Проектируемый проезд № 1756). Через южный вестибюль можно пройти на Второй Волоколамский проезд.

Станция «Тушинская» — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина — 10,5 метра), сооружена по типовому проекту из сборных конструкций. Архитекторы — И. Г. Петухова, В. П. Качуринец, инженеры-конструкторы — Л. В. Сачкова, Э. Чернякова. Скульптор: И. Дараван[2]. Ширина платформы — 10 метров[3]. Шаг колонн — 6 метров[3].

Путевые стены покрыты светлым мрамором «коелга» (цоколь — чёрным гранитом) и украшены орнаментальным фризом из стеклокристаллита. Пол выложен «жежелевским» серым и «капустянским» красно-коричневым гранитом, колонны облицованы серо-голубым мрамором «уфалей». Тематические вставки на дверях кабельных шкафов посвящены эпизодам Великой Отечественной войны — защите Москвы на Волоколамском направлении. Фасады наземного вестибюля облицованы «горовским» мрамором из-под распила, колонны кассового зала — зелёным мрамором «змеевик».

Станция довольно сильно загружена из-за увязки её с железнодорожной платформой, также используется жителями Красногорска.

Также до станции метро Тушинская могут добраться жители Химок и Зеленограда. 11 февраля 2013 года запущен экспресс-маршрут автобуса под номером 400т «16-й микрорайон Зеленограда — метро „Тушинская“».

</RuTxt>

<EnTxt>

Tushinskaya (Russian: Тушинская) is a station on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line of the Moscow Metro.

~

It was designed by I.G. Petukhova and V.P. Kachurinets and opened on 30 December 1975. The station was built to a modified standard design, with grey-blue marble pillars and white marble walls with inlaid zigzag friezes. Tushinskaya is one of the Metro's busiest stations, serving about 111,000 passengers per day according to a 1999 study.

~

Tushinskaya is located adjacent to Tushino railway station on the Rizhsky suburban direction of Moscow Railway

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>113</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Щукинская</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>904</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Щу́кинская» — станция Московского метрополитена. Расположена на Таганско-Краснопресненской линии метро между станциями «Октябрьское поле» и «Спартак», на северо-западе Москвы.

~

Станция открыта в 1975 году в составе участка «Октябрьское Поле» — «Планерная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 103 станции.

В 1991 году предлагалось изменить название на «Щукино»[1].

Станция имеет два выхода в город:

~

Южный выход оснащён тремя эскалаторами типа ЛТ-5. Присутствуют турникеты и на вход, и на выход.

Северный выход оснащён лестницей. Присутствуют турникеты и на вход, и на выход.

Наземные вестибюли отсутствуют. Выход по подземным переходам на улицы Маршала Василевского, Академика Бочвара, Щукинскую, Новощукинскую. В отделке стен подземных вестибюлей использован розовый мрамор.

Возле северного выхода находится конечная остановка большого количества автобусных маршрутов и крупный трамвайный узел. Это связано с тем, что до открытия станции «Строгино» «Щукинская» являлась фактически единственной доступной жителям огромного жилого района Строгино станцией метро, не находясь при этом в зоне шаговой доступности от района.

«Щукинская» — колонная станция мелкого заложения (глубина — 13 м) с тремя пролётами. Авторы проекта — Н. А. Алёшина, Н. К. Самойлова и М. Н. Алексеев. Название — по району Щукино, в котором станция расположена.

На станции — 80 железобетонных колонн с шагом 4 м, отделанных серо-жёлтым мрамором «газган» и украшенных алюминиевыми вставками. Путевые стены отделаны гофрированными листами анодированного под бронзу алюминия шириной 1 м и высотой в 3,9 м[2] (такая отделка впервые была применена в московском метро именно на «Щукинской»; аналогичную отделку имеют путевые стены на станции «Владыкино») и украшены декоративным панно с изображением московских новостроек 1970-х годов. Пол выложен серыми и розово-серыми гранитными плитами с вставками из чёрного лабрадорита в виде прямых и ломаных полос.

Кассовые залы вестибюлей выполнены в единой цветовой гамме. При облицовке стен и колонн использовался мрамор «буровщина». Декоративные решёты анодированы в цвет меди. Полы выполнены из серо-розового гранита вуоксинского месторождения[2].

</RuTxt>

<EnTxt>

Shchukinskaya (Russian: Щукинская) is a station on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line of the Moscow Metro. Named after the village of Schukino before it was consumed by Moscow and became a municipality in the 1940s, it was opened on 30 December 1975. The design follows the original pillar-trispan (40 columns instead of 26). The pillars are faced with different shades of pinkish marble (from the Ukrainian deposit of Burovshchina) and punctuated by a vertical strip of anodized aluminum on each face. The walls are of corrugated, bronze-coloured aluminum, an alloy of extensive strength and flexibility, adorned with decorative panels. The floor is covered with polished grey granite. The architects were Nina Aleshina, N. Samoylova and M. Alekseev.

~

During the construction of the extension tunnel Oktyabrskoe Pole – Shchukinskaya a new engineering method was developed. Because the Moscow soil was sandy, the metro tunnels had traditionally been built using the open pit method (i.e. digging from the surface) or by restricting building work from passing under inhabited areas as cave-ins would have been very likely. For the Shchukinskaya tunnel however circular concrete blocks were pressed rather than mounted into the soil, and as this was done rapidly the elements did not have time to develop into heavy pressure and sap into the tunnel. This removed the need for festering a sand-cement mixture into the finish, thereby dramatically increasing the potential speed of construction, and saving on building materials. Another achievement was that no metal was used for the mounting of the tunnel blocks, instead a bitumen mixture formed from the pressure of the boring complex was used to join the blocks. As this was denser than the soil, there was no need for festering of the cement.

~

The entrances to the station are located near the intersection of Shchukinskaya Ulitsa and Ulitsa Marshala Vasilevskogo.

The station handles 93500 people daily.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>114</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Октябрьское поле</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>912</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Октя́брьское По́ле» — станция Таганско-Краснопресненской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Щукинская» и «Полежаевская».

Находится на территории района Щукино Северо-Западного административного округа города Москвы.

Лестницы с платформы ведут в подземные переходы под улицей Маршала Бирюзова[5].

Выходы из головных и хвостовых вагонов расположены по разные стороны улицы Народного Ополчения.

~

Станция открыта 30 декабря 1972 года в составе участка «Баррикадная» — «Октябрьское Поле», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 96 станций. Названа по находившемуся там ранее Октябрьскому Полю. Строительство станции осуществлял коллектив СМУ № 3 (начальник К. И. Крюков)[2].

В 1991 году предлагалось изменить название на «Ходынское поле»[3].

В апреле 2019 года на станции установили специальные камеры для тестирования прохода через турникеты с помощью системы распознавания лиц[4].

~

Конструкция станции — трёхпролётная колонная мелкого заложения. Сооружена по типовому проекту из сборных конструкций. Архитекторы — Н. А. Алёшина, Л. Н. Зайцева, инженер-конструктор — О. А. Сергеев[5].

Путевые стены облицованы белым коелгинским и тёмно-серым газганским мрамором. Их украшают художественные панно из кованого алюминия, на каждом из которых изображено развёрнутое знамя с пятиконечной звездой, серпом и молотом на фоне солнечного диска (художники Дж. Я. Бодниекс, Х. М. Рысин). Лестничные спуски отделаны крупноразмерной плиткой[5]. Пол выложен светлым газганским мрамором, вдоль колонн проложена дорожка из розового мрамора буровщина. Светильники скрыты в ребристом потолке. Для облицовки овальных[5] каннелированных колонн впервые в метрополитене Москвы использовался профильный анодированный алюминий[6], по цвету хорошо сочетающийся с сероватыми путевыми стенами[7].

</RuTxt>

<EnTxt>

Oktyabrskoye Polye (Russian: Октябрьское поле) is a station on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line of the Moscow Metro. The station was opened on 30 December 1972 as part of the Krasnopresnenskiy radius, and for exactly three years it was the original terminus of the Krasnopresnenskaya Line. The station received its name from Khodynka Field, a nearby locality which was known as October Field during the Soviet era.

~

Designed by Nina Alyoshina and L. Zaitseva, the station features a typical pillar-trispan "Novaya Sorokonozhka" design, with polygonal aluminium coated pillars and walls with bright-grey coloured marble decorated with anodized aluminium artworks (artists Bodniek and Rysin). The floor is coated white marble except for the area around the pillars where it gives way to black granite. The two vestibules are interlinked with subways that allow access to Narodnogo Opolcheniya Street (Russian: улица Народного Ополчения) and Marshala Biryuzova Street (Russian: улица Маршала Бирюзова).

~

The station has a daily passenger flow of 75,910 people

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>115</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Полежаевская</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>920</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Полежа́евская» — станция Московского метрополитена на Таганско-Краснопресненской линии. Связана пересадками со станциями «Хорошёвская» на Большой кольцевой линии и Хорошёво на Московском центральном кольце. Расположена в Хорошёвском районе (САО); названа в честь В. Д. Полежаева. Открыта 30 декабря 1972 года в составе участка «Баррикадная» — «Октябрьское Поле». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с двумя островными платформами.

~

Станция открыта 30 декабря 1972 года в составе участка «Баррикадная» — «Октябрьское Поле», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 96 станций.

Названа в честь В. Д. Полежаева, который в годы строительства первой очереди Московского метрополитена был бригадиром проходчиков, а в 1958—1972 годах работал начальником Московского метростроя (на одном из вестибюлей данной станции имеется мемориальная доска). Одна из немногих московских станций, получивших название не по городскому объекту, расположенному поблизости[1][2].

С 14 ноября 2015 по 26 февраля 2018 года[3] восточный вестибюль[4][5][6] был закрыт в связи с реконструкцией в ходе строительства перехода на станцию «Хорошёвская» Большой кольцевой линии[7]. В связи с этим, с целью распределения пассажиропотока, для пассажиров была открыта вторая платформа станции. После открытия вестибюля и переходов режим работы платформ был сохранён в постоянном режиме.

С 22 апреля 2018 года западный вестибюль был закрыт в связи с реконструкцией и организации второго перехода на станцию «Хорошёвская» Большой кольцевой линии, а с 1 ноября 2018 по 4 февраля 2019 года была закрыта лестница, ведущая к поездам в направлении центра. Ориентировочное окончание работ было намечено на 29 декабря 2018 года.[8] Однако данный срок не был выдержан, и новым сроком открытия был назван май 2019 г.[9] Позднее он сдвинулся до июня, а теперь и вовсе до июля 2019 г.

Расположена под Хорошёвским шоссе в месте примыкания к нему улицы Куусинена (Хорошёвский район)[2]. У станции два подземных вестибюля, каждый из которых выводит в подземный переход под Хорошёвским шоссе. К западному вестибюлю ведёт лестница, к восточному — лестница и два однониточных эскалатора (по одному на каждую из платформ, работают на подъём пассажиров)[2].

Пересадка на станцию «Хорошёвская» Большой кольцевой линии осуществляется через оба вестибюля, наземный переход на платформу Хорошёво Московского центрального кольца осуществляется через западный вестибюль. При средней длине перехода в 200—300 метров, этот (Хорошёво — «Полежаевская») — один из самых длинных: 700 метров[10].

Архитектурный проект станции был подготовлен архитекторами А. Ф. Фокиной и Л. Н. Поповым и инженером-конструктором Н. М. Силиной[1]. Станционный зал имеет необычную для Московского метрополитена конфигурацию: две посадочные платформы и три пути. Это связано с тем, что станция строилась под организацию вилочного движения с возможным продлением метро в район Хорошёво-Мнёвники, однако в дальнейшем такой проект был отклонён[1][2]. Из-за этого южная платформа станции долгое время не использовалась и была закрыта для пассажиров. С началом реконструкции восточного вестибюля в 2015 году для удобства пассажиров южная платформа, которая ранее использовалась исключительно в служебных целях, была открыта. Поезда, следующие по 1-му пути в центр (в сторону «Беговой»), ныне открывают свои двери справа[4]. Платформа продолжила функционирование и после окончания реконструкции вестибюля.

~

Из-за наличия у станции трёхпутной структуры «Полежаевская» занимает 2-е место по ширине станционного зала среди станций Московского метрополитена (уступая только «Партизанской»)[11]. Ширина платформ составляет 8 метров вместо стандартных 10.[источник не указан 1228 дней]

Восьмигранные колонны станционного зала располагаются по центру каждой платформы и покрыты белым и жёлтым волнистым мрамором различных оттенков, а путевые стены облицованы белой глазурованной керамической плиткой. Пол станции выложен серым гранитом. Стены и колонны кассовых залов облицованы серым мрамором[1].

Между «Полежаевской» и «Беговой» по первому пути расположена стрелка ответвления, ведущего на третий путь станции. Сам путь используется исключительно для ночного отстоя трёх составов (два в продолжении тупика и один — у платформы) и оснащён тупиковым упором.

На перегоне в сторону «Октябрьского Поля» имеется задел для ответвления к западу, в сторону Серебряного Бора.

</RuTxt>

<EnTxt>

Polezhayevskaya (Russian: Полежаевская) is a station on the Moscow Metro's Tagansko-Krasnopresnenskaya line. It opened on 30 December 1972 as part of the original Krasnopresnenkiy radius and Krasnopresnenskaya line, and is unusual in having three through tracks (although it was not the first such station, see Partizanskaya). The station was initially intended to be at a junction to a branch toward Serebryanny Bor. However, the branch was scrapped after construction had already started, and the station was completed as originally planned.

~

The station is named after Vasily Polezhayev, who was the head of the Metro in the 1940s and 1950s. Its widened column tri-span design has a row of pillars in the centre of each of the two platforms, creating a wide space above the centre track. The octagonal pillars are coated with yellow marble of different tones and the walls covered with white ceramic tiles are accredited to the architects A. Fokina and L. Popov.

Only one of the platforms (and thus two of the tracks) is used by passengers. The second platform has been opened at 14 November 2015 (due to construction) and the third track (with the tunnel that goes another 340 metres before a siding) is used for the night-time standing of trains. Two vestibules (one with a closed escalator) are interlinked with subways under the Khoroshovo highway.

~

The future prospects of the third track are dim, despite the construction of an adjoining station (Khoroshyovskaya) on the Bolshaya Koltsevaya line. Some plans for the interchange passages include switching the traffic from the central track to the unused one to fill it up and construct a staircase in its place.

The station has a daily passenger traffic total of 73,700.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>116</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Беговая</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>928</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Бегова́я» — станция Таганско-Краснопресненской линии Московского метрополитена, расположена между станциями «Улица 1905 года» и «Полежаевская».

Открыта 30 декабря 1972 года в составе участка «Баррикадная» — «Октябрьское Поле». Получила название по одноимённой железнодорожной платформе, которая, в свою очередь, получила название по Московскому ипподрому.

~

Станция открыта 30 декабря 1972 года в составе участка «Баррикадная» — «Октябрьское Поле», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 96 станций.

Вестибюли и пересадки

У станции имеются два подземных вестибюля. Выходы из восточного вестибюля — к железнодорожной платформе Беговая Белорусского направления и Третьему транспортному кольцу, выходы из западного вестибюля — на Хорошёвское шоссе, улицу Розанова и к 1-му Хорошёвскому проезду. На подъём к вестибюлям работают эскалаторы, спуск осуществляется по лестницам.

~

Станция сооружена из сборных конструкций по типовому проекту. На станции два ряда по 26 колонн. Шаг колонн — 6,5 метров.

Оформление посвящено теме конного спорта. Стены кассовых залов украшает панно «Могучие Рысаки». Стены лестничных спусков украшены горельефами на тему конного спорта (скульптор Э. М. Ладыгин). Пол выложен гранитом тёмных оттенков. Путевые стены сейчас облицованы белым мрамором. «Беговая» стала первой из типовых колонных станций, на которых облицовка из керамической плитки (фиолетового цвета) была заменена мрамором в 1997 году.

К югу от платформы станции расположен противошёрстный съезд и однопутная соединительная ветвь в электродепо «Красная Пресня».

</RuTxt>

<EnTxt>

Begovaya (Russian: Бегова́я) is a station on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line of the Moscow Metro.

~

Named after the nearby Central Moscow Hippodrome, the station was opened on 30 December 1972, as part of the Krasnopresnensky radius. Originally the architect V. Cheremin intended to use the typical column tri-span "Novaya Sorokonozhka", but produced a design of pillars starting as a square at the top and octagonally transforming into a square that is at 45 degrees to the top layout. The floor was covered in dark coloured granite and the walls with ceramic tiles, with metallic artworks on the theme of equestrian sports. The station was the first to have repair work done on its walls when the ceramic tiles were replaced by white marble. The vestibules feature a combined escalator/staircase and the top portal is decorated with artwork called "The Mighty Horsemen", all of which along with the wall artworks were created by the artist E. Ladygin.

~

The vestibules are situated next to a junction between 1905 street, the Third Ring Road (originally called Begovaya, hence the name), the Khoroshovo Highway and Rozanova Street. In the tunnel between the Ulitsa 1905 Goda and Begovaya stations there is an access branch that leads into the Krasnaya Presnya depot, which used to serve the Krasnopresnenskaya Line from 1972 until 1975 when the Planernoye depot opened.

53,550 commuters use the station daily

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>117</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Улица 1905 года</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>936</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«У́лица 1905 го́да» — станция Московского метрополитена. Расположена на Таганско-Краснопресненской линии между станциями «Беговая» и «Баррикадная» в Пресненском районе ЦАО.

~

Станция открыта 30 декабря 1972 года в составе участка «Баррикадная» — «Октябрьское Поле», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 96 станций.

Проектные названия станции — «Звенигородская», «Площадь 1905 года»[1][2].

Название станции — по близлежащей улице 1905 года, которая, в свою очередь, получила название в память о событиях декабря 1905 года.

Сооружение станции началось с ноября 1968 года, осуществлялось открытым способом в котловане с креплением стенок сваями из двутавров.[3]

В 1991 году станцию предлагалось переименовать в «Трёхгорка»[4]

~

Северный подземный вестибюль находится на улице 1905 года, южный наземный вестибюль в виде ротонды находится на площади Краснопресненской Заставы, на пересечении улиц 1905 года, Красная Пресня и Пресненский Вал. У южного вестибюля расположен монумент памяти революции 1905 года.

«Улица 1905 года» — колонная трёхпролётная станция мелкого заложения, единственная станция этого типа, расположенная в пределах ЦАО. Сооружена из сборных конструкций по типовому проекту. На станции 2 ряда по 26 квадратных колонн с шагом 6,5 метра. Общая ширина станции — 18,4 м, высота — 6,45 м, длина посадочных платформ — 156 м, ширина платформы — 10 м[5]. Авторы проекта — Р. И. Погребной и Г. М. Суворов.

Покрытие колонн — розовый мрамор «буровщина» различных тонов[2]. Путевые стены облицованы светло-серым мрамором «коелга»[6] и украшены фризом и металлическими вставками с изображениями цифр «1905» и факелов из анодированного под золото алюминия (художник — Ю. К. Королёв). Пол выложен серым гранитом.

</RuTxt>

<EnTxt>

Ulitsa 1905 Goda (Russian: Улица 1905 года, tr. Ulitsa tysyacha devyat'sot pyatogo goda) is Moscow Metro station in the Presnensky District, Central Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line, between Begovaya and Barrikadnaya stations. The station was opened on 30 December 1972, as part of the Krasnopresnenskiy radius.

It is named after the nearby street, which in turn is named to commemorate the Revolution of 1905.

~

The station is considered to be the first in Moscow of the modified column tri-span "Sorokonozhka" design which signified that the era where functionality dominated metro architecture had ceased. The number of pillars was lowered from 40 to 26, and the interpillar distance increased from 4 to 6.5 metres. The architect, Robert Pogrebnoi, applied a decoration of pink marble to the pillars of varying shades. The walls were also decorated with marble instead of ceramic tiles for the first time. The grey marble shade is punctuated with frisian and metallic artworks showing the numbers 1905 and torches (works of Yury Korolev). Grey granite covers the floor.

~

The western vestibule is underground with an exit to Year 1905 street, whilst the eastern vestibule is a surface rotunda building (very unusual for a shallow station) and is situated in the middle of Krasnopresnenskaya Zastava square. It is decorated inside with a frisian mosaic of the events of 1905.

The station carries a total of 74410 people daily

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>118</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Баррикадная</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>944</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Баррика́дная» — станция Таганско-Краснопресненской линии Московского метрополитена, расположена между станциями «Улица 1905 года» и «Пушкинская».

Открыта 30 декабря 1972 года в составе участка «Баррикадная» — «Октябрьское Поле», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 96 станций. Названа по одноимённой улице.

~

"Строительство станции, расположенной под прудом зоопарка, осложнилось гидрогеологическими условиями. Глинистый слой грунта грозил сечением воды. И тогда я предложил конструкторам делать шестиметровые пилоны, массивы которых предохраняли бы от течей. Передо мной стояла задача: создать торжественный революционный образ и одновременно — оптическую иллюзию, которая бы скрадывала размеры пилона. Я решил его в виде складчатого блока, напоминающего и баррикады, и полотнища знамён[3]." - А. Ф. Стрелков

За станцией расположен съезд, использовавшийся для оборота составов, когда «Баррикадная» была конечной.

~

Из западного торца центрального зала станции эскалатор ведёт на станцию Кольцевой линии «Краснопресненская», из восточного торца — к наземному вестибюлю, расположенному на Баррикадной улице.

Также имеется выход в город к Московскому зоопарку и Большой Грузинской улице, Баррикадной улице и к высотному зданию на Кудринской площади.

Интерьер вестибюля был заменён при капитальном ремонте в 2015—2016 годах.

Глубина заложения — 30 метров. Пассажиропоток через вестибюль станции составляет 32,9 тысячи человек в сутки (2002 год), а пересадочный пассажиропоток составляет 118,5 тысячи человек в сутки (1999 год).

Массивные, трапециевидные в профиле, расширяющиеся кверху пилоны отделаны розовым мрамором «буровщина». Путевые стены отделаны серым мрамором «газган» разных оттенков, внизу полоса из чёрного мрамора. Пол выложен серыми и красными гранитными плитами. Люминесцентные светильники расположены на сводах в виде ломаной линии. Путевые стены, порталы центрального зала, а также наземный вестибюль украшены панно из алюминия (авт. Х. М. Рысин, Д. Я. Бодниек, И. А. Долган, Б. С. Широков). Наземный вестибюль отделан мрамором «горовский»[2].

</RuTxt>

<EnTxt>

Barrikadnaya (Russian: Баррикадная) is a station on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line of the Moscow Metro. It is named after the events of the Revolution of 1905 when it was a site for barricades on Krasnaya Presnya street. The station was opened in 1972 as the first station on the Krasnopresenenskiy line, and for three years was its southern terminus, until the tunnel to Pushkinskaya connected it to the Zhdanovskiy line.

~

The station was built following a typical pylon design, however due to unfavourable underlying geological conditions the pylons eventually had to be widened. Decoratively the station shows that by the early 1970s the architectural style of Moscow Metro stations had evolved from the functional designs of the 1960s. The station architects Strelkov and Polikarpova applied a theme of pink and red marble to the pylons, which due to their extension from the floor to the vault appear to look like barricades. The walls are exquisitely decorated with different shades of pink, red, blue and grey marble. The central hall had to be extended as the station was initially designed for extended seven-carriage trains (although the line has been using eight-carriages since the late 1980s). This design is most obviously seen in the entrances to the central hall, which are all decorated with metallic artworks.

~

The entrance to the station is located on Barrikadnaya Street, which links Krasnaya Presnya with the Garden Ring, and is externally decorated with stone artwork depicting the events of 1905. Across the road is one of Stalin's Seven Sisters skyscrapers. From the opposite end of the central hall there is a transfer to the Krasnopresnenskaya station of the Koltsevaya Line

The daily passenger traffic of the station amounts to 32,400 people via the station entrance, and 118,500 using the transfer

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>119</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Пушкинская</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>952</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Пу́шкинская» — станция Московского метрополитена на Таганско-Краснопресненской линии. Связана пересадками со станциями «Тверская» на Замоскворецкой линии и Чеховская на Серпуховско-Тимирязевской линии. Расположена в Тверском районе (ЦАО); названа по одноимённой площади. Открыта 17 декабря 1975 года одновременно со станцией «Кузнецкий Мост» в составе участка, соединившего Ждановский и Краснопресненский радиусы в единую линию.

~

История проектирования станции «Пушкинская» связана с историей проектирования станции Горьковского радиуса под Пушкинской площадью. По планам 1932 года на участке «Охотный Ряд» (сооружена как «Площадь Свердлова») — «Садово-Триумфальная площадь» (сооружена как «Маяковская») Тверского радиуса планировалось построить две станции — «Моссовет» и «Страстная площадь» (по прежнему названию Пушкинской площади). В 1934 году станция «Моссовет» была исключена из плана, а вторая осталась под названием «Пушкинская площадь». В 1935 году отказались и от «Пушкинской площади», но оставили под неё задел[3].

Ждановско-Краснопресненская линия планировалась к строительству в 1957 году, но подробности этого проекта неизвестны. В 1966 году был открыт Ждановский радиус от станции «Таганская» до станции «Ждановская». Предложения по соединению радиусов звучали самые разные, и только в конце 1960-х годов Ждановско-Краснопресненская линия была спроектирована в своём нынешнем виде. Согласно плану 1968 года, предполагалось ввести в строй участок «Площадь Ногина» — «Краснопресненская» (сооружена как «Баррикадная») в 1975 году. Станция «Пушкинская» строилась под проектным названием «Площадь Пушкина»[4].

При проектировании средней части линии у строителей и архитекторов возникли сложности, которые состояли в сложных инженерно-геологических условиях в районах строительства этих станций. Это способствовало разработке нового типа станций, отличного от построенной ранее «Площади Ногина» — колонных глубокого заложения с расширенным центральным залом, а также увеличенным шагом между колоннами. Для этого использовались тюбинги диаметром в 9,5 метров, что привело к увеличению высоты и ширины среднего зала на 1,6 и 1,5 метра соответственно. Новые конструкторские решения включали также использование лотковых плит серии 85ЛП, что при строительстве станции позволило сэкономить около 950 тонн чугуна и снизить трудозатраты[5]. Для реализации новых технологий использовался бурильный агрегат БОМ-1, станционные тюбингоукладчики и монтажные самоходные тележки, что позволило завершить работы по сооружению станции всего за два года (что оказалось на полгода раньше срока). Помимо этого, при проходке туннеля от станции «Кузнецкий мост» был использован экспериментальный щит, однако из-за неудачной конструкции щита после проходки пятидесяти погонных метров было решено демонтировать его и продолжить проходку обычным способом[6].

Станция «Пушкинская» была открыта 17 декабря 1975 года в составе участка «Баррикадная» — «Площадь Ногина», соединившего два радиуса в один Ждановско-Краснопресненский диаметр. В ходе строительства этой станции были также построены эскалаторный наклон «Горьковской» и переход между этими станциями[7]. После ввода в эксплуатацию участка «Площадь Ногина» — «Баррикадная» количество станций Московского метрополитена достигло 99. С целью обеспечить пересадку на эту линию требовалось строительство станции (ставшей «Горьковской») на действующем перегоне «Маяковская» — «Площадь Свердлова» Замоскворецкой линии. Помимо этого, в планах Тимирязевской линии была также станция с пересадкой на «Горьковскую» и «Пушкинскую» («Чеховская»). При этом три линии проходили на разной глубине: ближе к поверхности — Горьковско-Замоскворецкая линия, ниже — Ждановско-Краснопресненская, ещё ниже — Тимирязевская, а станции планируемого пересадочного узла расположились треугольником[7]. При строительстве станции «Горьковская», а также перехода на неё с «Пушкинской» работниками Метростроя были обнаружены археологические находки, в частности, монеты, обломки глиняных подсвечников и другие предметы, относящиеся к XVIII веку[8]. В 1979 году был открыт переход на станцию «Горьковская», и западный вестибюль «Пушкинской» стал совмещённым с этой станцией[7]. В 1987 году был открыт переход на станцию «Чеховская» Серпуховско-Тимирязевской линии[9].

Станция является колонной, трёхсводчатой, глубокого заложения, которые не строились в Москве с 1950-х годов. «Пушкинская» — станция с наибольшей глубиной заложения на линии. Шаг колонн — 5,25 м[10]. Ширина среднего зала — 8,2 м, высота — 6,25 м[11].

Высокие, расширяющиеся в сторону центрального и боковых залов колонны образуют изящные аркады. На их общие антаблементы опираются простые полуцилиндрические своды. Арки украшены декоративными фризами с рельефными изображениями пальмовых ветвей и розеток[12]. Каннелюры на колоннах, по замыслу архитекторов, зрительно облегчают и подчёркивают стройность колонн. Ритм колонн нарушается двумя лестничными спусками перехода, что, по мнению авторов станции, ослабляет впечатление однообразия и монотонности[13]. Вся станция выдержана в белой цветовой гамме[12].

~

Станция колонная трёхсводчатая глубокого заложения с одной островной платформой. При строительстве участка, включающего в себя «Пушкинскую», были использованы новые технологии: использовались тюбинги диаметром 9,5 метра, что позволило увеличить высоту и ширину центрального зала в сравнении с открытой ранее станцией «Площадь Ногина». Планировалось также использовать при проходке туннеля от «Кузнецкого моста» экспериментальный щит, но результат не оправдал ожиданий и работы были продолжены обычным способом. Тем не менее, использование новых технологий, в том числе тюбингоукладчиков, монтажных самоходных тележек и бурильного агрегата БОМ-1, позволило завершить работы по строительству на полгода раньше срока.

Станция имеет два выхода: на Пушкинскую площадь в совмещённый с «Тверской» вестибюль, расположенный в цоколе здания газеты «Известия», а также в подземный переход под Страстным бульваром. Станция является одной из самых загруженных в Московском метрополитене.

Пушкинская тема в оформлении прослеживается в ярких медных чеканках, расположенных на путевых стенах — по четыре на каждой[12]. Чеканки посвящены Москве (две чеканки), Санкт-Петербургу, Царскосельскому лицею, имению Михайловское, могиле поэта в Святогорском монастыре и поэтическому дару поэта (две чеканки). Каждое изображение сопровождается строками из произведений поэта.

Люстры и бра изготовлены В. А. Бубновым, который позднее стал заслуженным художником Российский Федерации[14]. Люстры сделаны в виде двухъярусных конусовидных паникадил с 18 стилизованными свечами в нижнем и 10 в верхнем ярусе расположены по оси сводов станционных залов. На стенах размещены бра-канделябры на 4 свечи[15]. Пол платформы облицован гранитом «актау». Колонны, торцевые и путевые стены — мрамором «коелга»[13]. В торце станции, в переходной камере расположен бронзовый бюст А. С. Пушкина, выполненный скульптором М. А. Шмаковым по известному портрету художника О. А. Кипренского. Он стоит на высоком столпе из белого мрамора на фоне беломраморной стены[15].

Автор станции — архитектор Вдовин Юрий Викторович, лауреат премии Совета Министров СССР 1977 года за проект станции. Соавтор — архитектор Р. В. Баженов. Скульпторы: М. Шмаков, А. Леонтьева, В. Кротков; художники: В. Бубнов, Г. Смоляков[13]. Авторы вестибюля — архитекторы Н. Демчинский и Ю. Колесникова[13].

Станция имеет два подземных вестибюля: западный (совмещённый со станцией «Тверская») и восточный (общий со станцией «Чеховская»).

Западный подземный вестибюль, который является общим для станций «Пушкинская» и «Тверская», представляет собой подземный ансамбль из двух обширных прямоугольных залов, связанных двумя широкими и короткими проходами. Между проходами находятся кассы и служебные помещения. В кассовый зал выходит витрина торгового центра «Тверской пассаж» и выход к его подземным торговым залам. По межэтажным эскалаторам можно выйти в цоколь здания издательства «Известия», а также в длинный подземный переход под Пушкинской площадью[16].

У кассового и эскалаторного залов низкие ребристые потолки с мощными балками перекрытия. По центральной оси оба зала поддерживают ряды колонн — прямоугольных в кассовом зале и круглых в эскалаторном. Между колоннами расположена линия входных турникетов на обе станции. Стены вестибюля облицованы светлым облачным и снежным мрамором месторождения Коелга со слабым рисунком. Выходящаяся в зал стена «Тверского пассажа» облицована мраморной брекчией. Пол облицован серым крупнозернистым гранитом с включениями серого диабаза и диорита[16].

Восточный подземный вестибюль является общим для станций «Пушкинская» и «Чеховская» и представляет собой обширное прямоугольное помещение с низким плоским подвесным потолком, покрытым небольшими квадратными световыми кессонами. Три массивные прямоугольные колонны поддерживают потолок вестибюля по короткой оси помещения. Стены и колонны вестибюля облицованы мрамором месторождения Газган[16]. Из вестибюля имеются выходы в подземный переход под Страстным бульваром[17] и на Пушкинскую площадь[18].

Пересадочный узел, станции которого были названы в честь писателей и поэтов А. С. Пушкина, Максима Горького и А. П. Чехова, был глубоко символичен. В 1991 году станция «Горьковская» была переименована в «Тверскую»[17], одновременно с аналогичным переименованием улицы Горького.

Переход с «Пушкинской» на станцию «Тверская» Замоскворецкой линии начинается в западной половине станции лестницей на мостик через платформу и пути в сторону станции «Котельники». За мостиком расположены два сводчатых прохода в длинную и широкую промежуточную камеру. Промежуточная камера выводит в два сводчатых коридора к эскалаторам в центральный зал «Тверской». Переход оформлен в стиле «Пушкинской»: стены облицованы белым мрамором, на них — бра-канделябры[9].

Переход на станцию «Чеховская» Серпуховско-Тимирязевской линии можно совершить двумя путями. Первый — по лестнице и мостику через платформу в сторону станции «Котельники» в восточной половине главного зала станции. Далее расположены два коротких сводчатых прохода, ведущие в большую прямоугольную сводчатую переходную камеру. В этой камере находится верхняя арка эскалаторного наклона, по которому можно спуститься в переходную камеру и дальше, к лестнице в центральный зал станции «Чеховская». Этот переход также оформлен в стиле «Пушкинской». Второй способ совершить пересадку на «Чеховскую» — по коридору от восточного торца «Пушкинской». Оттуда начинаются два боковых сводчатых прохода, которые выводят в короткий коридор, который в конце разделяется пилоном на два. Эти проходы ведут в поперечный длинный, широкий и изогнутый коридор, в обоих торцах которого эскалаторные тоннели: направо — вниз, на «Чеховскую», налево — вверх, в общий вестибюль двух станций. Стены перехода облицованы белым мрамором, переход освещается бронзовыми бра-канделябрами[9].

«Пушкинская» — одна из самых загруженных станций метро, по данным 1999 года ежедневно станцией пользовались около 400 тыс. человек: 170 тыс. человек — с перехода станции «Тверская» и 212 тыс. человек — с перехода станции «Чеховская»[19]. В марте 2002 года пассажиропоток по входу составлял 87,8 тыс. человек[20].

Время открытия южного вестибюля для входа пассажиров — 5 часов 35 минут, время закрытия — в 1 час ночи. Северный вестибюль открывается в 6 часов 30 минут, а закрывается в 22 часа 30 минут[21].

8 августа 2000 года, в 17:55, в подземном переходе под Пушкинской площадью со стороны выхода к торговому центру «Галерея Актёр» произошёл взрыв[24]. Жертвами взрыва стали 13 человек, из которых 7 погибли на месте, а 6 впоследствии скончались в медицинских учреждениях[25]. 118 человек получили ранения разной степени тяжести. Взрывной волной было разрушено большинство торговых павильонов в переходе, а также повреждены конструкции самого перехода. Преступление не было раскрыто, и в 2006 году уголовное дело было приостановлено в связи с предполагаемой гибелью исполнителей теракта, о чём заявил прокурор Москвы Юрий Сёмин[24].

</RuTxt>

<EnTxt>

Pushkinskaya (Russian: Пушкинская) is a station on Moscow Metro's Tagansko-Krasnopresnenskaya Line. Opened on 17 December 1975, along with Kuznetsky Most as the segment which linked the Zhdanovskaya and Krasnopresnenskaya Lines into one.

~

Like its neighbour, the station was a column tri-vault type, which had not been seen in Moscow since the 1950s. Arguably the most beautiful station on the Line, the architects Vdovin and Bazhenov took every effort to make it appear to have a 'classical' 19th century setting. The central hall lighting is created with stylised 19th century chandeliers with two rows of plafonds appearing like candles, while the side platforms have candlesticks with similar plafonds. The columns, covered with 'Koelga' white marble are decorated with palm leaf reliefs and the grey marble walls are decorated with brass measured insertions based on the works of the great Russian poet Alexander Pushkin. The grey granite floor completes the appearance of the masterpiece. Architecturally the station put the final stop to the functionality economy design of the 1960s and went against Nikita Khrushchev's policy of struggle to avoid decorative 'extras', which left the stations of 1958–59 greatly altered in their design.

~

The station's original vestibule, with its magnificent cessoned ceiling from anodized aluminium (architects Demchinskiy and Kollesnikov) is situated under Pushkinskaya Square of the Boulevard ring, the centre of Moscow's nightlife, and is linked with subways to the square and to Tverskaya Street. In 1979 it was combined with the Gorkovskaya (now Tverskaya) station of the Zamoskvoretskaya Line. The opposite end was decorated with a bust of the great poet himself (architect — Shumakov), however in 1987 a pathway was opened to the underground vestibule of the two escalator cascades of the Chekhovskaya station of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line. The bust was moved into a combined vestibule built into the office building of the newspaper Izvestia on the Strastnoi Boulevard of the Boulevard ring. When transferring between the stations it is possible to bypass the vestibule via the lyre fenced stairs leading from the middle of the columns.

The transfer point, was originally named for the three writers and poets (Alexander Pushkin, Maxim Gorky, Anton Chekhov). In 1991, the original street Ulitsa Gorkova was renamed Tverskaya, and hence the station was also given this name. The transfer point is one of the busiest in Moscow; Pushkinskaya receives a daily load of 46,770 via the vestibules, 170,000 to Tverskaya and 212,000 to the Chekhovskaya station

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>120</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Кузнецкий мост</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>720</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Кузне́цкий Мост» — станция Таганско-Краснопресненской линии Московского метрополитена, расположена между станциями «Пушкинская» и «Китай-город».

~

Открыта 17 декабря 1975 года в составе участка «Баррикадная» — «Китай-город». Названа по одноимённой улице, которая получила своё имя от моста через Неглинку.

Станция открыта 17 декабря 1975 года в составе участка «Баррикадная» — «Китай-город», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 99 станций.

~

Единственный выход находится в северо-западном торце станции и ведёт в наземный вестибюль, расположенный во дворе дома Торлецкого — Захарьина (улица Рождественка, 6/20/9), близ её пересечения с Пушечной улицей и Кузнецким Мостом. Из юго-восточного торца станции по эскалатору осуществляется переход на станцию Сокольнической линии «Лубянка».

В марте 2016 года был завершён ремонт наземного вестибюля станции[2].

Станция сооружена из сборной чугунной обделки по типовому проекту колонной трёхсводчатой станции глубокого заложения. Свод опирается на стальные колонны через фасонные клинчатые перемычки.

Колонны, переходящие в арочные полукружия над проходами к платформам, отделаны серо-голубым и розовым мрамором «газган».

Путевые стены облицованы белым мрамором «коелга» с цоколем из чёрного и серого гранита и украшены шестью декоративными вставками из алюминия работы М. Н. Алексеева; искры, вылетающие из-под наковальни, клещи и молот, выковывающий серп, старинное оружие, топоры, пики, ружья, пушки и ядра — произведения кузнечного ремесла.

В центре станции в форме буквы «П» установлены три скамейки, скрывающие спуск в подплатформенные помещения.

Пол на станции выложен розовым гранитом «Возрождение», а также чёрным и серым гранитом, образующим несложный орнамент в виде квадратов по оси станции и полос вдоль ряда колонн. Пол перед эскалатором на переход к станции «Лубянка» выложен керамической плиткой коричневого и белого цветов, уложенной хаотично без какого-либо рисунка.

Центральный зал освещается сплошным рядом светильников угловатой формы по оси станции, боковые залы — аналогичными светильниками на своде. По первоначальному проекту светильники представляли собой простую лаконичную конструкцию, вытянутую вдоль всей станции. Однако в итоге они получили более динамичный рисунок из чередующихся заостренных книзу профилей[5]. Архитекторы станции Н. А. Алёшина и Н. К. Самойлова были удостоены Премии Совета Министров СССР 1977 года.

Станция появляется в романе Дмитрия Глуховского «Метро 2033» и одноимённой игре:

« Кузнецкий мост был необычной станцией... Он весь состоял из мастерских. »

</RuTxt>

<EnTxt>

Kuznetsky Most (Russian: Кузне́цкий мост) is a Moscow Metro station in the Meshchansky District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line. Designed by Nina Aleshin and N. Samoylova the station was the first column type to be built since the 1950s. It was opened in 1975 as part of the linking segment between the Zhdanovskaya and Krasnopresnenskaya Line. Decoratively the station is a column tri-vault. The columns are faced with "gazgan" marble archways (reminding one of a viaduct). The floor is covered with polarised black granite. The snow-white marble of the walls is decorated with decorative artworks created by M. Alekseyev. The vestibule of the station is located in the courtyard of Rozhdestvenka Street, 6. At the opposite end of the station is a transfer to the Lubyanka station on the Sokolnicheskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>121</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Китай-город</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>726</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Кита́й-го́род» (до 5 ноября 1990 года — «Площадь Ногина») — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской и Таганско-Краснопресненской линиях. Расположена на границе Басманного и Тверского районов (ЦАО), часть выходов ведёт в Таганский район (ЦАО). Названа по одноимённому исторического району Москвы. Открыта 3 января 1971 года в составе участков «Таганская» — «Площадь Ногина» на Ждановском радиусе будущей Таганско-Краснопресненской линии и «Октябрьская» — «Площадь Ногина» на Калужском радиусе будущей Калужско-Рижской линии. Колонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой в каждом из залов. «Китай-город» — одна из самых загруженных станций Московского метрополитена[4].

~

История проектирования станции связана с историей проектирования Таганского (позднее — Ждановского) и Калужского радиусов. Перспективная схема линий в начале 1932 года включала пять диаметров: Мясницко-Усачёвский, Таганско-Тверской, Арбатско-Покровский, Дзержинско-Замоскворецкий и Рогожско-Краснопресненский (каждый из диаметров планировалось сделать из двух соединяющихся радиусов). Летом 1932 года был предложен ещё один диаметр — Калужско-Тимирязевский. В этих планах в составе Таганско-Тверского диаметра появляется станция «Площадь Ногина». Британские специалисты, приглашённые в Москву, предложили состыковать четыре радиуса метро не так, как они планировались, а вместо пересекающихся Замоскворецко-Дзержинского и Таганско-Тверского диаметров построить Замоскворецко-Тверской и Дзержинско-Таганский диаметры. Решение последовать этому предложению было принято в 1934 году[5].

В планах 1938 года впервые появилось соединение Дзержинско-Калужского и Таганско-Тимирязевского диаметров в районе Яузских Ворот[5]. Планы строительства метро в те годы часто менялись. В 1957 году было решено соединить Калужско-Тимирязевский и Таганско-Краснопресненский диаметры в районе площади Ногина. По планам 1965 года планировалось в 1968 году продлить Калужско-Рижскую линию до площади Ногина, а в 1970 году — Ждановско-Тимирязевскую[6]. В 1968 году были подтверждены планы 1965 года относительно станции у площади Ногина[7].

Участок от «Таганской» к площади Ногина строился ускоренными темпами. Ввести в эксплуатацию сдвоенную шестизальную станцию Ждановского и Калужского радиусов планировалось в 1970 году[7]. Одновременно с этим строился участок «Октябрьская» — «Площадь Ногина» Калужско-Рижской линии. При сооружении двух совмещённых в одном уровне глубоких станций была создана огромная подземная строительная площадка[8]. Работы велись в шести параллельных тоннелях[8].

Станция открылась 3 января 1971 года в составе участка «Таганская» — «Площадь Ногина» Ждановского радиуса и участка «Октябрьская» — «Площадь Ногина» Калужского радиуса, после ввода в эксплуатацию которых в Московском метрополитене стало 89 станций. После открытия станция не полностью вступила в строй: поскольку она являлась конечной для двух радиусов (Ждановского и Калужского), один из залов работал только на высадку, другой — только на посадку. 5 января 1972 года Калужский радиус был соединён с Рижским, 17 декабря 1975 года Ждановский — с Краснопресненским; при этом образовались, соответственно, Калужско-Рижская и Ждановско-Краснопресненская (ныне Таганско-Краснопресненская) линии[7]. Таким образом, станция полностью заработала лишь в конце 1975 года.

До 5 ноября 1990 года называлась «Площадь Ногина» (в честь Виктора Ногина, советского партийного деятеля). 5 ноября 1990 года станция была переименована в «Китай-город» по названию исторического района Москвы, на восточной границе которого расположена станция[3]. При этом западной части площади Ногина (до 1924 года — Варварская площадь) присвоили новое название — Славянская площадь, а восточная часть площади получила название Варварские ворота.

~

Фактически «Китай-город» — это комплекс из двух конструктивно независимых станций[9]. Оба зала «Китай-города» — колонные станции глубокого заложения (глубина — 29 метров) с тремя сводами. Построены по проекту группы архитекторов под руководством А. Ф. Стрелкова — Л. В. Лилье, В. А. Литвинова, М. Ф. Марковского (восточный станционный зал)[10], Л. В. Малашонка (западный станционный зал), И. Г. Петуховой и И. Г. Таранова (аванзалы)[2]. Станции обязаны своим художественным оформлением (чеканные карнизы из алюминия, находящиеся над колоннами, металлические вставки на путевых стенах с изображением зажжённого факела, а также серпа и молота, и др.) Х. М. Рысину, А. Я. Лапиню и Дж. Я. Бодниексу.

«Китай-город» является первой в Московском метро кросс-платформенной пересадкой: для пересадки с одной линии на другую в пределах одной станции достаточно перейти с одной стороны платформы на другую[9]. Но такой вид пересадки возможен при следовании в одном направлении (на север или на юг). Для пересадки с одного направления на другое нужно пройти по короткому переходу, который начинается в центре зала. Такой вид пересадки в Московском метрополитене был впоследствии применён ещё на пяти станциях: «Каширская», «Третьяковская», «Парк Победы», «Кунцевская» и «Петровско-Разумовская». На восточную станцию прибывают поезда, следующие в северном направлении (2-й путь в сторону станции «Кузнецкий Мост» и 1-й путь в сторону станции «Тургеневская»), а на западную прибывают поезда, следующие в южном направлении (1-й путь в сторону станций «Таганская» и 2-й путь в сторону станции «Третьяковская»).

Конструктивно обе станции трёхсводчатые. Опорой для сводов в них служат массивные невысокие колонны. Мостики через платформы в середине залов опираются на массивные пилоны, по три в каждом зале[11]. В обоих залах архитекторы выбрали острую форму опор. В западном зале это сложное сочетание длинных асимметричных трёхгранных призм, вытянутых по длине опоры (по их форме проектировщики назвали зал «Кристалл»[3]). Линии налегания сводов на опоры прикрыты широкими металлическими фризами, которые покрыты отчеканенными «пирамидками». Под фризами расположены светильники. Пилоны и путевые стены облицованы серым мрамором, полы — кремовым. На путевых стенах находятся металлические решётки с чеканкой, изображающие серп, молот, звёзды и голубей[11].

Опоры в восточном зале в целом прямоугольного сечения. По бокам они имеют гладкие стенки, а со стороны центрального и боковых залов — «рифлёные» поверхности в виде сочетания треугольных выступов и ниш (из-за этого проектировщики назвали зал «Гармошка»). Колонны и путевые стены облицованы кремовым мрамором. В основании путевых стен — белый рисунчатый мрамор с вделанными литыми плитами, изображающими горящий факел. Полы вымощены плитами серого гранита[11].

Станция метро «Китай-город» расположена под Ильинским сквером между станциями «Тургеневская» и «Третьяковская» на Калужско-Рижской линии и между станциями «Кузнецкий Мост» и «Таганская» на Таганско-Краснопресненской линии. Находится на территории Басманного, Тверского и Таганского районов Центрального административного округа Москвы. Выход в город через северный подземный вестибюль по переходам на площадь Ильинские Ворота, к Лубянскому проезду, на улицу Ильинка, Старую и Новую площади, через южный вестибюль — на Славянскую площадь, улицу Солянка, Лубянский проезд, Солянский тупик, Китайгородский проезд, улицу Варварка, Старую площадь и площадь Варварские Ворота.

«Китай-город» не имеет наземных вестибюлей; вход (с площадей Ильинские ворота и Варварские ворота, Славянской площади и Солянского тупика) осуществляется через подземные переходы. Подземные вестибюли — общие для обоих залов. Южный вестибюль соединён со станциями эскалаторным ходом, северный — эскалатором и переходом, в который ведут лестницы из двух залов. В глухом торце перехода установлен бюст В. П. Ногина (работы А. П. Шлыкова)[12]. В 2017 году северный вестибюль был реконструирован: стены пешеходного перехода вместо керамической плитки облицованы керамогранитом светлых тонов, колонны отделаны чёрным мрамором «габбро», а асфальтовый пол заменён на гранитный[13].

</RuTxt>

<EnTxt>

Kitay-gorod (Russian: Кита́й-го́род) is a Moscow Metro station complex in the Tverskoy District, Central Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is on the Kaluzhsko-Rizhskaya and Tagansko-Krasnopresnenskaya lines. Kitay-gorod is one of the four stations within the Moscow Metro network providing a cross-platform interchange (besides Kuntsevskaya, Tretyakovskaya and Kashirskaya).

~

Until November 1990, the station was called Ploshchad Nogina, for the square that was named in honor of Viktor Nogin, the prominent Bolshevik. After the city renamed the southern part of Ploshchad Nogina to Ploshchad Varvarskiye Vorot, the station was renamed for the historic Kitai-gorod area.[1]

Originally the station was to open along the intersection of the two lines when their connecting points in the centre would link the Zhdanovskiy and Krasnopresnenskiy radii and the Kaluzhskiy and Rizhskiy radii in mid-1970s. However the overcrowding of the ring line due to passengers travelling between the two lines it was decided to accelerate works on this transfer point prematurely.

The first trains arrived from both Kaluzhskaya and Zhdanovskaya lines on 30 December 1970. Because Ploshad Nogina was a terminus for both lines, trains would terminate at the eastern hall and then go off into the tunnels, where piston junctions were installed for both lines, and then come back on the western hall. For the transfer purposes, it was possible for passengers not to depart the trains when they crossed the platform on the eastern hall.

On 31 December 1971, the Kaluzhskaya line linked up with the Rizhskaya to form the Kaluzhsko-Rizhskaya line. Trains from that line began operating in normal thoroughfare, though it was still possible to go on the Zdanovskaya line by boarding on the eastern platform. The transfer point entered its full operational regime only in late 1975 when on the 17 December, Zdanovskaya and Krasnopresnenskaya lines connected to form the Zhdanovsko-Krasnopresnenskaya Line.

~

Consisting of two separate, parallel station halls united via a transfer corridor and two combined vestibules, the station was built in an era when decorative architecture once again began to emerge and the combined effort of the architects Strelkov and Moloshenok as well as decorative authors Rusin, Lapina and Bodniek, whose efforts, amongst other places, are seen on the metallic artworks on the walls of both halls.

The western hall, nicknamed Kristall (Crystal) is decorated with two rows of angular pylons faced with light gray marble. Large metal cornicles running along the base of the ceiling hide the illumination lamps. The walls are faced with bright marble and the floor with gray granite. The eastern hall is nicknamed Garmoshka (Garmon), because of its pylons (faced with yellowish marble) which look like a stretched accordion parallel to the length of the hall. The walls are faced with a greyish marble and the floor with bright granite. Heritage of the station's original name, Ploshchad Nogina, can still be found midway in the transfer passage, where a bust of Viktor Nogin (sculptor Shlykov) still stands.

The station serves northbound trains heading towards Medvedkovo and Planernaya come via the eastern platform and southbound trains heading towards Novoyasenevskaya and Vykhino coming via the western one. For passengers wishing to travel in the opposite direction, it is required to use a transfer corridor linking the two platforms.

Two underground vestibules allow transfer to the surface. The southern vestibule is located under Slavyanskaya Square and is interlinked with multiple subways. Both escalator tunnels follow directly to the vestibule. The northern one is located under the Staraya Square with subway linkages to the Maroseika street along with others. The passengers must first travel up a flight of stairs from the two halls before turning left and travelling for a while and then go up on a combined escalator. This arrangement was purpose-built for a transfer to the future Maroseika station of the Arbatsko-Pokrovskaya Line, whose tunnels pass north of the Kitay-gorod station.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>122</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Таганская</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>732</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Тага́нская» — станция на Таганско-Краснопресненской линии Московского метрополитена, расположена между станциями «Китай-город» и «Пролетарская».

~

Открыта 31 декабря 1966 года в составе участка «Таганская» — «Ждановская» (ныне «Выхино»), после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 82 станции. Названа по одноимённым площади и улице.

В 1991 году предлагалось переименовать станцию в «Каменщики»[1].

~

У станции один подземный вестибюль с выходом на две стороны улицы Большие Каменщики, к которому ведёт эскалатор из восточного торца центрального зала. Спускаясь по эскалатору в западном торце станции, пассажиры попадают в южный торец станции «Таганская» Кольцевой линии, а поднимаясь по лестнице и эскалатору из середины центрального зала — на станцию «Марксистская» Калининской линии.

Глубина заложения составляет 36 метров. Диаметр станционных тоннелей составляет 8,5 метров. Пассажиропоток через вестибюль по данным 2002 года составлял 22 400 человек в сутки, пересадочный пассажиропоток на Кольцевую линию в 1999 году был равен 179 200 человек в сутки, а на Калининскую линию — 128 800 человек в сутки.

Станция сооружена по типовому проекту пилонной трёхсводчатой станции глубокого заложения из сборной чугунной обделки.

Пилоны станции облицованы белым мрамором и украшены двумя бордюрами из коричневого мрамора. Путевые стены отделаны керамической глазурованной плиткой, белой вверху и чёрной внизу, и украшены узкими металлическими панно на тему освоения космоса работы художника Э. М. Ладыгина. Пол на станции выложен красным и серым гранитом. Светильники, освещающие центральный зал и платформы, скрыты в широких карнизах над пилонами.

Вблизи станции в сторону центра расположен пошёрстный съезд, использовавшийся для оборота составов, когда станция была конечной (в 1966—1971 годах). От второго пути Таганско-Краснопресненской линии отходит также соединительная ветвь на Кольцевую и Калининскую линии для служебных перевозок.

</RuTxt>

<EnTxt>

Taganskaya (Russian: Таганская) is a Moscow Metro station in the Tagansky District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Tagansko–Krasnopresnenskaya line, between Kitay-gorod and Proletarskaya stations.

~

Taganskaya opened in 1966 as part of the start of the Zdanovsky (now Tagansky) radius. The station's decoration is sparse yet stylish for the 1960s functional designs. Because the deep pylon trivault offers more potential for decorations, architects Nina Alyoshina and Yury Vdovin exploited this. Decorating the white marbled pylons with brown marble stripes. Likewise the white and black ceramic tiles and are decorated with metallic artworks with a space theme. The floor is covered with red and grey granite. The underground vestibule of the station is interlinked with the subway under the Bolshaya Kammenka street. The surface staircases of which are protected from the weather with glazed concrete pavilions (the first in Moscow). When the station was opened it was the terminus of the Zhdanovskaya line until 1970. Behind the station is a junction link allowing the train to reverse, also it leads onto a service link branch to the Koltsevaya line.

~

From the start the station was designed as a transfer point with the western escalators leading on to the Taganskaya station of the Koltsevaya line. In 1979, with the construction of the Marksistskaya station of the Kalininskaya line, three staircases were built into the northern wall

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>123</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Пролетарская</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>738</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Пролета́рская» — станция Таганско-Краснопресненской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Таганская» и «Волгоградский проспект» на территории Таганского района (ЦАО).

Открыта 31 декабря 1966 года в составе участка «Таганская» — «Ждановская» (ныне «Выхино»), после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 82 станции. Названа по одноимённому району Москвы, ныне упразднённому.

В 1991 году предлагалось переименовать станцию в «Крутицкое подворье»[1].

~

До 10 сентября 2016 года «Пролетарская» была единственной в Москве станцией с тремя подземными вестибюлями (с момента открытия движения по Московскому центральному кольцу таковой стала ещё станция «Ленинский проспект»). Один из вестибюлей, выход к которому расположен в центре зала, является совмещённым со станцией Люблинско-Дмитровской линии «Крестьянская застава», через него осуществляется пересадка. Этот переход появился 23 июля 1997 года — позже, чем открылась станция «Крестьянская застава» (28 декабря 1995 года). Два других вестибюля, выходы к которым находятся в торцах станции, ведут в подземные переходы под площадью Крестьянская Застава и под 3-м Крутицким переулком. Ко всем вестибюлям ведут лестницы, эскалаторов на станции нет.

~

Глубина заложения станции — 9 метров. На «Пролетарской» два ряда колонн по 40 штук в каждом, шаг колонн составляет 4 метра. Пассажиропоток по вестибюлям составлял 61 860 человек в сутки (2002 год), а пересадочный пассажиропоток на Люблинскую линию — 120 300 человек в сутки (1999 год).

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения. Станция сооружена по типовому проекту (так называемая «сороконожка») из сборных конструкций.

Колонны станции облицованы белым мрамором; их верхние части окаймлены полосой жёлтого цвета и расширяются, имитируя капители. Пол станции выложен серым гранитом и лабрадоритом. Отделка путевых стен — белые и жёлтые алюминиевые панели вверху и чёрный гранит внизу, стены украшены жёлтыми вставками с алюминиевыми изображениями серпа и молота, название станции также размещено на вставках жёлтого цвета. До марта 2012 года путевые стены были отделаны глазурованной керамической плиткой. Смена покрытия путевых стен на алюминиевые композитные панели была завершена к середине июня того же года. Светильники скрыты в ребристом потолке станции.

</RuTxt>

<EnTxt>

Proletarskaya (Russian: Пролетарская) is a Moscow Metro station in Yuzhnoportovy District, South-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line, between Taganskaya and Volgogradsky Prospekt stations.

~

Proletarskaya opened on 31 December 1966 as part of the Zhadovskiy radius. The station is a typical of the 1960s column tri-span functional design and like many stations built at the time lacks the design and decorative innovations that some of the more famous Moscow Metro stations exhibit. The architects Yuliya Kolesnikova and Yury Vdovin applied a bright theme. The pillars (slightly widening at the top) are revetted with white marble, whilst the floor is covered with grey granite of various tones and with labradorite. The walls are faced with glazed ceramic tiles of white and black (below platform level), which have decorations in the form of hammer and sickles made from anodized aluminium. The station has underground vestibules interlinked with subways under the Krestyanskaya Zastava Square with entrances covered by glazed concrete pavilions. In 1997 a footbridge was built over the northbound line, which serves as a third exit to the common vestibule with the station Krestyanskaya Zastava of the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line and also acts as a transfer point.

~

Currently the station has a passenger traffic of 61860 via surface and 120300 via the transfer.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>124</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Волгоградский проспект</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>744</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Волгогра́дский проспект» — станция Таганско-Краснопресненской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Пролетарская» и «Текстильщики».

~

Станция открыта 31 декабря 1966 года в составе участка «Таганская» — «Ждановская» (ныне «Выхино»), после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 82 станции. Названа по одноимённому проспекту.

В 1991 году предлагалось переименовать станцию в «Калитники»[1]

~

Выход в город осуществлялся через два подземных перехода на Волгоградский проспект. С 1 января 2017 года стала официальной бесплатная пересадка на станцию Угрешская Московского центрального кольца (фактически пересадка стала бесплатной в середине октября 2016 года)[2].

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения с уменьшенной шириной центрального пролёта (глубина — 8 метров), сооружена по типовому проекту из сборных конструкций. На станции два ряда колонн по 25 штук с шагом 6 метров (пролёт между рядами колонн уменьшен). Архитекторы — В. Г. Поликарпова, А. А. Марова, инженеры-конструкторы — А. И. Семёнов, Л. В. Сачкова, Т. Б. Процерова.

Пол выложен серым гранитом. Колонны облицованы белым мрамором. Путевые стены выложены белой глазурованной керамической плиткой и украшены металлическими панно на тему Сталинградского сражения 1942—1943 годов (автор — Э. М. Ладыгин).

Перегон «Волгоградский проспект» — «Текстильщики» (длина — 3,5 километра) — второй по длине в Московском метро[3]. Часть этого перегона находится на поверхности. На открытом участке расположен тупик для отстоя составов и съезд между путями, а также несколько мини-тоннелей.

</RuTxt>

<EnTxt>

Volgogradsky Prospekt (Russian: Волгоградский проспект) is a Moscow Metro station in the Nizhegorodsky District, South-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line, between Proletarskaya and Kuzminki stations.

~

Volgogradsky Prospekt was opened on 31 December 1966 as part of the Zhadovsky radius and is named after the nearby Avenue that leads on from the centre of Moscow into an intercity highway all the way to the southwest of Russia, although not directly to Volgograd. The station was built to a slight modification of the standard 1960s pillar-trispan decoration showing the first signs of innovative design, as architects V. Polikarpova and A. Marova did. The platform is narrowed (as the station was never designed to carry large passenger crowds).

~

The white ceramic tiles on the walls are arranged on 45 degrees to the platform and are decorated with metallic artworks out of anodized aluminium depicting the Battle of Stalingrad (artist E. Ladygin).

The pillars are faced with white marble whilst the floor with grey granite. The station has two underground vestibules with glazed concrete pavilions which allow passengers access to the Talalikhin and Novostapovskaya streets as well as directly to the AZLK automobile plant.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>125</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Текстильщики</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>750</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Тексти́льщики» — станция Московского метрополитена на Таганско-Краснопресненской линии. Расположена между станциями «Волгоградский проспект» и «Кузьминки» на территории районов Текстильщики и Печатники (ЮВАО).

Станция открыта 31 декабря 1966 года в составе участка «Таганская» — «Ждановская» (ныне «Выхино»), после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 82 станции. Название получила по одноимённой платформе Курского направления Московской железной дороги.

~

В октябре 1997 года, а также в конце лета 2003 и 2004 годов в течение недели в году из-за реконструкции станции метро «Выхино» и в августе 2013 года (9—11 и 23—25) в связи с подготовкой к вводу в строй двух новых станций — «Лермонтовский проспект» и «Жулебино» — станция «Текстильщики» использовалась в качестве конечной вместо «Выхино». Такая возможность существует благодаря пошёрстному съезду, находящемуся на расстоянии примерно 200 метров от платформы (видны со стороны станции «Волгоградский проспект», наземная часть). Кроме того, там же расположен тупик сбоку от главных путей.

В будущем должна открыться одноимённая станция новой линии Московского метрополитена — Большой кольцевой.

В 1983 году край платформы был обозначен световой линией. В пол были вмонтированы небольшие светильники перед краем платформы, выглядели они как молочно-белого цвета окошки, размером 20 на 5 сантиметров, расстояние между ними было по полметра. Эти светильники загорались перед прибытием поезда, предупреждая пассажиров. Просуществовала эта световая линия несколько месяцев, в начале 1984 года её демонтировали.

В октябре 2014 года станция несколько изменила облик: в частности, изменился внешний вид таблички с названием станции на платформе, её «разбавили» розово-голубыми фигурами. Также станция приобрела новую навигацию и виртуальный супермаркет. Это было сделано к форуму «Открытые инновации», который проходил с 14 по 16 октября в Технополисе «Москва», но после окончания мероприятия новый дизайн оформления на станции оставили[1]. Примечательно, что станция не закрывалась на реконструкцию и работала для пассажиров в полном режиме.

~

Станция «Текстильщики» — колонная трёхпролётная мелкого заложения (глубина — 13 метров). Сооружена из сборных конструкций по типовому проекту. На станции два ряда колонн по 40 штук в каждом, их шаг — 4 метра. Архитектор — Р. И. Погребной, архитекторы вестибюлей — А. А. Марова, А. Б. Богатырёва, инженеры-конструкторы — Г. М. Суворов, Г. Звягина, М. В. Головинова.

Путевые стены отделаны красным и голубым стемалитом, который помещён в ячеистый алюминиевый каркас. Колонны облицованы серым волнистым мрамором. Пол выложен лабрадоритом и розовым гранитом.

Изначально на станции были установлены оригинальные указатели станций следования поездов. Они были выполнены в том же стиле, что и название станции, и располагались на тех же красных щитах. После того, как линия была продлена на северо-запад, места для размещения оригинальных указателей на северной путевой стене не хватило, и они были заменены обычными. А оригинальные указатели станций в сторону «Выхино» существовали до августа 2013 года, при этом были продублированы стандартными. После продления линии в Жулебино и Котельники оригинальные указатели станций в сторону «Выхино» также были сняты.

На станции два выхода: западный наземный остеклённый вестибюль и восточный подземный. Выход из западного вестибюля осуществляется на Волгоградский проспект, Люблинскую и Шоссейную улицы, к железнодорожной платформе Текстильщики, продуктовому рынку «Печатники», Шоссейному проезду, автозаводу «Рено Россия» (бывший АЗЛК и «Автофрамос»). Восточный выход ведёт на Люблинскую улицу, Волгоградский проспект, 1-ю, 7-ю, 8-ю, 10-ю и 11-ю улицы Текстильщиков, улицы Артюхиной, Малышева, Чистова, Шкулёва, Саратовскую и Грайвороновскую, 1-й и 2-й Саратовские проезды, 1-й и 2-й Грайвороновские проезды, Волжский бульвар, к культурному центру «Москвич» (бывший ДК АЗЛК), стадиону «Москвич». На обоих выходах установлены гермоворота.

«Текстильщики» — одна из самых загруженных станций Московского метрополитена с суточным пассажирооборотом более 120 тысяч человек. Это связано с тем, что станцией пользуются жители близлежащих к Москве городов Подольска и Щербинки, пересаживаясь на ней с железной дороги на метро.

</RuTxt>

<EnTxt>

Tekstilshchiki (Russian: Текстильщики) is a Moscow Metro station in the Tekstilshchiki District, South-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on Tagansko–Krasnopresnenskaya line, between Volgogradsky Prospekt and Kuzminki stations. Tekstilschiki was opened on 31 December 1966 as a part of the Zhdanovsky radius.

~

The station was designed by Robert Pogrebnoy and is built to a standard pillar-trispan design. Apart from the grey wavy marble on the pillar and the grey granite floor the station stands out with its walls. Instead of the common ceramic tiles, for the first time in Moscow Metro tempered coloured glass was used of red (top and bottom) and indigo (centre) colours. The glass is held by a cellular aluminium frame.

~

The distance from the previous station Volgogradsky Prospekt was the longest in the Moscow Metro (3.5 kilometres (2.2 mi)) until 2007, when the Trubnaya station was opened, then this distance became the longest again as the Sretensky Bulvar station was opened, but in 2008 the Strogino station was opened, and the Krylatskoye–Strogino distance became the longest. A part of the distance from Volgogradsky Prospekt is travelled on the surface. The surface section ends just before the station and daylight can be seen in the tunnels. Just outside the tunnel portal is a piston junction and a siding. The station is located under the platform of the Kursk-bound railway. A direct access to the railway platform is possible from the station's western vestibule. The station's eastern vestibule allows access to the Lyublinskaya street and the Volgogradsky avenue. The entrances are a solid concrete glazed pavilion (architects A. Marova and A. Bogatyreva). Originally the platforms had lanterns showing the edge, later covered by cement.

The daily passenger traffic for the station is 103,100 passengers.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>126</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Кузьминки</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>756</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Кузьми́нки» — станция Московского метрополитена. Расположена на Таганско-Краснопресненской линии между станциями «Текстильщики» и «Рязанский проспект» на территории одноимённого района, по которому получила название. Открыта 31 декабря 1966 года в составе участка «Таганская» — «Ждановская» (ныне «Выхино»).

~

Станция открыта 31 декабря 1966 года в составе участка «Таганская» — «Ждановская» (ныне «Выхино»), после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 82 станции.

Станция имеет два выхода в подземные переходы под Волгоградским проспектом: восточный — на пересечении проспекта с Зеленодольской улицей и западный — к улицам Маршала Чуйкова и Жигулёвская.

~

«Кузьминки» — колонная трёхпролётная станция мелкого заложения (глубина — 8 метров). На платформе расположено два ряда железобетонных колонн (по 40 штук в каждом ряду, шаг — 4 метра). Код станции — 112. В марте 2002 года пассажиропоток по входу составлял 116 100 человек в сутки. Станция является одной из самых загруженных в Московском метрополитене. До середины 2017 года, с целью немного разгрузить станцию, в утренние часы пик на неё каждые 10 минут пускали из депо пустые поезда, проезжавшие станции «Выхино» и «Рязанский проспект» без остановок.

Архитекторами станции являются Л. А. Шагурина и М. Н. Корнеева, инженер-конструктор — Н. А. Шмитова. Построена по типовому проекту. Колонны станции облицованы белым мрамором, а пол выложен серым и красным гранитом. Путевые стены отделаны алюминиевым сайдингом. Стены украшены литыми барельефами с изображениями лесных животных, выполненными художником Г. Г. Дервизом. До закончившегося в 2008 году ремонта путевые стены были отделаны кремовой и красно-коричневой глазурованной керамической плиткой. В ходе этого ремонта также были отреставрированы барельефы.

</RuTxt>

<EnTxt>

Kuzminki (Russian: Кузьминки) is a station on Moscow Metro's Tagansko-Krasnopresnenskaya Line. The station was opened on 31 December 1966 as part of the Zhdanovsky radius.

It is named after the Kuzminki District in southeastern Moscow where it is situated.

~

The station has two underground vestibules interlinked with subways under the Volgogradskiy avenue with access to Zelenodolskaya, Marshala Chuikova and Zhigulevskaya streets with light glazed pavilions on the surface. Up to Kuzminki the Line follows Volgogradsky Avenue to the southeast. However afterwards the line turns perpendicular and adjoins the parallel Ryazanskiy Avenue and then follows it. As a result, the station has quite a high passenger traffic due to lots of public transport arriving from the southeastern suburban towns which in March 2002 totalled 116,100 passengers daily.

~

The station is a typical pillar-trispan design of the 1960s with a modest theme (architects L.A. Shagurina and M.N.Korneeva) of white marbled pillars and creme and red coloured ceramic tiles on the walls, which are also decorated with cast bariliefs that contain images of forest animals (artist G.G. Derviz). The floor is covered with grey and red granite.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>127</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Рязанский проспект</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>762</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ряза́нский проспект» — станция Московского метрополитена на Таганско-Краснопресненской линии. Расположена между станциями «Кузьминки» и «Выхино» на территории Рязанского района (ЮВАО).

~

Станция открыта 31 декабря 1966 года в составе участка «Таганская» — «Ждановская» (ныне «Выхино»), после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 82 станции. Современное название по одноимённому проспекту. Проектные названия — «Рязанское шоссе» (название Рязанского проспекта до 1964 года), «Вешняки». В 1991 году предлагалось переименовать станцию в «Вешняки»[1], однако действующее название сохранилось.

~

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения с уменьшенной шириной центрального пролёта. Сооружена по типовому проекту из сборных конструкций. На станции два ряда колонн по 25 штук с шагом 6 метров (пролёт между рядами колонн уменьшен).

Колонны облицованы серо-голубым волнистым мрамором. Стены напротив платформы покрыты глазурованной керамической плиткой: сверху — белой и красной (напоминающей орнамент в стиле рязанских полотенец), внизу — чёрной. Пол выложен серым и розовым гранитом.

Станция имеет два выхода. Наземные вестибюли, возведённые в виде остеклённых павильонов из железобетонных конструкций, расположены по обе стороны Рязанского проспекта недалеко от его пересечения с улицами Академика Скрябина, Зеленодольской и 4-м Вешняковским проездом.

В 550 м от станции находится пассажирская железнодорожная платформа Вешняки. В связи с частым транспортным коллапсом на станции метро «Выхино» находчивые люди используют эту пересадку для занятия комфортных мест в электропоездах, следующих в Московскую область.

</RuTxt>

<EnTxt>

Ryazanskiy Prospekt (Russian: Рязанский проспект) is a station on Moscow Metro's Tagansko-Krasnopresnenskaya Line.

~

Opened on 31 December 1966 as part of the Zhdanovsky radius, the station is situated where the line snakes northward and instead of following the Volgogradsky Avenue begins to follow the Ryazansky Avenue which runs several kilometres parallel to it on the north, another avenue and the original road to the city of Ryazan. Like all of the shallow-level stations built at the time, the design is a typical column tri-span, however like Volgogradsky Prospekt the platform has been narrowed.

~

The composition of the station (architects Nina Alyoshina, Yury Vdovin and N. Samoylova) adopted the traditional Ryazan cloth theme to the wall decoration where the white tiles are distinctively articulated at the top with red patterns. Also prominent is the large black level (to keep the proportions) the pillars are faced with grey-indigo marble and the floor is laid with grey and pink granite. Unusually the station has two surface vestibules, each on both sides of the Ryazanskoye Avenue (station is perpendicular to it) as well as access to the Akademika Skryabina street. In March 2002 the station had a modest passenger traffic of 70,410

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>128</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Выхино</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>768</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Вы́хино» (до 1989 года — «Ждановская») — станция Московского метрополитена на Таганско-Краснопресненской линии. Расположена в районе Выхино-Жулебино (ЮВАО), часть выходов ведёт в район Вешняки (ВАО). Открыта 31 декабря 1966 года в составе участка «Таганская» — «Ждановская». Наземная открытая станция с двумя береговыми платформами (третья, служебная, платформа была разобрана за ненадобностью вскоре после открытия участка «Выхино» — «Жулебино»). Станция была конечной на протяжении почти 47 лет, этот статус она также возвращала на период временных закрытий участка восточнее неё.

~

Станция открыта 31 декабря 1966 года в составе участка «Таганская» — «Ждановская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 82 станции. Современное название дано по московскому району, на территории которого она расположена. Первоначальное название «Ждановская» было дано в честь партийного деятеля Андрея Жданова, чьё имя носил район Москвы, в котором располагалась станция на момент открытия. В 1969 году в Москве прошла административная реформа, в ходе которой число районов увеличилось, а из Ждановского района был выделен Волгоградский район, на территории которого и оказалась станция. Таким образом, связь с топонимикой была утрачена. Железнодорожная платформа, соединённая пересадкой со станцией метро, также носила название «Ждановская».

С 1998 года электрички в сторону Казанского вокзала стали проезжать входы в метро дальше из-за перегрузки пересадки в часы пик, а позже напротив входов в метро вдоль края платформы со стороны железнодорожных путей были установлены ограждения. Начавшаяся в 2003 году реконструкция станционного узла полностью ликвидировала возможность кросс-платформенной пересадки с электропоездов на метро.

В 2004 году был открыт специализированный пересадочный павильон. Одновременно к станции метро отошла часть платформы, бывшая ранее железнодорожной, ограждение со стороны железнодорожных путей было усилено, а количество входных турникетов увеличилось примерно втрое.

В 2008 году почти завершена реконструкция пересадочного узла, завершены входы на станцию метро и на платформу Казанского направления, и в подземный переход со стороны улицы Красный Казанец.

Платформы станции соединены двумя переходами шириной 4 метра под путями, вход в каждый из переходов возможен как со стороны улицы Хлобыстова, так и со стороны улиц Красный Казанец и Вешняковская.

«Выхино» является единственной станцией Московского метрополитена, не имеющей прямой пересадки между поездами противоположного направления. В связи с этой особенностью до открытия участка «Лермонтовский проспект» - «Жулебино» была единственной станцией в Москве, на которой нарушался принцип фиксированной оплаты проезда вне зависимости от направления и станции назначения: если пассажир, приехавший на платформу из центра, решил бы вернуться обратно, ему бы пришлось снова проходить турникеты, производя оплату. Таким образом, ошибка в направлении при следовании со станции Рязанский Проспект могла стоить не только потерянного времени, но и денег в размере стоимости одной поездки. Также до установки турникетов на платформе в сторону из центра была единственной станцией, на которую можно было легально зайти бесплатно (правда проезжать куда либо с этой платформы было запрещено). Выход со станции в сторону центра осуществляется через турникеты на вход с соответствующими указателями выход.

До продления линии в сторону «Жулебино» она являлась самой загруженной станцией Московского метрополитена. Ситуацию, при которой поезда заполняются на конечных станциях настолько, что на последующих станциях пассажиры не могут попасть в поезд, назвали «эффектом Выхино»[1].

После ввода в строй участка линии до «Жулебино» предполагалось снижение пассажиропотока на данной станции до 40 %[2]. За первые три рабочих дня после открытия участка до «Жулебино» (11, 12 и 13 ноября 2013 года) пассажиропоток по данной станции снизился в среднем на 30 000 человек в день (то есть фактически на 17 %), по станциям «Рязанский проспект» и «Кузьминки» — более чем на 10 000 человек[3]. Пассажиропоток по станции Выхино составляет 119,2 тыс. человек.

27 декабря 1980 года возле посёлка Пехорка, недалеко от дороги, ведущей в аэропорт Быково, обнаружен окровавленный, практически раздетый и полузамёрзший человек. Одежда потерпевшего валялась рядом. Кроме записной книжки в карманах ничего не обнаружили. Номера телефонов и фамилии из записной книжки ничего не прояснили, а потому прибывшие на место происшествия работники милиции позвонили по одному из них. С этого момента в здании на площади Дзержинского зазвучал сигнал тревоги. Пострадавшим был заместитель начальника секретариата КГБ СССР майор Афанасьев (1940 г. р.). Через несколько дней, не приходя в сознание, он скончался.

Следствие установило, что Афанасьев погиб после избиения сотрудниками линейного отдела милиции № 5 станции «Ждановская», которые, будучи сильно пьяными, силой затащили Афанасьева в служебное помещение, отняли у него продукты и избили. После этого начальник отдела инсценировал бытовое убийство.

Хотя убийство носило бытовой характер, оно оказалось политически ангажированным, так как использовалось для борьбы за власть при стареющем генсеке Брежневе, проходившей между двумя государственными системами — КГБ и МВД — в целях очернения одной из сторон. Впоследствии преступление послужило отправной точкой для борьбы с преступлениями, совершёнными сотрудниками милиции, череды отставок высших руководителей правоохранительных органов.

На эту тему в 1992 году снят одноимённый художественный фильм. Фильм основан на реальных событиях, происходивших в Москве в 1979 году, и поставлен по мотивам одноимённой книги Владимира Калиниченко, в 1979—1982 годах руководителя следственной бригады прокуратуры СССР, который сам мелькнул в одном эпизоде.

~

«Выхино» является теоретически последней станцией эпохи «наземного метро» 1960-х годов. Станции наземного типа, реализованные уже после неё (пример — Бутовская линия), построены с применением материалов, более устойчивых к погодным условиям Москвы (в отличие от станций, построенных с применением железобетонных конструкций), и спроектированы с бóльшим удобством для пассажиров.

До 2015 года, по разным оценкам, являлась самой загруженной станцией московского метро.

Станция сооружена из стандартных железобетонных конструкций по специальному проекту. Платформы закрыты навесами для защиты пассажиров от осадков, пути открыты. Каждый из навесов поддерживает один ряд колонн (на платформе, общей с железнодорожной, — два навеса и два ряда колонн). Светильники расположены в нишах в нижней части навеса. Покрытие платформы — асфальт.

При открытии в 1966 году платформы станции были рассчитаны на приём шестивагонных составов. К 1983 году, когда на линии был произведён переход на восьмивагонные составы, платформы были удлинены в направлении последнего вагона.

Изначально станция представляла собой единственный в Москве кросс-платформенный узел станции метро и железнодорожной платформы, а именно платформы Выхино Рязанского и Казанского направлений МЖД. Платформа со стороны второго пути (в сторону станции «Рязанский проспект») построена общей для пассажиров метро и железной дороги, однако была разгорожена вдоль, пересадка была возможна только в середине платформы и по подземным переходам (она была разгорожена уже в 1991-м году, до этого можно было прямо из электрички идти поперёк платформы к турникетам).

</RuTxt>

<EnTxt>

Vykhino (Russian: Выхино) is a station on Moscow Metro's Tagansko-Krasnopresnenskaya line. Opened on 31 December 1966 as the final part of the Zhdanovskiy Radius, the station was the southeastern terminus of the line until 9 November 2013, when the extension to Lermontovsky Prospekt and Zhulebino was opened.[1] The metro station is part of a multi-modal transfer hub, which also consists of the mainline suburban railway (Kazanskoye direction).

~

Originally, the station (as well as the line) was called Zhdanovskaya after Soviet revolutionary and politician Andrei Zhdanov. However, in 1988 the station was renamed for the village of Vykhino that was absorbed by Moscow in 1960.[2]

Originally designed by A. Strelkov and V. Cheremin, the whole complex has four platforms, two of which are island platforms. The railway uses four out of the six tracks, while the metro uses the other two. It is the only station where is impossible to get from one platform to another without leaving the metro. Two pedestrian subways exist for the transfer between platforms (the transfer complex is above ground level and passengers must ascend to get onto the platforms). Direct railway to metro connections is only possible from Moscow-bound mainline trains onto centre-bound metro trains, where the combined platform is divided lengthwise between the metro and the railway. To transfer in the opposite direction, the subways must be used.

~

When the transfer complex was built, the long-term passenger load was underestimated. As a result, Vykhino became the busiest and most crowded station of the metro system, due to its position at the edge of Moscow, near many highly populated areas of the hinterland. In addition to the railway traffic, Vykhino also has a large bus station nearby and many passengers from the surrounding Moscow Oblast travel to central Moscow via Vykhino. As a result, the station has some of the largest passenger numbers of the metro network — 176,629 passengers per day at the start of 2009. On the morning rush hour, each third train does not board at this and following Ryazansky Prospekt stations to pick up passengers at Kuzminki station with good bus service.

Initially, the railway commuter passenger trains stopped just outside the metro pavilion. However, since the early 1990s, they have been making longer journeys well beyond the metro trains' arrival zone, and most of the passengers were forced to walk a train length. By the early 2000s, it was clear that the transfer point needed a significant reconstruction. In 2004 the station was closed to mainline trains (passengers were told to use the Kazansky railway station instead). During this time the old 1960s concrete hinged roofs on the railway platforms were knocked down. These were replaced with modern light green and white transparent roofs with decorative features. The stairwells from the subways were covered with separate pavilions where turnstiles were inserted, and the concrete floor was repaved with stone. The combined metro and railway platform were re-divided along the width where a pavilion was built. Thus the centre-bound metro platform was nearly trebled in area (accounting for the dismantled ticket offices as well), and safety walls were installed on the railway side. The metro part of the station kept its hinged roofs, but these were wholly repainted, and the crude lighting elements in the hinges were replaced with newer ones so giving the platform a cleaner look. The subways were also widened and cleaned up with the old tile work replaced by marble. Additional subway was built as well. The complex was re-opened to the public on 2 October 2004.

Behind the station is a surface cross junction used for reversal and the tracks lead on to the Vykhino depot

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>129</id>

<line\_id>8</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Новокосино</name>

<coordX>440</coordX>

<coordY>774</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Новокосино́» — станция Московского метрополитена, восточная конечная Калининской линии. Выходы станции ведут в район Новокосино (ВАО) Москвы и в город Реутов. Названа по одноимённому району. Открыта 30 августа 2012 года в составе участка «Новогиреево» — «Новокосино». Односводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

С 1960-х годов до 1989 года планировалось построить станцию метро «Реутово» у одноимённой железнодорожной станции[6].

В 2001 году был разработан проект строительства линии лёгкого метро в Новокосине. Планировалось построить 6 станций: «Новогиреево» (с пересадкой на одноимённую станцию Калининской линии), «Кетчерская», «Суздальская», «Городецкая», станцию на Носовихинском шоссе (рабочее название «Проезд 332») и «Николо-Архангельская». Однако в связи с установлением приоритета строительства линий классического метро над строительством линий лёгкого метро (впоследствии московские власти вернулись к проекту прокладки продления Калининской линии в Новокосино), а также нехваткой места под строительство станции лёгкого метро «Новогиреево» от этого проекта отказались[7]. Ранее рассматривавшийся вариант с двумя станциями, как и вариант с веткой лёгкого метро, были отменены[8]. Они отсутствовали и на схеме метро на 2025 год, которая была включена в Актуализированный Генплан Москвы[9]. Было принято решение продлить Калининскую ветку традиционным «глубоким» метро на одну станцию.

В соответствии с постановлением Правительства Москвы № 961-ПП от 30 октября 2007 года «О плане метростроения в городе Москве на 2008—2010 гг.» на I квартал 2008 года были запланированы проектные работы по продлению Калининской линии на 3,23 км[10]. Ввести станцию в эксплуатацию тогда планировалось в 2011 году[11].

Название станции было утверждено 24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена[12][13].

Открыть станцию для пассажиров предполагалось в 2010 году, однако сроки сначала были перенесены на 2011 год, а 17 ноября 2009 года официально было заявлено, что велика вероятность переноса открытия на 2012 год[14]. 18 сентября 2010 года мэр Москвы Юрий Лужков заявил, что станция будет открыта в середине 2012 года[10].

Строительство данной станции и перегонных тоннелей до станции «Новогиреево» вело ОАО «Трансинжстрой»: СМУ-154 выполняло проходку тоннелей, а СМУ-162 — строительство самой станции. Строительство велось с осени 2009 года и было частично приостановлено с января по май 2011 года.

Платформенный участок возводился открытым способом из монолитного железобетона. Проектирование, производство и монтаж опалубки для станционного комплекса выполняли подразделения российской опалубочной компании «СТАЛФОРМ Инжиниринг». Основная часть тоннелей построена закрытым способом, с использованием механизированных тоннелепроходческих комплексов.

Начало работ по строительству станции намечалось на октябрь 2008 года, однако в связи с нехваткой средств к работам приступили только в середине 2009 года. До осени велась расчистка территории[15]. В январе 2010 года началась разработка котлована под станционный участок. К лету котлован был готов и началось бетонирование.

Главная особенность архитектурного проекта станции — сводчатое железобетонное покрытие с глубокими, протяжёнными X-образными кессонами. Для бетонирования использовался специализированный механизированный опалубочный агрегат. Он состоял из 3 частей: опалубки свода, опалубки кессона и поддерживающего основания, оснащённого механизмами подъёма-перемещения. Опалубка свода была изготовлена из стальных сварных профилей и алюминиевых балок МЕГАФОРМ, обшитых ламинированной фанерой. Форму для заливки X-образных кессонов изготовили из ламинированной фанеры, укреплённой ячеистым металлокаркасом. Все опалубочные конструкции были запроектированы модульными. Это позволило монтировать, демонтировать и перемещать на новый участок бетонирования опалубку свода вместе с опалубкой кессона.

Проходка тоннелей началась 18 сентября 2010 года. Первый тоннелепроходческий комплекс был запущен в сторону станции «Новогиреево»[16][17][18][19]. Проходка велась щитом «Людмила», по построенному с его помощью тоннелю поезда приходят из центра. 1 декабря 2010 года был запущен ещё один комплекс — «Светлана», которым был проложен тоннель для поездов в центр. Открытые перегонные тоннели сооружались на глубине 10—17 метров.

15 апреля 2011 года щит «Людмила» завершил проходку первого тоннеля, а 21 сентября 2011 года щит «Светлана» завершил проходку второго тоннеля. 2 октября 2011 года строительство обоих тоннелей было завершено. В январе-феврале 2012 года были уложены рельсы.

Пробный состав прошёл по участку «Новогиреево» — «Новокосино» 23 августа 2012 года в районе 12:30 утра. На нём на станцию прибыл начальник столичной подземки Иван Беседин, которому доложили о готовности станции к сдаче в эксплуатацию. Пробный поезд включал в себя путеизмеритель, вагон-лабораторию и вагоны сопровождения. Пробный состав приписан к электродепо «Планерное».

В тот же день на данной станции был введён режим метро. С 23 августа и до официального открытия поезда, следующие из центра, следовали мимо оборотных тупиков станции «Новогиреево» до станции «Новокосино». Так поезда совершали обкатку нового участка[20].

С 7 февраля 2011 года и вплоть до открытия движения на официальном сайте Московского метрополитена публиковалась информация об уровне готовности строящейся станции в процентах.

Открытие станции состоялось 30 августа 2012 года[1][21], с пятичасовой задержкой от изначального времени открытия, в 15:33. В мероприятии принял участие президент России Владимир Путин[22][23]. «Новокосино» стало 186-й станцией Московского метрополитена.

Вместе с вводом станции протяжённость Калининской линии увеличилась на 3,42 км в однопутном измерении, включая тупики и ПТО за ними. Общая протяжённость линии в однопутном исчислении достигла 16,52 км. Эта станция стала последней в Московском метрополитене, проектирование и строительство которой началось при бывшем мэре Юрии Лужкове, и одной из самых долгостроящихся станций последнего десятилетия (строительство велось почти три года и почти не замораживалось).

Проект станции разработан в 2010 году коллективом архитекторов ОАО «Метрогипротранс» под руководством архитектора Леонида Борзенкова[24]. Все пути движения пассажиров спроектированы с учётом потребностей представителей маломобильных групп населения. Для людей со слабым зрением от вестибюлей до платформы сделаны световые и тактильные полосы. Зоны повышенной опасности обозначены световыми элементами и тактильными полосами. На станции установлены первые в Московском метрополитене пробные звуковые сигналы, оповещающие об отбытии и прибытии поездов.

~

Конструкция станции — односводчатая мелкого заложения. Платформа — островного типа длиной 163 м. Междупутье — 14,9 м. В отделке применяются долговечные декоративные материалы (гранит, керамические плиты, нержавеющая сталь, алюминий, стекло).

Платформенный участок станционного комплекса перекрыт плоским кессонированным сводом. Сводчатое покрытие с глубокими нишами, разделёнными диагональными рёбрами-нервюрами, визуально расширяет пространство и создаёт торжественный облик подземного дворца. Ниши окрашены в более светлый тон по сравнению с нервюрами, для которых подобран сложный серый тон. Колористическая гамма — серо-чёрно-белая. Кессоны подсвечены подвесными светильниками. Контраст тёмного и светлого, игра тени и света усиливают объёмность пластического решения.

Путевая стена представляет собой высокий цоколь у основания свода, облицованный перфорированными тёмно-серыми панелями с шумопоглощающим слоем, с отделкой из тёмного гранита. Вдоль середины платформы расположены пассажирские скамейки, совмещённые с информационными блоками[25].

Следует за станцией «Новогиреево». Два из пяти выходов станции ведут в город Реутов Московской области[26], хотя сама станция географически расположена в одноимённом районе Москвы, между Суздальской улицей и Носовихинским шоссе, перпендикулярно Южной улице. Со станции можно выйти на Носовихинское шоссе, Новокосинскую, Суздальскую и Городецкую улицы в Москве, а также на Юбилейный проспект, Южную улицу и улицу Котовского в Реутове. Примерно в 800 метрах от станции находится железнодорожная станция Реутово Горьковского направления МЖД[25].

Станция имеет два подземных вестибюля — западный и восточный. По лестницам из них можно подняться в систему подземных переходов; выходы из подземных переходов на улицу накрыты стеклянными павильонами. Оба выхода оборудованы лифтами[25]. Лестницы накрыты асимметричными стеклянными павильонами. С одним из юго-западных павильонов совмещено помещение для отдыха локомотивных бригад.

Стены вестибюлей и пешеходных переходов облицованы плитами керамогранита на металлическом каркасе. Для западного вестибюля выбраны плиты салатового и серого цветов, основной цвет восточного вестибюля — охристо-оранжевый с серыми вставками. Подвесные потолки вестибюлей стального цвета набраны из панелей Hunter Douglas Luxalon либо Durlum Loop, за которыми размещается технологическое оборудование и светильники. В пешеходных переходах потолки оштукатурены, в поперечные ниши установлены антивандальные светильники[25].

Рядом с метро планировалось строительство перехватывающей стоянки для автомобилей[27], рассчитанной на 2000 машиномест. Кроме того, как уточнил бывший префект ВАО Н. Евтихиев, с руководством города Реутова, граничащего с восточными районами столицы, достигнута договорённость, что они также построят перехватывающую парковку аналогичной вместимости. «Паркинг необходим, чтобы жители Подмосковья, приезжающие в столицу, не бросали машины у нас во дворах», — пояснил префект. Однако к пуску станции была построена перехватывающая парковка на 500 машиномест, которую планируется расширить до 5000[20].

</RuTxt>

<EnTxt>

Novokosino (Russian: Новокосино) is a station on the Kalininsko-Solntsevskaya Line of the Moscow Metro. The station is situated at the northern edge of Novokosino District, adjacent to the Reutov town of Moscow Oblast. After its inauguration in 2012, it replaced Novogireyevo as the eastern terminus of Kalininskaya Line. It is the easternmost station of Moscow Metro.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>130</id>

<line\_id>8</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Новогиреево</name>

<coordX>440</coordX>

<coordY>780</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Новогире́ево» — станция Московского метрополитена на Калининской линии. Расположена под Зелёным проспектом на его пересечении со Свободным проспектом на территории района Новогиреево (ВАО), по которому и получила своё название. Открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево». Колонная трёхсводчатая мелкого заложения с одной островной платформой.

С момента открытия в 1979 году и до ввода в строй станции «Новокосино» в 2012 году данная станция являлась конечной.

~

Станция открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 114 станций. Названа по одноимённому историческому району Москвы.

~

У станции два подземных вестибюля. К западному ведёт эскалатор, работающий только на подъём, и лестница, к восточному — только лестница. Оба вестибюля ведут в переходы под Зелёным проспектом, и выходы из каждого перехода на обе стороны от оси перехода. Таким образом, всего у станции фактически восемь выходов.

Код станции — 079. В марте 2002 года пассажиропоток составлял: по входу — 121,8 тысячи человек, по выходу — 118,3 тысячи человек[1]. В настоящее время после продления линии в Новокосино пассажиропоток на станции снизился. Время открытия станции для входа пассажиров — 5 часов 25 минут, время закрытия — в 1 час ночи[2].

Конструкция станции — колонная трёхпролетная мелкого заложения (глубина заложения — 9 метров). Сооружена из сборных конструкций на основе типового проекта. На станции 2 ряда по 26 колонн с шагом 7,5 м (увеличен по сравнению с типовым проектом).

Архитектурное и художественное оформление станции посвящено теме «Международный год ребёнка» (1979 год)[4][5]. Авторы-архитекторы Р. И. Погребной и И. В. Плюхин.

Колонны станции отделаны светлым мрамором и украшены ярким разноцветным фризом из стеклокристаллита с сюжетами на тему природы Подмосковья (художник А. Н. Кузнецов). Путевые стены отделаны светлым мрамором в верхней части и серо-голубым мрамором в нижней части, на них также размещён цветной фриз. Пол выложен красным и коричневым гранитом, полосы белого мрамора разделяют его на квадраты. Светильники скрыты в ребристом потолке.

За станцией находятся два пути, используемых для оборота и ночного отстоя составов, и двухпутная соединительная ветвь в электродепо «Новогиреево». С открытием станции «Новокосино» пути используются для подачи и выдачи составов из электродепо «Новогиреево».

В романе «Мраморный рай», изданном в рамках серии «Вселенная Метро 2033», «Новогиреево» является жилой станцией, на которой находятся бани.

</RuTxt>

<EnTxt>

Novogireyevo (Russian: Новогиреево) is a Moscow Metro station on the Kalininsko-Solntsevskaya Line.

~

It was constructed in 1979 in Moscow's Novogireyevo District, as the final terminus of the Kalininsky radius. The status of terminus ended following the inauguration of Novokosino, extension to the east, on August 30, 2012. The station has entrances at both ends, and is at a depth of nine metres. About 110 000 passengers use Novogireyevo station daily.

~

The station was designed by Robert Pogrebnoi and Plyukhin. The station was the first of the newer version of the pillar-trispan with the step of the pillars further increased from 6 to 7.5 metres. The pillars are revetted with light-grey marble and the walls are revetted with steel blue marble. The upper parts of the pillars and the walls are decorated with friezes devoted to the nature of the Moscow area (by A. Kuznetsov). The floor is faced with slabs of red and brown granite and strips of white marble.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>131</id>

<line\_id>8</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Перово</name>

<coordX>440</coordX>

<coordY>786</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Перо́во» — станция Московского метрополитена на Калининской линии. Расположена под Зелёным проспектом между 2-й и 3-й Владимирскими улицами на границе районов Новогиреево и Перово (ВАО)[1][2][3], по последнему из которых и получила своё название. Открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево». Односводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой.

Название станции происходит от названия подмосковного села, а с 1925 года — города Перово, который в 1960 году вошёл в состав Москвы[4][5].

~

Строительство станции «Перово» велось в 1975—1979 годах в ходе прокладки первого участка Калининского радиуса Московского метрополитена («Марксистская» — «Новогиреево») протяжённостью 12,2 км[6][7]. На первоначальном этапе проектирования и строительства станция носила проектное название «Перово поле»[4] (по названию бывшего рабочего посёлка Перово Поле[8], располагавшегося севернее нынешнего Зелёного проспекта и включённого в состав Москвы ещё в 1940 году[5][9]). Станцию строил тоннельный отряд № 6 Мосметростроя (начальник И. А. Яцков)[10].

Пуск участка был приурочен к Московской Олимпиаде 1980 года[11]. 16 декабря 1979 года по участку впервые прошёл пробный поезд с пассажирами-метростроевцами, а 30 декабря того же года, в канун Нового года, станция «Перово» распахнула свои двери перед пассажирами: участок был сдан в постоянную эксплуатацию[12][13].

После ввода в эксплуатацию участка в Московском метрополитене стало 114 станций.

Архитектурный проект станции был подготовлен архитекторами Н. А. Алёшиной и В. С. Воловичем (при участии Н. К. Самойловой и Р. П. Ткачёвой) и инженерами-конструкторами Т. А. Жаровой и Ю. З. Муромцевым[14].

~

Станция «Перово» — односводчатая станция мелкого заложения. Сооружена из монолитного железобетона с распором свода на предварительно сооружённые «стены в грунте». Западный и восточный торцы станционного зала соединены лестницами с подземными вестибюлями[1][14].

Станция располагает двумя подземными вестибюлями. Выходы из них ведут в подземные переходы под Зелёным проспектом, причём переход, расположенный с западной стороны станции, соединён с двумя переходами под 2-й Владимирской улицей. Всего западный вестибюль имеет шесть выходов на поверхность по разным сторонам Зелёного проспекта и 2-й Владимирской улицы, а восточный — два выхода[15].

Художественное оформление станционного зала посвящено теме «Народное творчество»[1]. Авторы архитектурно-художественного оформления — художники Л. А. Новикова и В. И. Филатов. Они выполнили это оформление преимущественно в белых тонах, что, по их замыслу, должно создавать ощущение лёгкости и простора. Путевые стены облицованы: вверху — белым мрамором, снизу — чёрным габбро. Пол станции выложен коричневым, серым и чёрным гранитом[14][16].

При оформлении цоколя стен и размещении на них резных каменных панно авторам оформления станции удалось, опираясь на традиции русского народного прикладного искусства, уйти от характерного для 1970-х годов мейнстрима, который отличал художественное оформление построенных в то время станций метро и делал акцент на использование металлического декора (чеканка, художественное литьё и т. д.) и упрощённых, почти схематичных изображениях. При оформлении станции «Перово» они применили декор в виде резьбы по камню в традиционном русском «хоромном» стиле[17].

Всего на путевых стенах станции размещено четыре пары декоративных резных панно, облицованных ромбической клеткой из белоснежного мрамора с месторождения Коелга. В центре каждого панно располагается основное изображение, обрамлённое растительным орнаментом. И сюжет, и стилистика изображений восходят к русскому народному творчеству[4][16].

На панно, размещённом справа от восточного входа в станционный зал, изображено дерево с сидящей на нём птицей, а на панно, находящемся слева — сказочная райская птица Сирин с небольшой короной на голове (иногда в этой птице ошибочно видят птицу Феникс[18] или даже персонажа сказки «Финист — Ясный сокол» — юношу, способного превращаться в сокола[16]). На следующей паре располагающихся друг напротив друга панно представлены сказочная вещая птица Гамаюн и лев. Третью пару образуют панно с изображениями крылатого коня и двух солнц — Солнышка с ликом ясным и Солнышка с ликом опечаленным. Последняя пара включает панно с повторением мотива первого панно и панно с изображением голубки[14][17].

По словам художника Л. А. Новиковой (которая ещё со студенческих лет увлекалась русским народным искусством и ездила в фольклорные экспедиции на Север), птица Сирин изображена как символ счастья, лев — как хранитель домашнего очага, а ромбы, в которые вписаны сказочные существа, с древности символизируют солнце на русских вышивках и наличниках[19]. Крылатого коня часто рассматривают как символ силы и благополучия, солнце — как источник жизни на Земле[4][16].

По оси станции расположено пять световых указателей направления движения поездов, каждый из которых окружён скамейками. Над арками выходов в город располагаются цветочные орнаменты, выполненные методом резьбы по штукатурке. Освещение станции обеспечивают светильники, выполненные по эскизам художника М. Алексеева и размещённые в нишах на своде станции зигзагом. Их свет как бы создаёт лёгкое кружево из треугольных элементов, напоминающее рябь пера (что намекает, вероятно, на название станции)[14][17][18].

</RuTxt>

<EnTxt>

Perovo (Russian: Перо́во) is a Moscow Metro station on Kalininsko-Solntsevskaya Line. It was opened on 30 December 1979 along with the Kalininsky radius at a depth of nine metres.

Named after Perovo District in the Eastern Administrative Okrug.

The architects Nina Aleshina and Volovich adopted a single-vault design with hinged aluminium lighting elements. The decorative design of the station is devoted to the Russian folk arts. The walls are decorated with blocks with screw-threaded rocks, and original patterns above the entrance portals (by L. Novikova and B. Filatov). The walls are revetted with white marble above and black gabbro below. The floor, which has several high marble stalls surrounded by benches, is faced with grey, black and brown granite.

The station has two exits, both interlinked with the underground subways under the Zelyony Avenue and 2nd Vladimirskaya street. Presently the station has a relatively low passenger traffic of 49300 passengers

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>132</id>

<line\_id>8</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Шоссе Энтузиастов</name>

<coordX>440</coordX>

<coordY>792</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Шоссе́ Энтузиа́стов» — станция Московского метрополитена на Калининской линии. Связана пересадкой с станцией Шоссе Энтузиастов на Московском центральном кольце. Расположена на границе районов Перово и Соколиная Гора (ВАО) под Шоссе Энтузиастов, по которому и получила своё название. Открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево». Колонная трёхсводчатая глубокого заложения с одной островной платформой.

~

Станция открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 114 станций. Названа по одноимённому шоссе.

В 1991 году станцию предлагали переименовать во «Владимирку»[1]

До революции Шоссе Энтузиастов называлось Владимирским трактом. По этой дороге отправляли заключённых на каторгу в Сибирь. Поэтому оформление станции посвящено теме каторги и борьбы за свободу в истории Российской империи.

Массивные пилоны станции облицованы уфалейским мрамором различных оттенков, их цвет меняется по длине станции от глухой стены в торце до выхода в город от светло-жёлтого до тёмно-серого. Цоколи пилонов отделаны красным гранитом.

~

У станции один подземный вестибюль (восточный), соединённый с центральным залом станции при помощи трёхниточного эскалатора. Вестибюль соединён с подземным переходом под Шоссе Энтузиастов.

Планируется замена эскалаторов.[2]

Литые художественные вставки на стенах посвящены революционной тематике. В западном торце центрального зала размещена скульптурная композиция «Пламя свободы» (автор — А. Н. Кузнецов). На ней изображены разрывающие цепи каменные руки, которые проламывают мраморную облицовку. Рядом — сброшенный герб Российской империи и царская корона. Издалека кажется, что стена и вправду проломлена. На путевых стенах находятся композиции на светлом металле. Они изображают хронологию революции (расположение композиций от входа к тупику): горящая усадьба с направленными на неё вилами, Сенатская площадь, Медный всадник, штыки, сабля, падающая треуголка, комната с видом на Петропавловскую крепость. Завершает ряд изображение винтовок на фоне красного флага.

Путевые стены облицованы красным и светлым гранитом, а пол станции выложен серым и красным мрамором. Светильники в центральном зале и над платформами скрыты за широким карнизом над арками пилонов.

За станцией (в сторону от центра Москвы) расположен оборотный тупик. Он предназначен для оборота в экстренных случаях и ночного отстоя составов.

Действует непрямая уличная пересадка на одноимённую станцию МЦК. Существует техническая возможность строительства прямой пересадки через перспективный западный вестибюль.

</RuTxt>

<EnTxt>

Shosse Entuziastov (Russian: Шоссе Энтузиастов) is a Moscow Metro station on the Kalininsko-Solntsevskaya Line. It is located between Aviamotornaya and Perovo stations.

~

The station is named after the Entuziastov Highway, under which it is located. The design theme of the station is the struggle for freedom during Russia's history. Shosse Entuziastov station is decorated in various colours and shades of marble, with colours ranging from dark grey to yellow.

~

Sculptures and pictures relating to revolutionary subjects adorn the walls. On the western end of the central hall there is a large sculpture — "Flame of Freedom" — designed by A. Kuznetsov

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>133</id>

<line\_id>8</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Авиамоторная</name>

<coordX>440</coordX>

<coordY>798</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Авиамото́рная» — станция Московского метрополитена на Калининской линии. Расположена на границе районов Соколиная гора (ВАО) и Лефортово (ЮВАО), однако все выходы станции ведут лишь в последний. Открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево». Колонная трёхсводчатая глубокого заложения с одной островной платформой. В перспективе будет связана пересадкой со строящейся одноимённой станцией на Большой кольцевой линии.

Станция открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 114 станций.

~

Станция «Авиамоторная» — колонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина — 53 метра). Сооружена из сборной чугунной обделки, центральный зал сооружён с обратным сводом. На станции два ряда по 15 колонн. Шаг колонн — 5,25 м. Архитекторы — А. Ф. Стрелков, В. И. Клоков, Н. И. Демчинский, Ю. А. Колесникова, инженер-конструктор — Е. С. Барский.

17 февраля 1982 года на станции произошла крупная авария, в результате которой погибли 8 человек, и десятки получили телесные повреждения различной степени тяжести, вплоть до пожизненной инвалидности[2].

У одного из работавших на спуск эскалаторов произошло отсоединение цепи тележек со ступенями от двигателя. Тормоза, предназначенные для торможения ступеней, тоже не сработали. В результате, ступени под массой стоявших на них пассажиров, быстро набирая скорость, поехали вниз. Вход на станцию не был немедленно перекрыт, и на аварийный эскалатор продолжали становиться люди. Внизу на сходе с эскалатора началась давка, и образовался завал из десятков людей. Несколько человек успели запрыгнуть на балюстраду, но тонкий пластик облицовки не выдержал их массы, и они провалились вниз на несколько метров, получив лёгкие ушибы, некоторые также получили порезы разбившимися балюстрадными светильниками. Все восемь погибших были раздавлены массой людей у подножия эскалатора. Это одна из самых крупных аварий в Московском метро.

"Случившаяся катастрофа практически не была освещена в печати, по радио и на телевидении, что породило в первый же день после аварии самые фантастические слухи, особенно о количестве погибших (их число оценивалось до семисот). Единственным стало короткое сообщение в «Вечерней Москве»:

17 февраля 1982 года на станции «Авиамоторная» Калининского радиуса Московского метрополитена произошла авария. Среди пассажиров имеются пострадавшие.

Причины аварии расследуются." — «Вечерняя Москва». 18 февраля 1982 года

Первая подробная публикация появилась лишь к десятилетию катастрофы в 1992 году[3].

Об аварии, произошедшей на эскалаторе в 1982 году, в песне «Трагедия на Авиамоторной» поёт московская группа «Пурген» (альбомы «Токсидермисты городского безумия» 1999 и «Бог рабов» 2010).

Также авария упоминается в книге Андрея Шляхова «Психиатр» (в аварии погиб отец главного героя).

~

Оформление станции посвящено строителям авиационных двигателей (скульпторы — Дж. Я. Бодниек, Х. М. Рысин, художник — А. М. Мосийчук), сама станция оформлена в светлых тонах. Пол выложен гранитными плитами разных оттенков серого. Колонны и путевые стены облицованы светлым мрамором «коелга».

Торцевая стена покрыта белым полированным мрамором и украшена металлической скульптурной композицией. Фон из листов ярко-серебристого вертикально рифлёного металла имитирует восходящие потоки воздуха, в которых парит Икар. Рядом с ним изображены летящие вверх самолёты разных лет и пропеллеры. Из-за строительства перехода на Большую кольцевую линию композицию перенесут в верхний эскалаторный зал перехода[1].

Над выходом в город укреплены ярко-серебристые лопасти самолётного винта и обтекающий их «воздух».

Свод станции украшен декоративным куполом из анодированных под золото четырёхугольных пирамид — над залом будто бы парит волшебный ковёр-самолёт. Несколько картин, соединяясь, образуют цветок, в центре которого горит лампочка словно звезда на небосводе. Золотистые, чеканные панно образуют подвесной потолок; на каждом панно разные рисунки — то небесные созвездия, то расходящиеся лучи солнца.

Расположена между станциями «Шоссе Энтузиастов» и «Площадь Ильича». Выход в город осуществляется через подземный вестибюль на шоссе Энтузиастов и Авиамоторную улицу. В 400 метрах от станции находится пассажирская железнодорожная платформа Новая.

В будущем «Авиамоторная» станет пересадочной на одноимённую станцию, строящуюся на Большой кольцевой линии.

</RuTxt>

<EnTxt>

Aviamotornaya (Russian: Авиамото́рная) is a Moscow Metro station in the Lefortovo District, South-Eastern Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is on the Kalininsko–Solntsevskaya line. The station was opened on 30 December 1979.[1]

~

The station is built in a three-vault configuration 53 metres (173 feet) underground. The central hallway contains a sculpture made out of anodised gold pyramids and tetrahedra. The architects of the station are A.F. Strelkov, V.I. Klokov, N.I. Demchinsky, J.A. Kolesnikov, and E.S. Barsky. The theme of Aviamotornaya is aviation and flying. The columns holding up the ceiling are glazed in a light marble tone. The floor is made up of granite plates coloured in different shades of grey. The wall at the end of the central hallway is faced in a metal sculpture depicting Icarus. There are decorations mentioning and detailing the main constellations.[1]

The escalators of the station caused a significant disaster on the Moscow Metro on February 17, 1982, that killed at least eight people. [2]

As evening rush-hour approached, escalator #4 was turned on at 16:30 Moscow time. As the first commuters began to use it to descend, a poorly-attached step came loose, completing the cycle of coming all the way down and then back up on the opposite end of the chain. At 17:00, as it passed the upper mechanism, it got stuck and deformed the upper working gears and rods. This broke the clutch between the driving gears of the engine, and the thread, now free to move in any direction, began to accelerate from the weight of the passengers. Automatically the engine was immediately turned off and the brakes were applied. However, the standard working brakes lacked the strength to stop the momentum of the thread (heavily laden with passengers at this rush-hour), or even to reduce its acceleration.

For such a case, all escalators are equipped with additional emergency brakes, and Aviamotornaya's escalators had received completely new models three months prior. Moreover, two days before the accident, there had been a routine safety check, which found that the emergency brakes were incorrectly configured throughout; after necessary amendments, a simulation deemed all of the four escalators' emergency brakes to be satisfactory.

However, that was not the case. The chief mechanic in charge had used instructions for the old braking system to install the new brakes (which were being introduced on all escalators in the Metro at the time) on the particular escalator model at Aviamotornaya.[2]

The resulting wrong configuration in both mechanism and circuitry did not allow for them to automatically turn on. Even when the escalator supervisor saw that the thread had accelerated to 2.4 times faster than its maximum rate and attempted to manually operate the brakes, nothing happened. 110 seconds after it began, the accident was over.

With the exception of a vague note in Vechernyaya Moskva, the state-controlled Soviet press made no reference to the event.[2] This resulted in thousands of rumours and panic immediately spreading throughout the city. No person was actually sucked into the machine bay. All of the eight people who died were crushed at the base of the escalator by other passengers who did not have time to move away, forming an obstruction. Some did attempt to jump out of the way by climbing onto the balustrade, but the thin plastic coating could not withstand the weight and collapsed (thus the rumours), yet those who did fall through would have hit a solid concrete foundation with no moving parts of any sort a few metres under the balustrade, with most suffering minor injuries.

As the wounded were carried off, at 17:10 the station was put on exit only and at 17:35 closed altogether. Immediately an investigation was launched, where it was determined that the speedometer was wrongly wired to the emergency brake and that all of the three other escalators at the station were prone to similar disaster.[3][4][5] After the accident, the Soviet medics have counted 8 dead and 30 injured.[6]

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>134</id>

<line\_id>8</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Площадь Ильича</name>

<coordX>440</coordX>

<coordY>804</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Пло́щадь Ильича́» — станция Московского метрополитена на Калининской линии. Связана пересадкой с станцией Римская на Люблинско-Дмитровской линии. Расположена на территории района Таганский (ЦАО) под площадью Рогожская Застава. Своё название станция получила по старому наименованию площади. Открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево». Пилонная трёхсводчатая глубокого заложения с одной островной платформой.

~

Была открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 114 станций. Название дано по расположенной на поверхности площади Ильича (ныне — площадь Рогожская Застава).

Выход в город осуществляется через подземный вестибюль на площадь Рогожской заставы, шоссе Энтузиастов, к платформе Серп и Молот Горьковского направления Московской железной дороги, а также на Рогожский и Золоторожский валы.

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Рогожскую»[3].

~

В центре зала находится переход на станцию «Римская». Рядом со станцией расположены платформа Серп и Молот Горьковского направления и остановки наземного общественного транспорта.

Конструкция станции — пилонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина заложения — 46 метров), сооружена из сборной чугунной обделки по типовому проекту. Своды поддерживаются восемью массивными пилонами.

Пилоны станции облицованы красным мрамором «салиети». Пол выложен серым, чёрным и красным гранитом («савасайский», «герман» и «габбро»). Путевые стены отделаны белым мрамором «коелга»[4].

Станция «Площадь Ильича» — одна из самых интересных в палеонтологическом плане станций метро. Колонны на ней отделаны красным мрамором (мраморовидным известняком), в котором очень часто встречаются окаменелости[5].

На торцовой стене центрального зала укреплён барельеф В. И. Ленина (скульптор — Н. В. Томский).

</RuTxt>

<EnTxt>

Ploshchad Ilyicha (Russian: Площадь Ильича) is a station on the Moscow Metro's Kalininsko-Solntsevskaya Line.

~

It was opened on 30 December 1979 as part of the line's first stage.

It is named after the Ilyich Square (indirectly referring to Vladimir Ilyich Lenin by his patronymic), which has since been renamed to Rogozhskaya Zastava Square

~

The station is a deep-level pylon tri-vault design. The connotation of the location's former name, influenced the architectural theme of the station realisation of Lenin's ideas by architects L. Popov and V. Klokov and engineers Ye. Barsky and Yu. Murmotsev.

The station walls are faced with white koelga marble, which are punctuated by metallic artworks depicting the hammer and sickle. Thick cubic shaped pylons are faced with dark red marble seliyeti, "rest" on a laboradorite socle. The floor is covered with red and grey granite, whilst lightning elemnets are mounted into a metallic carcass that is fixed to top of the vaults, a straight one for the central hall, and a zig-zagged shaped for the platform. At the rear of the central hall is a large bas-relief of Vladimir Lenin created by the People's Artist of the USSR Nikolai Tomsky.

The station's vestibule, designed by architect I.Petukhova, is connected directly to the central hall by a three-escalator ascend, and is located underground under the Rogozhskaya Zastava square. The square itself is a major intersection where the Sergey Radonezhsky Street becomes the Enthusiasts Highway an arterial road that will eventually become the M7 Motorway. Of the square come the Rogozhsky Val, Mezhdunarodnaya (International), Rabochaya and Shkolnaya Streets. In addition the station serves as a transfer point with the Railway station Serp i Molot of the Gorky direction.

In 1995, the station Rimskaya of the Lyublinskaya Line was opened, and to achieve transfer a side staircase was added which directly connects by escalator to the end of new station's platform

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>135</id>

<line\_id>8</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Марксистская</name>

<coordX>440</coordX>

<coordY>810</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Маркси́стская» — станция Московского метрополитена на Калининской линии. Связана пересадками с двумя станциями «Таганская», одна из которых располагается на Кольцевой линии, а другая — на Таганско-Краснопресненской. Расположена в Таганском районе (ЦАО); названа по одноимённой улице. Открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево». Колонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой, на момент открытия являлась самой глубокой в Московском метро.

~

Открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 114 станций. Названа по одноимённой улице.

В 1991 году было предложено переименовать станцию в «Воронцовскую»[1], однако это не было осуществлёно.

Основным цветом в оформлении является красный. Колонны станции облицованы красным мрамором «буровщина»[2]. Со стороны платформ на них сделана характерная продольная выемка, из-за чего они кажутся двойными. Облицовка путевых стен — мрамор «газган» с оттенками от светло-розового до серого, цоколь отделан чёрным гранитом[2]. Центральный зал и платформы освещены светильниками, представляющими собой спирали из вертикально расположенных люминесцентных ламп, которые символизируют один из законов марксизма — «развитие по спирали». Пол покрыт серым гранитом с красными вставками, символизирующими гвоздики[2]. Над сводами в торцах центрального зала расположены панно на тему «Торжество идей марксизма», выполненные в технике флорентийской мозаики (художник М. Н. Алексеев)[2].

Расположена между станциями «Третьяковская» и «Площадь Ильича».

~

У станции один подземный вестибюль, связанный эскалатором с восточным торцом центрального зала. Он выводит в подземный переход с выходами к улицам Таганская и Марксистская. В подземном вестибюли стены облицованы мрамором «газган», а колонны мрамором «буровщина»[2].

Станция является пересадочной на станцию «Таганская» Таганско-Краснопресненской линии (переход осуществляется через мостик в центральной части станции, затем подъёмом по эскалатору) и станцию «Таганская» Кольцевой линии (переход осуществляется из западного торца центрального зала вверх по эскалатору). Облицовка переходов, в целом, такая же, что и у колонн станции.

Глубина заложения станции — 60 метров. Суточный пассажиропоток через вестибюль станции в 2002 году составлял 40 250 человек, пересадочный пассажиропоток на Кольцевую линию по данным на 1999 год был равен 136 300 человек в сутки, на Таганско-Краснопресненскую линию — 128 800 человек в сутки.

К востоку от станции на Калининской линии находится связанная с обоими путями линии служебная соединительная ветвь на Таганско-Краснопресненскую и Кольцевую линии. Западнее станции находится пошёрстный съезд, использовавшийся для оборота составов, когда станция была конечной.

</RuTxt>

<EnTxt>

Marksistskaya (Russian: Марксистская) is a station of the Moscow Metro's Kalininsko-Solntsevskaya Line. It was opened along with the initial segment on 30 December 1979. The station is named after the Marksistskaya (Marxist) Street and its architectural theme is the purity of Marxist ideals.

~

Architects Nina Alyoshina, V. Volovich and N. Samoylova took a standard deep level column tri-vault station (engineers Ye.Barsky, I.Zhukov and Yu.Muromtsev) and applied on overall red theme that includes red Burovshina marble to the columns and a pink Gazgan to the station walls.

~

The station serves as a transfer point between the Taganskaya station of the Koltsevaya Line and the Taganskaya station of the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line forming a busy three station transfer point. Transfer to the former is by the direct escalator from the end of Marksistskaya.

The station is located on the eastern edge of the Taganka Square, and its underground vestibule is situated on the influx of the Taganskaya and Marksistskaya Streets into the square with surface subway access available to both sides of latter street and to the open plaza on the apex of their adjoinment.

It was the deepest station in Moscow Metro from 1979 until 1987

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>136</id>

<line\_id>8</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Третьяковская</name>

<coordX>440</coordX>

<coordY>816</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>1</status>

<RuTxt>

«Третьяко́вская» — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Калужско-Рижской и Калининской линиях. Расположена в районе Замоскворечье (ЦАО); названа по Третьяковской галерее. Открыта 3 января 1971 года в составе участка «Октябрьская» — «Площадь Ногина» (ныне «Китай-город») на Калужском радиусе будущей Калужско-Рижской линии и 25 января 1986 года в составе участка «Марксистская» — «Третьяковская» на Калининском радиусе будущей Калининско-Солнцевской линии. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой в каждом из залов.

~

До июня[2][3] 1983 года станция называлась «Новокузнецкой»; нынешнее название — по расположенной неподалёку Третьяковской галерее.

11 января[4] 1986 года был открыт северный зал станции. В этот день на один из путей нового зала было переключено движение поездов Калужско-Рижской линии в направлении станции «Октябрьской». Следующие две недели выполнялись работы по переключению старого пути в южном зале для Калининской линии. 25 января 1986 года было открыто движение поездов по участку «Марксистская» — «Третьяковская» на Калининской линии, в результате «Третьяковская» Калининской линии стала 132-й станцией Московского метрополитена.

Среди путевого развития сохранился один из двух соединительных съездов с Калининской на Калужско-Рижскую линию.

1 января 1998 года в вестибюле станции «Третьяковская» произошёл теракт. В результате действия взрывного устройства, мощность заряда которого оценивается в 150 г ТНТ, три человека были ранены. Взрывное устройство спрятали в небольшой сумочке. Она была обнаружена машинистом и, поскольку вызвала его подозрения, передана дежурной по станции, которая вызвала милицию. Взрывное устройство сработало до появления милиции и повлекло ранение самой дежурной и двух уборщиц, находившихся неподалёку[5].

~

Южный зал станции был открыт 3 января 1971 года в составе участка «Октябрьская» — «Площадь Ногина» (ныне «Китай-город») на Калужском радиусе будущей Калужско-Рижской линии одновременно с открытием участка «Таганская» — «Площадь Ногина» на Ждановском радиусе будущей Таганско-Краснопресненской линии. После ввода в эксплуатацию указанных участков в Московском метрополитене стало 89 станций.

В составе «Третьяковской» — два зала. Имеется так называемая «кросс-платформенная» пересадка: для того чтобы осуществить пересадку на другую линию, достаточно перейти на противоположную сторону платформы. Попасть в параллельный зал можно по лестничному переходу, входы в который расположены в центре залов. При следовании по Калужско-Рижской линии на юг для пересадки необходимо перейти в другой зал. В южный зал прибывают поезда Калужско-Рижской линии, следующие в сторону станции «Китай-город», и поезда Калининской линии, следующие в сторону станции «Марксистская»; в северный зал прибывают поезда Калужско-Рижской линии, направляющиеся к станции «Октябрьская»; на поезда Калининской линии из северного зала посадки нет, так как там конечная станция. Такая система пересадки считается удобной для пассажира, но, с непривычки, может немного сбить с толку. Станция имеет два кода и составляет четырёхпикетовый транспортный узел.

Станция не имеет наземных вестибюлей; вход (с Малой Ордынки и Климентовского переулка) осуществляется через подземный переход (в который с улицы имеется только один вход). Подземный вестибюль у обоих залов общий; в него ведут эскалаторные наклоны.

Помимо пересадки между Калужско-Рижской и Калининской линиями, с «Третьяковской» можно осуществить пересадку на станцию «Новокузнецкая» Замоскворецкой линии. Всего существует 3 действующих перехода (2 оборудованных эскалаторами торцевых и 1 лестничный в центре южного зала), а также имеется задел под лестничный переход в центре северного зала. В торце южного зала начинается переход в торец «Новокузнецкой» (эскалатор работает только в сторону от Новокузнецкой); из торца северного зала по переходу можно попасть в центральную часть «Новокузнецкой» (эскалатор работает в обе стороны). Также в центре южного зала имеются лестничные марши более длинного перехода на южную часть платформы «Новокузнецкой». На выходе из этого перехода на «Новокузнецкой» имелись турникеты, не пропускающие пассажиров обратно (демонтированы в 2011 г.). В северном зале имеются неиспользуемые закрытые лестничные марши планируемого ранее перехода в северную часть платформы «Новокузнецкой»[6].

«Третьяковская» — пилонная станция глубокого заложения (глубина — 46 метров) с тремя сводами. Построена по проекту архитекторов В. Г. Поликарповой и А. А. Маровой (южный зал), Р. И. Погребного и В. З. Филиппова (северный зал). Пилоны и и путевые стены южного зала отделаны серым мрамором, пол выложен серым гранитом. Путевые стены северного зала облицованы розовым мрамором; их украшают бронзовые портреты русских художников (работы А. Н. Бурганова). Светильники находятся в верхней части пилонов.

</RuTxt>

<EnTxt>

Tretyakovskaya (Russian: Третьяко́вская) is a station complex of Moscow Metro located in the Zamoskvorechye District, Central Administrative Okrug. It offers a cross-platform interchange between Kaluzhsko-Rizhskaya and Kalininsko-Solntsevskaya lines. It is named after the nearby Tretyakov Gallery.

~

Unlike Kitay-gorod which was purpose-built as a cross-platform interchange station, Tretyakovskaya operated as a normal station before the connection with Kalininskaya Line in 1986. At that time a second hall was opened forming a cross-platform interchange. The two halls are joined by a passage located midway along their length and also by the shared vestibule, which opens onto Klimentovsky Lane.

~

The southern hall of Tretyakovskaya opened on 3 January 1971. Designed by V. Polikarpova and A. Marova, it has block pylons faced with white Koyelga marble and joined by a continuous marble cornice. Kaluzhsko-Rizhskaya Line trains stopped at both platforms of this hall until 1986, when the new northern hall opened. Currently the southern hall is served by northbound trains of both lines, terminating at Medvedkovo and Novokosino.

The northern hall, served by southbound trains terminating at Tretyakovskaya and Novoyasenevskaya, was designed by R. Pogrebnoy and V. Filippov. It features curved white marble separated by translucent panels which conceal fluorescent light fixtures. The walls are faced with red marble and decorated with a series of plaques by Alexander Bourganov depicting great Russian painters.

The station is connected to Novokuznetskaya by a subway

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>137</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Алтуфьево</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>822</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Алту́фьево» — станция Московского метрополитена, конечная северного радиуса Серпуховско-Тимирязевской линии. Открыта 15 июля 1994 года при продлении линии на север от станции «Бибирево». Глубина заложения — 9 м. Является самой северной станцией Московского метрополитена.

Названа по исторической местности, рядом с которой находится, а также по Алтуфьевскому шоссе. Первоначально планировалось назвать станцию «Череповецкая», а затем «Алтуфьевская»[2].

Станция довольно загружена — она является конечной и наиболее близко расположенной к Северному району, а также к городу Долгопрудный.

~

Станция открыта 15 июля 1994 в составе участка «Бибирево» — «Алтуфьево», стала 150-й станцией Московского метрополитена.

~

Путевые стены облицованы чёрным мрамором, пол выложен чёрным и серым гранитом. В боковых нишах свода расположены оригинальные светильники. В 2013 году в светильниках ртутные лампы были заменены люминесцентными, что повысило качество освещения. Свод из монолитного железобетона опирается на предварительно сооружённые «стены в грунте».

Внешний вид станции страдает от многочисленных подтёков, вызванных повреждением гидроизоляции при обратной засыпке грунта после постройки станции. «Метрогипротрансом» ведётся разработка проекта реконструкции станции с восстановлением повреждений и усилением гидроизоляции.

Выходы со станции ведут через подземные переходы к пересечению Алтуфьевского шоссе с Череповецкой улицей и улицей Лескова. Через северный вестибюль (открывается в 5:40) — по лестницам на Алтуфьевское шоссе, к улицам Череповецкой и Лескова. Через южный вестибюль (открывается в 5:30) — по лестницам на Алтуфьевское шоссе, Шенкурский проезд, к улицам Череповецкой и Лескова.

Поскольку станция была открыта уже в постсоветский период, на входах в вестибюли рядом с названием отсутствует традиционная надпись «Московский метрополитен имени В. И. Ленина».

На северном выходе со станции был установлен передвижной подъёмник для людей с ограниченными возможностями. Таким образом, «Алтуфьево» стала первой станцией, приспособленной для инвалидов. Однако некоторое время подъёмник находился в неработоспособном состоянии и в начале 2014 года был демонтирован.

С февраля по август 2009 г. северный вестибюль станции был закрыт в связи с ремонтными работами.

За станцией расположены тупики для оборота и ночного отстоя составов. Кроме того, в тупиках также расположен Пункт технического обслуживания (ПТО) для планового осмотра составов как из электродепо «Владыкино», так и из электродепо «Варшавское».

</RuTxt>

<EnTxt>

Altufyevo (Russian: Алтуфьево, IPA: [ɐlˈtufʲjɪvə]) is the northern terminus of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro, and the northernmost station of the entire system. It was opened in 1994. The station is shallow: its depth is 9 meters. Its name corresponds to the name of the city district. The station is quite busy, with over 70,000 passengers entering per day, due to being located in a densely populated region, and being one of the stations serving the satellite town of Dolgoprudny. The station has experienced leaks from the unsuitable soil in its location. Although it might not happen, reconstruction of the station will treat the leakage.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>138</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Бибирево</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>828</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Би́бирево» — станция Московского метрополитена, расположенная на Серпуховско-Тимирязевской линии между станциями «Отрадное» и «Алтуфьево». Открыта 31 декабря 1992 года при продлении линии на север. Глубина заложения — 9,5 м.

Первая станция Московского метрополитена, открытая после распада СССР. Названа по району Бибирево. До 1994 года станция являлась конечной, поэтому за ней был сооружён пошёрстный съезд для оборота составов. При продлении линии он был сразу же разобран.

~

Станция открыта 31 декабря 1992 в составе участка «Отрадное» — «Бибирево», стала 149-й станцией Московского метрополитена.

~

Фигурные монолитные перекрытия опираются на круглые мраморные колонны. Путевые стены и колонны облицованы белым мрамором, снизу и сверху окаймлены серым уфалейским мрамором. Пол выложен тёмно-серым и красным гранитом. Турникетные залы оформлены оригинальными композициями художников А. М. Ладур и Д. А. Ладур.

Станция располагается на границе района Бибирево и Алтуфьевского района.

Выход со станции через подземный переход ведёт к улицам Плещеева, Пришвина, Бибиревской и Костромской.

</RuTxt>

<EnTxt>

Bibirevo (Russian: Бибирево) is a station of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro. It was opened in 1992, and until the extension to Altufyevo was the terminus of the line. The station is a pylon-trivault, but the columns are cylindrical rather than the rectangular shape found on other similar stations.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>139</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Отрадное</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>834</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Отра́дное» — станция Московского метрополитена на Серпуховско-Тимирязевской линии. Расположена в одноимённом районе (СВАО), по которому получила название. Открыта 1 марта 1991 года в составе участка «Савёловская» — «Отрадное». Односводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой. Последняя станция московского метро, открытая в СССР.

~

Станция открыта 1 марта 1991 года в составе участка ««Савёловская»» — «Отрадное», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 148 станций. Котлован строящейся станции частично располагался на месте полосы отвода закрытой в 1987 году Бескудниковской железнодорожной ветки.

~

«Отрадное» — односводчатая станция мелкого заложения (глубина — 9 м). Авторы проекта — архитекторы Л. Н. Попов и В. С. Волович.

Наземных вестибюлей нет, вход в подземные вестибюли «Отрадного» осуществляется через подземные переходы с улиц Декабристов, Хачатуряна и Северного бульвара.

Свод выполнен из монолитного железобетона, пол выложен тёмным гранитом, путевые стены отделаны чёрным мрамором. Перегородки, разделяющие свод, украшены панно, выполненными в стиле примитивизма[2] (работы Ивана Николаева и Л. Анненковой):

У северного входа:

> «1812 год» — изображена атака русских гренадеров;

> «Декабристы» — в центре изображён Пётр Каховский[2].

У южного входа:

> «Российские деятели культуры, науки и искусства XIX века» — Амвросий Оптинский, Л. Н. Толстой, М. И. Глинка, Ф. М. Достоевский, М. П. Мусоргский, И. С. Тургенев, П. И. Чайковский и др.[2];

> «Жёны декабристов».

</RuTxt>

<EnTxt>

Otradnoye (Russian: Отрадное) is a station of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro. It was opened in 1991, and built to a single-vault technology. The station contains several mosaic artworks.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>140</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Владыкино</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>840</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Влады́кино» — станция Московского метрополитена. Открыта 1 марта 1991 года в составе участка «Савёловская» — «Отрадное» Серпуховско-Тимирязевской линии. Глубина заложения — 10,5 м.

На станции 40 массивных колонн. Увеличение количества колонн связано с тем, что станция находится под железнодорожными путями Малого кольца МЖД. Шаг колонн — 4 м. В связи с заимствованием трёхпролётного типа постройки, распространённого в основном в 1960-е годы, «Владыкино» считается последней «станцией-сороконожкой».

Станция построена на месте бывшего села Владыкино и под одноимённой станцией Малого кольца МЖД методом последовательной перекладки железнодорожных путей.

~

Станция открыта 1 марта 1991 года в составе участка ««Савёловская»» — «Отрадное», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 148 станций.

~

Путевые стены облицованы коричневым гофрированным листом, из-за чего станция имеет тёмный и мрачный вид. Есть несколько разрывов с тёмными мраморными вставками, украшенными медальонами с изображениями архитектурных сооружений различных религий (автор А. М. Мосийчук).

> Венеция — церковь Сан-Джорджо Маджоре

> Япония — замок Мацумото

> Индия — мавзолей Тадж-Махал

> Владыкино — храм Рождества Богородицы

> Кижи — часовня Михаила Архангела

> Бухара — медресе Чор-Минор

> Владимир — Золотые ворота

> Грузия — храм Никорцминда

В отделке колонн использован белый мрамор. Пол выложен тёмным гранитом.

Оформление путевого зала станции отчасти схоже с дизайном зала станции «Щукинская».

Выход в город по обе стороны железнодорожных путей через остеклённые вестибюли в форме ротонды на Сусоколовское шоссе и Сигнальный проезд. Рядом со станцией расположен центральный вход в Главный ботанический сад РАН и гостиница Восход.

Возможна бесплатная пересадка между станцией метро и одноимённой станцией МЦК[2].

</RuTxt>

<EnTxt>

Vladykino (Russian: Владыкино) is a station on the Serpukhovsko–Timiryazevskaya line of the Moscow Metro. The station provides transfer to Vladykino station on the Moscow Central Circle.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>141</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Петровско-Разумовская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>846</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Петро́вско-Разумо́вская» — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Серпуховско-Тимирязевской и Люблинско-Дмитровской линиях. Расположена в Тимирязевском районе (САО). Открыта 1 марта 1991 года в составе участка «Савёловская» — «Отрадное» на Серпуховско-Тимирязевской линии и 16 сентября 2016 года в составе участка «Марьина Роща» — «Петровско-Разумовская» на Люблинско-Дмитровской. Колонная (западный зал) и колонно-стеновая (восточный зал) трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой в каждом из залов. С 1991 по 2018 год была самой дальней от центра Москвы действующей станцией глубокого заложения, утратила этот статус после открытия 22 марта станции «Верхние Лихоборы» Люблинско-Дмитровской линии.

~

Станция метро «Петровско-Разумовская» впервые появилась в планах в 1938 году в составе Таганско-Тимирязевского диаметра, который трассировался от Кузьминок через центр и на север вдоль Дмитровского шоссе. По планам 1947 года станция планировалась в составе Калужско-Тимирязевского диаметра (вдоль Ленинского проспекта через центр к Дмитровскому шоссе)[4]. В 1957 году были подтверждены планы 1947 года относительно Тимирязевского радиуса[5].

Строительство Серпуховско-Тимирязевской линии, в составе которой стала проектироваться «Петровско-Разумовская», было предусмотрено Генеральным планом развития Москвы 1971 года. Предполагалось ответвление от Тимирязевского радиуса в Дегунино, которое должно было начинаться от «Петровско-Разумовской». Впоследствии в районы Лианозово, Бескудниково и Дегунино было намечено строительство Дмитровского радиуса Люблинско-Дмитровской линии. Строительство линии началось с Серпуховского радиуса, который было решено продлевать через центр на север[6]. На «Петровско-Разумовской» было решено устроить кросс-платформенную пересадку[7] — что и было выполнено, но в связи с политико-экономическими пертурбациями в стране план полностью воплотился в жизнь с 25-летней задержкой.[уточнить][источник не указан 69 дней]

Станция «Петровско-Разумовская» была открыта с одним залом 1 марта 1991 года в составе участка ««Савёловская»» — «Отрадное» Серпуховско-Тимирязевской линии, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 148 станций. Это были последние станции, открытые при советской власти.

При этом были оставлены заделы для строительства второго зала и организации движения двух линий. В 2011 году началось строительство продления Люблинской линии от «Марьиной Рощи» к «Петровско-Разумовской» и далее на север. 29 августа 2016 года был открыт второй зал станции, в нём начали останавливаться поезда Серпуховско-Тимирязевской линии, следующие из центра. 16 сентября 2016 года началось движение поездов Люблинско-Дмитровской линии на участке «Марьина Роща» — «Петровско-Разумовская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 203 станции.

~

Западный зал:

Над эскалаторным тоннелем и в окнах наружного вестибюля западного зала установлены витражи работы З. К. Церетели. Стены вестибюля выложены красным кирпичом. Колонны и путевые стены облицованы белым и серым мрамором, а также датолит-волластонитовым геденбергитовым скарном.

Противоположный торец платформы — глухой, отделан серым мрамором. Проектов его раскрытия в обозримой перспективе нет. В этом торце находятся декоративные вазы с цветами из гипса. Пол выложен тёмным гранитом. Своды станции опираются на колонны через фасонные клинчатые перемычки. Шаг колонн — 6,5 метра.

Во время реконструкции северного вестибюля (с 2016 года по 30 декабря 2017 года[8]) западный зал временно не имел выхода на поверхность, выход в северный вестибюль станции был закрыт «заглушкой» с изображением эскалаторов.

Восточный зал:

Конструкция станции колонно-стеновая, высота центрального зала — 6.1 мм, ширина платформы — 16.1 м, ширина пилонов — 6.25 м, ширина колонн — 1 м, ширина проёмов 4.25 м.[9]. Цветовое решение станции в белых тонах, с небольшими участками на платформенных стенах, которые облицованны зелёным мрамором Верде Малахит[9]. Путевая стена облицована алюминиевыми панелями[9].

Имеет выход на поверхность в обоих торцах станционного зала.

Станция имеет два вестибюля: северный (открыт в 1991 году, расширен в 2016 году, полностью реконструкция завершилась 30 декабря 2017 года[12]) и южный (открыт в 2016 году). Северный вестибюль является наземным, объединённым, он связан эскалаторами как с западным залом, поезда через который по обеим линиям движутся в южном направлении (к центру); так и с восточным залом, поезда в котором движутся по обеим линиям в северном направлении (от центра)[13]. Южный вестибюль является подземным, связан эскалаторами только с восточным залом. Перемещение между залами осуществляется при помощи двух лестничных переходов[14]. Поскольку станция кросс-платформенная, пересадка между линиями при движении в одном направлении осуществляется в пределах одного зала, для пересадки со сменой направления движения необходимо перейти в соседний зал[13]. Станция заработала в полноценном режиме 22 марта 2018 года после продления Люблинско-Дмитровской линии до станции «Селигерская».

Из северного вестибюля можно выйти к пересечению улицы Линии Октябрьской Железной Дороги и Локомотивного проезда. Возле вестибюля находится крупная остановка ряда маршрутов наземного общественного транспорта «Метро Петровско-Разумовская», идёт подготовка к строительству транспортно-пересадочного узла «Петровско-Разумовская»[15]. Ранее рядом с северным вестибюлем находился Петровско-Разумовский вещевой рынок, который был закрыт в связи с освобождением площадки под расширение вестибюля, строительство транспортно-пересадочного узла и торгово-развлекательного комплекса «Парус»[16].

Из южного вестибюля, при помощи подземного пешеходного перехода, можно выйти на обе стороны Дмитровского шоссе, недалеко от примыкания к нему Верхней аллеи. У восточных выходов на Дмитровское шоссе находится крупная остановка ряда маршрутов наземного общественного транспорта «Метро Петровско-Разумовская»[17].

В пешей доступности от обоих вестибюлей находится платформа Петровско-Разумовское Октябрьской железной дороги. Её планируют перенести ближе к метро, на ней планируется остановка скоростных поездов «Сапсан»[18]. Также в будущем построят одноимённую платформу на Савёловском направлении МЖД, которая тоже войдёт в состав проектируемого ТПУ «Петровско-Разумовская»[19].

</RuTxt>

<EnTxt>

Petrovsko-Razumovskaya (Russian: Петровско-Разумовская) is a Moscow Metro station in the Timiryazevsky District of the Northern Administrative Okrug of Moscow. The station opened on 7 March 1991 as a part of a major northern extension of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line; the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line was extended to terminate there on 16 September 2016.

Petrovsko-Razumovskaya has exits to Dmitrovskoye Highway and also provides transfer to a commuter station of the same name on Leningradsky suburban direction of Oktyabrskaya Railway, which serves destinations to the north-west of Moscow. The daily passenger flow is about 80,000.

On the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line, the station is between Vladykino and Timiryazevskaya stations. On the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, the station is between Okruzhnaya and Fonvizinskaya stations. The extension of the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line to the north to Seligerskaya is operational and opened in 22 March 2018. The next station of the Okruzhnaya.[1]

The 2016 extension of the station involved building a second hall and two extra tracks. The alignment allows cross-platform interchange between the two lines.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>142</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Тимирязевская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>852</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Тимиря́зевская» — станция Московского метрополитена, расположенная на Серпуховско-Тимирязевской линии между станциями «Дмитровская» и «Петровско-Разумовская». Открыта в составе участка «Савёловская» — «Отрадное» 1 марта[1] 1991 года. Глубина заложения — 63,5 метра (пятое место по Москве после станций Парк Победы, Фонвизинская, Окружная и Верхние Лихоборы, а с 1991 по 2003 была самой глубокой станцией в городе). Пересадка на станцию «Тимирязевская» Московского монорельса.

Это единственная в Москве односводчатая станция глубокого заложения и вторая по счёту односводчатая станция московского метро, построенная закрытым способом (первой была «Библиотека имени Ленина»).

Конструкция станции выполнена из железобетонной обделки, обжатой в грунт. Общая длина станционного комплекса — 282 метра. Блок технологических помещений и совмещённая тягово-понизительная подстанция располагаются под единым сводом со станцией.

~

Станция открыта 1 марта[1] 1991 года в составе участка «Савёловская» — «Отрадное», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 148 станций.

~

Путевые стены отделаны жёлто-серым мрамором «газган» и продольной полосой из чёрного камня[2]. Пол выложен тёмным гранитом и мрамором. В торце зала была расположена композиция из стилизованных ваз с цветами (авторы М. А. Шорчев и Л. К. Шорчева), в данный момент отсутствующая. По центру зала установлен ряд колонн, увенчанных раскрытыми коваными цветками. На торцевых стенах центрального зала размещены два панно из флорентийской мозаики, которые раскрывают тему «Природа и человек»[2].

Станция расположена на границе Северного и Северо-Восточного административных округов. Выход в город осуществляется через подземные переходы на Дмитровское шоссе, к железнодорожной платформе «Тимирязевская» Савёловского направления Московской железной дороги, к одноимённой станции Московского монорельса.

</RuTxt>

<EnTxt>

Timiryazevskaya (Russian: Тимиря́зевская) is a station on the Serpukhovsko–Timiryazevskaya line of the Moscow Metro. It is named after the neighboring Timiryazev Agricultural Academy. Its depth is 63.5 m; it is the only deep level single-vault type station and the third deepest in the Moscow Metro, after Park Pobedy and Fonvizinskaya. It was opened on March 7, 1991 as a part of a major northern extension of the line. It was the deepest station in Moscow Metro from 1991 until opening of Park Pobedy in 2003. Timiryazevskaya has exits to Dmitrovskoye Highway and the Timiryazevskaya station of the Savyolovo railway. The station provides transfer to commuter trains serving destinations to the north of Moscow. The western terminus of the Moscow Monorail line is located near the entrance to the station. Daily passenger flow is about 60,000.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>143</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Дмитровская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>858</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Дми́тровская» — станция Московского метрополитена на Серпуховско-Тимирязевской линии. Выходы станции ведут в Бутырский (СВАО) и Савёловский (CАО) районы. Открыта 1 марта 1991 года в составе участка «Савёловская» — «Отрадное». Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой.

~

Станция открыта 1 марта 1991 года в составе участка ««Савёловская»» — «Отрадное», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 148 станций.

~

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения (глубина заложения — 59 метров). Часть пилонов на станции не раскрыты из-за сложной геологической ситуации (по другой версии — из-за недостатка средств на закупку специальных тюбингов).

В отделке путевых стен и станционного зала использован красный мрамор. На торцевой стене зала и над входом на эскалатор размещены литые барельефы на тему обороны Москвы в 1941 году (скульптор Ф. Д. Фивейский). Пол выложен красным и чёрным гранитом.

Выход в город через подземные переходы на Дмитровское шоссе и Бутырскую улицу, к одноимённой железнодорожной платформе Рижского направления Московской железной дороги, которая вошла в состав второго московского центрального диаметра МЦД-2.

</RuTxt>

<EnTxt>

Dmitrovskaya (Russian: Дмитровская) is a station of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro. It was opened in 1991, and is named for the highway leading to the town of Dmitrov. The station is a pylon-trivault.

~

~

The station has a connection to the Dmitrovskaya railway station which serves the Rizhsky suburban direction of Moscow Railway.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>144</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Савёловская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>864</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Савёловская» — станция Московского метрополитена на Серпуховско-Тимирязевской линии. Связана пересадкой с одноимённой станцией на Большой кольцевой линии. Расположена на границе Марьиной Рощи и Бутырского района (СВАО). Открыта 31 декабря 1988 года в составе участка «Чеховская» — «Савёловская»[1]. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой.

~

Станция открыта 31 декабря 1988 в составе участка «Чеховская» — «Савёловская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 138 станций.

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения (52 метра) с одной островной платформой. Сооружена по проекту архитекторов Н. И. Шумакова и Н. В. Шурыгиной. Пилоны отделаны светлым мрамором и рассечены узкими прорезями, выложенными серым крупнозернистым гранитом. Пол выложен серым гранитом. Путевые стены отделаны светлым мрамором. Эскалаторы находятся с северной стороны зала, на противоположной стороне находится тупик.

На каждой путевой стене размещено по 4 смальтовых мозаики, схематично иллюстрирующие историю железнодорожного транспорта. Сюжеты на противоположных панно одни и те же, несколько различается цветовая гамма. Художники: Н. И. Андронов, Ю. Л. Родин, В. Л. Родин, Ю. А. Шишков.

Изображения мозаик:

На путевых стенах:

> старинный паровоз, пароход, жеребёнок (две ближайшие к эскалаторам мозаики на противоположных путевых стенах);

> конка, запряжённая 5 лошадьми;

> пригородный электропоезд на станции;

> локомотив, везущий состав через лес и по мосту через реку.

Над аркой эскалаторного тоннеля - разбегающиеся рельсы.

~

Наземных вестибюлей нет, вход в подземный вестибюль «Савёловской» осуществляется через подземные переходы с площади Савёловского Вокзала. Станция метро располагается около Савёловской эстакады — многоуровневой транспортной развязки улиц Нижняя Масловка, Сущёвский Вал (входят в Третье транспортное кольцо), Бутырская, Новослободская.

Изначально станция планировалась с двумя эскалаторными наклонами. Южный трёхленточный эскалаторный наклон должен был находиться в конце Новослободской улицы. Южный подземный вестибюль должен был быть встроен в существующий подземный пешеходный переход[2]. Второй выход планировалось открыть в 1991 году. Планировка южного вестибюля схожа с планировкой северного. Вход на станцию проектировался в левых дверях (со стороны перехода), а выход — в правых[3].

На базе станции будет организован транспортно-пересадочный узел «Савёловский». Его ввод запланирован в два этапа: первый завершён с открытием станции метро «Савёловская» в 2018 году, второй этап планируется завершить к 2020 году. Узел объединит пассажиропотоки электричек (в том числе МЦД1), двух станций метро и наземного транспорта, кроме того в его составе будет построена гостиница на 13 тыс. м²[4]. Расчётный пассажиропоток транспортно-пересадочного узла — четверть миллиона пассажиров в сутки и до 28 тысяч человек в час пик. В рамках работ по организации ТПУ идёт реконструкция площади Савёловского вокзала, запланировано строительство перронов высадки-посадки пассажиров наземного транспорта, а также строительство подземного пешеходного перехода, интегрированного с существующим[5].

На станции имеется переход на станцию «Савёловская» Большой кольцевой линии, которая была открыта 30 декабря 2018 года[6].

</RuTxt>

<EnTxt>

Savyolovskaya (Russian: Савёловская), alternatively transliterated Savelovskaya, is a station on Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro. It is in the Butyrsky District of Moscow and has a depth of 52 metres (171 ft). It opened on 31 December 1988 and was the northern terminus of the line until an extension in 1991 pushed the terminus out to Otradnoye.

~

~

The entrance vestibule is on the main square in front of Savyolovsky rail terminal, from which the station gets its name. Connections at the rail terminal provide access to commuter trains serving destinations to the north of Moscow.

Passengers are able to transfer to and from an identically named station on the Bolshaya Koltsevaya line since 30 December 2018.[1]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>145</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Менделеевская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>870</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Менделе́евская» — станция Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. Открыта в составе участка «Чеховская» — «Савёловская» 31 декабря 1988 года. Глубина заложения — 48,5 м. Названа по расположенному поблизости Московскому химико-технологическому институту имени Д. И. Менделеева (с 1992 года — Российский химико-технологический университет)[1].

~

Станция открыта 31 декабря 1988 в составе участка «Чеховская» — ««Савёловская»», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 138 станций.

В отделке станционного зала использован белый мрамор «коелга», пол выложен серым и чёрным гранитом. Путевые стены отделаны вставками со стилизованными изображениями деформационной электронной плотности различных бинарных молекул, что на момент постройки станции было передовым краем квантовой химии. Идея вставок предложена сотрудниками Менделеевки, принимавшими активное участие в разработке дизайна оформления станции. Станцию украшают оригинальные светильники, конструкция которых напоминает строение кристаллической решётки. Из центра зала лестничные переходы ведут на станцию «Новослободская» Кольцевой линии. Своды залов станции опираются на колонны через фасонные клинчатые перемычки[2].

~

На станции имеется один северный вестибюль. Выходы через подземные переходы к Новослободской улице. В центральной части станции — переход на станцию «Новослободская» Кольцевой линии.

В подуличном переходе станции 17 февраля 2007 года установлен памятник бездомным собакам «Сочувствие» — бронзовая фигура пса-дворняги на невысоком постаменте, созданная по инициативе группы народных артистов России и выполненная Александром Цигалем, появилась после нашумевшего случая, когда бездомный пёс по кличке «Мальчик», долгое время живший при этой станции, был убит в 2001 году в результате конфликта с местной жительницей, выгуливавшей породистого пса[3].

</RuTxt>

<EnTxt>

Mendeleyevskaya (Russian: Менделе́евская, About this soundpronunciation (help·info)) is a Moscow Metro station on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line. It is located in the Tverskoy District of central Moscow.

~

It was opened on 31 December 1988. The station was designed by Nina Aleshina and Natalya Samoilova on the theme of Dmitri Mendeleev and his works.[1]

Its depth is 48.5 meters (159 ft). The transfer to the Novoslobodskaya station of the Koltsevaya Line is available.

~

A stray dog named Malchik lived at the station, and after his murder a monument Compassion (Russian: Сочувствие) was placed in the station.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>146</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Цветной бульвар</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>876</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Цветно́й бульва́р» — станция Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. Находится на территории Тверского района Центрального административного округа Москвы. Открыта в составе участка «Чеховская» — «Савёловская» 31 декабря 1988 года. Глубина заложения — 50 метров.

~

Станция открыта 31 декабря 1988 в составе участка «Чеховская» — ««Савёловская»», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 138 станций.

В интервью радиостанции «Вести ФМ» представитель пресс-службы Московского метрополитена сообщил, что станция метро «Цветной бульвар» была построена по просьбе одного человека — Юрия Владимировича Никулина[2].

~

Наземный вестибюль находится на Цветном бульваре, близ Московского цирка Никулина на Цветном бульваре и Центрального рынка, встроен в здание Московского Метростроя. В южном торце центрального зала находится пересадка на станцию «Трубная» — Люблинско-Дмитровской линии.

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения. В конструкции станции длина пилонов была увеличена по сравнению со стандартной.

В отделке станции использован светлый мрамор. Фризы украшены медальонами с витражными вставками (автор В. Д. Каленский). Пол выложен тёмным гранитом и мрамором. Путевые стены мрамором жёлто-коричневых тонов. В торце переходного зала установлен витраж «Артисты цирка» площадью 25 м² работы В. Д. Каленского[3].

</RuTxt>

<EnTxt>

Tsvetnoy Bulvar (Russian: Цветно́й бульва́р) is a Moscow Metro station on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line, in the Tverskoy District of central Moscow. It was opened on 31 December 1988.

~

~

The entrance vestibule is located on Tsvetnoy Boulevard, close to the Moscow Circus on Tsvetnoy Boulevard.

Since 2007 the station provides transfer to the Trubnaya station of the Lyublinskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>147</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Чеховская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>882</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Че́ховская» — станция Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. Открыта при продлении линии на север 31 декабря 1987 года. Глубина заложения станции — 62 метра[1], на момент открытия она была самой глубокой в Московском метрополитене.

В середине зала находится лестница, ведущая в переход на станцию Таганско-Краснопресненская линия Пушкинская. В западном торце центрального зала имеется эскалаторный наклон для перехода на станцию Замоскворецкая линия Тверская.

Выход в город из восточного торца центрального зала по трём последовательным эскалаторам. С первой промежуточной площадки имеется второй переход на станцию «Пушкинская».

Названа по улице Чехова (ныне Малая Дмитровка).

~

Станция открыта 31 декабря 1987 года при продлении Серпуховско-Тимирязевской линии на один перегон и стала 135-й станцией Московского метрополитена.

Пилоны облицованы белым мрамором, путевые стены украшены мозаичными панно по мотивам произведений А. П. Чехова (авторы М. А. Шорчев, Л. К. Шорчева). В центре центрального зала подвешены оригинальные светильники, украшенные металлическими букетами и драпировкой.

~

Выход в город осуществляется через подземный переход и наземный вестибюль, расположенный в здании на Пушкинской площади. В середине зала находится лестница, ведущая в переход на станцию «Пушкинская» Таганско-Краснопресненской линии. В конце зала находится эскалаторный наклон, ведущий на станцию «Тверская» Замоскворецкой линии. Также в переходе находится памятник Максиму Горькому. На данной станции внедрены напольные указатели.

</RuTxt>

<EnTxt>

Chekhovskaya (Russian: Чеховская) is a station of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro. It was opened on December 31, 1987, and served as the northern terminus of the line for the following year. Its depth is 62 metres (203 ft). The vestibule is located in Pushkinskaya Square, while the station is named for the writer Anton Chekhov. It was the deepest station in Moscow Metro from 1987 until 1991.

~

~

The station provides transfers to the Tverskaya station of the Zamoskvoretskaya Line, and the Pushkinskaya station of the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>148</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Боровицкая</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>888</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Борови́цкая» — станция Московского метрополитена на Серпуховско-Тимирязевской линии. Связана пересадками со станциями «Библиотека имени Ленина» на Сокольнической линии и «Арбатская» на Арбатско-Покровской линии[1], а через них — также со станцией «Александровский сад» на Филёвской линии. Расположена в районе Арбат (ЦАО)[2]. Названа по расположенной поблизости одноимённой башне Московского Кремля; проектное название — «Библиотека имени Ленина», по находящейся рядом Российской государственной библиотеке, носившей соответствующее название до 1992 года[1][3]. Открыта 23 января 1986 года в составе участка «Серпуховская» — «Боровицкая»[4]. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. Является одной из станций четырёхстанционного пересадочного узла «Александровский сад — Арбатская — Библиотека имени Ленина — Боровицкая».

~

Изначально ввод участка второй очереди Серпуховской линии от Добрынинской площади (ныне — Серпуховская площадь) до Библиотеки имени Ленина планировался на 1984 год, следующий после открытого в срок участка от «Серпуховской» до «Южной»[5].

Участок Серпуховско-Тимирязевской линии от станции «Серпуховская» до станции «Боровицкая» протяжённостью 2,8 км с промежуточной станцией «Полянка» был введён в эксплуатацию 23 января 1986 года[6], после чего в Московском метрополитене стала 131 станция. С открытием этой станции образовался первый в Московском метрополитене пересадочный узел, связывающий сразу 4 линии[7].

В ходе строительства станции в 5—6 метрах под землёй был обнаружен дом из красного кирпича. В нём сохранились не только стены и окна, но и мебель и домашняя утварь. Как было выяснено учёными, дом оказался на этой глубине вследствие осадки земли под его фундаментом[8]. При строительстве вестибюля также был сделан ряд археологических находок, обнаружены разнообразные керамические предметы. В частности, найден кувшин, вся поверхность которого покрыта серебристым лощением, имитирующим металл, а на ручке имеется клеймо мастера XVII века. Также найдены глиняные курительные трубки, аптекарские банки с голубой поливой XVIII века[9].

~

Единственный вестибюль «Боровицкой» был встроен в западный вестибюль станции «Библиотека имени Ленина» Сокольнической линии, который стал общим для двух станций[10]. Он представляет собой полуподземный павильон, реконструкция которого для совместного использования завершилась в 1990 году, в её ходе в нём появилась ниша второго этажа и общий аванзал[11]. Верхний уровень вестибюля является наземным, нижний — подземным, через оба уровня вестибюля насквозь проходят 12 круглых колонн. Колонны и часть стен вестибюля облицованы белым мрамором Коелгинского месторождения[10]. Вестибюль связан со станцией эскалаторным ходом и четырьмя попарно расположенным лестницами с восточной стороны южной половины станции. Стена в вестибюле над аркой эскалаторного хода, ведущего к станции «Боровицкая», облицована красным кирпичом с клеймами, аналогично облицовке проходов между пилонами на самой станции, кроме того, на ней закреплено чеканное панно, изображающее золотой веер солнечных лучей. На противоположной стене размещён майоликовый портрет В. И. Ленина[12]. Наружный павильон вестибюля, построенный вместе с первой очередью Московского метрополитена, имеет небольшие размеры[10], в августе 2016 года он получил архитектурную подсветку[13]. Вестибюль расположен на Моховой улице, близ старого здания Российской государственной библиотеки. Архитекторы вестибюля — Л. Н. Попов, В. С. Волович, Г. С. Мун[14].

Станция представляет собой пилонную трёхсводчатую конструкцию глубокого заложения[15]. Длина пилона — 2 кольца чугунной обделки. Диаметр боковых тоннелей — 8,5 м, центрального тоннеля — 9,5 м. Инженер-конструктор — Е. С. Барский[1].

Архитектурные и декоративно-художественные приёмы передают главный тематический образ станции — образ Московского Кремля. Архитекторы — Л. Н. Попов, В. С. Волович[15].

Длинные и сравнительно узкие пилоны со скошенными углами стилизованы под стены с воротами. Каждый пилон представляет собой колонну, сужающуюся от основания к вершине, а под основанием сводов станции пилоны образуют длинные широкие карнизы, выступающие в сторону центрального и боковых залов. В карнизах сооружены прямоугольные ячейки, в каждой из которых располагается люминесцентная лампа. Проёмы между пилонами у́же, чем сами пилоны и имеют почти прямоугольную форму, потолки в них плоские, а верхние углы — несколько скруглены[16]. По замыслу архитекторов эти приёмы должны были передать образ стен Московского Кремля[17].

Основными цветами в облицовке станции являются белый, красный и золотой. Лицевые стороны пилонов и путевые стены отделаны белым мрамором Коелгинского месторождения. Белый цвет здесь является отсылкой к белокаменному Кремлю Дмитрия Донского. Проёмы выложены красным облицовочным кирпичом, что является отсылкой к современному облику Московского Кремля, воздвигнутого при Иване III Великом[18]. На некоторых кирпичах размещены керамические миниатюры, исполненные в примитивистком стиле и имитирующие старые клейма: «буквицы», «цифирь», кораблик и птица, «чудо Георгия о змии», рубленый острог, «борзый» конь, букет, каменная крепость, парочка в окошке, море с дельфинами, осетр в сетях, пушка, реактивный самолёт, автомобиль, стартующая ракета и космонавт[19]. Эти миниатюры являются отсылкой к торгово-ремесленному посаду, который когда-то размещался на Боровицком холме, у стен кремлёвской крепости[20].

Помимо множества отсылок к Московскому Кремлю, на станции присутствует ещё одна, не столь ярко выраженная. Форма ячеек карниза подобна форме вентиляционных решёток вагона типа «Е», проходы в пилонах напоминают его окна, а линия свода глухого торца станции повторяет очертания торца вагона[12].

В глухом южном торце центрального зала размещено большое керамическое панно, посвящённое дружбе народов Советского Союза (художник И. В. Николаев)[1]. На панно изображено дерево с кроной в виде карты СССР, растущее из Московского Кремля. В кроне располагаются 15 поясных фигур людей в национальных костюмах, под каждой из которых размещена лента с указанием названия союзной республики. У подножия Кремля расположены колосья, а над Кремлём — кирпичное небо. Вся композиция исполнена в терракотовом цвете, за исключением золотых колосьев и неба[21]. Перед панно расположена чаша декоративного сухого фонтана с низким гранитным бортиком[22].

В северном торце центрального зала, в нише над проходом к эскалаторам, располагается другое небольшое панно, на котором изображены золотые купола на фоне керамики терракотового цвета[21]. Ниши являются типичным архитектурным элементом данной станции, они расположены на перилах мостиков перехода, на стенах переходов и коридоров, над арками проходов и эскалаторов. В русском зодчестве такая архитектурная форма называлась «недреманное око» и часто применялась при строительстве крепостей[23].

В северном торце зала располагается четырёхленточный эскалатор ЭТ-4Б 1986 года выпуска, его высота — 17 метров, с помощью него можно перейти на станцию «Арбатская» Арбатско-Покровской линии[24].

Недалеко от южного торца зала попарно расположены 4 лестницы, соединённые с мостиками над путями, ведущими в широкий коридор. В длинной стене коридора, напротив проходов со станции, располагается арка эскалаторного наклона, ведущая к четырёхленточному эскалатору ЭТ-3 1986 года выпуска высотой 37,2 метра (в связи с низкой пропускной способностью перехода на «Библиотеку имени Ленина» на подъём в постоянном режиме включена только одна лента эскалатора), с помощью которого можно попасть на подземный уровень вестибюля. Отсюда можно совершить пересадку на станцию «Библиотека имени Ленина» или выйти к двухленточному эскалатору ЭТ-5М 1986 года выпуска, высотой 5,6 метра, работающему только на подъём и связывающему эти станции с их общим вестибюлем[24]. Помимо эскалатора подземный аванзал связан с вестибюлем лестницей[12].

</RuTxt>

<EnTxt>

Borovitskaya (Russian: Боровицкая) is a station of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro. It was opened in January 1986. It is geographically located in the very centre of Moscow, although it is mainly used as a transfer station.

~

~

The station provides transfers to the Biblioteka Imeni Lenina station of the Sokolnicheskaya Line, and the Arbatskaya station of the Arbatsko-Pokrovskaya Line. It shares its ground vestibule and exit to Mokhovaya Street and Borovitskaya Square with the station Biblioteka Imeni Lenina. There is no direct transfer to the Aleksandrovsky Sad station which is a part of the same interchange point; it's accessible via each of the above two stations only.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>149</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Полянка</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>894</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Поля́нка» — станция Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена.

Открыта 23 января 1986 года в составе участка «Серпуховская» — «Боровицкая». Названа в честь проходящих рядом со станцией метро улиц Большая Полянка и Малая Полянка.

~

Станция открыта 23 января 1986 года в составе участка «Серпуховская» — «Боровицкая», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стала 131 станция.

Станция — колонная трёхсводчатая, глубокого заложения (глубина заложения — 36,5 метра).

Оформление станции выполнено в простых архитектурных формах. Путевые стены и пилоны облицованы мрамором светло-серых оттенков. Освещение — люминесцентные лампы дневного света.

В торце зала находится скульптурная композиция «Молодая семья» (художник С. А. Горяинов), выполненная в цветной керамике.

~

На станции один вестибюль на углу улицы Большая Полянка и 2-го Полянского переулка. Вблизи вестибюля также располагаются Малая Полянка и Малая Якиманка, Старомонетный и Бродников переулки. В 1980-х годах планировалась пересадка на станцию «Якиманка» Калужско-Рижской линии, однако впоследствии от строительства станции отказались.

Пассажиропоток по станции за сутки (1999 год) — 22 750 человек. Пассажиропоток по вестибюлям за сутки (2002 год): по входу — 25 700 человек, по выходу — 32 000 человек. Это самый маленький из всех пассажиропотоков беспересадочных станций внутри Кольцевой линии.

</RuTxt>

<EnTxt>

Polyanka (Russian: Полянка) is a Moscow Metro station in the Yakimanka District, Central Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line. It was opened in 1986. The station is a column-trivault, with a large sculpture presenting a couple with a child, inside a circle, at the end.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>150</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Серпуховская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>600</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Серпуховска́я» — станция Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. Открыта в составе участка «Серпуховская» — «Южная» 8 ноября 1983 года.

Со станции осуществляется переход на станцию «Добрынинская» Кольцевой линии.

Вблизи станции от главных путей отходит соединительная ветвь на Кольцевую, Замоскворецкую и Калужско-Рижскую линии. До продления линии до станции «Боровицкая» ветвь использовалась также и для оборота составов.

~

Название станции «Серпуховска́я» (а радиус метро «Серпуховско́й») при объявлении в вагонах метро произносится с ударением на последний слог. Между тем, ещё с советских времён в адрес Управления московского метрополитена ежегодно приходило множество писем от москвичей, включая учёных-филологов, высказывающих своё негодование по поводу неестественного ударения в данном слове и настоятельно требовавших от руководства метрополитена принять меры к переозвучиванию объявления в вагонах метро на первый слог — «Се́рпуховская» (радиуса метро соответственно в «Се́рпуховский»). Инициативными группами проводились сборы подписей под ходатайствами о переозвучивании. К обсуждению вопроса привлекались академические круги и авторитетные учёные, но решение переозвучить объявление данной станции в итоге утверждено не было. Доктор филологических наук В. Л. Воронцова объясняет этот филологический казус так называемым подвижным ударением, то есть ударением, перемещающимся при склонении на другой слог. Сам же официально принятый вариант произношения, по мнению учёной, имеет право на существование, так как, возможно, происходит от распространённого в быту произношения Серпуховской улицы и Серпуховской заставы[1].

~

Станция — трёхсводчатая, пилонная, глубокого заложения (глубина заложения — 43 метра).

Путевые стены станции облицованы белым мрамором, пилоны — мрамором «газган» тёплых тонов с металлическими вставками. Достаточно аскетичное художественное оформление посвящено древним городам Подмосковья, в первую очередь — Серпухову (художник Л. А. Новикова, скульптор Т. Б. Таборовская). Центральный зал первоначально освещался особой оптической системой — прикреплённой под потолком продольной трубой (длиной 60 метров, диаметром 0,625 метра) со щелевыми световодами внутри (авторы — сотрудники Всесоюзного светотехнического института Ю. Б. Айзенберг и В. М. Пятигорский). Световоды из толстой полиэтилентерефталатной плёнки имели по пять «оптических щелей», обеспечивающих равномерное освещение свода, колонн и пола центрального зала. Средняя освещённость составляла 150 люкс, удельная установленная мощность — 18 Вт/м². Труба световода держалась на 12 металлических кубах (восемь — декоративные, а в четырёх размещены металлогалогенные лампы и вводные устройства для их замены, свет этих ламп и попадал в световод). Изготавливались подобные конструкции тернопольским П/О «Ватра» и назывались КОУ (комплектное осветительное устройство). Таким образом, одна эта система освещала весь зал, в то время как для освещения двух боковых залов в 1988 году требовалось по 350 люминесцентных ламп. Другим крупным помещением, в котором были установлены КОУ, являлся универмаг «Вешняки» в Москве[2].

Однако, когда специально сконструированные уникальные лампы в световоде вышли из строя, изготовить новые по какой-то причине не удалось. В итоге станцию стали освещать обычными люминесцентными лампами, укреплёнными на пилонах, а уникальный световод ещё несколько лет висел под потолком, собирая пыль и отбрасывая грязные тени на свод центрального зала.

</RuTxt>

<EnTxt>

Serpukhovskaya (Russian: Серпуховска́я) is a Moscow Metro station in the Zamoskvorechye District, Central Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line. The station opened on November 8, 1983. Serpukhovskaya is 43 metres (141 feet) underground. Its name originates from the namesake street, which in turn originates from the historic town of Serpukhov.

~

~

Serpukhovskaya station was designed by Nina Aleshina with Leonid N. Pavlov [ru] and Lydia Y. Gonchar (Russian: Лидия Юрьевна Гончар).[1] The station features grey and white vaults. There is a three-vault span with white marble lines in the main hallway. The bottoms of the columns holding the ceiling are clad in marble carved so as to look like brick and stone. The shiny textures and surfaces cause intense light reflection. A string of lights hung in the main archway; it was dismantled on 2 March 2006.

Serpukhovskaya offers a transfer to the Dobryninskaya station of the Koltsevaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>151</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Тульская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>604</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ту́льская» — станция Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. Расположена между станциями «Серпуховская» и «Нагатинская». Названа по Большой Тульской улице, возле которой расположены оба вестибюля.

~

Станция открыта 8 ноября 1983 года в составе первого участка Серпуховской линии «Серпуховская» — «Южная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 123 станции.

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Данилов монастырь»[1]

~

Односводчатая мелкого заложения (глубина — 9,5 метра). Сооружена из монолитного железобетона по типовому проекту.

Имеет два подземных вестибюля, которые расположены между Большой Тульской улицей и Холодильным переулком. Вблизи станции — площадь Серпуховская Застава, Подольское шоссе, Люсиновская улица, Даниловский и Серпуховский вал.

Оформления станции было запланировано на тему города-героя Тулы. В торцах станционного зала должны были быть смонтированы тематические панно, посвящённые подвигу героического города в годы Великой Отечественной войны[2]. Однако это не было осуществлено.

При движении на север это последняя станция мелкого заложения с южной стороны линии.

</RuTxt>

<EnTxt>

Tulskaya (Russian: Tульская) is a station of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro. It was opened in 1983 as part of the pilot stage of the line. The station is a single vault located underneath the Tulskaya square, named after the city of Tula.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>152</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Нагатинская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>608</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Нага́тинская» — станция Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. Открыта в составе участка «Серпуховская» — «Южная» 8 ноября 1983 года. Глубина заложения — 13,5 метра.

На станции два ряда по 26 колонн, шаг колонн — 6,5 метра. На перегоне «Нагатинская» — «Нагорная» расположен пошёрстный съезд, используемый для оборота составов в случае неисправности на линии и для служебных перевозок в ночное время.

~

Станция открыта 8 ноября 1983 года в составе первого участка Серпуховской линии «Серпуховская» — «Южная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 123 станции.

Путевые стены выложены мрамором богатой палитры с преобладанием красного и чёрного цветов, в которых выполнены тематические панно в технике флорентийской мозаики на тему «Древняя история Москвы» (художники Э. А. Жаренова, В. К. Васильцов). Композиции посвящены истории строительства храмов, деревянной, а затем белокаменной столице, началу строительства Кремля. Необычные для метростанций круглые белые колонны собраны из отдельных сегментов самого мягкого и легкообрабатываемого мрамора «коелга». Сооружена по типовому проекту.

~

Выход в город через подземный переход на Варшавское шоссе, к железнодорожной платформе Нижние Котлы Павелецкого направления Московской железной дороги.

Примерно в 900 метрах к северо-западу находится станция «Верхние Котлы» Московского центрального кольца, на которую с 1 января 2017 года официально стала возможна бесплатная пересадка (неофициально пересадку разрешили после многочисленных жалоб в середине октября 2016 года)[1]. В 2017 году пересадка появилась и на официальных схемах метрополитена, а в 2018 году началось введение и звукового объявления о пересадке.

В перспективе на базе станции предусмотрено строительство транспортно-пересадочного узла (ТПУ)[2].

Существует план объединения линии в посёлок Коммунарка и Некрасовской линии. Станция «Нагатинская» может стать пересадочной на перспективную станцию Коммунаровско-Кожуховской линии[3].

</RuTxt>

<EnTxt>

Nagatinskaya (Russian: Нагатинская) is a station of Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of Moscow Metro. It was opened together with several other stations of the southern part of the line on 8 November 1983. It lies underneath the surface with the depth of 13.5 metres (44 ft). The passenger dynamics for the station are 54,900 per hour on entry and 57,500 on exit.

~

~

There are 2 rows with 26 columns each. The distance between columns is 6.5 metres (21 ft). The walls are faced with marble of very rich palette where red and black are dominant. Also in these colors there are thematic pietre dure Ancient history of Moscow panels made by E. Zharenova and V. Vasiltsov. These compositions are devoted to the history of construction of Temples and to the start of construction of the Kremlin. An Unusual feature for the Metro is the white columns are made of soft and easy in production koelga marble.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>153</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Нагорная</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>612</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Наго́рная» — станция Московского метрополитена. Открыта 8 ноября 1983 года в составе участка «Серпуховская» — «Южная».

~

Станция открыта 8 ноября 1983 года в составе первого участка Серпуховской линии «Серпуховская» — «Южная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 123 станции.

Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения, сооружена по типовому проекту. Глубина заложения — 9 метров. На станции два ряда по 26 колонн. Шаг колонн составляет 6,5 метра.

Тема оформления станции — «Охрана окружающей среды» (художник С. А. Горяинов). Колонны облицованы анодированным алюминием и тёмным мрамором «садахло», путевые стены — мрамором «газган» светло-коричневых тонов. Станционный зал украшают расположенные на путевых стенах и над лестницей панно, выполненные в виде чеканки из кованого листового алюминия.

~

Выход через подземный переход к Электролитному проезду и Криворожской улице. На противоположном конце платформы находится линейный пункт депо «Варшавское» (ТЧ-8) Серпуховско-Тимирязевской линии. У станции имеется один подземный вестибюль, из которого на поверхность ведут два лестничных схода на одну сторону Электролитного проезда и ещё один — на противоположную.

</RuTxt>

<EnTxt>

Nagornaya (Russian: Нагорная) is a Moscow Metro station on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line dug at a depth of 9 meters, which handles about 17,200 people each day.

~

Between Nagornaya and Nagatinskaya stations there is a dead end spur between the tracks used for diversion of traffic in case of power failure and for technical vehicles traffic at night. Nagornaya was built according to the typical project of that times, with 26 columns in two rows at the distance 6.5 meters between columns.

~

The exit to the city from Nagornaya is through an underground passage to the Electrolytnaya Passage and Krivoy Rog street.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>154</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Нахимовский проспект</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>616</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Нахи́мовский проспе́кт» — станция Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. Открыта 8 ноября 1983 года в составе участка «Серпуховская» — «Южная». В 1991—1992 годах станцию предлагалось переименовать в «Нахимовскую», что совпадало с проектным названием. Однако было сохранено первоначальное название. Глубина заложения составляет 9,5 метра[1][2].

~

Станция метро носит одно название с проспектом, проходящим в Южном и Юго-Западном административных округах столицы. Проспект, в свою очередь, получил название в честь адмирала Павла Нахимова в 1965 году[3]. В проектной документации станция значилась как «Нахимовская», такое же название ей предлагалось дать в 1992-м. В конечном счёте за станцией осталось то название, с которым она была открыта, — «Нахимовский проспект»[4].

Станция метро «Нахимовский проспект» была построена по типовому проекту, как и многие подобные станции неглубокого заложения. Проект разрабатывал коллектив авторов при участии архитекторов Г. С. Муна, В. С. Воловича, В. И. Клокова и Л. Н. Попова, а также инженеров А. Песочиной и Т. Б. Процеровой. 8 ноября 1983 года состоялось открытие станции в составе первого участка Серпуховской линии «Серпуховская» — «Южная». После ввода в эксплуатацию этого участка в Московском метрополитене стало 123 станции[2].

30 и 31 марта 1994 года на перегонах Серпуховско-Тимирязевской линии произошло три аварии. 20 человек получили повреждения, 2500 были эвакуированы. Одна из аварий произошла в результате столкновения двух составов между станциями «Нагорная» и «Нахимовский проспект». После этого инцидента было возбуждено уголовное дело по факту нарушения правил безопасности и эксплуатации транспортных средств[5].

В 2014 году на базе станции метро «Нахимовский проспект» планировалось открыть транспортно-пересадочный узел (ТПУ) с подземным переходом, автостоянкой и торговыми рядами. Проект планировки ТПУ был принят на заседании Градостроительно-земельной комиссии столицы[6][7]. Несмотря на это, идея строительства узла была опротестована местными жителями на публичных слушаниях в 2015 году, «местные жители посчитали такой проект губительным для района, поскольку он бы увеличил нагрузку на парковочное пространство на улицах и во дворах, а также усугубил транспортную ситуацию на местных дорогах»[8].

~

Станция метро имеет односводчатую конструкцию. Её стены облицованы белым мрамором «коелга», а полы изготовлены из гранита. В своде находятся четыре ряда кессонов, в каждый из которых вмонтирован светильник с ртутной лампой[2].

Станция оформлена по теме «Русские флотоводцы и история русского флота». Над выходом из станционного зала установлено художественное панно, посвящённое флотоводцу адмиралу Нахимову художника Анатолия Мосийчука[9]. На гранитном ковре пола, выполненном из ярких каменных плит, установлены скамейки с информационными указателями[1][10][11].

По мнению искусствоведа Ольги Костиной, в оформлении односводчатых станций метро неглубокого заложения (такие как «Тульская», «Нахимовский проспект», «Южная») присутствует идея простора и свободного движения.

Фотографии и чертежи нереализованных проектов московского метрополитена, в том числе «Нахимовского проспекта» 1980-х годов, были представлены на выставке «Московское метро — подземный памятник архитектуры» в Музее архитектуры имени Алексея Щусева в 2016 году[13].

Станция метро имеет два вестибюля. Выходы по подземным переходам осуществляются на Нахимовский проспект, Азовскую, Сивашскую и Фруктовую улицы. Недалеко от станции метро расположены Российская академия министерства юстиции, кинотеатр «Бумеранг» и еврейский театр «Шалом»[4][14]. В шаговой доступности от метро по адресу Нахимовский проспект, 20А находится торговый центр, торгующий отделочными материалами[11].

</RuTxt>

<EnTxt>

The exit to the city from Nagornaya is through an underground passage to the Electrolytnaya Passage and Krivoy Rog street.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>155</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Севастопольская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>620</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Севасто́польская» — станция Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. Открыта в составе участка «Серпуховская» — «Южная» 8 ноября 1983 года. Глубина заложения — 13 м.

~

Станция открыта 8 ноября 1983 года в составе первого участка Серпуховской линии «Серпуховская» — «Южная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 123 станции.

Конструкция станции — колонная трёхпролётная мелкого заложения. Усилена из-за расположения под «Каховской», поэтому станция была построена классическим «сороконожковым» типом: два ряда по 40 колонн (вместо распространённых в то время 26-ти). Шаг колонн — 4 м (вместо 6 м). В центре зала, в месте пересечения с «Каховской» под углом в 96/84 градусов, устроено примыкание «из центра в центр», поднимающиеся лестницы ведут в западную часть зала «Каховской». Перекрытие в точке сопряжения собрано из чугунных конструкций и дважды усиленно потолочными балками (похожие типы перекрытия имеются на станциях «Ленинский проспект» и «Октябрьское поле», оставленные в качестве заделов под пересадки). Многие инженеры-метростроевцы в 1990-х годах критиковали такой тип пересадки как опасный для несущих конструкций, в момент колебания от проходящих по «Каховской» поездов также неспособный оказать достаточную нагрузку и ведущий к возможному коллапсу конструкций «Севастопольской» в близком будущем. Каких-либо аварийных ситуаций в конструкциях пока не обнаружено.[источник не указан 874 дня]

Архитектор метро Н. А. Алёшина отозвалась о «Севастопольской» как о станции-«первопроходчике» нового типа сборных конструкций, позже применяемых на всех последующих «сороконожках». Дело в том, что в потолочной конструкции «Севастопольской» из-за своего положения было задействовано не 84 сборных тюбинга, как раньше, а 140, каждый — шириной 1,17 м. Такие тюбинги оказывают меньшую нагрузку на опоры, а также лучше противостоят потолочным протечкам, с чем в основном боролись при заложении типовых «сороконожек» 1970-х годов[1].

~

Колонны и путевые стены облицованы белым мрамором, над платформой — белый кессонированный потолок с люминесцентными светильниками. Тема архитектурно-художественного оформления — «Севастополь — город-герой» решена в мозаичных панно на морские темы. Также изображены некоторые достопримечательности Севастополя (художник О. А. Иконников).

На станции имеется один вестибюль. Через подземный переход можно выйти на Азовскую улицу и Севастопольскую площадь. Переход в центре зала ведёт на станцию «Каховская», которая с 30 марта 2019 года закрыта на реконструкцию, в рамках которой проектируется второй переходный коридор, заканчивающийся в северном торце зала.

</RuTxt>

<EnTxt>

Sevastopolskaya (Russian: Севастопольская) is a station on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya line of the Moscow Metro. It was designed by N. I. Demchinsky, Yu. A. Kolesnikova, and Nina Alyoshina, and opened in 1983.[1]

~

~

From this station, riders will be transfer to Kakhovskaya on the Bolshaya Koltsevaya line. Historically, this was the first interchange in the Moscow Metro outside of the Koltsevaya line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>156</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Чертановская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>624</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Черта́новская» — станция Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. Открыта в составе участка «Южная» — «Серпуховская» 8 ноября 1983 года. В том же году получила Премию Совета Министров СССР.

За станцией от главных путей Серпуховско-Тимирязевской линии отходят ветви в обслуживающее её депо «Варшавское», однако оборотных тупиков или съездов за станцией нет. Поэтому некоторые поезда следуют из центра до «Чертановской», но не оборачиваются на станции, а направляются в депо. Глубина заложения — 10,5 м.

~

Станция открыта 8 ноября 1983 года в составе первого участка Серпуховской линии «Серпуховская» — «Южная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 123 станции.

«Чертановская» строилась в весьма сложных геологических условиях, которые ещё и осложняла транспортная инфраструктура. Проект был сооружён под личным наблюдением архитектора Нины Алёшиной и, несмотря на то, что изначально в конструкциях представлял собой типовую сороконожку, был видоизменён на уровне колонн и потолка. Таким образом, колонны в виде звёзд в разрезе поддерживают и централизуют радиусное давление в единые точки (воронки), а сам потолок исполнен в рамках уже не существующего проекта опоры свода на стену-в-грунте («московский односвод»). Кроме того, Совет Министров СССР в 1983 году решил наградить «Метропроект» как бы к дате его пятидесятилетия вручением премии за лучший проект станции метро последних лет. «Метропроекту» было поручено воссоздать атмосферу станций-ветеранов «Кропоткинской» и «Автозаводской», что и было благодаря заслугам Алёшиной успешно реализовано в «Чертановской». Кулуарно среди архитекторов проект станции носил название «звёздная», отсылая к пресловутой форме колонн[1].

На перегоне «Чертановская» — «Севастопольская» приблизительно в 600 м к северо-западу от первой существует сближение тоннелей, построенное вместо закрытого полуоткрытым методом с использованием стены-в-грунте. Дело в том, что над тоннелями в этом месте расположен пятиэтажный дом (хрущёвка), построенный в 1963 году. Первоначальное решение 1980 года предполагало снос дома как частично расположенного в техзоне метрополитена. Однако жителям удалось отстоять дом, и метростроевцы решили найти альтернативу прокладке под ним тоннелей. Таким образом был применён т. н. «лондонский» метод строительства, но уже со стеной-в-грунте по обеим сторонам западного угла фундамента, его крепление на сваи, а позже бетонирование с заморозкой грунта, разморозка и дальнейшая его выработка копром с обеих сторон. При проезде через таким образом построенные тоннели пассажиры разницы не ощущают[2].

В конце 2011 года на этом месте (рядом с домом) появился железобетонный забор высотой 3 м без каких-либо инфощитов. Предполагается, что идёт укрепление тоннельных конструкций.

~

На станции два ряда по 26 колонн. Колонны и путевые стены облицованы белым мрамором. Стены украшены вставками (художники М. Н. Алексеев, Л. А. Новикова) на тему «Строительство новой Москвы». На полу выложен геометрический орнамент из красного и тёмного гранита. Сооружена по индивидуальному проекту из сборного и монолитного железобетона, колонны стальные.

Стены наземного павильона заменили огромные стеклянные окна — единственная бетонная стена большого эскалаторного зала вестибюля была украшена большой мозаикой, созданной по эскизу художника И. М. Рабиновича, подготовленному в 1960—61 гг. для другого проекта, но так и не реализованному ранее. Потолки вестибюлей были отделаны металлическими поклонениями, покрытыми темным лаком. Обогрев осуществляли скрытые за декоративными решетками батареи.

Первое время после открытия станция освещалась металлогалогенными лампами. Однако спустя несколько месяцев металлогалогенные лампы были заменены на ртутные лампы типа ДРЛ, которыми станция освещается и поныне.

На станции имеются два вестибюля — надземный южный и подземный северный. Выход в город осуществляется через подземный переход на Балаклавский проспект, Чертановскую улицу и Симферопольский бульвар, через южный наземный вестибюль — на Балаклавский проспект и Чертановскую улицу.

</RuTxt>

<EnTxt>

Chertanovskaya (Russian: Чертановская) is a station on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro. It was designed by architect Nina Alyoshina and opened in 1983.[1]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>157</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Южная</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>628</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ю́жная» — станция южного радиуса Серпуховско-Тимирязевской линии Московского метрополитена. Открыта в составе участка «Южная» — «Серпуховская» 8 ноября 1983 года. Глубина заложения — 10 м.

За станцией расположены тупики, использовавшиеся для оборота составов до продления линии до «Пражской». Теперь они используются для отстоя составов.

В 1992 году предлагался проект переименования станции по названию одной из улиц района Чертаново Северное — Сумская.

~

Станция открыта 8 ноября 1983 года в составе первого участка Серпуховской линии «Серпуховская» — «Южная», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 123 станции.

Станция односводчатая. В отделке стен использован мрамор тёплых (в вестибюле) и холодных (в подземном зале) тонов. Тема архитектурно-художественного оформления — «Природа Подмосковья». На белом фоне стен выделяются мраморные вставки с рисунком, имитирующим льющуюся воду. Торцевые стены зала украшены мозаичными панно «Времена года» (художники Б. П. Неклюдов, В.Кузнецов, В.Бикейкин), гармонично сочетающимися с мраморными вставками. На полу выложен орнамент из серого и чёрного гранита. В центре подземного зала установлены скамейки для пассажиров, которые напоминают небольшие пароходики с мачтами — световыми указателями. По своду вдоль станции размещены 26 ниш с декоративными светильниками, окрашенные в небесно-голубой цвет.

~

Станция имеет два подземных вестибюля. Подъёмы к ним с платформы оборудованы эскалаторами. По подземным переходам можно выйти на Сумскую, Кировоградскую и Днепропетровскую улицы. Вблизи станции расположены крытый Южный рынок, кинотеатр «Ашхабад», торгово-развлекательный комплекс «Глобал-Сити», остановки пригородных автобусов, обслуживающие многие пригородные маршруты в южную часть Московской области (в частности, до городов Серпухов, Протвино, Пущино, Чехов, Оболенск) и северо-восточную часть Калужской области (до города Кремёнки).

Долгое время, до завершения строительства продления Серпуховско-Тимирязевской линии метро от станции «Пражская» до станции «Бульвар Дмитрия Донского», «Южная» была конечным пунктом автобусов-экспрессов из Северного Бутова.

С конца 1980-х годов от «Южной» ходили автобусы до Подольска. В 1990-е к ним добавились автобусы чеховского направления, а с 1998 года — автобусы до Серпухова, Пущина, Протвина, Оболенска и Кремёнок Калужской области (рейс отменён в марте 2017 года). С 15 сентября 2018 года 22 смежных межрегиональных маршрута вместо «Южной» стали следовать до станции метро «Лесопарковая»[1].

</RuTxt>

<EnTxt>

Yuzhnaya (Russian: Южная) is a station on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro. It was designed by V. A. Cheremin and R. Bazhenov and opened in 1983.[1]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>158</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Пражская</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>632</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Пра́жская» — станция Московского метрополитена, расположенная на Серпуховско-Тимирязевской линии между станциями «Южная» и «Улица Академика Янгеля». Получила название в честь города Праги. Открыта 6 ноября 1985 года в составе участка «Южная» — «Пражская»[1].

Станция имеет оборотные тупики и являлась конечной на протяжении 15 лет до открытия станции «Улица Академика Янгеля». В настоящее время на станции производится зонный оборот поездов в часы пик.

~

Станция «Пражская» была построена при участии чехословацких архитекторов и инженеров. Открыта 6 ноября 1985 года при продлении Серпуховской линии на один перегон, стала 129-й станцией Московского метрополитена.

Почти одновременно в Праге с участием советских оформителей была построена станция «Московская»; в 1990 году она была переименована в «Андел»[1].

~

Весь комплекс станции — подземный вестибюль, кассовые залы, подземные переходы и их входные павильоны — был выполнен в едином стиле — с использованием коричневой керамической плитки и золотистых колонн прямоугольной формы. Белый подвесной потолок рассеивает льющийся сверху свет. Потолок над путями покрашен в чёрный цвет. Поскольку в архитектурно-художественном оформлении были использованы эскизы чешских мастеров, оформление станции резко выпадает из московской стилистики. В вестибюле размещены скульптуры, символизирующие образ Праги, в переходе — скульптура, олицетворяющая реку Влтаву. У входа на станцию установлена скульптурная композиция «Интеркосмос»[1]. Благодаря использованию специальных шумопоглощающих материалов удалось снизить шум при прибытии поезда[1].

Во второй половине 2015 года было произведено благоустройство вестибюлей с полной заменой облицовки стен и потолка. При этом не было сохранено ни оформление, ни оригинальное технологическое решение шумопоглощающего потолка.

Станция имеет два вестибюля, совмещённых с подземными переходами через улицы Красного Маяка, Кировоградская. Северный вестибюль менее загружен, поскольку отдалён от остановок большинства автобусных маршрутов.

</RuTxt>

<EnTxt>

Prazhskaya (Russian: Пражская) is a station on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line of the Moscow Metro. As part of a cultural exchange between the Soviet Union and Czechoslovakia, the station was designed in the style of the Prague Metro by Czech architects E. Kyllar, Z. Chalupa, and E. Břusková along with Soviet architect V. A. Cheremin. A corresponding station named Moskevská (currently named Anděl) in Prague was designed by Soviet architects and opened concurrently.[1]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>159</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Улица академика Янгеля</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>636</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Улица Академика Я́нгеля» — станция Московского метрополитена, расположена на Серпуховско-Тимирязевской линии. Открыта 31 августа[1] 2000 года в ходе продления линии на один перегон от станции «Пражская».

Названа по одноимённой улице, увековечившей имя советского учёного, конструктора ракетно-космической техники — Михаила Кузьмича Янгеля (1911—1971).

~

Станция открыта 31 августа 2000 года в составе участка «Пражская» — «Улица Академика Янгеля», стала 162-й станцией Московского метрополитена.

Пол выложен белым и чёрным мрамором. Впервые в Московском метрополитене для освещения платформы использованы натриевые лампы, дающие яркий оранжевый свет.

«Улица Академика Янгеля» стала первой станцией в Москве, где были смонтированы турникеты принципиально новой конструкции — с прозрачными открывающимися створками типа УТ-2000. Также станция является первой, где были установлены эскалаторы серий Е-25Т, хотя при этом эскалаторы более раннего поколения ЭТ продолжали устанавливаться при замене эскалаторов на старых станциях вплоть до 2004 года.

Сооружена из монолитного железобетона. При постройке перегонного тоннеля от станции «Пражская» установлена новая опытная конструкция пути, позволяющая снизить шум и вибрацию от движения поездов. Для оборота составов за станцией был сооружён пошёрстный съезд, использовавшийся до продления линии к станции «Аннино», после чего были демонтированы рельсы.

Недалеко от станции, с первого пути в сторону станции «Пражская» отходит небольшое ответвление без рельсового полотна. Когда-то оно предполагалось для создания вилочного движения в Бирюлёво, но впоследствии проект был отменён.

~

Станция имеет два наземных вестибюля, выполненных по типовому проекту из стекла, выходящие на Варшавское шоссе, улицы Академика Янгеля и Россошанскую.

</RuTxt>

<EnTxt>

Ulitsa Akademika Yangelya (Russian: Улица академика Янгеля) is a Moscow Metro station in the Chertanovo Yuzhnoye District, Southern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line, between Prazhskaya and Annino (Moscow Metro) stations.

~

Ulitsa Akademika Yangelya was opened on 31 August 2000 and remained a terminal station until December 2001. The project was designed by architects Vladimir Filippov and Svetlana Belyakova.[2]

~

The station is located at the crossing of Varshavskoye Highway with Akademika Yangelya Street (west) and Rossoshanskaya Street (east).[1] It takes the name from Akademika Yangelya Street, which, in turn, was named after Mikhail Yangel, a leading missile designer. One of the proposed names for the station was also Rossoshanskaya, from another street at the crossing.[2]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>160</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Аннино</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>640</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«А́ннино» — станция Московского метрополитена, расположена на Серпуховско-Тимирязевской линии. Открыта 12 декабря 2001 года в ходе её продления на один перегон от станции «Улица Академика Янгеля». Названа по одноимённой местности.

~

Строительство станции началось в середине 1990-х годов. Станция должна была быть открыта для пассажиров в 1998 году одновременно со станциями «Улица Академика Янгеля» и «Бульвар Дмитрия Донского». Однако строительство затянулось более чем на три года по причине отсутствия финансирования. Тем не менее, завершение строительства Серпуховско-Тимирязевской линии было признано приоритетным среди других замороженных объектов метростроя. Строительство станции велось открытым способом. Для оборота составов за станцией был сооружён пошёрстный съезд, который был разобран после продления линии на юг.

Станция была открыта 12 декабря 2001 года при продлении Серпуховско-Тимирязевской линии на один перегон и стала 163-й станцией Московского метрополитена.

«Аннино» стала первой станцией Московского метрополитена, открытой в XXI веке[2]. В церемонии открытия принимали участие президент России Владимир Путин и мэр Москвы Юрий Лужков, в ходе мероприятия им был показан поезд «Яуза». После осмотра высокими гостями он отправился обратно в депо «Печатники», причём до станции «Серпуховская» следовал с пассажирами.

~

Путевые стены облицованы серым, пол — серым и чёрным мрамором. В центре свода находится ряд больших кессонов, в которых размещены светильники. Сооружена из монолитного железобетона.

Станция имеет два вестибюля. Через северный пассажиры могут выйти на Варшавское шоссе, кроме того, под ним расположен линейный пункт депо «Варшавское». Также имеется южный вестибюль, не открывавшийся из-за ненадобности до середины 2012 года. По задумке, южный вестибюль должен был быть открыт вместе с автовокзалом, который городские власти намеревались перенести с «Южной» сюда, однако местные жители и экологи (рядом Битцевский лес) протестовали по поводу такого решения. В итоге власти отказались от переноса автовокзала, и выход оставался недоделанным. Вместо автовокзала 28 октября 2011 года была открыта первая перехватывающая парковка Московского метрополитена на 1100 машиномест[3].

Южный вестибюль станции был открыт для пассажиров 15 июня 2012 года в 12:00[4]. Изначально, ввиду своих малых размеров, вестибюль должен был работать только на выход, однако в настоящее время используется как на выход, так и на вход.

</RuTxt>

<EnTxt>

Annino (Russian: А́ннино, IPA: [ˈanʲnʲɪnə]) is a Moscow Metro station in the Chertanovo Yuzhnoye District, Southern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line, between Ulitsa Akademika Yangelya and Bulvar Dmitriya Donskogo stations.

~

Annino was opened on 12 December 2001.

~

The station has two vestibules. The north vestibule goes to Varshavskoye Shosse. The south was opened on 15 June 2012.[1]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>161</id>

<line\_id>9</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Бульвар Дмитрия Донского</name>

<coordX>495</coordX>

<coordY>644</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Бульва́р Дми́трия Донско́го» — станция Московского метрополитена, конечная Серпуховско-Тимирязевской линии. Открыта 26 декабря 2002 года в ходе продления линии на один перегон от станции «Аннино». Названа по бульвару, на котором расположена.

Первая станция Московского метрополитена, построенная за пределами МКАД.

~

Строительство станции началось в середине 90-х годов, потом было остановлено. До осени 2001 года строительство велось крайне вяло. В основном сооружались перегонные тоннели к станции «Аннино». Позднее, когда станцию уже достраивали, её проект был изменён с тем, чтобы с обеих сторон этой станции соорудить обе платформы станции метро «Улица Старокачаловская» Бутовской линии. Однако ближе к концу 2001 года темпы строительства станции резко возросли.

Станция была открыта 26 декабря 2002 года при продлении Серпуховско-Тимирязевской линии на один перегон и стала 164-й станцией Московского метрополитена.

«Бульвар Дмитрия Донского» — часть единого комплекса со станцией «Улица Старокачаловская» Бутовской линии, для которой с боков построены подземные платформы. Сделать пересадку на неё можно либо из общего южного вестибюля, либо перейти из центра зала.

Сооружена по специальному проекту, но при этом собрана из унифицированных конструкций. Глубина заложения — 10 м.

Над путями устроены пешеходные галереи, соединяющие северный и южный вестибюль и облегчающие переход на станцию «Улица Старокачаловская» Бутовской линии. Хотя станция и напоминает «Комсомольскую» Сокольнической линии, конструктивно она отличается от неё, прежде всего тем, что перекрытия галерей опираются на колонны станции, в то время как на «Комсомольской» колонны не поддерживают галереи. На территории бывшего СССР наиболее близкой по конструкции является станция «Научная» Харьковского метрополитена.

~

Путевые стены и стены второго этажа облицованы белым мрамором «Коелга» и чёрным гранитом «Возрождение». Цоколь колонн облицован гранитом «Возрождение», а их верхняя часть — белыми плитами мрамора «Каррара», которые раздвинуты вертикальной полосой из зелёного мрамора «Верде гватемала». На вершинах колонн — светильники оригинальной формы. Пол выложен чёрным, серым и красным гранитом.

Станция находится в районе Северное Бутово. Оба вестибюля находятся на бульваре Дмитрия Донского, также по ним можно выйти к улицам Старокачаловская и Знаменские садки. В южном торце станции находится переход на станцию «Улица Старокачаловская» Бутовской линии.

До октября 2013 года в переходе между станциями «Бульвар Дмитрия Донского» и «Улица Старокачаловская» были расположены турникеты и кассы. Изначально планировалось, что поездка по линии будет оплачиваться отдельно, что обосновывалось тем, что линия якобы относится к другому виду транспорта — лёгкому метро, однако ещё до открытия линии от этих планов было решено отказаться. Фактически линия построена по стандартам обычного метро, однако в течение почти десяти лет до 2016 года она обозначалась на схемах как линия лёгкого метро, после чего стала обозначаться номером Бутовская линия аналогично остальным линиям метро; на настенных указателях пересадки на Калужско-Рижской и Серпуховско-Тимирязевской линиях старый номер сохраняется и в настоящее время.

</RuTxt>

<EnTxt>

Bulvar Dmitriya Donskogo (Russian: Бульвар Дмитрия Донского) is a Moscow Metro station in the Severnoye Butovo District, South-Western Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is the southern terminus of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya line.

~

Bulvar Dmitriya Donskogo, which opened in December 2002, is the newest station of the line. It was named for the street on which it is situated, which, in turn, is named for Dmitry Donskoy. It is also the first station of the system built outside the MKAD beltway encircling most of the city.[1]

~

The station offers transfers to Ulitsa Starokachalovskaya station of the Butovskaya line leading further south.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>162</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Марьина роща</name>

<coordX>551</coordX>

<coordY>531</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ма́рьина Ро́ща» — станция Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена. Расположена в одноимённом районе (СВАО), по которому получила название. Открыта 19 июня 2010 года в составе участка «Трубная» — «Марьина Роща»[2]. Со дня открытия была конечной на линии до её продления 16 сентября 2016 года до станции «Петровско-Разумовская». Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. В перспективе будет связана пересадкой со станцией «Шереметьевская» на Большой кольцевой линии.

~

Строительство наклонного эскалаторного тоннеля южного вестибюля велось специально спроектированным по заказу ОАО «Мосметрострой» специализированным механизированным тоннелепроходческим комплексом (диаметр 11 метров) компании Lovat Inc. (Канада). Он был закуплен в 2007 году. В течение лета 2008 года на стройплощадке станции происходила сборка щита, а его торжественный запуск состоялся 29 августа 2008 года. Проходка эскалаторного тоннеля южного вестибюля была завершена 30 января 2009 года[3].

В апреле 2009 года по причине нехватки денежных средств для завершения строительства принято решение о переносе открытия станции на май 2010 года[4].

С января 2010 года станция была полностью достроена, и начались архитектурно-отделочные работы. Станцию планировалось торжественно открыть 15 мая (в день 75-летия Московского метрополитена), но она была открыта только 19 июня 2010 года. Причина переноса открытия станции заключалась в незавершённости архитектурно-отделочных работ на станции и неготовности эскалаторного наклона и вестибюля[5].

25 мая 2010 года на пусковом участке проведена проверка габарита. 9 июня проследовал пробный поезд.

Открытие станции состоялось 19 июня 2010 года[1] в составе участка «Трубная» — «Марьина Роща», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 182 станции. На открытии присутствовали мэр Москвы Юрий Лужков и начальник Московского метрополитена Дмитрий Гаев, которым были продемонстрированы ретропоезд и первый опытный поезд модели 81-760/761. Мэр города оставил следующую запись в книге пожеланий:

«Поздравляю москвичей и гостей столицы с новоприобретением: двумя прекрасными станциями Московского метрополитена «Марьина роща» и «Достоевская»! Спасибо строителям, которые выполнили работу на отлично!»

Станции «Марьина Роща» и «Достоевская» стали последними, открытыми при Лужкове и Гаеве до их снятия с должностей в сентябре 2010 года и феврале 2011 года соответственно.

~

Платформенная часть станции представляет собой трёхнефное сооружение со средним залом диаметром 9,5 метра и двумя боковыми с посадочными платформами диаметром 8,5 метра. Девять длинных пилонов по 6,759 метра каждый с проходами между ними по 3,75 метра располагаются в два ряда. Основное освещение среднего зала — люминесцентное закарнизное[6][7].

Облицовка путевых стен выполнена из бежевых алюминиевых панелей. В облицовке пилонов использован светлый и тёмный мрамор. Таким образом достигается эффект уменьшения массивности и длины пилона. Тёмные полосы сливаются с цоколем, а светлые полосы пилона — с карнизом. В боковых залах вдоль платформенных стен располагаются скамьи для отдыха пассажиров. Путевые стены обеих платформ, а также выходы украшены пейзажными мозаичными панно на тему владений графов Шереметевых (автор — народный художник РФ С. В. Горяев). Тёмно-коричневый гранит прямоугольной формы и полированные плиты бежевого оттенка образуют на поверхности пола геометрический рисунок, подчёркивающий ритм пилонов и проходов. Вдоль края платформ расположены светодиодные полосы. Ступени лестниц выходов на поверхность облицованы термообработанным гранитом.

Станция расположена под параллельно проходящей Шереметьевской улицей между станциями «Достоевская» и «Бутырская». Первоначально имела один единственный подземный вестибюль: южный, который находится недалеко от пересечения Шереметьевской улицы с улицей Сущёвский Вал, однако с октября 2010 года ОАО «Мосметрострой» вело строительство северного вестибюля станции, который выходит к Шереметьевской улице, 4-му проезду Марьиной Рощи, зданию театра «Сатирикон» и молодёжному центру «Планета КВН». Открытие северного вестибюля состоялось 24 декабря 2012 года[8][9].

В 2022 году планируется открыть станцию «Шереметьевская» Большой кольцевой линии, которая будет связана пересадкой со станцией «Марьина Роща»[10]. 15 июля 2019 года для строительства данной пересадки на станции «Марьина Роща» была огорожена часть платформы.

</RuTxt>

<EnTxt>

Maryina Roshcha (Russian: Марьина роща) is a Moscow Metro station of Lyublinsko-Dmitrovskaya line. It opened on 19 June 2010 and, until 2016, was the northern terminus of the line. The station is in the Maryina roshcha District of Moscow, north of downtown.

~

The extension northwest to Petrovsko-Razumovskaya via Butyrskaya and Fonvizinskaya was originally planned to be opened in December 2015.[1] The projected opening date was later shifted to 2016.[2]The extension was finally opened on 16 September, 2016.

By 2022, a transfer to the Bolshaya Koltsevaya line is planned to be completed.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>163</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Достоевская</name>

<coordX>559</coordX>

<coordY>552</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Достое́вская» — станция Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена. Открылась в составе участка «Трубная» — «Марьина Роща» 19 июня 2010 года[1][3]. Расположена рядом с Театром Российской Армии, чуть западнее Суворовского сквера и севернее пересечения с Кольцевой линией, на которую в будущем со станции будет сооружена пересадка. Своё название станция получила по одноимённой улице, которая расположена неподалёку.

~

Строительство станции велось с середины 1990-х годов, однако вскоре на долгое время было заморожено. Работы были возобновлены лишь в 2007 году, когда были пройдены полностью левый и правый станционные тоннели и началась проходка центрального зала, построен один из двух наклонных эскалаторных ходов. В апреле 2009 года из-за нехватки средств на строительство было принято решение о переносе открытия станции на май 2010 года, однако открыта станция была лишь во второй половине июня.

Одной из причин переноса сроков открытия участка линии была неготовность эскалаторов станции «Марьина Роща»[4]. Встречались высказывания[5], согласно которым перенос сроков был связан с неготовностью (или даже «излишней трагичностью») внутреннего оформления станции.

Станция была открыта 19 июня 2010 года в составе участка «Трубная» — «Марьина Роща», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 182 станции. На открытии присутствовали мэр Москвы Юрий Лужков и начальник Московского метрополитена Дмитрий Гаев, для которых данный участок стал последним на их должностях. Высоким гостям были продемонстрированы ретропоезд и первый опытный поезд модели 81-760/761.

~

Станция спроектирована с двумя выходами: первый, действующий, располагается возле Центрального академического театра Российской армии, второй (сейчас вместо него стеклянная стена), выходящий прямо на Суворовскую площадь, при необходимости может быть построен позже. Автор вестибюля — архитектор Д. В. Гурский.

Станция планировалась как пересадочный узел на Кольцевую линию, где должна быть встроена станция «Суворовская». Для этого в южном торце имеется углубление, в колоннах которого были предусмотрены интервалы под эскалаторный ход и ступеньки. Разница в глубинах задела и пола планируемой станции составляет 13 м (то есть один эскалаторный проход длиной 44 м с возможностью поворота к западу пересадочных коридоров). В марте 2017 года было объявлено об отказе от строительства «Суворовской» и, соответственно, пересадки на неё[6]. Однако в середине 2019 года было принято решение о возобновлении строительства станции[7].

Опубликованные в интернете фотографии элементов отделки станции вызвали неоднозначную реакцию общественности[8]. На стенах станции изображены сцены, иллюстрирующие четыре романа Ф. М. Достоевского («Преступление и наказание», «Идиот», «Бесы», «Братья Карамазовы»), в том числе сцены насилия (убийство старухи и Лизаветы, самоубийство Свидригайлова из «Преступления и наказания», убийство Настасьи Филипповны из «Идиота», убийство Шатова и самоубийство Ставрогина из «Бесов»).

</RuTxt>

<EnTxt>

Dostoevskaya (Russian: Достоевская) is a Moscow Metro station in the Meshchansky District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Lyublinsko-Dmitrovskaya line, between Maryina Roshcha and Trubnaya stations.

Dostoevskaya opened on 19 June 2010 as a part of the northern line extension along with Maryina Roshcha station.

The station has two exits. One is near the building of the Russian Army Theatre, the other leads to Suvorovskaya Square.

~

The construction of the station started in the 1990s although construction was shelved for several years insufficient funding. The construction process resumed only in 2007 when funds were allocated and both the right and left rail tunnels were built. The construction of the platform began afterwards. In April 2009, the lack of funds forced the Moscow Metro authorities to delay the station's opening to May 2010. Several days before the supposed opening date, it was delayed again to June for adjustments to the escalators.[1]

The Metro planned to build Suvorovskaya station, which would allow transfers to the northern end of the Koltsevaya Line. In 2017, the Metro shelved plans for the station citing economic infeasibility.[2]

~

Published photos of station's decor elements caused disputes within the Russian Internet community. There are two scenes of violence (homicide and suicide) depicted on the station walls as an illustration of Fyodor Dostoyevsky's Crime and Punishment, along with many other scenes (including illustrations of The Idiot).

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>164</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Трубная</name>

<coordX>572</coordX>

<coordY>567</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Тру́бная» — станция Московского метрополитена на Люблинско-Дмитровской линии. Связана пересадкой со станцией «Цветной бульвар» на Серпуховско-Тимирязевской линии. Расположена на территории района Мещанский (ЦАО) под Трубной площадью у пересечения Цветного бульвара и Бульварного кольца. Открыта 30 августа 2007 года в составе участка «Чкаловская» — «Трубная». Колонно-стеновая трёхсводчатая станция с одной островной платформой. Каждая четвёртая колонная секция заменена простенком, что увеличивает их прочность, опорами колонн служит монолитная железобетонная плита.

~

Вопрос о сооружении станции с выходом на Трубную площадь поднимался ещё до начала строительства Московского метрополитена. Уже в 1931 году станция «Трубная площадь» упоминается в составе электрифицированного железнодорожного диаметра. На перспективной схеме 1932 года станция появляется в составе Дзержинско-Замоскворецкого диаметра, в 1934 году входит в состав Краснопресненско-Рогожского диаметра. В плане развития метрополитена 1947 года станцию «Трубная площадь» планировалось включить в Малое кольцо[4].

На перспективной схеме 1957 года «Трубная» показана в составе Серпуховско-Рижского и Калужско-Тимирязевского диаметров. К 1958 году проект был изменён, и «Трубная» появилась в нём в составе Калужско-Рижской линии. В проектных предложениях 1965 года предлагалось также строительство «Трубной» в составе Ждановско-Тимирязевской линии (между «Дзержинской» и «Новослободской»). Однако продление Ждановского радиуса было отложено, а трассировка Калужско-Рижского диаметра была изменена[5]. В 1970-х годах был предложен проект Серпуховско-Тимирязевской линии, по которому первоначально предполагалось строительство «Трубной» в её составе. Позже было решено на этой линии построить станцию «Цветной бульвар» с пересадкой на «Трубную» уже Люблинско-Дмитровской линии.

Работы по сооружению станции начались в 1990 году[3], строительство планировалось завершить в 1992 году. В 1990-е годы существовали проблемы с финансированием, и поэтому строительство велось эпизодически, а с 2000 года было заморожено[3]. В 2005 году сооружение станции возобновилось. 27 августа 2007 года был пущен пробный поезд. 30 августа 2007 года в 11:20 станция была открыта в составе первой очереди центрального участка линии «Чкаловская» — «Трубная» (без промежуточной станции «Сретенский бульвар», которая открылась четырьмя месяцами позже). «Трубная» стала 173-й станцией Московского метрополитена.

На участке «Сретенский бульвар» — «Трубная» принят минимальный радиус кривой в 500 метров вместо стандартных 600 метров. Это сделано для отвода трассы из охранной зоны памятника архитектуры «Рождественский женский монастырь».

Предыдущая станция метро внутри Кольцевой линии была открыта за девятнадцать лет до «Трубной», причём это была станция «Цветной бульвар», на которую осуществляется пересадка со станции.

~

У станции есть один подземный вестибюль с выходами на Трубную площадь, в который можно попасть из южного торца центрального зала. Из северного торца по переходу осуществляется пересадка на станцию «Цветной Бульвар» Серпуховско-Тимирязевской линии.

«Трубная» является станцией глубокого заложения колонно-стенового типа и представляет собой трёхнефную конструкцию со средним залом (диаметр 9,5 м) и двумя боковыми залами с посадочными платформами (диаметр 8,5 м)[6][7]. Между залами расположены 4-метровые проходы, причём каждый пятый проход между колоннами заменён простенком[6].

На сводах станции установлены водозащитные декоративные зонты из белого стеклопластика, изготовленного в Твери[6]. Путевые стены, порталы и карнизы облицованы итальянским мрамором светлых тонов, колонны и вставки между порталами — тёмно-зелёным мрамором[6]. По словам главного архитектора станции Владимира Филиппова, первоначально для облицовки стен и колонн предполагалось использовать каррарский мрамор желтоватых тонов, однако в Москву привезли мрамор сероватого цвета, который и был использован для отделки[8]. Простой геометрический рисунок гранитного ковра на полу повторяет ритм порталов с чередованием светло-серого и чёрного камня (использовался «Мансуровский» гранит и гранит «Империал Ред»[9]).

Для освещения станции используется люминесцентный мягкий закарнизный свет (над порталами — оранжевый, по всему залу — белый). Между колоннами расположены скамейки из ажурного металла, завершающимися вверху декоративными светильниками в виде 18 бульварных фонарей в стиле модерн. На платформе впервые была сооружена серийная диодная светящаяся полоса (опытная расположена на станции «Международная»), которая обозначает безопасную границу до её края.

Первоначально предполагалось, что тематика архитектуры и оформления станции будет выполнена в стиле старой Москвы, однако скульптор и художник станции Зураб Церетели настоял на расширении тематики, чтобы отразить в ней архитектуру древнерусских городов России[6]. Предложение было поддержано на художественном совете и реализовано в виде панно и цветных витражей с подсветкой (автор Зураб Церетели)[6]. Между колоннами установлено двенадцать витражей с изображениями древних городов и сёл России (Боголюбово, Владимир, Кижи, Коломенское, Москва, Великий Новгород, Палех, Переславль-Залесский, Псков, Ростов, Суздаль, Ярославль). Над торцевыми проходами центрального зала установлены панно. После открытия станции некоторые пассажиры высказывали недоумение по поводу оформления витражей. Дело в том, что практически на всех витражах изображены церкви и соборы, но ни на одном их куполе нет креста. Через несколько месяцев после открытия «Трубной» на всех куполах кресты появились — кто-то из пассажиров самостоятельно прикрепил к витражам маленькие нательные распятия и деревянные крестики. Руководство метрополитена не сочло эти кресты портящими облик станции, поэтому их можно наблюдать на витражах до сих пор.

</RuTxt>

<EnTxt>

Trubnaya (Russian: Тру́бная) is a Moscow Metro station in the Tverskoy District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, between Dostoyevskaya and Sretensky Bulvar stations.

Trubnaya opened on 30 August 2007 as a part of the long-awaited line extension northwesternwards. It was a northwestern terminus of the line until June 2010.

~

Construction of the station began as far back as 1984, during the building of Tsvetnoy Bulvar station which set provisions for the future station, and during the late 1980s was fully underway with plans to open by the late 1990s. However the dissolution of the Soviet Union in 1991 put a long delay to construction which at time stood frozen, and, despite a few slow restarts, remained derelict. Only in 2005 when proper funding finally came did the works resume. The station was opened just in two years, on 30 August 2007.

~

It offers a transfer to the Tsvetnoy Bulvar station on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line. Transfer to Tsvetoy Boulevard station is achieved in a two part process that involves an ascent into an interim hall and then a walk to the older station.

Architecturally the station is a tri-vault wall column design with a monolithic concrete plate on the floor. The theme, work of architects V. Fillipov, S. Petrosyan, A. Ruban, T. Silakadze, T. Petrova and S. Prytkova, is based on Moscow and old Russian cities. The portals, cornices and station walls are faced with warm beige marble. Contrasting with that is the dark green marble used for columns, and for panels between the portals as well as for panels on the station walls. The floor features a geometric layout which repeats the portals out of polished dark green, black and light grey granite. Lighting is achieved by hidden fluorescent lamps behind the portal cornices which unite every four passages between the central and the platform halls. The vaults of the central (9.5 metre diameter) and the platform halls are covered with white fibreglass to offer extra hydroisolation.

Decoration of the station is centered on the 12 wall columns. Each of these feature a wooden bench surrounded by a black ironwork frame that supports four spherical lamps on the top, giving the impression of a traditional Moscow boulevard. However the central feature of this is an illuminated stained glass mosaic with an image of a historic Russian city (such as Rostov, Novgorod, Yaroslavl and others), all work of Zurab Tsereteli. The author is also responsible for two large mosaics which decorate the portals of the escalator tunnels upon leaving the station.

The vestibule of the station is located under the intersection of the Tsvetnoy Boulevard and the Boulevard Ring and the Trubnaya Square for which the station is named.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>165</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Сретенский бульвар</name>

<coordX>607</coordX>

<coordY>618</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Сре́тенский бульва́р» — станция Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена. Открыта 29 декабря 2007 года на действующем перегоне между станциями «Чкаловская» и «Трубная». Своё название станция получила по одноимённому бульвару, территориально расположена под Тургеневской площадью.

~

Станция строилась в составе участка «Чкаловская» — «Трубная». Возведение конструкций станции началось ещё в 1990 году, однако через некоторое время было прекращено. Возобновление строительства началось в 2004 году в связи с возобновившимся финансированием и для предотвращения опасности разрушения всего пересадочного узла «Тургеневская» — «Чистые пруды» — «Сретенский бульвар». Опасность аварии возникла из-за того, что строительные конструкции сооружались изначально временными, с расчётом срока службы в 2—3 года, тогда как при почти полном прекращении финансирования отдельные крепи служили более 8 лет без замены [2].

Изначально планировалось открыть станцию вместе с «Трубной», которая открылась 30 августа 2007 года, но из-за трудностей, связанных со строительством наклонного хода на пересадку, пуск станции был перенесён на конец года. 29 декабря 2007 года в 12:00 станция приняла первых пассажиров. «Сретенский бульвар» стал 174-й станцией Московского метрополитена.

В связи с задержкой поставки эскалаторов с Санкт-Петербургского завода, станция открылась только с одной пересадкой на «Тургеневскую», затем 13 января 2008 года открылся переход на «Чистые пруды».[3]

До мая 2011 года «Сретенский бульвар» был единственной станцией Московского метрополитена, у которой отсутствовал прямой выход в город, а выйти можно было только через станции «Тургеневская» и «Чистые пруды». Совмещённый с «Тургеневской» вестибюль, встроенный в подземный переход, строился несколько лет, его открытие несколько раз переносилось[4][5], в итоге церемония состоялась 31 мая 2011 года.[6][7]

~

Путевые стены и пилоны станции облицованы светлым мрамором. Напольное покрытие платформы выполнено из гранита светло-серого и чёрного цветов. В отделке станции (в третий раз (после станций «Маяковская» Замоскворецкой линии и «Медведково» Калужско-Рижской линии)) используется нержавеющая сталь. На всём протяжении станции средний и боковые залы разделены пилонами с нишами, в которые установлены 24 панно художника Ивана Лубенникова, представляющие собой плоские аппликации, прикреплённые поверх мраморных плит. Это стальные силуэтные элементы с травлеными изображениями горожан, деревьев, видов Бульварного кольца, а также его атрибутов: вазонов, памятников Пушкину, Гоголю, Тимирязеву и так далее. Аппликации были изготовлены на комбинате декоративно-монументального искусства. Благодаря специальной технике изготовления они выглядят не как чёрно-белая графика, а имеют довольно сдержанные охристые земляные цвета. Каждая картина — самостоятельное произведение, несущее определённую информацию.

Необычно архитектурное решение пересадок — для эскалаторов специально разработаны светильники, а граница между стеной и полом практически отсутствует благодаря закруглениям — стена плавно переходит в пол.

Освещение обоих залов люминесцентное: в центральном зале светильники установлены за карнизами между пилонами, а также над центром каждого пилона для освещения металлических композиций. В перронных залах лампы расположены за карнизами водозащитно-декоративных зонтов специальной формы из стеклопластика.

Из северного торца центрального зала станции можно перейти на станцию «Тургеневская» Калужско-Рижской линии. Из перехода между станциями можно по эскалаторам подняться в подземный вестибюль, расположенный под Тургеневской площадью, в начале проспекта Академика Сахарова. Там смонтированы[8] 4 эскалатора типа Е55Т[9], с улучшенными техническими характеристиками: надёжнее, безопаснее, с более мягким ходом; длина эскалатора (от верхней входной площадки до нижней входной площадки) составляет 79 метров[10] (изначально сообщалось о длине 100 метров[11]); а также — венткиоск[12].

Южный торец ведёт к пересадке на станцию «Чистые пруды» Сокольнической линии (с севера). На том месте куда теперь выходит пересадка, ранее располагался памятник Кирову (до 1990 года станция носила название «Кировская») работы М.Г.Манизера, поставленный в 1935 году. Реставрация и открытие памятника на новом месте, в переходе между «Тургеневской» и «Сретенским бульваром», завершились к концу апреля 2008 года.

Открытие собственного выхода в город состоялось 31 мая 2011 года. Длина эскалатора — 63 метра (Общая длина прохода из вестибюля на платформу — 182 м — самый длинный выход в истории Московского метрополитена). Внутреннее оформление вестибюля выполнено при помощи разноцветных фигур играющих детей и усиленного освещения.

</RuTxt>

<EnTxt>

Sretensky Bulvar (Russian: Сре́тенский бульва́р) is a Moscow Metro station in the Meshchansky District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is located on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, between Trubnaya and Chkalovskaya stations.

Sretensky Bulvar opened on 29 December 2007 after more than 25 years since groundbreaking.

~

The construction, which began in the late 1980s, has frequently stalled as a result of continuous lack of funds. Only in 2004 did proper funding resume, which allowed finishing the construction.

The station opening had been long-awaited, as it is an interchange: Chistye Prudy of the Sokolnicheskaya Line and Turgenevskaya of the Kaluzhsko-Rizhskaya Line. The projected passenger dynamics for the station are 10,800 per hour on entry and 20,100 on exit, which allows for a dramatic occupancy decrease on the Koltsevaya Line, particularly on the Komsomolskaya — Kurskaya path.

~

The station, designed by architects N. Shumakov and G. Mun, features a standard Lyublinskaya pylon-trivault design with the base set as a monolith concrete plate. White fibreglass is used on the vaults of the central (9.5-metre diameter) and the platform halls (8.5 m) as well as the escalator and transfer corridor ceilings, which also doubles the hydroisolation. Initially it was thought that the station's main decorative feature would include a set of three-metre-high (9.8 ft) bronze and rock sculptures in the niches of all 30 pylons. Made by leading Russian sculptors, they would stand on granite pedestals with luminescent lamps lighting down on top of them. However, recently it has emerged that this would be too costly, and hence the pylon design was altered to now include a set of metallic artworks on themes of the Boulevard Ring. White marble covers the floors, whilst flooring are done with granite.

There are two escalator tunnels leading from both ends of the station: one directly to Chistye Prudy station, and the other to a combined transfer to Turgenevskaya as well as a diversion to a second escalator tunnel to the surface. The combined vestibule will be located underground the Turgenevskaya Square at the beginning of Academician Sakharov Avenue and next to the Sretensky Boulevard for which the station is named. In an effort to conserve the spendings and time, the vestibule and the escalator tunnel to the surface will open later.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>166</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Чкаловская</name>

<coordX>583</coordX>

<coordY>587</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Чка́ловская» — станция Московского метрополитена на Люблинско-Дмитровской линии. Связана пересадками с двумя одноимёнными станциями, одна из которых располагается на Арбатско-Покровская линии, другая — на Кольцевой. Расположена в Басманном районе (ЦАО); названа по улице Чкалова, которой ещё до открытия станции было возвращено историческое название Земляной Вал. Открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская». Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой.

~

Станция открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская», после открытия которого в Московском метрополитене стало 157 станций.

Пилоны отделаны серо-голубым мрамором, пол выложен чёрным, серым и розовым гранитом. Путевые стены отделаны белым мрамором. На пилонах и своде станции расположены оригинальные светильники.

Оформление посвящено авиации и Герою Советского Союза лётчику Валерию Чкалову (1904—1938). Когда станцию проектировали в середине 1980-х годов, расположенная в непосредственной близости от станции улица носила название улица Чкалова. В 1992 году улица, под предлогом возвращения исторического названия, была переименована в улицу Земляной Вал. Таким образом, географическая связь названия станции с объектом расположения была утрачена[1].

~

Расположена между станциями «Сретенский бульвар» и «Римская», имеет пересадки на станции «Курская» Арбатско-Покровской линии (переход в северном торце центрального зала) и Кольцевой линии (через совмещённый вестибюль в южном торце, с которым станция соединена эскалаторами). Последний также является единственным выходом в город со станции. В непосредственной близости от станции находятся Курский вокзал, конечная остановка «Курский вокзал» для трамвайных маршрутов Б, 20, 20п, 24 и торгово-развлекательный центр «Атриум».

Наземный вестибюль был законсервирован вскоре после открытия станции (здесь сохранились два эскалатора). В 2015 году его планировали снести из-за строительства гостиничного комплекса[2]. На сегодняшний день никакие работы по сносу не начинались.

</RuTxt>

<EnTxt>

Chkalovskaya (Russian: Чка́ловская) is a Moscow Metro station in the Basmanny District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, between Sretensky Bulvar and Rimskaya stations.

Chkalovskaya opened on 28 December 1995 as the first stage of the Lyublinskiy radius.

~

~

A team of architects designed the station: Nina Alexandrovna Aleshin, Leonid Borzenkov, and Aleksandr Vigdorov. Named after the famous Soviet aviator Valery Chkalov, the decorative theme is dedicated to aviation. The station is modified Pylon trivault at a depth of 51 metres. The pylons are revetted with grey and light blue wavy marble whilst the floor is covered with grey red and black granite. The hienged ceiling is covered in semi-circular lighting. The walls are done with combined marble tones.

An escalator leads from one end of the station's underground vestibule to Zemlyanoi Val street and Kurskiy Rail Terminal. The vestibule also acts as a transfer to Kurskaya-Koltsevaya. The other end of the hall is a direct transfer to Kurskaya-Radialnaya of the Arbatsko-Pokrovskaya Line, which opened on 28 March 1996.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>167</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Римская</name>

<coordX>596</coordX>

<coordY>601</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ри́мская» — станция Московского метрополитена, расположена на Люблинско-Дмитровской линии между станциями «Чкаловская» и «Крестьянская застава». Открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская». Одна из немногих станций московского метро, получивших название не по расположенному поблизости городскому объекту.

~

Станция открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская», после открытия которого в Московском метрополитене стало 157 станций.

Станция «Римская» — колонная трёхсводчатая глубокого заложения. Сооружена по новому проекту — колонны и путевые стены опираются на сплошную монолитную плиту, нет подплатформенных помещений.

В проектировании художественного оформления станции принимали участие итальянские архитекторы Джампаоло Имбриги (Giampaolo Imbrighi[1]) и Андреа Куатрокки (Andrea Quattrocchi[2]). Для отделки пилонов и колонн использованы мраморы различных пород. Пилоны станции облицованы серым мрамором. Пол выложен чёрным, красным и серым гранитом.

Тема оформления станции — «Римские достопримечательности». Скульптором Л. Л. Берлиным и итальянскими художниками выполнены композиция «Фонтан», которая изображает младенцев Ромула и Рема — основателей Рима, а также четыре медальона.

В центральном зале нет ни одного указателя, чтобы не портилась перспектива. Зато есть фонтан — единственный в Московском метро.

~

Пересадка на станцию «Площадь Ильича» Калининско-Солнцевской линии осуществляется из северного торца центрального зала по эскалаторам. Вестибюли обеих станций находятся в общем подземном переходе: выход с «Римской» расположен ближе к лестничному сходу на улицу Золоторожский вал.

Выход в город осуществляется через вестибюль по эскалаторам на улицы Международная и Рабочая, на шоссе Энтузиастов, площадь Рогожская Застава, к Рогожскому Валу и к платформе «Серп и Молот» Горьковского направления Московской железной дороги.

Со станции будет пересадка на станцию Москва-Товарная-Курская второго московского центрального диаметра МЦД-2.

</RuTxt>

<EnTxt>

Rimskaya (Russian: Римская) is a Moscow Metro station in the Tagansky District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, between Chkalovskaya and Krestyanskaya Zastava stations.

Rimskaya opened on 28 December 1995 as part of the original stage of the Lyublinsky radius the station was named after the Italian capital Rome, and the architects L.Popov and N.Rostegnyaeva applied the theme accordingly.

The station is a unique and an unusual project where a column-trivault design is applied but with no underplatform spacing and all of the infrastructure sitting on a massive monolithic plate. Located on a depth of 54 metres. The wide square columns are faced with grey marble as are the walls. The ceiling is heinged and is made of aluminium. Black, red, grey and white granite slants are used for the floor. The real decorations come from the Italian sculpturors (G.Imbrighi,[1] A.Quattrocchi[2] and L.Berlin) including a fountain (which currently is non-functioning due to the problems caused by the dampening of air) with typical Roman columns and a child sculpture in the far end of the central hall and four medallions including a she-wolf, Romulus, Remus and a triumphal archway in Rome.

~

~

The station is a transfer to the Ploshchad Ilicha of the Kalininskaya Line which is carried out by walkways from the sides of the central hall. The station's vestibule is located under Rogozhskaya Zastava square.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>168</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Крестьянская застава</name>

<coordX>608</coordX>

<coordY>636</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Крестья́нская заста́ва» — станция Московского метрополитена на Люблинско-Дмитровской линии. Связана пересадкой со станцией «Пролетарская» на Таганско-Краснопресненской линии. Расположена в Таганском районе (ЦАО) под площадью Крестьянской Заставы, по которой и получила своё название. Открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская». Колонно-стеновая трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой.

~

Станция открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская», после открытия которого в Московском метрополитене стало 157 станций.

~

У станции один подземный вестибюль, являющийся совмещённым со станцией Таганско-Краснопресненской линии «Пролетарская», через него же осуществляется переход между станциями. Вестибюль соединён эскалатором с южным торцом центрального зала. Пересадка была открыта 23 июля 1997 года — на полтора года позже станции.

Конструкция станции — колонно-стеновая трёхсводчатая глубокого заложения. Станция была сооружена по новому проекту, без подплатформенных помещений, её колонны и путевые стены опираются на монолитную железобетонную плиту. «Крестьянская застава» является первой станцией метро колонно-стенового типа в Московском метрополитене. По её проекту построены более поздние станции этого типа, все из которых расположены на Люблинско-Дмитровской линии: «Дубровка», «Трубная», «Достоевская».

Оформление станции посвящено теме крестьянского труда. Путевые стены, а также стены между центральным залом и платформами облицованы светлым мрамором. Стены между центральным залом также украшены панно в технике римской мозаики (художники Н. И. Андронов, Ю. А. Шишков). Пол выложен серым и чёрным гранитом. Станция освещается люминесцентными светильниками, скрытыми в нишах за карнизом свода станции.

</RuTxt>

<EnTxt>

Krestyanskaya Zastava (Russian: Крестьянская застава) is a Moscow Metro station in the Yuzhnoportovy District, Central Administrative Okrug, Moscow. It is on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, between Rimskaya and Dubrovka stations. Krestyanskaya Zastava was opened on 28 December 1995 as part of the first stage of the Lyublinsky Radius.

~

Like its neighbour Rimskaya the station lacks an underplatform service areas and rests on a monolithic plate. At a depth of 47 metres the station is tri-vault wall-columned (i.e. the intercolumned space has been filled up to give extra strength). The architects Nikolay Shumakov and Nataliya Shurygina applied a Peasant Labour theme to the decoration which included a bright marble and aluminium layout of the station and decorative mosaics at the ends of the columns (artists N.Andropov and Yu.Shishkov). The floor is covered in checkered pattern of black and grey granite and the lighting is hidden in the neiches of the vault.

~

The station has one vestibule which is inter-linked with subways under the square for which the station is named. In 1997 a transfer was opened between the vestibule and the Proletarskaya station of the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>169</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Дубровка</name>

<coordX>605</coordX>

<coordY>650</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Дубро́вка» — станция Московского метрополитена, расположена на Люблинско-Дмитровской линии. Открыта 11 декабря 1999 года на действующем участке между станциями «Крестьянская застава» и «Кожуховская». Названа по одноимённой местности. Проектное название до начала 1990-х годов — «Шарикоподшипниковская»[1].

~

Из-за водонасыщенных грунтов возникли проблемы со строительством наклонного хода станции, изначально планировавшейся к открытию в составе пуска первого участка. Положение осложнялось тем, что крупные промышленные предприятия на поверхности из-за утечек горячей воды постоянно «подогревали» находящийся внизу плывун[источник не указан 2981 день]; из-за этого не удавалось применить глубокую заморозку. Поезда более 4 лет следовали через станцию без остановки. Однако общий кризис 1998 года в экономике страны сыграл для метростроителей положительную роль: остановившиеся заводы перестали «подогревать» грунтовые воды[источник не указан 2981 день]; таким образом удалось, заморозив грунт, достроить наклонный ход.

Вследствие задержки строительства была открыта незапланированная «Кожуховская», а Дубровка временно попала в разряд пропущенных станций, аналогично станции «Шаболовская».

Станция открыта 11 декабря 1999 года на действующем участке между станциями «Крестьянская застава» и «Кожуховская». Стала 161-й станцией Московского метрополитена.

~

Выход в город осуществляется через единственный вестибюль по эскалаторам на Шарикоподшипниковскую улицу к заводу «Московский подшипник» и торговым рядам «Дубровка». Возможна пересадка на одноимённую станцию Московского центрального кольца, расстояние до которой составляет 600—700 метров.

Станция «Дубровка» — колонно-стеновая трёхсводчатая глубокого заложения (глубина — 62 метра), сооружена по новому проекту без подплатформенных помещений, колонны и путевые стены опираются на монолитную плиту.

Путевые стены и колонны-стенки станции облицованы светлым мрамором. Пол выложен серым, красным и чёрным гранитом. Для освещения применены световоды оригинальной конструкции. В северном торце центрального зала расположено мозаичное панно «Золотая рыбка» (художник — З. Церетели).

</RuTxt>

<EnTxt>

Dubrovka (Russian: Дубровка) is a station on the Moscow Metro's Lyublinsko–Dmitrovskaya line.

~

Originally the station was to open along with the first stage of the Lyublinsky radius in 1995. However, it could not be opened because of problems with building an escalator tunnel in tough hydrological conditions. However, as the station is in the middle of an industrial zone, due to the economic difficulties of the late 1990s that hit Russia, most of these recently privatised industries were very short of finances and their production output was likewise stalled. This was enough to prevent additional heating of the frozen earth and finally on 11 December 1999 the Moscow's mayor Yury Luzhkov opened the station. At a depth of 62.5 metres the station became the deepest in Moscow (until being beaten by Park Pobedy in 2003). The station in its design is identical to its neighbour Krestyanskaya Zastava where both are wall-columned with no underplatform service spaces.

~

With no solid theme, the station (work of architects Ye.Barsky, V.Fillipov and S.Belyakova) is decorated with bright monochromatic marble on the columns and walls. The floor is covered in red and black granite. The station is decorated by a bright mosaic in the end of the central hall (artist Zurab Tsereteli). The vestibule of the station is interlinked with a subway network under the Sharikopodshipnikovskaya street, with modern glazed metal and concrete pavilions. The average passenger traffic is 14,400 people per day. Behind the station there is a piston junction used for emergency reversals of trains.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>170</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Кожуховская</name>

<coordX>591</coordX>

<coordY>667</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Кожу́ховская» (также «Кожухо́вская») — станция Московского метрополитена, расположена на Люблинско-Дмитровской линии между станциями «Дубровка» и «Печатники». Открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская».

Названа по одноимённым улицам и местности, которую в последние годы часто путают с находящимся в Восточном административном округе одноимённым новым жилым районом Кожухово.

~

Станция открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская», после открытия которого в Московском метрополитене стало 157 станций.

Станция односводчатая, мелкого заложения (глубина — 12 метров), сооружена из монолитного железобетона. В отделке использованы мрамор различных пород, алюминиевый профиль, из которого выполнен карниз эскалаторного павильона, в основе оформления станции — тема развития автомобильного дизайна (неподалёку находится старейший московский автомобильный рынок). Путевые стены, отделанные мрамором, плавно переходят в свод, к которому крепятся оригинальные светильники с кожухами из красного металла. Пол выложен гранитом разных цветов (преимущественно серым).

~

Имеется только один вестибюль — южный, выход по эскалаторам на улицы Южнопортовую, Трофимова, Петра Романова, 5-ю Кожуховскую. В северном торце имеется законсервированный выход с доступом в подсобные помещения, на поверхности имеется лишь задел под вестибюль в виде сквера. Возможна бесплатная пересадка на станцию Московское центральное кольцо Дубровка.

Существует план объединения линии в посёлок Коммунарка и Некрасовской линии. Станция «Кожуховская» может стать пересадочной на перспективную станцию Коммунаровско-Кожуховской линии[1].

</RuTxt>

<EnTxt>

Kozhukhovskaya (Russian: Кожуховская) is a station on the Moscow Metro's Lyublinsko-Dmitrovskaya line. Named after the district it is located in, the station was opened on 28 December 1995 as part of the first stage of the Lyublinsky radius. The station is a single vaulted design with a back vault to accommodate for the additional hydroisolation required.

~

The theme of the decoration is history of automobile design which shows the perfection of the station walls made of white marble turning into a large aluminum ceiling. Darker, brown marble is used for lower regions of the back vault and lighting comes from very large and contrasting red metallic structures hanging from the main vault. Grey granite also contributes to the station's very bright appearance. The architects are A.Vigdorov and L.Borzenkov.

~

The station has one vestibule with a glazed pavilion on the corner of Yuzhnoportovaya and Trofimova streets.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>171</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Печатники</name>

<coordX>586</coordX>

<coordY>682</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Печа́тники» — станция Московского метрополитена, расположена на Люблинско-Дмитровской линии между станциями «Кожуховская» и «Волжская». Открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская». Названа по одноимённому району. Является самой мелкой из подземных станций московского метро.

~

Станция открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская», после открытия которого в Московском метрополитене стало 157 станций.

Станция колонная, трёхпролётная, мелкого заложения (глубина заложения — 5 метров, самая неглубокая подземная станция Московского метро[1]). Колонны облицованы розовым мрамором, путевые стены — серым и чёрным мрамором, пол выложен разноцветным (чёрным, красным и серым) гранитом, образующим орнамент правильной формы. Освещение на станции производится светильниками оригинальной конструкции, вмонтированными в подвесной потолок волнистой формы, выполненный из анодированного алюминия. В вестибюле — большое панно, изготовленное в технике росписи по металлу на тему «Труд и отдых москвичей» (автор В. А. Бубнов). Снаружи вестибюль отделан в белых и красных цветах.

~

Выход в город (на улицы Гурьянова, Полбина и Шоссейная) осуществляется через восточный вестибюль по лестницам. Западный вестибюль закрыт, но в случае открытия, из-за своих малых размеров, может использоваться только на выход пассажиров (выход находится недалеко от гипермаркета «Лента»).

В перспективе предусмотрено строительство объединённого западного наземного вестибюля, который будет общим со строящейся станцией метро «Печатники» Большой кольцевой линии, на которую будет организована пересадка[2].

</RuTxt>

<EnTxt>

Pechatniki (Russian: Печатники) is a station of the Moscow Metro's Lyublinsko-Dmitrovskaya Line. The station was opened on 28 December 1995 as part of the first stage of the Lyublinsky radius, and is named after the district that it is situated in. The station is typical pillar-trispan, although it was the last of such design to be opened in Moscow to date. "Pechatniki" is the most undeepest station of all underground stations in Moscow Metro.

~

The architects Yuri Orlov and A.Nekrasov designed the station in a unique way with no lighting above the black ceiling platforms and central wave-like anodised aluminium ceiling. The pillars are revetted with pink marble whist, the walls show greyish tint. The floor is laid with red and grey granite.

~

The station has one surface vestibule with access to Shosseinaya, Polbina and Guryanova streets. The vestibule is separately decorated with a large metallic panno Muscovites' work and rest (artist V. Bubnov). Just before the station is a service branch leading into the Pechatniki depot that serves the Lyublinskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>172</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Волжская</name>

<coordX>564</coordX>

<coordY>691</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Во́лжская» — станция Московского метрополитена, расположена на Люблинско-Дмитровской линии между станциями «Печатники» и «Люблино». Открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская». Названа по близлежащему Волжскому бульвару.

~

Станция открыта 28 декабря 1995 года в составе участка «Чкаловская» — «Волжская», после открытия которого в Московском метрополитене стало 157 станций.

Станция однопролётная, мелкого заложения (глубина заложения 8 метров). Выполнена по индивидуальному проекту: сооружена из сборных железобетонных конструкций, всё пространство, включая вестибюли, платформу и камеру съездов, перекрыто унифицированными балками.

Станция «Волжская» возведена по новой технологии «полузакрытого» способа работ и представляет собой жёсткую однопролётную рамную конструкцию. Монолитные железобетонные стены выполнены методом «стена в грунте». По окончании их устройства был срезан грунт до проектной отметки по всей площади будущей станции и установлены балки перекрытия. Затем бетонировались монолитные железобетонные вставки, устраивалась гидроизоляция и производилась обратная засыпка грунта. Одновременно с этим разрабатывался грунт под перекрытием внутри станции, бетонировалась нижняя распорная плита, проводилась гидроизоляция стен и плиты, монтаж платформы. Время строительства станции по сравнению с проектным было сокращено почти на 25 %, расширилась возможность параллельного ведения работ и была достигнута экономия металла при возведении несущих конструкций.

~

Вестибюли и платформенное пространство станции выполнены в едином стиле. Путевые стены облицованы эмалированным алюминием белого (вверху) и красного (посередине) цветов и мрамором (внизу). Пол выложен гранитом светло-серого цвета. По оси зала располагаются группы сидений и оригинальные светильники, размещённые в торшерах, обеспечивающие освещение станции. Вследствие всего этого станция — одна из самых тёмных в Московском метрополитене.

Выход в город осуществляется по лестницам на Краснодонскую улицу, к Волжскому бульвару и к городской больнице № 68 через восточный вестибюль и к улице Шкулёва через западный.

</RuTxt>

<EnTxt>

Volzhskaya (Russian: Волжская) is a station on the Moscow Metro's Lyublinsko-Dmitrovskaya Line. The station was opened on 28 December 1995 as the final part of the first stage of the Lyblinsky radius and was the line's terminus for just under a year. Just behind the station a former cross junction tunnels can still be seen.

~

The station is the first in Moscow to be built to a new design known as a single deck. In such a case the ceiling plate is made of individual long concrete slabs that are used for automobile bridges and they are lowered on the strengthened walls of the station. Moreover, this space automatically includes the vestibules and other construction details allowing more efficient and economical approach. The architect V.Volovich took the extra space offered by the high ceiling and revetted the walls with enameled aluminium consisting of a pale yellow colour high up and red lower down. The floor is covered with grey granite. Innovative design also came for the lighting which consists of centrally mounted poles with square floodlamps on either side. Also unique are two yellow booths which contain benches for passengers to sit on.

~

The station has two underground vestibules which are located under the Volzhsky boulevard.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>173</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Люблино</name>

<coordX>551</coordX>

<coordY>698</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Люблино́» — станция Московского метрополитена, расположена на Люблинско-Дмитровской линии между станциями «Волжская» и «Братиславская». Открыта 25 декабря 1996 года в составе участка «Волжская» — «Марьино». Названа по одноимённому району.

~

Станция открыта 25 декабря 1996 года в составе участка «Волжская» — «Марьино», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 160 станций.

Станция односводчатая, мелкого заложения (глубина — 8 м), сооружена из монолитного железобетона по типовому проекту. Свод поднимается вверх и образует сплошную нишу, в которой находятся светильники. В конце зала свод спускается к декоративным стеновым элементам. Порталы в торцах станционного зала выполнены в виде занавесок, над ним располагается старинный герб города Люблино. В основе станции — тема архитектуры города работы И. А. Бурганова. Путевые стены станции выложены мрамором, пол — мрамором и гранитом разных цветов.

~

Выход в город осуществляется по лестницам на Краснодарскую и Совхозную улицы, к Белореченской и Новороссийской улицам, к торговому центру «Москва» через северный вестибюль и на Совхозную улицу и к улице Судакова через южный.

За станцией расположен однопутный оборотный тупик для ночного отстоя составов, а также для оборота в экстренных ситуациях. Построен потому, что изначально станция планировалась как конечная, однако впоследствии первая очередь линии была достроена только до станции «Волжская».

По состоянию на 2002 год пассажиропоток станции «Люблино» составил 40,8 тысячи человек[2]. В настоящее время «Люблино» — одна из самых загруженных станций на Люблинско-Дмитровской линии. Это связано с тем, что район Люблино обслуживается только этой станцией.

</RuTxt>

<EnTxt>

Lyublino (Russian: Люблино) is a Moscow Metro station in the Lyublino District, South-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, between Volzhskaya and Bratislavskaya stations.

~

Lyublino opened on 25 December 1996 as part of the second stage of the southeast extension of the Lyublinsky radius. The station is a level single vault design with the main theme (architects V.Filippov and S.Belyakova) is dedicated to the architecture of the towns that are located in Moscow's outskirts (the district of Lyublino was originally a town before being swallowed by Moscow when the city expanded in 1961).

The station consists of two vaulted halves which stop in the apex of the vault where a niche containing the lighting effects is located, which runs the length of the ceiling. The white vaulted halves gently transform into the station walls which are revetted with dark marble in the lower half. Just above the exit portals are two medallions showing the coat of arms of the Lyublino district.

~

The station has two underground vestibules under the Krasnodarskaya and Sovkhoznaya streets, the exits are covered with closed metallic pavilions.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>174</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Братиславская</name>

<coordX>552</coordX>

<coordY>710</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Братисла́вская» — станция Московского метрополитена, расположена на Люблинско-Дмитровской линии между станциями «Люблино» и «Марьино». Проектное название — «Краснодонская». Открыта 25 декабря 1996 года в составе участка «Волжская» — «Марьино». Названа по одноимённой улице, городу Братислава[1], а также «в честь дружбы и сотрудничества славянских народов: русского и словацкого» (согласно мемориальной табличке при входе на станцию).

~

Станция открыта 25 декабря 1996 года в составе участка «Волжская» — «Марьино», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 160 станций.

Станция колонная двухпролётная мелкого заложения. Оформлена станция также в честь российско-словацкой дружбы (панно работы И. А. Бурганова), на торцах сводов помещены лепные медальоны с изображениями крепости Девин и Братиславского замка.

Путевые стены покрыты волнистым светло-голубым мрамором, цокольная часть — чёрным гранитом. Пол выложен светлым и тёмным гранитом[1] и стилизован под шахматный узор. Освещается станция световодами, размещёнными в двухстворчатых чашах перекрытия сводов.

По центру платформы расположены колонны. Один ряд колонн по оси зала делит станцию на две части, в то же время сохраняется свобода перемещения по всей платформе. В центре зала колонн нет — это пространство оставлено для сооружения перспективной пересадки на второе кольцо метрополитена, которое вписалось в архитектурную композицию станции. Однако в итоге строительство второго кольца будет вестись через станцию «Печатники».

~

Станция имеет два вестибюля. Подземные вестибюли соединены с переходами под Улицей Перерва вблизи её пересечения с Мячковским бульваром. Выходы в город: через восточный вестибюль — на Братиславскую улицу, через западный — на Улицу Перерва и Мячковский бульвар. Выходы из подземных переходов закрыты железобетонными павильонами.

Один из западных павильонов станции (к торгово-развлекательному комплексу «БУМ») вскоре после открытия станции стал техническим — здесь располагаются вспомогательные службы метрополитена (тепловой узел); сквозного прохода на станцию нет. По проекту предполагался обычный выход, но выполненный в виде пандуса. В первое время после открытия станции метро на этой стороне улицы Перерва не было ни жилья, ни торговых объектов, а лишь остатки Люблинской станции аэрации, и метрополитен закрыл этот вход, а на месте выхода с него в подземное пространство была сооружена тепловая камера. Позже, когда пассажиропоток на станции увеличился, население потребовало открыть выход, но чтобы этого не делать, пандус объявили «техническим».

</RuTxt>

<EnTxt>

Bratislavskaya (Russian: Братиславская) is a Moscow Metro station in the Maryino District, South-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, between Lyublino and Maryino stations. Bratislavskaya opened on 25 December 1996 as a part of the South-Eastern extension of the Lyublinsky radius.

~

Named after the Slovak capital Bratislava in honour of the Russo-Slovak friendship, the station is a pillar bi-span. The station's main theme is designed accordingly (architects A.Orlov and A.Nekrasov). The station's length is interrupted with a central square vacuum space that was to serve as a future transfer for the large ring beginning from the Kakhovskaya Line. However the large ring programme has been redesigned and as a result the future transfer will take place at Pechatniki. It is expected that this vaulted space will be covered up as the rest of the station is.

~

The current architectural decoration is that the two spans are vaulted with suspended lighting hanging from the apexes of the vault. The middle pillar row drops from the joining point of the vaults. The pillars are faced with wavy turquoise marble as are the walls. The floor is out of checkered black and grey granite, except in the future transfer point where the floor is wholly grey. Also decorating the station are four medallions located in the four points above the pillar rows with views of Moscow and Bratislava (Bratislava Castle, Devín Castle, the residence of the Mayor of Moscow, and the Cathedral of Christ the Saviour.

The station has two underground vestibules located under the Pererva street and Myachkovsky boulevard.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>175</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Марьино</name>

<coordX>556</coordX>

<coordY>722</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ма́рьино» — станция Московского метрополитена, расположена между станциями «Братиславская» и «Борисово». Открыта 25 декабря 1996 года в составе участка «Волжская» — «Марьино». Названа по одноимённому району Москвы.

Данная станция является второй после станции «Братиславская», расположенной в районе Марьино.

До открытия 2 декабря 2011 года участка Люблинско-Дмитровской линии до станции «Зябликово» данная станция была конечной.

~

Станция открыта 25 декабря 1996 года в составе участка «Волжская» — «Марьино», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 160 станций.

«Марьино» — однопролётная станция мелкого заложения. Сооружена по типовому проекту, из сборных монолитных железобетонных балок.

~

Тема оформления станции — «Отдых москвичей». Путевые стены отделаны чёрным и тёмно-синим мрамором и плитками из штампованного алюминия. Пол выложен серым гранитом двух оттенков. Группы сидений, расположенные в центре по всей длине пассажирской платформы, совмещены с указателями станций. Освещение станции обеспечивают два ряда люстр с шестью шарообразными светильниками в каждой, прикреплённых к перекрытию зала.

Выход в город осуществляется по лестницам через северный вестибюль на Люблинскую и Новомарьинскую улицы и через южный — к Люблинской улице на Новочеркасский и Марьинский бульвары.

</RuTxt>

<EnTxt>

Maryino (Russian: Марьино) is a Moscow Metro station in the Maryino District, South-Eastern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, between Bratislavskaya and Borisovo stations.

~

Maryino opened on 25 December 1996 as the terminus of the second stage of the extension of the Lyublinsky radius to the southeast. It is located in Maryino District, the most populated district of Moscow. The station's depth is 8 metres. Like Volzhskaya, the station is single deck except with a much lower ceiling and a monolithic concrete being used to cover it. The architects are V.Filippov, S.Belyakova. The ceiling of the station is broken into a series of large niches where two six-lamp chandeliers are suspended. Metallic hemispherical tiles cover the top part of the walls, black marble for lower parts. Grey and black granite form the floor.

~

The station has two vestibules under the Lyublinskaya street's intersection with Maryinsky and Novocherkassky boulevards. Behind the station is a set of reversal sidings and a cross junction.

On December 2, 2011 the stretch of the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line with three stations to Zyablikovo opened, and Maryino ceased to be the terminal station.[1]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>176</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Борисово</name>

<coordX>572</coordX>

<coordY>733</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Бори́сово» — станция Московского метрополитена на Люблинско-Дмитровской линии. Расположена в районе Братеево (ЮАО). Названа по бывшей деревне Борисово, вошедшей в состав Москвы в 1960 году.

Открыта 2 декабря 2011 года в составе участка «Марьино» — «Зябликово»[5].

Односводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Первоначально (до 1989 года) станция носила проектное название «Братеево». В 1996 году постановлением правительства Москвы было утверждено новое наименование — «Борисово» — по названию бывшего села Борисово, располагавшегося чуть западнее и юго-западнее проектируемой станции метро[6]. В том же постановлении название «Братеево» присваивалось проектируемой станции, которая первоначально называлась «Промзона»[6] (в процессе строительства эта станция получила название «Алма-Атинская»).

Согласно сообщению радиостанции «Эхо Москвы» со ссылкой на РИА Новости, с 1 января 2011 года постановлением городских властей станции «Борисово» якобы должно было быть присвоено название «Казахстанская»[7]. В ответ в метро Алма-Аты должна была появиться станция «Московская». Однако станция «Борисово» не была переименована.

Решение о строительстве станции было принято в 1980-х годах. В технико-экономическом обосновании 1988 года станция размещалась под руслом реки Городни, которую планировалось заключить в коллектор.

Строительство велось с 1993 по 1996 год компанией «Протонтоннельстрой». За это время проходческий щит «Полина» канадской фирмы «Lovat» прошёл 190 м левого (восточного) перегонного тоннеля в сторону Марьина. В сентябре 1998 года из-за недостатка финансирования строительные работы были остановлены. В марте 2004 года незаконсервированный должным образом проходческий щит был демонтирован, поднят на поверхность, очищен от ржавчины, покрашен и передан ГУП «Казметрострой» для строительства метрополитена в Казани.

Строительство участка было возобновлено в 2008 году практически с нуля, по переработанному проекту. В связи с тем, что пойма Городни от Братеевской улицы до Москвы-реки является особо охраняемым памятником природы, местоположение станции было перенесено на 40 метров севернее, в сторону станции «Марьино». Генеральным подрядчиком строительства стала компания «Трансинжстрой». 17 октября 2008 года тоннелепроходческий механизированный комплекс «Светлана» фирмы «Herrenknecht» начал проходку первого перегонного тоннеля от станции «Марьино» в сторону будущей станции «Борисово»[8]. 9 и 10 ноября 2009 года соответственно тоннелепроходческие комплексы «Вера» и «Светлана» финишировали в демонтажных камерах на стройплощадке станции[9].

Работы по возведению платформенного участка станции выполняло ООО «СМУ ИНГЕОКОМ».

Станция построена из монолитного железобетона. Стены отливались в крупнощитовой опалубке. Для бетонирования сводчатого покрытия со световыми нишами российской компанией «СТАЛФОРМ Инжиниринг» была разработана специальная горизонтально-перемещаемая опалубочная система на стальных оцинкованных рамах. Свод длиной 162 метра был разделён на 18 участков бетонирования по 9 метров каждый. Опалубка свода представляла собой трёхчастную пространственную конструкцию из стальных профилей.[источник не указан 947 дней].

4 января 2011 года московская мэрия заявила о планах по сдаче станций «Борисово», «Шипиловская» и «Зябликово» к четвёртому кварталу 2011 года[10].

Станция была открыта в первой половине дня 2 декабря 2011 года[2][3] в составе участка «Марьино» — «Зябликово», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 185 станций.

~

Конструкция платформенной части — односводчатая мелкого заложения, из монолитного железобетона. Глубина заложения — 9 м, высота свода более 6 м.

Платформа — островного типа длиной 162 м, шириной 10 м. В конструкции монолитного свода сделаны технические галереи, которые используются для служебного сообщения между вестибюлями и обслуживания светильников. Светильники закреплены на своде на специальных направляющих, по которым они перемещаются для обслуживания (замены ламп и т. д.) в техническую галерею.

Станция имеет два подземных вестибюля. Кассовые залы расположены в подземных переходах. Для спуска и подъёма пассажиров каждый вестибюль оборудован группой из трёх эскалаторов. Во время проведения фестиваля фейерверков (2 дня в году) северный вестибюль работает только для выхода пассажиров, по окончании шоу-программы — только для входа.

На станции используется две группы эскалаторов тоннельного типа серии Е25Т с высотой подъёма 12,2 м и настилом ступеней из сплава алюминия.

Северный вестибюль станции «Борисово» оборудован двумя раздельными (платформа-вестибюль, вестибюль-поверхность) пассажирскими лифтами для доступа маломобильных граждан. На путях движения и платформе сделана специальная система индикации для слабовидящих.

Станция построена по индивидуальному (не типовому) проекту, разработанному в 2008 году коллективом архитекторов ОАО «Метрогипротранс». Она составляет единый архитектурный ансамбль с соседними станциями «Шипиловской» и «Зябликово», введёнными в строй в составе одного пускового участка.

В основе колористического решения станции «Борисово» — ахроматическая бело-серая цветовая гамма. Свод над платформенным участком прорезают два ряда световых ниш овальной формы, в которые интегрированы вертикальные цилиндры из прозрачного стекла. Полы облицованы серым полированным гранитом. Глянцевые поверхности гранитных плит усиливают свет от ламп, установленных в кессонах свода. Прозрачное стекло широко используется в системе путевой навигации и в других элементах оформлении станции. Путевые стены обшиты композитными панелями «под медь». В конструкции свода предусмотрены служебные галереи, соединяющие подземные вестибюли станции[1].

Станция расположена внутри 1-го микрорайона Братеево, в западной части района. Борисовский пруд находится в девятистах метрах на запад. Станция метрополитена имеет два вестибюля и два выхода. Северный вестибюль располагается у дома № 14, корпус 3 и от него можно выйти к Хордовому проезду и улице Борисовские Пруды (300—400 м пешком до ул. Борисовские Пруды), южный вестибюль — между домом № 14, корпус 4 и домом № 10, корпус 6 по улице Борисовские Пруды и выходит к Братеевскому проезду.

</RuTxt>

<EnTxt>

Borisovo (Russian: Бори́сово) is a Moscow Metro station in the Brateyevo District, Southern Administrative Okrug in Moscow. It is on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, between Maryino and Shipilovskaya stations. Borisovo was opened on December 2, 2011[1] along with the stations Maryino and Zyablikovo.

At the beginning, until 1989, the station had its project name set as Brateyevo. In 1996, the Government of Moscow enacted a new name Borisovo after a former village located in the West and South-West, not far from the constructed metro station. The resolution set the name Brateyevo to a projected station initially called Promzona, however during the construction, Promzona was renamed as Alma-Atinskaya.

According to RIA Novosti, since January 1, 2011, the city authorities were supposed to rename the station Borisovo as Kazakhnskaya. In return, the Almaty Metro in Kazakhstan should have had a station Moskovskaya. Nevertheless, Borisovo's name remained unchanged.[2]

~

The decision about building the station (initially Brateyevo) was made in the 1980s. In the feasibility study in 1988, the station was allocated under the stream bed of Gorodnya River which was supposed to be included into sewer system. The first works took place since 1993 until 1996. During this time, the Canadian tunnelling shield Polina extended the main tunnel line towards Maryino in 190m. In September 1998, the works stopped due to the lack of funds. In March 2004, the illegally preserved tunnelling shield was dismantled, raised to the surface, cleaned of the rust and used for building the Kazan Metro.

In 2008, the works started basically from the top in accordance with a modified project. The location of the station was moved 40m to the north, towards Maryino, since the floodplain around the Gorodnya River, from Brateyevskaya Street to the Moskva River, is a protected natural monument. On October 17, 2008, the tunnel boring machine Svetlana started excavating the first and the main line of the tunnel from Maryino towards to the future Borisovo. Subsequently, on November 9 and 10, 2009, the tunnel boring machines Vera and Svetlana were finishing the tunnelling.[3]

The station is built with monolithic reinforced concrete. The walls were made in formworks. The vault covering with the light niches was built in a special horizontally movable formwork with galvanised steel frames. The vault, 162 metres long, was divided into 18 parts (9 metres each) during the concreting.

On January 4, 2011, the government of Moscow announced its plans about completing the stations Borisovo, Shipilovskaya and Zayablikovo until the 4th quarter of 2011. The station was opened the 2nd of December 2011 as a part of Marino-Zayablikovo section and became the 185th station of Moscow Metro.

~

The platform is shallow single-vault built with monolithic reinforced concrete. The depth is 9 metres and the height is more than 6 metres. The platform is one-centred, 162m long and 10m wide. The monolithic vault is constructed with underground shafts used for service communication between the vestibules, and lamp maintenance. The lamps are fixed on the vault with a special rail which is used for maintenance ( lamp replacement etc.) This system was used in Moscow metro for the first time.

Vestibules There are two underground vestibules. The northern one goes to the street Borisovsky Ponds, and the southern one to the passage Brateyevsky Proyezd. The ticket halls are located in the underpass. Each lobby is equipped with a group of three escalators E25T with the lifting height 12,2m.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>177</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Шипиловская</name>

<coordX>567</coordX>

<coordY>750</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Шипи́ловская» — станция южного радиуса Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена; расположена между станциями «Борисово» и «Зябликово». Находится на территории района Зябликово Южного административного округа города Москвы, почти в центре района.

Открытие состоялось 2 декабря 2011 года в составе пускового участка «Марьино» — «Зябликово»[2].

Станция названа по Шипиловской улице, которая, в свою очередь, в 1966 году названа по деревне Шипилово, находившейся приблизительно в двух километрах от этого места. Данная деревня упоминается в источниках с XVI века. Её название связано с некалендарным личным именем Шипил (Шипило). Проектное название этой станции — «Борисово».

~

В 1993—1996 годах на восточной стороне улицы Мусы Джалиля напротив дома 23/56 был вырыт котлован длиной в примерно 100 м. До 1998 года на огороженной площадке велись подготовительные работы, ставились опоры. Станцию планировалось открыть к 2000 году, но из-за недостатка финансирования строительство было полностью остановлено в сентябре 1998 года. За 1999—2000 годы с участка вывезли аппаратуру, в 2004 году со дна котлована был поднят и отремонтирован проходческий щит, отданный для строительства Ташкентского метрополитена. Этот щит на тот момент завершил проходку тоннеля от «Зябликово», второй тоннель был пройден частично, приблизительно на 40 метров. Проходческий щит, находившийся там, за годы консервации стройки проржавел, однако в 2008—2009 гг. был приведён в рабочее состояние и закончил проходку своего участка тоннелей.

За время консервации строительства из-за отсутствия правильных опор (они практически не были вообще заложены) котлован затопился водой. К 2005 году в нём образовались плывуны и он уже частично зарос тиной, поэтому возобновлять работы по его расконсервированию не имело смысла. Котлован был зарыт осенью 2008 года. Тогда же возобновились работы по раскрытию нового котлована практически на том же месте. За 2009—2010 годы строительство набрало темп и шло полным ходом. 3 июля 2010 в связи со строительством северного вестибюля станции была перегорожена Шипиловская улица. В конце августа 2011 года улицу заасфальтировали, в ноябре 2011 года движение по ней восстановили[6].

Станция была открыта в первой половине дня 2 декабря 2011 года[7][8] в составе участка «Марьино» — «Зябликово», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 185 станций. К открытию станции строители не успели сдать южный вестибюль. Южный вестибюль был закрыт для пассажиров до 15 декабря 2011 года. Задержка открытия вестибюля была связана с необходимостью обкатки эскалаторов.

Односводчатый станционный зал с прямой островной платформой выстроен из монолитного железобетона. Генеральный подрядчик строительства — ОАО «Трансинжстрой»; монолитные работы выполнены СМУ-3 «Мосметростроя». Путевые стены и лотки станции бетонировались в крупнощитовой опалубке из алюминиевых балок МЕГАФОРМ АЛ.

Особенную трудность представляло бетонирование свода с глубокими треугольными световыми нишами-кессонами. Специально для этого проекта российской компанией «СТАЛФОРМ Инжиниринг» был разработан и изготовлен передвижной механизированный опалубочный комплекс. Он состоял из поддерживающей конструкции, оснащённой механизмами подъёма и перемещения, опалубки свода и опалубки кессона. Изготовленный из ламинированной фанеры формообразователь кессона закреплялся сверху на опалубке свода. Вся конструкция работала в едином цикле: свод с кессоном распалубливались (освобождались от опалубки) одновременно, затем комплекс передвигался на следующий участок (захватку).

Из-за большой площади световых ниш было усилено армирование свода. Всего в конструкцию свода на «Шипиловской» было уложено более 5 тыс. кубометров бетона и примерно 750 тонн арматуры.

~

Станция односводчатая, с платформой островного типа. Проект разработан в 2008 году архитекторами проектного института «Метрогипротранс» под руководством Н. И. Шумакова в единой архитектурной и конструктивной концепции с соседними станциями «Зябликово» и «Борисово». Главной особенностью архитектурно-художественного решения «Шипиловской» стало членение сводчатого покрытия треугольными кессонами. В конструкции свода предусмотрены служебные галереи, соединяющие подземные вестибюли станции[2].

Станция находится в центре района Зябликово на пересечении Шипиловской улицы и улицы Мусы Джалиля. Два подземных вестибюля совмещены с подземными подуличными переходами. Из южного вестибюля имеются 2 выхода на обе стороны улицы Мусы Джалиля. Из северного вестибюля — 3 выхода через подземные переходы на обе стороны Шипиловской улицы. Южный вестибюль оборудован лифтами для выхода маломобильных групп населения. Открытие южного вестибюля состоялось 15 декабря 2011 года.

</RuTxt>

<EnTxt>

Shipilovskaya (Russian: Шипи́ловская) is a Moscow Metro station in the Zyablikovo District, Southern Administrative Okrug, Moscow. It is on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, between Borisovo and Zyablikovo stations.

Shipilovskaya opened on 2 December 2011.[1]

~

The station is named after Shipilovskaya street, near the station, which is named after Shipilovo, a small village located here before the area became part of Moscow in 1966. This village was here since the 16th century and its name is connected with Russian personal first name Shipil (sometimes Shipilo).

In the Soviet era, the Moscow government planned to construct a metro line in South-East Moscow in the beginning of the second half of the 20th century. Early in the 1990s, construction began. During 1993 - 1996, on the west side of Musa Dzhalil Street, workers dug a huge ditch. Until 1998, there was some development—some pillars were set. The station was expected to open in 2000, but funding deficits stopped construction late in 1998. In 1999–2000 all equipment was removed. In 2004, workers retrieved a tunneling shield from the ditch ground and repaired it to use in development of Tashkent Metro. By this time, this shield had finished digging a tunnel from Zyablikovo, and another tunnel was dug partly, for about 40 metres. Another tunneling shield located there had rusted through, but in 2008–2009 it was repaired and used to finish construction. During the shutdown, the ditch filled with rain water because of lack of normally built pillars. By 2005, several sand drifts had formed, and the ditch was full of ooze. That meant there were no point in continuing development in this construction site. In that case, the ditch was dug in the fall of 2008. At the same time a new construction began in a new site, located near an intersection of Musa Dzhalil Street and Shipilovskaya street. During the following two years the development went on very quickly. On July 3, 2010, Shipilovskaya street was blocked for any traffic due to constructing conditions. In late August 2011 Shipilovskaya street was asphalted. Musa Dzhalil Street was asphalted too and enlarged. Bus stops there were reconstructed. By the end of November entrances were built, the construction was officially finished.

~

The main architect was Vadim Volovich of Metrogiprotans. In terms of structure, it is a shallow single-vault station with one island platform and two tracks.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>178</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Зябликово</name>

<coordX>558</coordX>

<coordY>766</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Зя́бликово» — конечная станция южного радиуса Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена, следующая за станцией «Шипиловская». Расположена на юге Москвы, на восточной стороне Ясеневой улицы у пересечения её с Ореховым бульваром, на границе районов Зябликово и Орехово-Борисово Южное. Открыта 2 декабря 2011 года в составе участка «Марьино» — «Зябликово»[2][3]. Односводчатая мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Строительство станции велось с 1993 по 1996 год, однако из-за недостатка финансирования было полностью остановлено в сентябре 1998 года.

Строительство станции было возобновлено в 2008 году. Тоннели от станции «Шипиловская» сооружались закрытым способом с помощью тоннелепроходческого щитового комплекса. Построены оборотные тупики.

Весной 2011 года на станции «Красногвардейская» началось строительство переходных мостиков для пересадки на станцию «Зябликово».

25 ноября по новому участку прошёл пробный поезд. 30 ноября поезда Люблинско-Дмитровской линии следовали мимо оборотных тупиков на станции «Марьино» до «Зябликово» без пассажиров, уходили там под оборот и следовали обратно до «Марьино». Таким образом производилась обкатка нового участка.

Станция была открыта в первой половине дня 2 декабря 2011 года[6][7] в составе участка «Марьино» — «Зябликово», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 185 станций.

~

Конструкция станции — односводчатая мелкого заложения (глубина заложения — 14,3 метра). В центральной части станции свод приподнят, и над путями расположены использующиеся для пересадки балконы, связанные с платформой двумя лестницами. В конструкции свода для обслуживания светильников предусмотрены служебные галереи, соединяющие подземные вестибюли станции. Сооружена из монолитного железобетона, расположена в кривой радиусом 1500 м

Станция имеет два подземных вестибюля. Северный вестибюль находится к юго-востоку от пересечения Ясеневой улицы с Ореховым бульваром, имеет выходы по обе стороны Ясеневой улицы, связан со станцией тремя лентами эскалаторов и лифтом. Южный вестибюль находится на восточной стороне Ясеневой улицы, имеет выход только на чётную сторону улицы, связан со станцией лестничным маршем.

Образует пересадочный узел со станцией «Красногвардейская» Замоскворецкой линии, переход осуществляется через пешеходные тоннели, связывающие залы обеих станций. Со стороны «Красногвардейской» переход оборудован лифтом, со стороны «Зябликово» непосредственно на переходе лифта нет, он есть только на выходе через северный вестибюль, через который проходит пересадка. Из-за особенностей конфигурации вестибюля для прохода к этому лифту со стороны «Красногвардейской» необходимо выйти за пределы оплаченной зоны и снова пройти через турникет.

</RuTxt>

<EnTxt>

Zyablikovo (Russian: Зя́бликово) is a Moscow Metro station in the Zyablikovo District, Southern Administrative Okrug, Moscow. It is located on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line serving as its southern terminus.

~

The station opened on 2 December 2011.[1]

~

Zyablikovo is a transfer station to Krasnogvardeyskaya of the Zamoskvoretskaya Line. At the time of opening the transfer, both Krasnogvardeyskaya and Zyablikovo were the terminal stations on their respective lines.

The station is located in the southern part of Moscow, on the border of Zyablikovo and Orekhovo-Borisovo Yuzhnoye districts.

There is a track connection to the Zamoskvoretskaya Line south of this station, where Lyublinsko-Dmitrovskaya Line trains terminate.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>179</id>

<line\_id>11</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Каширская</name>

<coordX>605</coordX>

<coordY>716</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>180</id>

<line\_id>11</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Варшавская</name>

<coordX>605</coordX>

<coordY>540</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>181</id>

<line\_id>11</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Каховская</name>

<coordX>605</coordX>

<coordY>543</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>182</id>

<line\_id>12</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Улица Старокачаловская</name>

<coordX>660</coordX>

<coordY>546</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«У́лица Старокача́ловская» — станция Бутовской линии Московского метрополитена. Открыта 27 декабря 2003 года в числе первой очереди линии, названа по одноимённой улице, вблизи которой и расположена.

Единственная в Москве станция, состоящая из двух залов, разделённых другой станцией, и вторая в СНГ (первая — «Джафар Джаббарлы» в Баку). В каждом из них — одна платформа и один путь. До открытия станций «Битцевский парк» и «Лесопарковая» была конечной Бутовской линии.

~

Станция открыта 27 декабря 2003 года в составе участка «Улица Старокачаловская» — «Бунинская аллея», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 170 станций.

Станция сооружена из монолитного железобетона по специальному проекту. Представляет собой два отдельных однопролётных зала. Ширина платформ — 4,5 м. Длина платформ — 102 м, и до открытия «Битцевского парка» и «Лесопарковой» это была самая короткая из подземных станций Московского метрополитена — поместиться на ней сможет не более пяти вагонов стандартной длины.

~

«Улица Старокачаловская» — часть единого комплекса со станцией Серпуховско-Тимирязевской линии «Бульвар Дмитрия Донского», с боков которой и были построены обе платформы Бутовской линии. Сделать пересадку можно либо через общий южный вестибюль, либо из северного торца станции. Несмотря на то, что на эстакадных станциях Бутовской линии установлены лифты для подъёма на платформу, на «Улице Старокачаловской» они отсутствуют, что делает пересадку инвалидов на Серпуховско-Тимирязевскую линию крайне затруднительной. На данный момент это единственная станция Бутовской линии, не оборудованная лифтами для инвалидов.

До октября 2013 года в переходе между станциями «Бульвар Дмитрия Донского» и «Улица Старокачаловская» были расположены турникеты и кассы. Изначально планировалось, что поездка по линии будет оплачиваться отдельно, что обосновывалось тем, что линия якобы относится к другому виду транспорта — лёгкому метро, однако ещё до открытия линии от этих планов было решено отказаться. Фактически линия построена по стандартам обычного метро, однако в течение почти десяти лет она обозначалась на схемах как линия лёгкого метро.

Станция оформлена в одном стиле со станцией «Бульвар Дмитрия Донского», но в иной цветовой гамме: западный зал — в светло-сером и темно-зелёном цвете, восточный — в светло-сером и оранжевом. Путевые стены облицованы мрамором «коелга» и серо-розовым выборгским гранитом. Освещение платформ — светильники-бра в виде белых шаров и люминесцентные лампы.

К югу от станции находятся съезды на пути Серпуховско-Тимирязевской линии (для связи линии с обслуживающим её депо «Варшавское»), а также перекрёстный съезд, использовавшийся для оборота составов до продления линии на север. Стрелки имеют общую нумерацию, однако оборотный тупик Серпуховско-Тимирязевской линии относится к станции «Бульвар Дмитрия Донского».

Так как за станцией отсутствуют оборотные тупики, до продления линии до «Битцевского парка» поезда прибывали в каждый из залов поочерёдно и отправлялись обратно с того же пути (перед станцией расположен перекрёстный съезд). Таким образом, в штатном режиме высадка пассажиров (без посадки) производилась только из поездов, остающихся на станции для ночной расстановки (поезда, следующие в депо, отправляются от станции «Бунинская аллея» без пассажиров и на «Улицу Старокачаловскую» не заходят). Другие станции метро, на которых отсутствовали или отсутствуют оборотные тупики: «Тёплый Стан» (до января 1990 года), «Волжская» (до 1996 года), «Крылатское» (до января 2008 года), «Алма-Атинская», «Парк Победы», «Кунцевская» Филёвской линии, «Международная», «Александровский сад», «Косино».

Работы по продлению линии на север были начаты в сентябре 2011 года, а с 26 февраля 2014 года поезда следуют через «Улицу Старокачаловскую» без оборота. 27 февраля была открыта станция «Битцевский парк», и «Улица Старокачаловская» окончательно перестала быть конечной станцией.

</RuTxt>

<EnTxt>

Ulitsa Starokachalovskaya (Russian: У́лица Ста́рокачаловская) is a station on the Butovskaya Line of the Moscow Metro subway system in Moscow, Russia. The station, opened with four other light metro stations on 27 December 2003. Its design is unique, as it contains two separate platforms on either side of another metro station, Bulvar Dmitriya Donskogo on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line.

It is named for the street under which the station lies.

~

The station is built with a type of iron-concrete and shiny glazed marble, with sconces in small alcoves hanging above benches for passengers waiting for the next train. The platforms are 4.5m (14 feet) wide and 102m (334 feet) long, making them the shortest platforms underground throughout the metro. It was also the only underground station on the Butovskaya line before its northward extension.

The design of Ulitsa Starokachalovskaya station is made to be similar to that of its corresponding station: Bulvar Dmitriya Donskogo. Light grey and dark green marble adorns the western platform, while light grey and orange marble flanks the walls of the eastern hall. The walls are made of marble and pink granite. The sconces providing illumination are luminescent lamps of a spherical design. Bulvar Dmitriya Donskogo is the southern terminus of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya line.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>183</id>

<line\_id>12</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Улица Скобелевская</name>

<coordX>660</coordX>

<coordY>549</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«У́лица Ско́белевская» — станция Московского метрополитена, расположена на Бутовской линии метро между станциями «Улица Старокачаловская» и «Бульвар Адмирала Ушакова». Открыта 27 декабря 2003 года в составе участка «Улица Старокачаловская» — «Бунинская аллея». Названа по улице, носящей имя героя русско-турецкой войны М. Д. Скобелева.

~

Станция открыта 27 декабря 2003 года в составе участка «Улица Старокачаловская» — «Бунинская аллея», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 170 станций.

~

Два вестибюля станции расположены на бульваре Адмирала Ушакова, по обе стороны от Скобелевской улицы. Вестибюли соединены с платформой эскалаторными галереями. В центре платформы смонтирован лифт для спуска и подъёма инвалидных колясок. В отличие от других станций Московского метрополитена станция «Улица Скобелевская» была построена над проезжей частью одноимённой улицы.

Конструкция станции — надземная с островной платформой, сооружена на эстакаде, типовой проект. Длина платформы: 90 м, ширина платформы: 7 м, высота платформы: 9,6 м.

Платформа закрыта от осадков металлическим навесом, который поддерживается рядом парных опор по оси станции. Пути с внешних сторон закрывает противошумовой экран.

</RuTxt>

<EnTxt>

Ulitsa Skobelevskaya (Russian: У́лица Ско́белевская) is a station on the Butovskaya Line of the Moscow Metro system in Moscow, Russia. Opened on 27 December 2003 along with four other stations, it is named after the street that it serves, dedicated to Russian-Turkish war hero M. D. Skobelev.

~

~

of the platform there are enclosed escalators and a lift for disabled access to the station.

The design of Ulitsa Skobelevskaya station is simple and almost identical to the other stations of the Butovskaya Line (except for Ulitsa Starokachalovskaya, which is underground). It is located on an elevated viaduct with a light green and curvy canopy stretching over the entire platform. There are large sound and wind barriers on either side of the platform. The single island platform itself is 90m (295 feet) long, 7m (22 feet) wide, and 9.6 (31 feet) above the ground.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>184</id>

<line\_id>12</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Бульвар адмирала Ушакова</name>

<coordX>660</coordX>

<coordY>552</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Бульва́р Адмира́ла Ушако́ва» — станция Московского метрополитена, расположена на Бутовской линии между станциями «Улица Скобелевская» и «Улица Горчакова». Открыта 27 декабря 2003 года в составе участка «Улица Старокачаловская» — «Бунинская аллея». Названа по одноимённому бульвару, носящему имя адмирала Ф. Ф. Ушакова.

~

Станция открыта 27 декабря 2003 года в составе участка «Улица Старокачаловская» — «Бунинская аллея», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 170 станций.

~

На станции один вестибюль (западный), расположенный между улицами Адмирала Лазарева и Южнобутовской. В восточном торце платформы смонтирован лифт для спуска и подъёма инвалидных колясок.

Конструкция станции — надземная с островной платформой, сооружена на эстакаде, типовой проект. Длина платформы: 90 м, ширина платформы: 7 м, высота платформы: 9,6 м. Платформа закрыта от осадков металлическим навесом, который поддерживается рядом парных опор по оси станции. Пути с внешних сторон закрывает противошумовой экран.

За станцией расположен однопутный тупик, используемый для оборота и отстоя составов, в штатном режиме не используется.

</RuTxt>

<EnTxt>

Bulvar Admirala Ushakova (Russian: Бульва́р Адмира́ла Ушако́ва) is a station on the Butovskaya Line of the Moscow Metro system in Moscow, Russia. It was opened on 27 December 2003[1] along with four other stations. The station is located in Yuzhnoye Butovo District, between two other stations of the same line, Ulitsa Skobelevskaya and Ulitsa Gorchakova. The station, which name literally means Admiral Ushakov Boulevard, was named after the nearby street, and the street was named after the 18th-century Russian naval commander Fyodor Ushakov.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>185</id>

<line\_id>12</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Улица Горчакова</name>

<coordX>660</coordX>

<coordY>555</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«У́лица Горчако́ва» — станция Московского метрополитена, расположена на Бутовской линии метро между станциями «Бульвар Адмирала Ушакова» и «Бунинская аллея». Открыта 27 декабря 2003 года составе участка «Улица Старокачаловская» — «Бунинская аллея». Названа по одноимённой улице, носящей имя дипломата А. М. Горчакова.

~

Станция открыта 27 декабря 2003 года в составе участка «Улица Старокачаловская» — «Бунинская аллея», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 170 станций.

~

Конструкция станции — надземная с островной платформой, сооружена на эстакаде, типовой проект. Длина платформы: 90 м, ширина платформы: 7 м, высота платформы: 9,6 м.

На станции один вестибюль (восточный). В западном торце платформы смонтирован лифт для спуска и подъёма инвалидных колясок. Платформа закрыта от осадков металлическим навесом, который поддерживается рядом парных опор по оси станции. Пути с внешних сторон закрывает противошумовой экран.

</RuTxt>

<EnTxt>

Ulitsa Gorchakova (Russian: У́лица Горчако́ва) is a station on the Butovskaya Line of the Moscow Metro system in Moscow, Russia. It was opened on 27 December 2003[1] along with four other stations. The station is located in Yuzhnoye Butovo District, between two other stations of the same line, Bulvar Admirala Ushakova and Buninskaya Alleya.

The station, which name literally means Gorchakov Street, was named after the nearby street, and the street was named after the 19th-century Russian diplomat Alexander Gorchakov.

~

As most of the other stations in Butovskaya Line, Ulitsa Gorchakova station is built on an elevated viaduct. There is an escalator leading to the exit. The station is built in open air and has a roof. It is separated from the nearby buildings by barriers for sound isolation. The architect of the station was Leonid Borzenkov.[1]

~

The station is located at the intersection of Gorchakova Street and Chernyovskaya Street. It has only one exit, located at the eastern side of the station.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>186</id>

<line\_id>12</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Бунинская аллея</name>

<coordX>660</coordX>

<coordY>558</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Бу́нинская алле́я» — станция Московского метрополитена, южная конечная Бутовской линии, расположена после станции «Улица Горчакова». Открыта 27 декабря 2003 года вместе с первой очередью линии от станции «Улица Старокачаловская» до станции «Бунинская аллея». Названа по одноимённой аллее. Самая дальняя станция от Кремля и самая южная станция Московского метрополитена.

~

Станция открыта 27 декабря 2003 года в составе участка «Улица Старокачаловская» — «Бунинская аллея», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 170 станций.

~

Конструкция станции — надземная с островной платформой, сооружена на эстакаде, типовой проект. Длина платформы: 90 м, ширина платформы: 7 м, высота платформы: 9,6 м.

На станции один вестибюль (западный), выходящий на Бунинскую аллею. В восточном торце платформы смонтирован лифт для спуска и подъёма инвалидных колясок. Платформа закрыта от осадков металлическим навесом, который поддерживается рядом парных опор по оси станции. Пути с внешних сторон закрывает противошумовой экран.

</RuTxt>

<EnTxt>

Buninskaya Alleya (Russian: Бу́нинская алле́я) is the southern terminus of the Butovskaya Line of the Moscow Metro, and the southernmost station of the entire system. It was opened on 27 December 2003. Like most other stations of the line, it is located above the ground.

There is a possibility to extend the line further south behind the Buninskaya Alleya station, but this is not included into the extension programme until 2020.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>187</id>

<line\_id>13</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Улица Сергея Эйзенштейна</name>

<coordX>715</coordX>

<coordY>561</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>188</id>

<line\_id>13</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Выставочный центр</name>

<coordX>715</coordX>

<coordY>564</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>189</id>

<line\_id>13</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Улица академика Королёва</name>

<coordX>715</coordX>

<coordY>567</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>190</id>

<line\_id>13</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Телецентр</name>

<coordX>715</coordX>

<coordY>570</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>191</id>

<line\_id>13</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Улица Милашенкова</name>

<coordX>715</coordX>

<coordY>573</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>192</id>

<line\_id>13</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Тимирязевская</name>

<coordX>715</coordX>

<coordY>576</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>193</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Тропарёво</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>579</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Тропарёво» — станция Московского метрополитена, расположена на Сокольнической линии между станциями «Юго-Западная» и «Румянцево». Располагается на границе районов Тропарёво-Никулино и Тёплый Стан, к юго-западу от места слияния проспекта Вернадского и Ленинского проспекта.

~

Станция была открыта 8 декабря 2014 года[1] и стала конечной южного радиуса линии до её продления 18 января 2016 года на один перегон до станции «Румянцево».

Станция открылась 8 декабря 2014 года в составе участка «Юго-Западная» — «Тропарёво», став 196-й станцией Московского метрополитена.

В церемонии открытия принимали участие мэр Москвы Сергей Собянин и начальник Московского метрополитена Дмитрий Пегов, в ходе мероприятия им был показан поезд 81-760/761 «Ока». После осмотра высокими гостями он отправился обратно в депо «Владыкино», причём до станции «Охотный Ряд» следовал с пассажирами. В честь события было выпущено 300 тысяч праздничных проездных билетов[16].

~

Конструкция станции — односводчатая мелкого заложения (глубина — 12 м)[2]. Проект был разработан коллективом проектно-конструкторского бюро «Инжпроект». Авторы архитектурного решения — А. И. Тарасов, Н. Д. Деев, Д. Ж. Поляков. Станция запроектирована односводчатой с одним рядом встроенных в пол и направленных к потолку декоративных структур с отблескивающей металлической поверхностью, стилизованных под деревья (это связано с тем, что Тропарёво у москвичей ассоциируется с одноимённым лесопарком)[3], как на «Алма-Атинской». Проект предусматривал, что, в отличие от последней, структуры не содержали бы дополнительных элементов освещения, а равномерно бы распределяли его за счёт своей яркости и подвешенных на потолке зеркал (сам свет исходил бы из диодов, подвешенных между зеркалами и деревьями). Приблизительно такой же потолочный дизайн уже воплощён на действующей станции «Лермонтовский проспект» Таганско-Краснопресненской линии, но там своеобразный потолок держат сразу несколько пластинчатых опор.

После монтирования первой вставки в мае 2014 года тем не менее стало понятно, что данный проект неосуществим в силу неудобств, связанных, во-первых, со слишком ярким зеркальным отражением подсветки от пола, а во-вторых, с чрезмерной нагрузкой тонких проводков на декоративные деревья, создающих опасность для стоящих на платформе людей при ветровых потоках. В июле 2014 года первая смонтированная очередь потолочных зеркал и световых дорожек была демонтирована, а в августе «Инжпроект» представил иной проект отделки, в рамках которого потолочные конструкции представляют собой круглые люстры-светильники, окружающие крону деревьев. Таким образом, исчезла необходимость в монтировании огромных зеркальных панно, а также опасность нагрузки на опоры чрезмерного веса. Из-за изменений в проекте строительство станции было замедлено с июля по сентябрь 2014 года, что сказалось на существенных сдвигах в дате открытия.

Станция расположена на чётной стороне Ленинского проспекта. На станции имеется два подземных вестибюля с подземными переходами под Ленинским проспектом. Из юго-западного вестибюля можно выйти к жилому микрорайону по нечётной стороне Ленинского проспекта, а из северо-восточного — на чётную сторону Ленинского проспекта, к Рузской улице и Тропарёвскому лесопарку[4]. Наземные павильоны решены в стиле минимализма. Станция располагает системой лифтов, обеспечивающих доступ с наземной поверхности на уровень кассового зала и на платформу[5].

</RuTxt>

<EnTxt>

Troparyovo (Russian: Тропарёво) is a station on the south-western part of the Moscow Metro's Sokolnicheskaya Line. It opened on 8 December 2014 and served as the line terminus until 18 January 2016.[1] It comes next after Yugo-Zapadnaya, the previous terminus of the line until 2014.[2] Two stations beyond Troparyovo, Rumyantsevo and Salaryevo were opened in 2016.

The station is named after the Troparyovo microdistrict, which, in turn, inherited its name from the village standing here before the expansion of Moscow.

~

~

The station is located in the southwestern part of Moscow, at the intersection of Leninsky Avenue and Ruzskaya Street, at the border between Tyoply Stan and Troparyovo-Nikulino districts.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>194</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Румянцево</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>582</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Румя́нцево» — станция Московского метрополитена и первая станция, находящаяся на территории Новой Москвы (поселение Московский), расположена на Сокольнической линии, между станциями «Тропарёво» и «Саларьево». Располагается за МКАД у Киевского шоссе, прилегает к бизнес-парку «Румянцево», названному по находящейся поблизости одноимённой деревне[1]. Станция открыта 18 января 2016 года[2].

~

Впервые станция упоминается в Генплане 1971 года. Её строительство предполагалось для связи с Москвой планировавшегося Южного вокзала, который предлагали построить для разгрузки Курского вокзала. Но проект вокзала был отклонён, и надобность в станции отпала. За станцией планировалось также электродепо «Румянцево», необходимость которого вызвана тем, что у Сокольнической линии оба электродепо находятся на севере (в настоящее время ведётся строительство депо «Саларьево»). В конце 80-х годов станцию предполагалось построить в составе хордовой линии вдоль Ленинского проспекта. После отказа от существовавших проектов хорд станция вернулась на Сокольническую линию, по Генплану 2009 года её строительство отводилось на 2025 год.

В связи с расширением территории Москвы в 2011—2012 годах потребность в станции возросла, и ввод участка был запланирован на 2014 год[3], однако в указанный срок станция открыта не была, сроки сдачи сначала были перенесены на май 2015 года, потом на декабрь. 31 декабря состоялся технический запуск станции, а открытие движения для пассажиров состоялось 18 января 2016 года[4]. С открытием «Румянцево» в Московском метрополитене стало 199 станций.

Являлась самой короткой по продолжительности пребывания конечной за всю историю Московского метрополитена (28 дней), до продления линии до станции «Саларьево», открытой 15 февраля того же года[5].

~

«Румянцево» — колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с 10 рядами колонн, дублированными дополнительной опорой («сороконожка»). Подобный проект впервые осуществляется в московском метро. По первоначальному архитектурному решению, разработанному в бюро «Инжпроект», станция должна была представлять собой крытый перрон с двускатным потолком, уличными скамейками и вставными барельефами по путевым стенам, имитирующими фасады зданий[6]. Рассматривался вариант с платформенными дверями, исполненными как часть барельефов[7]. В октябре 2014 года проект был пересмотрен. Потолок был заменён на плоский как более соответствующий тектонике станции, для облицовки путевых стен были предложены основанные на творчестве Мондриана абстрактные рисунки, а на платформах — ярко-красные скамейки. Несущие конструкции было указано выполнить в контрастной чёрно-белой гамме, а в общем виде станции должны преобладать геометрически правильные формы[8][9].

В связи с ограниченным местом для строительства — общая длина выделенной площадки составила 280 метров против обычных 400[9] — проектировщики предложили расположить все кассовые вестибюли и служебно-технологические помещения на отдельном верхнем ярусе, а платформу — на нижнем. По торцам станции, согласно проекту, были размещены лифты для лиц с ограниченными физическими возможностями и эвакуационные лестницы. На платформе расположены четыре эскалатора для подъёма пассажиров в кассовые залы[10]. Наземные вестибюли похожи на ротонды вестибюлей таких станций, как «Алма-Атинская» и «Пятницкое шоссе», построенных в 2012 году.

</RuTxt>

<EnTxt>

Rumyantsevo (Russian: Румянцево) is the station on the Moscow Metro's Sokolnicheskaya Line between Troparyovo and Salaryevo. It was the 199th station on the Metro when it opened on January 18, 2016.[1][2][3] Rumyantsevo served as the terminus of the line until Salaryevo opened on 15 February 2016.

It is in Moskovsky Settlement, Novomoskovsky Administrative Okrug, which became part of the city of Moscow in 2012. The station is at the intersection of Kiyevskoye Highway and Rodnikovaya Ulitsa.

Rumyantsevo is the first metro station in the outlying area known as “New Moscow” and one of the few stations lying beyond the Moscow Ring Road. Its name comes from the prior village of Rumyantsevo, which was absorbed into Moscow.[1]

~

Work on the first tunnel from Salaryevo began in August 2013. Tunneling of the second tunnel began in October 2013.[4] The city initially projected an opening date sometime in 2014.[4] Construction crews completed tunneling in October 2014.[5]

In April 2014, during construction, workers found a small cache dating from the 16th century that included several vessels and some jewelry.[6] The city completed installation of the escalators in January 2015.[7]

The station has two underground lobbies and entrances on both sides of Kievskaya Highway. An unusual feature is the second level above the platform which is used for the service and technical area. These areas are generally at the ends of the station. The interior is decorated with colorful tiles in the abstract style of Piet Mondrian.[7]

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>195</id>

<line\_id>1</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Саларьево</name>

<coordX>55</coordX>

<coordY>585</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Сала́рьево» — станция Московского метрополитена на Сокольнической линии. Расположена за МКАД между Киевским шоссе и деревней Саларьево на территории поселения Московский (НАО). Открытие состоялось 15 февраля 2016 года в составе участка «Румянцево» — «Саларьево». До 20 июня 2019 года была южной конечной.

Станция является частью одноимённого транспортно-пересадочного узла, открытого 22 апреля 2019 года[1].

На станции расположены самые короткие эскалаторы в Московском метрополитене — в южной вестибюле станции высота их подъёма составляет всего 3,1 м.

~

Участок предполагаемого размещения станции метро «Саларьево» находился в частной собственности, что значительно затрудняло проектирование объекта. Оптимальный вариант размещения укрепился в начале 2013 года, с таким расчётом, чтобы минимально затрагивать интересы собственников, обеспечив им максимальную капитализацию их земельных участков.

К лету 2013 года на участке были успешно проведены геологоразведочные работы. В течение 2013 года была огорожена зона строительства, установлен забор с информационным щитом. Начиная с 20 февраля 2014 года активно велось раскрытие котлована. 1 марта в зоне работ были установлены первые расстрелы. 2—3 апреля приступили к строительству монтажной камеры тоннелепроходческого механизированного комплекса (ТПМК) в сторону станции «Румянцево», а также демонтажной камеры для щита «Лия», запуск которого должен был состояться в мае.

23 апреля 2014 года стартовала проходка правого перегонного тоннеля между «Саларьево» и «Румянцево» тоннелепроходческим комплексом Herrenknecht S-453. По заведённой метростроевцами традиции, ТПМК было присвоено женское имя — «Надежда». ТПМК предстояло пройти 1411 метров до станции «Румянцево»[2].

Проходка левого перегонного тоннеля стартовала 1 июня 2014 года ТПМК S-775 «Лия» и была завершена в рекордные сроки. Уже 1 октября ТПМК вышел в демонтажную камеру у станции «Румянцево», обогнав строящий соседний тоннель ТПМК «Надежда»[3]. Последний закончил проходку только в конце февраля 2015 года.

С открытием станции «Румянцево» станция «Саларьево» открылась для графикового оборота поездов без пассажиров. Официально станция открылась с одним вестибюлем 15 февраля 2016 года, став 200-й станцией Московского метрополитена. Второй вестибюль станции был достроен и открыт в конце апреля 2016 года.

Станция является победителем в городском конкурсе «Лучший реализованный проект в области строительства 2016 года» в номинации «Лучший реализованный проект строительства объектов метрополитена и железнодорожного транспорта»[4].

~

В 2014 году было представлено архитектурное решение авторства А. И. Тарасова и Н. Д. Деева. Согласно ему, станция проектируется колонной трёхпролётной, в оформлении должен быть подчёркнут её каркасный характер. Отделка путевых стен, потолка и мощение пола должны повторять визуальные квадраты, образуемые колоннами и балками несущего железобетонного каркаса. Такое же оформление используется для кассовых залов[5]. Были представлены несколько вариантов исполнения этого решения: монохромный из оттенков серого[6], с добавлением оттенков бежевого[5] и с использованием на путевых стенах контрастных панелей оранжево-коричневой гаммы[7].

Станция расположена за МКАД. Рядом со станцией построена парковка для автотранспорта вместимостью в 1000 машино-мест[8], полигон ТБО «Саларьево» и деревня Саларьево из пяти улиц, в которой живут около 1000 человек[9][10]. С весны 2018 года парковка закрыта, на её месте возведён торгово-развлекательный центр «Саларис»[11]. Также неподалёку расположено Хованское кладбище.

«Саларьево» — единственная станция Московского метрополитена, один из вестибюлей которой (южный) работает только на выход пассажиров, а противоположный (северный) — только на вход.

</RuTxt>

<EnTxt>

Salaryevo (Russian: Саларьево) is a Moscow Metro station on the Sokolnicheskaya line. It opened on 15 February 2016[1] and was the southwestern terminus of the line, between Rumyantsevo and Filatov Lug stations.[2] Salaryevo became the 200th station of the Moscow Metro.

The station is south of the Kiyevskoye Highway, in Moskovsky Settlement, Novomoskovsky Administrative Okrug. This is the second metro station in the okrug between Rumyantsevo and Filatov Lug. It serves residents of the "New Moscow" expansion area, about three kilometers from the town of Moskovsky.

It is named after the village of Salaryevo, which existed here until Moscow was expanded to the southwest in 2012.

~

The city began construction on Salaryevo and Rumyantsevo in 2014 with plans to open the stations by the end of 2015. As a result of problems installing the communications system, the city pushed completion into 2016.[3] The station ultimately opened on February 15, 2016.

A train yard was opened next to the station as well.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>196</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Алма-Атинская</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>588</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«А́лма-Ати́нская»[4][7] — станция Московского метрополитена, южная конечная станция Замоскворецкой линии. Расположена в районе Братеево (ЮАО) на юго-востоке города.

Открыта 24 декабря 2012 года в составе участка «Красногвардейская» — «Алма-Атинская»[8][9]. Односводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой.

Является второй станцией в районе после открытия станции «Борисово» Люблинско-Дмитровской линии 2 декабря 2011 года. Минимальное расстояние между станциями составляет 1,38 км[10].

Из-за близкого расположения некоторых наземных объектов (в частности, пруда-отстойника) за станцией не были построены оборотные тупики. Их заменил перекрёстный съезд перед станцией. Поезда в сторону станции «Красногвардейская» отправляются с обоих станционных путей.

~

Первоначальное проектное название станции — «Промзона» — связано с планами 1990-х годов построить к югу от Братеева промышленно-товарный комплекс, который обеспечил бы жителей близлежащих районов рабочими местами. Однако проект был заброшен после 2000 года, в том числе и в связи с изменением трассы Люблинско-Дмитровской линии.

Название «Братеево», как и современного района Москвы, планировалось дать по названию села Братеево, располагавшегося северо-западнее строящейся станции. (Ранее это наименование планировалось для станции метро «Борисово», которая открылась 2 декабря 2011 года).

От посольства Казахстана поступило предложение переименовать строящуюся станцию «Братеево» в «Алма-Атинскую» (примерно в 660 метрах[11] от северного вестибюля расположена Алма-Атинская улица). Одновременно одна из станций Алма-Атинского метро должна была получить название «Московская». Однако группа лингвистов и историков обратилась в начале ноября 2011 года к мэру Москвы Сергею Собянину с убедительной просьбой оставить для строящейся станции метро название «Братеево», так как этот топоним уникален, он больше не повторяется нигде в России. Название «Братеево» известно с 1628 года[12][13][14].

На заседании правительства Москвы председатель комитета общественных связей города Александр Чистяков рассказал, что одной из проектируемых станций метро планируется присвоить название «Алма-Атинская». Его предлагается присвоить одной из станций метро в районе Братеево на юге Москвы, в соответствии с предложением посла Республики Казахстан и в связи с заслугами Панфиловской дивизии, которая была сформирована в 1941 году в Алма-Ате и проявила героизм в битве под Москвой. В Алма-Ате же будет открыта станция «Москва». Распоряжением Правительства Москвы № 915-РП от 29 ноября 2011 года строящаяся станция метро «Братеево» переименована в станцию «Алма-Атинская».

В конце февраля 2012 года появилась возможность возвращения станции прежнего названия «Братеево». По информации «Российской газеты», мэр Москвы Сергей Собянин поддержал жителей, которые требуют вернуть строящейся станции метро «Алма-Атинская» название «Братеево»[15][16], а сами жители провели серию пикетов на Чистых прудах неподалёку от посольства Казахстана, которые прошли днём с 12 по 14 марта[17].

26 марта станция «Алма-Атинская» переименована в «Брате́евскую», заявил депутат Государственной думы, бывший заместитель мэра Москвы по градостроительной политике Владимир Ресин в ходе инспекции строительства первого из 200 возводимых в Москве храмов. По словам Ресина, чиновникам следует обратить внимание на мнение местных жителей, выступивших против переименования. А станция с названием «Алма-Атинская» появится в другом районе города. В каком, пока не известно[18]. В то же время, в сообщениях СМИ о пресс-конференции мэра Москвы С. С. Собянина 23 апреля 2012 года, на которой он говорил о новых станциях метро, опять фигурировало название «Алма-Атинская»[19]. На пресс-конференции, посвящённой метро и состоявшейся 7 августа 2012 года, на вопрос о переименовании станции заместитель мэра по делам транспорта Москвы, Марат Хуснуллин ответил, что название станции на данном этапе приоритетом не является, в то же время отказавшись давать какие-либо уточнения по данному вопросу.

~

Проект станции был разработан коллективом архитекторов и конструкторов ОАО «Метрогипротранс» под руководством Николая Шумакова в 2011 году. Архитектура максимально лаконична. Станционный зал перекрыт пологим гладким, эллипсовидным по очертанию сводом. Путевая стена облицована серыми гранитными плитами. Граница свода и путевой стены акцентирована красной линией (окрашенная металлическая труба). На полах плитами светлого и тёмного гранита выложен шахматный геометрический рисунок. В целях безопасности края платформы обозначены полосами контрастного гранита и светодиодными полосами[6].

Основным элементом оформления станционного зала стали металлические конструкции в виде расположенных вдоль продольной оси станции девяти пар параболических дуг длиной около 11 метров с веерообразными расширениями на концах. По замыслу архитекторов, эти конструкции символизируют казахскую юрту[29].

Освещение осуществляется расположенными между дугами люминесцентными светильниками. Освещение от параболических дуг направлено в сторону поездов, прибывающих со станции «Красногвардейская». Особенностью станции является то, что интервальные часы на обоих путях расположены с одной стороны (ближней к станции «Красногвардейская»).

Станция имеет два вестибюля: из северного вестибюля можно выйти к Братеевской и Паромной улицам, из южного — к Ключевой улице и парку у реки Городни.

Северный вестибюль — наземный, эллиптический, продольная ось эллипса перпендикулярна продольной оси станции. Соединён со станционным залом тремя эскалаторами и лифтами[6]. Вестибюль украшен имитацией витража, изображающего яблоню на фоне Алма-Аты и гор, окружающих город. Инсталляция выполнена из цветных декоративных плёнок, наклеенных на стекло (так называемый плёночный витраж). Повторяет собой художественно-тематическое витражное панно, расположенное в центральном зале станции Алмалы Алма-Атинского метрополитена[источник не указан 385 дней].

Южный вестибюль — подземный, соединён с уличным пространством системой переходов. В его оформлении, также, как и в оформлении платформенного зала, использованы гранит и мрамор. Лестничные сходы оборудованы пандусами для колясок и накрыты павильонами[6].

Выходы из обоих вестибюлей направлены не в сторону района Братеево (в сторону Братеевской и Паромной улиц для северного вестибюля и в сторону Ключевой улицы для южного, соответственно), а в общее пространство над станцией (то есть, с обратным заходом)[6].

</RuTxt>

<EnTxt>

Alma-Atinskaya (Russian: Алма́-Ати́нская) is a southern terminus station of the Zamoskvoretskaya Line of the Moscow Metro. The station was opened on 24 December 2012.[2]

~

On 29 November 2011 Moscow government decided to rename the station from "Brateyevo" (Russian: Брате́ево) into "Alma-Atinskaya" after the Russian name of the city of Almaty, former capital of Kazakhstan.[3] The change reflects the rename of "Molodyozhnaya" station of Almaty Metro, still under construction in 2012, to Moskva station as a sign of friendship between Russia and Kazakhstan.[4]

~

The station located in the Brateyevo District. Entrances are near Brateyevskaya, Paromnaya and Klyuchevaya streets.[1]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>197</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Технопарк</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>591</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Технопа́рк» — станция Московского метрополитена на Замоскворецкой линии. Расположена в Даниловском районе (ЮАО). Открыта 28 декабря 2015 года[1][4] на действующем участке «Автозаводская» — «Коломенская». Наземная крытая станция с двумя береговыми платформами.

~

Задел для сооружения станции в виде прямого горизонтального участка пути был оставлен на перегоне при его строительстве в 1960-е годы для перспективной станции «Парк имени 60-летия Октября», которая так и не была построена в связи с отсутствием в ней необходимости: жилой застройки вокруг не было, организации и предприятия в том месте тоже почти отсутствовали.

Необходимость в станции возникла только в середине 2000-х годов, когда в районе Нагатинской поймы, на части бывшей территории завода ЗИЛ, началось возведение технопарка «Nagatino i-Land».

В июне 2006 года предполагалось построить станцию с использованием средств частных инвесторов, которые должны были бы выделить на неё от одного до двух миллиардов рублей, а начать работы планировалось в 2007[5] или в 2008 году[6].

В январе 2008 года появилась информация, что на «Технопарк» будет потрачено 2,28 млрд рублей, при этом об участии в финансировании частных инвесторов не упоминалось[7]. После этого какие-либо чёткие даты строительства уже не назывались.

Название станции было утверждено 24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена[8][9].

В мае 2009 года первый заместитель мэра Москвы Юрий Росляк выразил мнение, что станция может быть построена через два года (однако никакими официальными документами эти слова подтверждены не были), при этом отдельно было сказано, что инвестиции для неё привлекаться не будут[10]. В октябре 2010 года столичные власти обещали начать строительство станции в 2011 году и открыть её до конца 2012 года[11][12][13]. В сентябре 2011 года был опубликован план строительства метро, согласно которому «Технопарк» откроют в 2016 году[14][15]. Однако 4 мая 2012 года правительство Москвы утвердило перечень объектов перспективного строительства Московского метрополитена в 2012—2020 годах, в котором ввод станции был намечен на декабрь 2018 года[16]. В декабре 2012 года дата открытия была перенесена на 2015 год. Как указывается в постановлении, это было «обусловлено необходимостью улучшения транспортного обслуживания населения и развития прилегающей к станции территории»[17]. В сентябре 2015 года появилась информация, что открытие станции запланировано на декабрь этого же года[18].

Официальное открытие станции в присутствии мэра Сергея Собянина состоялось днём в понедельник, 28 декабря 2015 года[1], в этот же день станция была введена в пассажирскую эксплуатацию[19], став 198-й станцией Московского метрополитена.

~

Станция «Технопарк» расположена вблизи Нагатинского моста и имеет конструкцию с боковыми платформами, аналогичную станции «Выхино».

В августе 2009 года стал известен проект её внешнего вида: в «Московском комсомольце» появилось его описание[20], а в газете «Метро» — иллюстрации[21].

В октябре 2013 года мэрией Москвы был представлен доработанный и отвечающий реалиям проект, по которому станция будет построена открытой, наделённой боковыми платформами. Конструкции будут железобетонными, аналогичными использованным на Бутовской линии, но в то же время их отделка будет усовершенствована сайдинговым и полимерным покрытиями. На крыше станции для её естественного освещения будет смонтирован стеклянный купол[22].

Платформа имеет два наземных вестибюля с пешеходными мостиками.

Со станции «Технопарк» возможна непрямая уличная пересадка на станцию ЗИЛ Московского центрального кольца без списывания дополнительной поездки в течение 90 минут по ранее использованному для прохода билету[23]. Однако возможность пересадки осложнена тем, что станции удалены друг от друга на расстояние более километра.

</RuTxt>

<EnTxt>

Tekhnopark (Russian: Технопарк) is a station on the Moscow Metro's Zamoskvoretskaya Line, between Avtozavodskaya and Kolomenskaya stations. The station was opened on 28 December, 2015. It was constructed in the middle of a metro stretch already in operation.

~

Construction began in February 2013.[1] However, construction dates have changed, with construction begun in 2012.[2]

The grade-level station is primarily supposed to serve the Nagatino i-Land technopark (Science park).

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>199</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Ховрино</name>

<coordX>110</coordX>

<coordY>597</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Хо́врино» — станция Московского метрополитена, северная конечная Замоскворецкой линии. Расположена в одноимённом районе (САО), по которому получила название. Открыта 31 декабря 2017 года при продлении Замоскворецкой линии на один перегон на север. Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. Ввод станции состоялся в два этапа — на первом была открыта сама станция, на втором - в конце 2018 года открылись все выходы северного вестибюля и транспортно-пересадочный узел.

На стадии проектирования и строительства объект носил название «Улица Дыбенко». 24 сентября 2013 года на заседании Правительства Москвы строящаяся станция получила нынешнее название[7].

~

Продление Горьковского радиуса от станции метро «Сокол» планировалось ещё в 1938 году, когда в составе второй очереди метрополитена был открыт его первый участок. Правда, тогда не предусматривалось отклонение линии от Ленинградского шоссе, то есть планируемый участок шёл вдоль шоссе до проектируемой станции «Химки». Предусматривалось три станции после «Сокола» — «Братцево», «Северный Речной Вокзал» и «Химки». Станция «Ховрино» не планировалась, так как улицы Дыбенко ещё не существовало, а район Ховрино, где она сейчас располагается, был дальним московским пригородом. В 1947 году были подтверждены планы 1938 года относительно продления Горьковского радиуса[8].

В планах 1957 года впервые появляется станция под названием «Беломорская улица»[9]. Продление дальше «Беломорской» не планировалось. В 1959 году Совет Министров СССР утвердил план строительства линий Московского метрополитена на семилетку (1959—1965)[9]. По нему Горьковский радиус планировалось завершить станцией «Речной вокзал». В 1964 году Горьковско-Замоскворецкая линия была продлена на север с тремя станциями — «Войковская», «Водный стадион» и «Речной вокзал»[10].

По планам 1970 года планировалось в перспективе продлить Замоскворецкую линию до платформы «Левобережная». В 1973 году появилась перспективная схема, на которой были отмечены станция «Улица Дыбенко» и следующая за ней «Левобережная»[11]. В 1978 году участок «Речной вокзал» — «Левобережная» планировался на отдалённую перспективу, а первостепенной задачей ставилось строительство Серпуховско-Тимирязевской линии[12].

В 1990-е годы станция «Левобережная» была отменена, а планируемый участок укорочен до «Улицы Дыбенко». Так, на перспективной схеме 1998 года станция «Улица Дыбенко» планируется конечной[13].

В 2007 году столичные власти сообщили, что Замоскворецкая линия будет продлена в районы Ховрино и Левобережный. Предполагалось, что на линии за «Речным вокзалом» появятся две новые станции — «Беломорская» и «Улица Дыбенко». Открыть станции планировалось в 2015 году[14].

Проект станции территориально переносили дважды. 31 января 2013 года Градостроительно-земельная комиссия города Москвы утвердила проект планировки продления Замоскворецкой линии метрополитена от существующей станции «Речной вокзал» до проектируемой станции «Улица Дыбенко» с предусматриваемым сроком ввода в эксплуатацию до 2015 года[15]. Предполагалось, что станция будет расположена под улицей Дыбенко с южным выходом возле дома 14 к1 по ул. Дыбенко, из двух подземных вестибюлей можно будет выйти через проектируемые подземные пешеходные переходы на обе стороны улицы Дыбенко[16].

В декабре 2013 года станцию было решено переместить к северу с выходом у дома 42, ближе к примыканию улицы Дыбенко к Зеленоградской улице[17]. Связано это с защитой природного комплекса «Химкинский лесопарк», на строительство метро на территории которого власти так и не получили разрешения от высших инстанций.

Открыта 31 декабря 2017 года[1] в качестве новой конечной станции Замоскворецкой линии на продлении от «Речного вокзала» (длина перегона приблизительно 2,9 км[33]). Стала 207-й станцией Московского метрополитена.

В честь наступления нового 2018 года в ходе открытия станции на ней состоялся запуск именного «Новогоднего поезда», состоящего из вагонов типа Еж-3/Ем-508Т, который временно курсировал по Замоскворецкой линии до 9 января 2018 года[34].

После открытия станции Замоскворецкая линия вышла на второе по протяжённости место в Московском метрополитене.

~

Станция — колонная двухпролётная мелкого заложения с островной платформой[3]. Ширина платформы — 12 м[35], на станции располагается 27 колонн[4].

Одна из путевых стен станции отделана светло-бежевыми панелями, другая — коричневыми. Располагающиеся в центре зала колонны отделаны зеркально — к светло-бежевой стене обращена коричневая часть каждой колонны, а к коричневой — светло-бежевая. Колонны являются прямоугольными в сечении, каждая из них увенчана световыми плафонами на потолке. Путевые стены отделаны терракотовыми панелями, колонны облицованы гранитом[36].

Станция метро «Ховрино» является конечной станцией Замоскворецкой линии. Она расположена с западной стороны улицы Дыбенко у примыкания к ней Зеленоградской улицы[36].

Станция имеет два подземных вестибюля с выходами в подземные переходы; вестибюли связаны с платформой станции широкими лестницами и лифтами[37]. Оба вестибюля оформлены в светлых и тёмных тонах. Из южного вестибюля можно выйти в подземный переход под улицей Дыбенко и к конноспортивному комплексу «ЦСКА», а из строящегося северного — на территорию проектируемого транспортно-пересадочного узла[35] и на нечётную сторону улицы Дыбенко[17][36].

На основе станции будет сформирован транспортно-пересадочный узел «Ховрино» площадью 18,9 га, в котором разместится перехватывающая парковка на 400 машин и международный автовокзал площадью около 5 тыс. м²[6], где будет организована отстойно-разворотная площадка и фронты посадки-высадки наземного пассажирского транспорта[38]. Четырёхэтажное здание узла расположено над северным вестибюлем станции[36], первая его очередь, включающая пассажирский терминал и кассы, сдана 28 декабря 2018 года; полностью узел будет сдан в феврале-марте 2019 года[39]. Многие маршруты автобусов, имеющие ныне конечную остановку у станции метро «Речной вокзал», после открытия ТПУ «Ховрино» перенаправляются к нему. К зданию узла будет прилегать многофункциональный комплекс в котором разместятся торговые площади[40]. Также 28 декабря 2018 года открылись крытые надземные пешеходные переходы над Октябрьской железной дорогой, которые соединили районы Ховрино и Западное Дегунино[41].

В 2021 году планируется завершить строительство новой платформы Ховрино II на Октябрьской железной дороге.

</RuTxt>

<EnTxt>

Khovrino (Russian: Ховрино)[4] is a station on the Zamoskvoretskaya line of the Moscow Metro. The station opened on 31 December 2017. It is the northern terminus of the line, and the closest subway station to the Sheremetyevo International Airport.

The working name of the station was originally Ulitsa Dybenko for the street on which the station is situated. In 2013, the city changed the official name to Khovrino, to reflect the name of the municipal district, Khovrino Municipal Okrug.[5]

~

Various plans have existed throughout the history of the line to extend it northward,.[6][7][8][9][10][11][12] The boring of 2.2 km (1.4 mi) of tunnels north from the former terminus, Rechnoy Vokzal, was completed in December 2014 by tunnel boring machine.[13] The station was originally planned to open in December[3] 2016,[14][15] but, despite construction being largely completed in 2016, the opening of Khovrino was postponed a year because of the decision to construct an intermediate station Belomorskaya.[3] In July 2019 Bellingcat researcher Aric Toler reported that the station received an online bomb threat that was posted on Twitter.[16]

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>200</id>

<line\_id>3</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Пятницкое шоссе</name>

<coordX>165</coordX>

<coordY>600</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Пя́тницкое шоссе́»[4] — конечная станция северо-западного радиуса Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена, расположенная в районе Митино на пересечении Митинской улицы и Пятницкого шоссе, от которого и получила своё название. Открылась 28 декабря 2012 года. За станцией располагается противошёрстный съезд для оборота составов и соединительные ветви в электродепо «Митино». С момента открытия и до открытия станции «Рассказовка» 30 августа 2018 года являлась самой западной станцией Московского метрополитена.

~

Первоначально следующей после «Митино» должна была стать предназначавшаяся для перспективного жилого массива станция «Рождествено», однако необходимость в ней сейчас отсутствует, поскольку в этом месте был построен только коттеджный посёлок. Вместе с тем от станции «Митино» до одноимённого депо были практически полностью готовы тоннели длиной 1,5 км, поэтому примерно в 2008 году возникли планы по строительству станции под Пятницким шоссе.

В декабре 2009 года данная станция под первоначальным названием «Пятницкая» появилась на схемах в вагонах метро. 22 февраля 2011 года ей было присвоено другое название: «Пятницкое шоссе» (во избежание путаницы с Пятницкой улицей в центре Москвы).

В октябре 2014 года Совет ветеранов Москвы предложил к 70-летию победы в Великой Отечественной войне переименовать станцию метро «Пятницкое шоссе» в «Оборонную», чтобы «увековечить защитников столицы в 1941—1942 годах»[5]. Однако этот проект не был реализован.

~

Станция построена колонной двухпролётной, с асимметричной цветовой гаммой отделки: с одной стороны путевая стена отделана чёрным мрамором, с другой — белым. Колонны облицованы полированным мрамором «скорлупа» переменной толщины. Наименования станции на путевых стенах изготовлены из полированного мрамора цвета, противоположного цвету стены[2].

Пол платформы выполнен из чёрного полированного гранита, а также из термообработанного гранита по краям платформы. Потолок платформенной части является подвесным и изготовлен из композитных ячеистых трёхслойных алюминиевых панелей[2].

Станция освещается двумя рядами ламп над посадочными платформами[3].

В соответствии с проектом, созданным специалистами института «Метрогипротранс»[8], построено два вестибюля — южный подземный, с выходами на Митинскую улицу близ дома № 57 на обе стороны Митинской улицы (лестничные сходы накрыты павильонами), и северный наземный в районе примыкания к Пятницкому шоссе Муравской улицы. Южный вестибюль размещён вдоль Митинской улицы и совмещён с подземным пешеходным переходом. Лестничные сходы вестибюля оборудованы пандусами для колясок и накрыты павильонами.

Особенность станции в том, что она изогнута по дуге — таких станций в Московском метрополитене всего пять (другие — «Александровский сад», «Кутузовская», «Международная» и «Зябликово»). В одном из вестибюлей предусмотрены лифты для маломобильных групп граждан, лестничные сходы снабжены пандусами[8].

2 января 2013 года в 20:20 осыпалась плитка облицовки потолка в кассовой зоне северного вестибюля. Никто не пострадал. Вестибюль был временно закрыт для входа и выхода пассажиров[9][10][11]. В 23:05 все неполадки были устранены и обслуживание вестибюля возобновилось.

</RuTxt>

<EnTxt>

Pyatnitskoye Shosse (Russian: Пя́тницкое шоссе́) is a Moscow Metro station in the Mitino District, North-Western Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is the northwestern terminus of the Arbatsko-Pokrovskaya Line. The station is located under the intersection of Pyatnitskoye Highway and Mitinskaya street.

~

The station was opened on 28 December 2012.[1][2]

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>201</id>

<line\_id>5</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Суворовская</name>

<coordX>275</coordX>

<coordY>603</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>202</id>

<line\_id>6</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Челобитьево</name>

<coordX>330</coordX>

<coordY>606</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>203</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Спартак</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>609</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Спарта́к» — станция Московского метрополитена. Расположена на Таганско-Краснопресненской линии между станциями «Щукинская» и «Тушинская» в 600—700 метрах к юго-востоку от последней. Объект был заложен под пикетом ПК0160+4 для открытия в составе Краснопресненского радиуса в 1975 году[1], но по ненадобности был недостроен и вскоре законсервирован[2]. На протяжении нескольких десятилетий объект был известен под проектным названием «Волоколамская» и являлся самой старой недостроенной станцией в Московском метрополитене.

С началом развития инфраструктуры на месте Тушинского аэрополя было решено расконсервировать и станцию. Достройка началась в 2013 году, а 27 августа 2014 года станция была открыта[1].

Наряду со станциями «Воробьёвы горы» и «Студенческая», одна из трёх станций в Московском метрополитене, к которой не подходит ни один из маршрутов городского наземного транспорта — ближайшая автобусная остановка («Клуб имени Чкалова») находится на Волоколамском шоссе примерно в восьми минутах ходьбы (до 2011 года такой станцией была «Мякинино», до 2016 года — станции «Спортивная» и «Международная», до 2018 года — «Лесопарковая», до 2019 — «Кузнецкий мост»)

~

Работы по строительству стадиона «Спартак» начались в 2011 году[12]. В январе 2012 года мэр Москвы Сергей Собянин утвердил закупку оборудования для реконструкции станции, а также тендеры на строительство вестибюлей и эскалаторов[13][14]. Согласно Постановлению Правительства Москвы № 194-ПП от 4 мая 2012 года, открытие станции планировалось на ноябрь 2013 года[15], но затем сроки введения в эксплуатацию были смещены на май 2014 года[16], а впоследствии на 27 августа 2014 года.

В октябре 2012 года подрядчиком на реконструкцию был объявлен «ООО СМУ-9 Метрострой», под руководством 22-го департамента Метрогипротранса[17].

Летом 2011 года несколько пользователей с русскоязычной секции форума сайта SkyscraperCity создали любительский проект реконструкции станции при помощи программы «Google Sketchup». Приближенный к оригиналу, проект одним из первых предусматривал наличие красных полос на колоннах. В 2013 году данная атрибутика была возвращена уже в официальном проекте станции, — но, в итоге, в исполнении облицовки колонн самой станции так и не присутствует.

11 апреля 2012 года была опубликована одна из концепций дизайна станции[18], созданная фирмой Arch-Group. Дизайн предполагал заключение платформенной части в стеклянную оболочку высотой 6 м и шириной 10 м. Конструкцию при этом поддерживали бы металлические потолочные крепления, а также каркас в форме спирали. Посадочные платформы предполагалось отделить от путей автоматическими дверьми[19]. Этот проект не был принят.

18 июля 2012 года постановлением Правительства Москвы № 339-ПП был утверждён проект планировки станции[20]. Согласно данному проекту, разработанному ГУП НИиПИ Генплана[21], вход и выход пассажиров осуществляется через два вестибюля — наземный северный, расположенный на территории стадиона «Спартак» близ проектируемого проезда 5219, и подземный южный, также расположенный в границах территории стадиона «Спартак». Наземный вестибюль соединён с платформой тремя эскалаторами, южный — лестницами (из этого вестибюля через подземный пешеходный переход можно будет выйти на обе стороны проектируемого проезда № 5219)[21]. Одновременно компания «Мосинжпроект» представила первый официальный проект отделки станции.

Согласно материалам стройкомплекса Москвы, пропускная способность станции метро «Спартак» в утренние часы пик по рабочим дням без учёта проведения массовых спортивных мероприятий должна была составить 4,4 тысячи человек, в вечерние часы пик по рабочим дням — 7,5 тысячи человек. Было запланировано, что в дни проведения массовых спортивных мероприятий по рабочим дням через станцию будут проходить 20,1 тысячи человек, а по выходным — 19 тысяч человек[22].

Окончательный проект реконструкции был доработан, представлен публике 11 января 2013 года и утверждён 14 января. Он больше всех приближен к оригинальному проекту 1970-х годов и к стилистике двух близлежащих станций. Проект был разработан проектной компанией «Метро-Стиль 2000» и включил в себя не только архитектурное оформление, но и инженерное проектирование вестибюлей, электросетей, водоснабжения и канализации[5].

Предложения по оформлению станции были на основе двух тем: футбольного клуба и олимпийского движения. Учитывая эмоции болельщиков,[источник не указан 67 дней] оформление станции было сделано нейтральным, без символики спортивного клуба «Спартак», но в его цветовой гамме. На платформе — колонны из белого мрамора с красными вставками. По путевым стенам — ударопрочные стеклянные панно на футбольную тематику. Единственное место, где использован мотив ФК «Спартак», — художественный витраж с символикой клуба над наклонным входом. Наземный вестибюль и лестничные павильоны выполнены в том же стиле, что и спортивные сооружения, строящиеся по соседству, и вся художественная, декоративная часть смотрится в едином цветовом решении со стадионом «Открытие Арена».

В декабре 2012 года на поле рядом со строящимся стадионом была огорожена площадка метрополитена. Велись буровые работы по съёму проб грунта. 14 января 2013 года первые экскаваторы начали разрывать котлован под северный вестибюль, с 21 января — под южный. 4 февраля на поверхности станции уже были предприняты активные работы и присутствовал тепляк. Начиная с марта месяца также огорожена от тоннелей платформа путей, процесс полностью завершился к середине апреля. С мая 2013 года работы в центральном зале станции велись в дневное время[23].

В феврале 2014 года станция соединяется с обоими свежепостроенными вестибюлями[24]. К этой дате уже полностью готовы в конструкциях кассовый зал и служебные помещения южного (подземного) вестибюля, строился открытым способом северный (наземный) вестибюль. Его завершающий этап строительства пришёлся на начало июля 2014 года.

21 июня 2014 года участок от «Октябрьского поля» до «Планерной» закрылся на одни сутки в связи с установкой новых СЦБ в перегонах между «Спартаком»[25]. На 24 июня 2014 года на станции завершена отделка путевых стен, а также станционного зала, за исключением декоративных красных вставок. 11 августа 2014 года «Спартак» был сдан в эксплуатационный режим метрополитена. Вплоть до открытия рабочие поезда снижали скорость или вообще тормозили на станции, некоторые вагоны открывали двери.

Станция открылась 27 августа 2014 года, вместе со стадионом[1]. Станция «Спартак» стала 195-й станцией Московского метрополитена.

Станцию осмотрел мэр Москвы Сергей Собянин[26]. Планируется, что в дни футбольных матчей станция будет работать только на выход для избежания давки после окончания матча[27]. Ранее также сообщалось, что станция будет работать исключительно в дни матчей[27], но впоследствии эту информацию опровергли[28]. С открытием станции «Спартак» количество станций в Московском метрополитене увеличилось до 195. Большое внимание было уделено аспектам безопасности: на станции установили более 120 видеокамер, и таким образом не осталось мёртвых зон, под круглосуточным контролем находятся не только пассажирские и служебные зоны, но также подземные переходы и уличные подходы к вестибюлям[29].

~

«Спартак» — колонная трёхпролётная станция мелкого заложения, по своей конструкции аналогичная соседней станции «Тушинская»[2][3]. Глубина заложения составляет 10 метров[2]. Станция возведена по типовому проекту из сборных конструкций, построена открытым способом при задействовании копров и козлового крана[6][7]. Сооружение дополнительных помещений изначально не осуществлялось, они были заложены уже при расконсервации станции. За счёт сборки платформы открытым способом остались нечёткие следы её местонахождения и грунт просел на несколько метров, таким образом, при расконсервации пришлось поднять изначальный уровень земли к соответствующему ландшафту.

На станции имеется 2 ряда по 26 колонн с шагом по осям в 5 метров и поперечным размером между колоннами в 6,5 м[3]. Из-за грунтовых вод гидроизоляция была применена не только к потолку и стенам, но ещё и к полу, а по обеим сторонам путей были сооружены канавы, служащие для отвода избытка подземных вод (в данный момент не используются, забетонированы и заменены водоотливные установки в подстанционном лотке).

В исполнении отделки присутствуют серый мрамор, анодированный алюминиевый сплав, серый и чёрный гранит. Путевые стены украшены ударопрочными витражными панно с сюжетами на футбольную тематику[3]. Ложный потолочный купол выполнен из оцинкованного пластика. Колонны облицованы белым мрамором[3]. На станции имеются четыре зоны ожидания с деревянными скамейками в начале и конце каждой платформы[3]. Освещение проведено аналогично близлежащим станциям-«сороконожкам» под поперечным брусом колонн, углов стен, а в аварийном режиме — в виде вставок в полу для создания световых платформенных дорожек.

Собственного выхода на поверхность законсервированная станция не имела. Оба края платформы составляли заделы под лестничные и эскалаторные ходы. В южном торце был частично собран зал под служебные помещения (станцию планировалось открыть с одним южным выходом). Оба торца были огорожены, южный — цепной проволокой (с дверцей), северный — прутьями. Сбоку от южного торца также имелся доступ к т. н. «вентиляционной шахте», ведущей в техпомещения, изначально предполагающиеся как задел под водоотливную помпу (теперь там установлены шахтные вентиляторы и мотор-компрессор). Северный вестибюль — наземный, построен ближе к стадиону и украшен орнаментальной тематикой футбольного клуба «Спартак» (красные ромбы-светильники на потолке, ромбы в решётках, красные полоски на колоннах, а также логотип клуба на стекле, освещающем эскалаторный ход).

Южный, подземный вестибюль, построен из куска уже существующего задела под служебные помещения. Вместо типового наклона под эскалатор была построена лестница, а часть участка использована под доступ к лифту для маломобильных граждан. В подземном вестибюле также имеется ещё один лифт и подъёмник для инвалидов, а исполнение напоминает по тематике северный наземный вестибюль. Тип постройки подземного вестибюля схож с двухзаловыми подземными вестибюлями на станциях этой же эпохи («Лермонтовский проспект», «Жулебино», «Тропарёво»), в которых кассовый зал регруппирован с отделением полиции в одном помещении, а турникеты и комнаты отдыха персонала расположены в прилегающем помещении и отделены, как правило, двухсторонними дверями.

</RuTxt>

<EnTxt>

Spartak (Russian: Спартак), previously named Volokolamskaya (Russian: Волоколамская), is a station on the Moscow Metro's Tagansko-Krasnopresnenskaya line, under the former Tushino airfield. It was originally constructed in 1975 as part of the northern extension of the Krasnopresnensky radius but was left unfinished for nearly 40 years. The planned opening of Otkrytiye Arena Stadium, the home ground of FC Spartak Moscow, at the site drove the completion of the station, which opened on 27 August 2014.[1] Consequently, the station's name was changed from the planned Volokolamskaya to Spartak.

~

Moscow's 1960's expansion plans called for a construction of a municipal housing district on the old Tushino airfield, and the station was to serve it. At the time of the original planning, the station was named Aeropolye, after the airfield.[2] However, the planned estate was never built and the station was left unfinished, even though it was structurally complete. Metro travellers could spot the station out the window of the train between Shchukinskaya and Tushinskaya, especially when it was illuminated by a train travelling in the opposite direction. The city restarted construction in 2012 in connection with the construction of Otkrytiye Arena.

~

Spartak is a typical pillar-trispan "Novaya Sorokonozhka" (Новая Сороконожка, new centipede) design with staircases at opposite ends. The vestibules were built in 2014, with the northern one being above-ground and the southern one underground.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>204</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Лермонтовский проспект</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>612</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ле́рмонтовский проспект» — станция Московского метрополитена на Таганско-Краснопресненской линии. Связана пересадкой со станцией «Косино» на Некрасовской линии. Расположена в районе Выхино-Жулебино (ЮВАО) за Московской кольцевой автодорогой на пересечении одноимённого проспекта и Хвалынского бульвара. Открыта 9 ноября 2013 года в составе участка «Выхино» — «Жулебино»[1]. Односводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

В августе 2010 года на общественные слушания был выставлен проект, состоящий из двух станций: «Пронская» и «Жулебино», но в феврале 2011 года мэр Москвы Сергей Собянин станцию «Пронская» официально переименовал в «Лермонтовский проспект». Первую планировалось разместить на стечении одноимённого проспекта и Хвалынского бульвара, вторую — под улицей Генерала Кузнецова в районе Тарханской улицы[4].

Участок метрополитена от «Выхино» до «Жулебино» планировалось запустить в сентябре 2013 года[5], однако в связи с несколькими переносами сроков сдачи, вследствие отсутствия своевременного предоставления рабочей документации и разрешений на строительство, станция была открыта лишь 9 ноября[1].

Одной из причин задержки стал произошедший 26 июня 2013 года на перегоне «Выхино» — «Лермонтовский проспект» во время проходки межтоннельной сбойки — небольшого хода между левым и правым тоннелями — прорыв водонасыщенного грунта из забоя (участок располагался на территории бывших косинских болот); как пояснил начальник управления строительства метрополитена городского департамента строительства Дмитрий Дорофеев, водоприток оказался выше, чем можно было предположить по результатам геологических изысканий[6][7]. Строители успели эвакуироваться, обошлось без жертв. Произошло смещение обделки обоих тоннелей на величины, превышающие критические, на протяжении примерно 80 метров. Участки тоннелей длиной 150 метров закрыты и забетонированы с обеих сторон для предупреждения возможности повреждения тоннелей на большем протяжении.

С 28 октября по 3 ноября 2017 года и с 6 по 9 апреля 2019 года станция была закрыта для пассажиров в связи с проведением работ по сооружению тоннеля строящейся Некрасовской линии под тоннелями Таганско-Краснопресненской линии[8][9].

~

Архитектурный проект станции был подготовлен архитекторами Л. Л. Борзенковым (руководитель авторского коллектива), М. В. Воловичем, С. Ф. Костиковым, Т. А. Нагиевой, Н. Н. Солдатовой, В. К. Уваровым[3].

Станция «Лермонтовский проспект» — односводчатая станция мелкого заложения. Её оформление выполнено в жёлто-зелёных тонах[6].

Между станциями «Выхино» и «Лермонтовский проспект» посередине перегона вправо отходит служебная соединительная ветвь к Некрасовской линии.

3 июня 2019 года открыта пересадка на станцию «Косино» Некрасовской линии[21].

</RuTxt>

<EnTxt>

Lermontovsky Prospekt (Russian: Лермонтовский проспект) is a station on Moscow Metro's Tagansko-Krasnopresnenskaya line. It is located between Vykhino and Zhulebino and opened, together with Zhulebino, on 9 November 2013. The station is constructed below the intersection of Khvalynsky Boulevard and Lermontovsky Avenue, hence the name of the station, and is located outside the Moscow Ring Road, approximately 500 metres (1,600 ft) from Kosino railway station. The construction of Lermontovsky Prospekt and Zhulebino was needed to unload Vykhino, which by the time of construction was the most heavily used station of Moscow Metro.[1][2]

Lermontovsky Prospekt is a shallow single-vault station. It is located below the central line of Lermontovsky Avenue, approximately from northwest to southeast. The station has five exits. Two of them are located at the northwestern side, at both sides of Lermontovsky Avenue, and three more at the southeastern side, at both sides of Khvalynsky Boulevard.

~

On 3 June 2019, the inaugural stretch of the Nekrasovskaya line was opened. Lermontovsky Prospekt was connected by a transfer to Kosino, the west terminus of the line.[3]

~

The territory at which the station currently located was until 1984 a part of the town of Lyubertsy of Moscow Oblast. In 1984 it was transferred to Moscow,[4] and subsequently rapid urban development started. The whole area, along with Lyubertsy and other areas along the Kazansky and Ryazansky suburban directions of Moscow Railway were strongly dependent on the station of Vykhino, then the terminus of the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line and a transfer station to both railway directions. In the 2000s, Vykhino was heavily overloaded. Eventually, the decision was taken to extend the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line beyond Vykhino. The construction of the first stretch, with the stations of Lermontovsky Prospekt and Zhulebino, started in August 2011. The tunnels were completed by September 2013.[5]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>205</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Жулебино</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>615</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Жуле́бино» — станция Московского метрополитена, расположенная на Таганско-Краснопресненской линии между станциями «Лермонтовский проспект» и «Котельники». С момента открытия до 21 сентября 2015 года являлась конечной станцией этой линии. Расположена на юго-востоке Москвы, в районе Выхино-Жулебино, на пересечении улиц Генерала Кузнецова и Авиаконструктора Миля за Московской кольцевой автодорогой.

Станция открыта 9 ноября 2013 года в составе участка «Выхино» — «Жулебино»[4]. Своё название получила по одноимённому микрорайону.

~

Открытие метро в районе Жулебино было запланировано ещё в СССР в конце 1980-х, но проект остался только на бумаге. Рассматривалось три варианта строительства метро в Жулебино: либо одна станция в районе платформы Косино, либо две станции — в центре Жулебино и ближе к его юго-восточной окраине, либо даже три станции — у платформы Косино, в районе Хвалынского бульвара и поворота Лермонтовского проспекта, а также на улице Генерала Кузнецова[7][19].

24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы № 564-ПП станции было присвоено наименование «Жулебино» из-за её расположения в районе Выхино-Жулебино[20]

В августе 2010 года на общественные слушания был выставлен проект, состоящий из двух станций: «Пронская» и «Жулебино»[21]. Первую планировалось разместить у примыкания одноимённой улицы к Жулебинскому бульвару, вторую — под ул. Генерала Кузнецова в районе Тарханской улицы[21].

Однако новый мэр Москвы С. С. Собянин вернулся к идее расположения первой станции вблизи пересечения Лермонтовского проспекта и Хвалынского бульвара, с наименованием этой станции «Лермонтовский проспект»[22].

Ранее рассматривалась возможность продления линии до города Люберцы, с расположением конечной одноимённой станции на пересечении Октябрьского проспекта и Комсомольской улицы. Однако в феврале 2011 года главный архитектор Москвы Александр Кузьмин заявил[23]: для жителей Жулебино предполагается построить 3 новых станции, при этом «на старой Рязанке будет построен транспортно-пересадочный узел (ТПУ). Дальше пойдём в Жулебино, а далее будем выходить на Котельники».

Станция открылась 9 ноября 2013 года в составе участка «Выхино» — «Жулебино», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 190 станций.

С 28 октября по 3 ноября 2017, а также с 24 по 30 марта 2018 года станция была закрыта для пассажиров в связи с проведением работ по сооружению тоннеля строящейся Некрасовской линии под тоннелями Таганско-Краснопресненской линии[24][25].

~

Архитектурный проект станции был подготовлен архитекторами Л. Л. Борзенковым (руководитель авторского коллектива), М. В. Воловичем, С. Ф. Костиковым, Т. А. Нагиевой, Н. Н. Солдатовой, В. К. Уваровым[3].

Станция «Жулебино» — колонная двухпролётная станция мелкого заложения. Цветовое решение одного из вестибюлей выдержано в зелёных тонах, другого — в оранжевых. Поэтому и цветовая гамма станционного зала варьируется: по направлению к центру Москвы цвет колонн — красно-оранжевый, а по направлению из центра — зелёный; колонны постепенно меняют цвет от салатового до ярко-рыжего[8][9].

Вместо традиционных в оформлении станций Московского метрополитена гранита и мрамора применены керамика и навесные металлические панели с зеркальным вандалоустойчивым покрытием («зеркала»)[9].

</RuTxt>

<EnTxt>

Zhulebino (Russian: Жулебино) is an eastern terminus on Moscow Metro's Tagansko-Krasnopresnenskaya Line. Zhulebino was opened on 9 November 2013. The construction lasted for two years. The station was to be opened on 6 November 2013, however due to a technical failure of a train at neighbouring Lermontovsky Prospekt station it was delayed until the 9th. Its location is outside the Moscow Ring Road beltway.

The station is located underground although the track from Vykhino is at the surface for a part of the path.

~

~

The territory at which the station currently located was until 1984 a part of the town of Lyubertsy of Moscow Oblast. In 1984 it was transferred to Moscow,[1] and subsequently rapid urban development started. The whole area, along with Lyubertsy and other areas along the Kazansky and Ryazansky suburban directions of Moscow Railway were strongly dependent on the station of Vykhino, then the terminus of the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line and a transfer station to both railway directions. In the 2000s, Vykhino was heavily overloaded. Eventually, the decision was taken to extend the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line beyond Vykhino. The construction of the first stretch, with the stations of Lermontovsky Prospekt and Zhulebino, started in August 2011. The tunnels were completed by September 2013.[2]

Zhulebino was the terminus until 21 September 2015, when the new terminus at Kotelniki was opened

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>206</id>

<line\_id>7</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Котельники</name>

<coordX>385</coordX>

<coordY>618</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Коте́льники» — станция Московского метрополитена, южная конечная Таганско-Краснопресненской линии. Выходы станции ведут в район Выхино-Жулебино (ЮВАО) Москвы, города Люберцы и Котельники, по последнему из которых станция получила название. Открыта 21 сентября 2015 года в составе участка «Жулебино» — «Котельники»[1]. Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. Первая станция Таганско-Краснопресненской линии, имеющая выходы в Московской области, и единственная в Московском метрополитене с выходами в трёх городах.

~

4 мая 2012 года постановлением Правительства Москвы № 194-ПП за подписью мэра Москвы С. С. Собянина принято решение о строительстве станции метро «Котельники». Контроль над выполнением настоящего постановления возложен на заместителя мэра по вопросам градостроительной политики и строительства М. Ш. Хуснуллина.

В октябре 2012 года подразделениями компании «СК МОСТ» были развёрнуты работы по строительству участка Таганско-Краснопресненской линии Московского метрополитена от станции «Жулебино» до станции «Котельники». Протяжённость участка составляет порядка 900 метров. Станция «Котельники» строилась открытым способом. Длина станционного комплекса — около 374 м, протяжённость оборотных тупиков составляет порядка 246 м. Левый и правый перегонные тоннели до станции «Котельники» были пройдены поочерёдно с помощью проходческого комплекса Herrenknecht S-736[3].

21 сентября 2015 года в 11—12 часов[4] по московскому времени станция открылась для пассажиров, став 197-й станцией Московского метрополитена.

С 28 октября по 3 ноября 2017, с 24 по 30 марта 2018 года и с 6 по 9 апреля 2019 года станция была закрыта для пассажиров в связи с проведением работ по сооружению тоннеля строящейся Некрасовской линии под тоннелями Таганско-Краснопресненской линии[5][6].

~

«Котельники» — двухпролётная колонная станция мелкого заложения, расположенная на глубине около 15 метров[2]. В конструкциях она аналогична соседней «Жулебино», но в плане оформления представляет более яркие тона, округлённые колонны и ровный, прямой потолок. Пол отделан красным гранитом. Стоит также заметить, что с 2010 по 2013 годы для станции использовался проект, ранее распределённый под «Жулебино», — зелёно-голубой цвет стен и белые V-образные колонны.

Стены станционного зала облицованы гранитом и мрамором. Для цветовой палитры характерно преобладание светло-серых оттенков, сочетающихся с декоративными вставками из нержавеющей стали[14].

На станции были установлены два автомата для зарядки мобильных устройств (демонтированы 19 ноября 2015 года по причине вандализма). Автоматы были оснащены четырьмя розетками, шестью различными портами и кабелями трёх различных типов. Изначально на станции было представлено два типа указателей: старый и новый. Но позднее облик станции полностью изменился: вместо новых указателей (которые стоят на станциях «Текстильщики», «Кузнецкий Мост» и других) поставили старые[15].

Станция размещена на территории города Котельники Московской области (микрорайон «Опытное поле»), с выходами в район Выхино-Жулебино ЮВАО города Москвы и микрорайон «Городок Б» города Люберцы Московской области.

Станция включает в себя два подземных вестибюля, имеющих по два выхода каждый. Северо-западный выход расположен у 6-го микрорайона Жулебино и имеет отдельный выход к «Городку Б» города Люберцы. Восточный выход ведёт в оба направления по южной стороне Новорязанского шоссе и планируется как доступ к будущему ТПУ.

На станции опробовано несколько технологических новинок, которые, возможно, впоследствии будут распространены и на другие станции московского метрополитена. Так, в вестибюлях станции размещены торговые автоматы, где можно купить зерновой кофе, снэки и мороженое, а также аппараты для оборачивания зонтов в полиэтиленовую плёнку. На входных турникетах имеются устройства для считывания контактных банковских карт[14].

В восточном вестибюле станции располагается Бюро находок (склад забытых вещей) Московского метрополитена, переехавшее сюда в 2015 году со станции «Университет». Здесь в течение шести месяцев хранятся вещи, забытые на станциях, в вестибюлях или в вагонах электропоездов[16].

В дальнейшем между станцией и Новорязанским шоссе планируется строительство транспортно-пересадочного узла для автобусов дальнего направления, а также перехватывающей автопарковки. Для этого с обеих сторон будут оставлены заделы под строительство двух дополнительных выходов.

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>207</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Бутырская</name>

<coordX>441</coordX>

<coordY>206</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Буты́рская» — станция Московского метрополитена на Люблинско-Дмитровской линии, расположена между станциями «Марьина Роща» и «Фонвизинская», на северо-востоке Бутырского района Москвы на Огородном проезде, вблизи железнодорожной платформы Останкино Ленинградского направления Октябрьской железной дороги. Это пилонная станция с выходами на Огородном проезде, встроенными в подземные переходы: один на пересечении с улицей Руставели; второй возле проходной Останкинского завода бараночных изделий в сторону проезда Добролюбова.

Открыта 16 сентября 2016 года[1].

~

Название станции было утверждено 24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена[3][4].

Станция была запроектирована как станция глубокого заложения. Для обеспечения строительства станции в 2012—2016 годах было ограничено движение по Огородному проезду и улице Милашенкова[5].

По состоянию на ноябрь 2011 года: были огорожены площадки под наземное строительство, велись геолого-изыскательские работы, велось сооружение форшахты с заморозкой грунта, глубина её в то время уже достигла 20 метров. Со станции «Марьина Роща» к «Бутырской» велась проходка обоих перегонных тоннелей буровзрывным способом.

С середины декабря 2013 года начались работы по строительству наклонного хода станции, ведущего в её южный торец. В проходке наклона также использовалась заморозка грунтов. 30 апреля 2014 года мэр Москвы Сергей Собянин посетил сам объект, спустился вниз на станцию, где ему доложили о завершении выемки грунтов в обоих станционных тоннелях к майским праздникам (полностью же основной объём проходческих работ по станции был завершён в апреле 2015 года[6]), а также о значительном прогрессе раскопки центрального зала, к этому моменту завершённой на две трети[7].

Планируемый срок ввода в эксплуатацию переносился трижды — с сентября 2014 года на первый квартал 2015 года, потом — на четвёртый квартал 2015 года, далее — на 2016 год[8].

К марту 2016 года на станции метро «Бутырская» было завершено строительство перегонных тоннелей[9]. В ночь на 12 сентября 2016 года через станцию прошёл пробный поезд[10]. Станция была открыта 16 сентября 2016 года[1] в составе участка «Марьина Роща» — «Петровско-Разумовская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 203 станции. К пуску станции был полностью закончен вестибюль № 2, таким образом, первое время станция работала с одним, северным наклонным ходом. Южный выход открылся 30 декабря 2016 года.

~

Пилонная станция глубокого заложения, построена по типовому проекту, утверждённому для аналогичных станций северного радиуса Люблинско-Дмитровской линии (Фонвизинская, Окружная, Верхние Лихоборы). В отличие от них, часть облицовки пилонов выполнена из коричневого мрамора. Также над каждым из пилонов установлены светильники карнизного типа.

Станционный комплекс включает в себя[источник не указан 76 дней]:

Платформенную часть длиной 162,5 м (боковые залы) и 94,68 м (центральный зал). Радиус центрального зала — 4.4 м, высота центрального зала — 6.1 м, ширина платформы — 19.1 м, ширина пилонов — 3 м, ширина проёмов — 3 м. В каждом втором проёме, со стороны вестибюлей, размещаются установки дымоудаления. Путевая стена облицована алюминиевыми панелями, пилоны со стороны боковых залов облицованы мрамором Саянского месторождения оттенков красного цвета с тёмными прожилками и пятнами, а со стороны центрального зала — белым.

Два подземных двухуровневых вестибюля длиной 54 и 57 м.

</RuTxt>

<EnTxt>

Butyrskaya (Russian: Бутырская) is a Moscow Metro station of Lyublinsko-Dmitrovskaya Line. It is located between Maryina Roshcha and Fonvizinskaya, at the intersection of Rustaveli Street and Ogorodny Proyezd, close to Ostankino railway station. It has one island platform.[1] The name of the station derives from Butyrsky District and is thus related to the Butyrka prison and Butyrskaya Street.

~

The extension of the line from Maryina Roshcha northwest to Petrovsko-Razumovskaya via Butyrskaya and Fonvizinskaya was originally planned to be opened in December 2015.[2] The projected opening date was later shifted to 2016.[3] The station was opened on 16 September 2016.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>208</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Фонвизинская</name>

<coordX>506</coordX>

<coordY>269</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Фонви́зинская» — станция Московского метрополитена на Люблинско-Дмитровской линии. Связана пересадкой со станцией московского монорельса «Улица Милашенкова». Расположена в Бутырском районе (СВАО); названа по улице Фонвизина. Открыта 16 сентября 2016 года в составе участка «Марьина Роща» — «Петровско-Разумовская»[1]. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. Наряду со станциями «Верхние Лихоборы» и «Окружная» занимает второе место по глубине заложения (65 метров[3]) после станции «Парк Победы».

~

Название станции было утверждено 24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена[4][5].

Первоначально открытие станции планировалось на 2013 год[6]. Первоначальные варианты названия — «Бутырский Хутор», «Останкино»[7].

В 2012—2014 годах движение по Огородному проезду и улице Милашенкова было ограничено для обеспечения строительства станции[8].

17 июля 2012 года постановлением Правительства Москвы № 334-ПП утверждён проект планировки участка Люблинско-Дмитровской линии, к которому относится станция «Фонвизинская»[9].

В конце августа 2012 года на строительстве станции «Фонвизинская» завершена проходка шахтного ствола до проектной глубины 65 метров. 21 сентября звено проходчиков замкнуло первое прорезное кольцо тоннельной обделки руддвора[10]. По состоянию на март 2013 года велась проходка горизонтальных тоннелей, как перегонных (для поездов), так и стационарных, а также эскалаторных наклонов[11].

В феврале 2014 года завершена проходка одного из двух тоннелей до станции «Петровско-Разумовская»[12].

В марте 2014 года сроки сдачи с декабря 2014 года перенесены на сентябрь 2015 года. Заммэра Марат Хуснуллин заявил, что возникло большое количество проблем, начиная от валунов, заканчивая задержкой тюбинга из Днепропетровска в связи с ситуацией на Украине[13]. В декабре 2014 года власти Москвы вновь сдвинули сроки ввода станции на 2016 год[14][15].

В феврале 2016 года было перекрыто движение на улице Милашенкова и Огородном проезде для организации строительства вестибюлей[16], на самих станциях велись отделочные работы[17].

Станция была открыта 16 сентября 2016 года[1] в составе участка «Марьина Роща» — «Петровско-Разумовская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 203 станции.

~

Станция расположена в Бутырском районе Москвы, на улице Милашенкова между станциями «Бутырская» и «Петровско-Разумовская», вблизи станции монорельса «Улица Милашенкова». У станции два подземных вестибюля, расположенных в торцах платформы; вестибюли совмещены с подземными пешеходными переходами[18]: первый — у слияния улиц Милашенкова, Фонвизина, Добролюбова и Огородного проезда, второй — на улице Милашенкова возле домов № 6 и 7 (у ГСК «Москвич»)[18].

Станция соединится с районом Марфино подземным пешеходным переходом под путями Октябрьской железной дороги. Начать строить переход изначально планировалось в декабре 2013 года[19], однако на момент открытия станции в сентябре 2016 года проект перехода ещё даже не прошёл федеральную государственную экспертизу[20]. Строительство предполагалось начать во втором квартале 2018 года, однако положительное заключение главгосэкспертизы было получено лишь в сентябре[21]. Переход будет иметь длину 189 метров, ширину 6 метров и высоту 2,3 метра, а также 3 выхода, оборудованных лифтами. Выходы будут располагаться вблизи домов 30 и 32 по улице Академика Королёва[22].

Конструкция станции пилонного типа решена по типовому проекту, аналогичному тому, что использовался на «Бутырской», «Окружной» и «Верхних Лихоборах». В отделке пилонов использовался мрамор чёрного цвета. Ниши пилонов станции, обращённые в сторону центрального зала, оформлены 28 четырёхметровыми цифровыми трёхмерными панно художника Константина Худякова с изображением персонажей комедии Д. И. Фонвизина «Недоросль»[23]. Первое изображение установлено в декабре 2017 года, последнее — в августе 2018. Для создания изображений персонажей комедии использовали 3D-сканирование костюмированных создателей проекта[24][25].

Радиус центрального зала — 4.4 м, ширина платформы — 19.1 м, ширина пилонов — 3 м, ширина проёмов — 3 м, высота центрального зала — 6.1 м[26]. Путевая стена облицована алюминиевыми панелями[26].

</RuTxt>

<EnTxt>

Fonvizinskaya (Russian: Фонвизинская) is a Moscow Metro station of Lyublinsko-Dmitrovskaya Line. It is located between Butyrskaya and Petrovsko-Razumovskaya, at the intersection of Milashenkova Street with Fonvizina Street and Ogorodny Proyezd. It has one island platform.[2] Ulitsa Milashenkova station of the Moscow Monorail is located close by. The name of the station derives from Fonvizina Street, which in turn was named after Denis Fonvizin, an 18th-century Russian playwright.

~

The extension of the line from Maryina Roshcha northwest to Petrovsko-Razumovskaya via Butyrskaya and Fonvizinskaya was originally planned to be opened in December 2015.[3] The projected opening date was later shifted to 2016.[4] The station was opened on 16 September 2016.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>209</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Петровско-Разумовская</name>

<coordX>489</coordX>

<coordY>238</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Петро́вско-Разумо́вская» — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Серпуховско-Тимирязевской и Люблинско-Дмитровской линиях. Расположена в Тимирязевском районе (САО). Открыта 1 марта 1991 года в составе участка «Савёловская» — «Отрадное» на Серпуховско-Тимирязевской линии и 16 сентября 2016 года в составе участка «Марьина Роща» — «Петровско-Разумовская» на Люблинско-Дмитровской. Колонная (западный зал) и колонно-стеновая (восточный зал) трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой в каждом из залов. С 1991 по 2018 год была самой дальней от центра Москвы действующей станцией глубокого заложения, утратила этот статус после открытия 22 марта станции «Верхние Лихоборы» Люблинско-Дмитровской линии.

~

Станция метро «Петровско-Разумовская» впервые появилась в планах в 1938 году в составе Таганско-Тимирязевского диаметра, который трассировался от Кузьминок через центр и на север вдоль Дмитровского шоссе. По планам 1947 года станция планировалась в составе Калужско-Тимирязевского диаметра (вдоль Ленинского проспекта через центр к Дмитровскому шоссе)[4]. В 1957 году были подтверждены планы 1947 года относительно Тимирязевского радиуса[5].

Строительство Серпуховско-Тимирязевской линии, в составе которой стала проектироваться «Петровско-Разумовская», было предусмотрено Генеральным планом развития Москвы 1971 года. Предполагалось ответвление от Тимирязевского радиуса в Дегунино, которое должно было начинаться от «Петровско-Разумовской». Впоследствии в районы Лианозово, Бескудниково и Дегунино было намечено строительство Дмитровского радиуса Люблинско-Дмитровской линии. Строительство линии началось с Серпуховского радиуса, который было решено продлевать через центр на север[6]. На «Петровско-Разумовской» было решено устроить кросс-платформенную пересадку[7] — что и было выполнено, но в связи с политико-экономическими пертурбациями в стране план полностью воплотился в жизнь с 25-летней задержкой.[уточнить][источник не указан 69 дней]

Станция «Петровско-Разумовская» была открыта с одним залом 1 марта 1991 года в составе участка ««Савёловская»» — «Отрадное» Серпуховско-Тимирязевской линии, после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 148 станций. Это были последние станции, открытые при советской власти.

При этом были оставлены заделы для строительства второго зала и организации движения двух линий. В 2011 году началось строительство продления Люблинской линии от «Марьиной Рощи» к «Петровско-Разумовской» и далее на север. 29 августа 2016 года был открыт второй зал станции, в нём начали останавливаться поезда Серпуховско-Тимирязевской линии, следующие из центра. 16 сентября 2016 года началось движение поездов Люблинско-Дмитровской линии на участке «Марьина Роща» — «Петровско-Разумовская», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 203 станции.

~

Западный зал:

Над эскалаторным тоннелем и в окнах наружного вестибюля западного зала установлены витражи работы З. К. Церетели. Стены вестибюля выложены красным кирпичом. Колонны и путевые стены облицованы белым и серым мрамором, а также датолит-волластонитовым геденбергитовым скарном.

Противоположный торец платформы — глухой, отделан серым мрамором. Проектов его раскрытия в обозримой перспективе нет. В этом торце находятся декоративные вазы с цветами из гипса. Пол выложен тёмным гранитом. Своды станции опираются на колонны через фасонные клинчатые перемычки. Шаг колонн — 6,5 метра.

Во время реконструкции северного вестибюля (с 2016 года по 30 декабря 2017 года[8]) западный зал временно не имел выхода на поверхность, выход в северный вестибюль станции был закрыт «заглушкой» с изображением эскалаторов.

Восточный зал:

Конструкция станции колонно-стеновая, высота центрального зала — 6.1 мм, ширина платформы — 16.1 м, ширина пилонов — 6.25 м, ширина колонн — 1 м, ширина проёмов 4.25 м.[9]. Цветовое решение станции в белых тонах, с небольшими участками на платформенных стенах, которые облицованны зелёным мрамором Верде Малахит[9]. Путевая стена облицована алюминиевыми панелями[9].

Имеет выход на поверхность в обоих торцах станционного зала.

</RuTxt>

<EnTxt>

Petrovsko-Razumovskaya (Russian: Петровско-Разумовская) is a Moscow Metro station in the Timiryazevsky District of the Northern Administrative Okrug of Moscow. The station opened on 7 March 1991 as a part of a major northern extension of the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line; the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line was extended to terminate there on 16 September 2016.

~

~

Petrovsko-Razumovskaya has exits to Dmitrovskoye Highway and also provides transfer to a commuter station of the same name on Leningradsky suburban direction of Oktyabrskaya Railway, which serves destinations to the north-west of Moscow. The daily passenger flow is about 80,000.

On the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line, the station is between Vladykino and Timiryazevskaya stations. On the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line, the station is between Okruzhnaya and Fonvizinskaya stations. The extension of the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line to the north to Seligerskaya is operational and opened in 22 March 2018. The next station of the Okruzhnaya.[1]

The 2016 extension of the station involved building a second hall and two extra tracks. The alignment allows cross-platform interchange between the two lines.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>210</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Окружная</name>

<coordX>523</coordX>

<coordY>461</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Окружна́я» — станция Московского метрополитена на Люблинско-Дмитровской линии. Расположена на границе двух районов — Тимирязевского (САО) и Марфино (СВАО). Открыта 22 марта 2018 года в составе участка «Петровско-Разумовская» — «Селигерская»[1]. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. Пока что на станции работает только один южный вестибюль, а строительство северного вестибюля станции планируется завершить в 2021 году[4] и интегрировать в строящийся транспортно-пересадочный узел «Окружная», через который будет возможна пересадка на одноимённые платформу МЦК и платформу пригородных электропоездов, а также иные виды наземного общественного транспорта.

~

Название станции было утверждено 24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена[5][6].

Весной 2011 года были ликвидированы автостоянка и автодром между Гостиничным проездом и Савёловским направлением Московской железной дороги. В июле того же года — освоена стройплощадка под южный вестибюль станции.[источник не указан 69 дней]

Изначально планировалось открыть станцию в 2014 году. Однако в дальнейшем строители столкнулись с большим объёмом работ и техническими сложностями, связанными с наличием плывуна, поэтому открытие станции многократно откладывалось[7][8][9][10].

29 октября 2013 года с помощью ТПМК «Валентина» была начата проходка тоннеля от будущего депо «Лихоборы» до станции «Окружная»[11].

26 января 2015 года ТПМК «Валентина» завершил проходку тоннеля соединительной ветки в депо «Лихоборы» и участка правого перегонного тоннеля между станциями «Верхние Лихоборы» и «Окружная»[12].

В середине марта 2015 года завершилась проходка южного наклонного хода.[источник не указан 69 дней]

6 декабря 2015 года при строительстве в результате взрыва погиб рабочий[13].

29 августа 2016 года станция была готова на 30 %[14].

11 июня 2017 года для строительства северного вестибюля был перекрыт участок Локомотивного проезда от 3-й Нижнелихоборской улицы до Станционной улицы[15].

1 августа 2017 года на станции началось сооружение платформы[16].

11 сентября 2017 года на станции начались архитектурно-отделочные работы[17].

20 октября 2017 года гидроизоляция тоннелей была выполнена на 70 %, велись монолитные и отделочные работы[18], шло строительство вестибюля.

9 января 2018 года был произведён технический пуск участка[19].

Станция была открыта 22 марта 2018 года в составе участка «Петровско-Разумовская» — «Селигерская», в результате ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 215 станций[20].

15 января 2019 года в тоннеле между станциями Окружная и Верхние Лихоборы произошло подтопление, движение останавливалось. Основная версия, что течь возникла в связи со строительством второго вестибюля станции[21].

~

Станция располагается на севере Тимирязевского района Москвы, параллельно Локомотивному проезду, у платформы Окружная Савёловского направления Московской железной дороги. У станции запланировано два вестибюля, из которых в настоящее время работает только южный с выходом на Гостиничный проезд. А северный пока что ещё строится — после открытия он будет встроен в транспортно-пересадочный узел «Окружная» с выходами к одноимённым платформам Савёловского направления и МЦК, на Локомотивный проезд и Станционную улицу[22]. Южный вестибюль открылся одновременно со станцией 22 марта 2018 года, строительство северного продолжается, открытие его намечено на август 2021.

Проект оформления северного вестибюля был утверждён Москомархитектурой в феврале 2018 года. Особенностью интерьера вестибюля станет преобладание элементов круглой формы — таковыми станут колонны, светящийся подвесной потолок в зоне касс и встроенные светильники. Фасад вестибюля будет стеклянным, козырёк и торцы получат салатовый цвет по цвету линии метро. От входа в вестибюль к эскалаторам будет вести светящаяся галерея, вдоль стен которой расположится более десятка декоративных панно высотой по 1,5 метра со встроенными белыми светодиодами[24]

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения. Все станции участка «Бутырская» — «Верхние Лихоборы» выполнены в едином стиле: пилоны со стороны центрального зала облицовывают белым саянским мрамором, со стороны боковых залов — цветным. Для каждой из станций выбран свой мрамор, у «Окружной» это золотисто-жёлтый «Джиалло Реале»[25]. Кроме того, в отделке использован гранит серых и чёрных тонов[22]. По задумке архитекторов, интерьеры напоминают о Савёловском направлении железной дороги, проходящем поблизости. Его образ воссоздали, оформив потолок «Окружной» пятью линиями светильников на ажурной конструкции[26].

Радиус центрального зала — 4.4 м, ширина платформы — 19.1 м, ширина пилонов — 3 м, ширина проёмов — 3 м[27].

</RuTxt>

<EnTxt>

Okruzhnaya (Russian: Окружная) is a station on the Lyublinsko–Dmitrovskaya line of the Moscow Metro between Petrovsko-Razumovskaya and Verkhniye Likhobory. The extension of the Lyublinsko–Dmitrovskaya line between Petrovsko-Razumovskaya and Seligerskaya, including Okruzhnaya opened on 22 March 2018.[1] The station is in Timiryazevsky District of Moscow, at the intersection of Lokomotivny Lane and Tretiy Nizhnelikhoborsky Lane.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>211</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Верхние Лихоборы</name>

<coordX>530</coordX>

<coordY>478</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ве́рхние Лихобо́ры» — станция Московского метрополитена на Люблинско-Дмитровской линии. Расположена на границе Бескудниковского района и Западного Дегунино (САО). Открытие состоялось 22 марта 2018 года в составе участка «Петровско-Разумовская» — «Селигерская»[1]. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой, одна из самых глубоких станций в Москве (глубина заложения — 65 метров). Первоначальный вариант названия — «Лихоборы»[3]. Наиболее удалённая от центра города станция глубокого заложения[4].

~

Название станции было утверждено 24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена[5][6].

Работы по сооружению станции начались в ноябре 2011 года. Была проведена перекладка коммуникаций, освоены строительные площадки.

28 июня 2013 года состоялся старт проходки правого перегонного тоннеля от строящегося депо в направлении станции «Верхние Лихоборы» ТПМК Herrenknecht «Александра». Сначала щит должен был пройти соединительную ветвь до камер съездов у станции «Верхние Лихоборы», затем повернуть на трассу главных тоннелей линии и проложить перегонный тоннель до станции «Окружная». В конце октября состоялся старт проходки левого перегонного тоннеля ТПМК Herrenknecht «Валентина». В мае 2014 года оба щита прошли соединительные ветви и вышли на трассу перегона до станции «Окружная».

10 октября 2013 года, на глубине 20 метров тоннелепроходческий комплекс Lovat-242SE «Клавдия» начал прокладывать левый перегонный тоннель в сторону станции «Верхние Лихоборы» от станции «Селигерская». Для рекордсменки[уточнить] «Клавдии» этот тоннель стал уже 9-м, а впервые этот ТПМК применили в 2003 году на строительстве Бутовской линии[7].

К 10 июня 2015 года два ТПМК — «Клавдия» и «Абигайль» — завершили проходку двух тоннелей между станциями «Селигерская» и «Верхние Лихоборы»[8].

1 августа 2017 года на станции началось сооружение платформы[9].

11 сентября 2017 года на станции начались архитектурно-отделочные работы[10].

9 января 2018 года был произведён технический пуск участка[11].

Изначально планировалось открыть станцию в 2014 году. Однако в дальнейшем строители столкнулись с большим объёмом работ и техническими сложностями, связанными с наличием плывуна, поэтому сроки сдачи неоднократно переносились[12][13][14].

22 марта 2018 года состоялось торжественное открытие участка «Петровско-Разумовская» — «Селигерская», в результате ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 215 станций[1].

~

Станция располагается на Дмитровском шоссе на границе двух районов Москвы: Бескудниковского и Западное Дегунино. Действующие выходы ведут к Верхнелихоборской и Дубнинской улицам и Бескудниковскому бульвару, северный вестибюль встроен в сооружённый в 2008 году подземный пешеходный переход возле Храма святителя Иннокентия и был открыт в два этапа: выход на нечётную сторону Дмитровского шоссе — 29 августа 2018 года, сам подземный переход и выход на чётную сторону — 1 ноября 2018 года[4].

Перед платформой станции с юга от главных путей отходят соединительные ветви в электродепо «Лихоборы», расположенное возле платформы НАТИ Ленинградского направления Октябрьской железной дороги[4].

Пилонная станция глубокого заложения. Все станции участка «Бутырская» — «Верхние Лихоборы» выполнены в едином стиле: пилоны со стороны центрального зала облицованы белым саянским мрамором, со стороны боковых залов — цветным. Для каждой из станций выбран свой мрамор, у «Верхних Лихоборов» это тёмно-красный «Россо Леванто»[15]. Кроме того, в отделке использован гранит серых и чёрных тонов[4].

Радиус центрального зала — 4.4 м, ширина платформы — 19.1 м, ширина пилонов — 3 м, ширина проёмов — 3 м[16].

</RuTxt>

<EnTxt>

Verkhniye Likhobory (Russian: Верхние Лихоборы, lit. Upper Likhobory) is a station on the Lyublinsko-Dmitrovskaya line of the Moscow Metro between Okruzhnaya and Seligerskaya stations.

The extension of the Lyublinsko-Dmitrovskaya line between Petrovsko-Razumovskaya and Seligerskaya, including Verkhniye Likhobory opened on 22 March 2018.[1] The station is in the Beskudnikovsky and Zapadnoye Degunino Districts of Moscow, at the T-crossing of Beskudnikovsky Boulevard and Dmitrovskoye Highway. A rail yard will be constructed next to the station.[2]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>212</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Селигерская</name>

<coordX>535</coordX>

<coordY>500</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Селиге́рская» — конечная станция Московского метрополитена Люблинско-Дмитровской линии. Проектное название "Дегунино". Расположена в Бескудниковском районе (САО). Как и расположенная вблизи Селигерская улица, названа в память героических боёв частей Калининского фронта с немецко-фашистскими войсками на озере Селигер — в ходе битвы за Москву[3][4]. Технический пуск был проведён 9 января 2018 года, открытие станции для пассажиров состоялось 22 марта 2018 года в составе участка «Петровско-Разумовская» — «Селигерская»[1]. Колонная трёхсводчатая станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Впервые станция появилась на перспективной схеме 1965 года, а окончательно закрепилась на нынешнем месте в генеральном плане 1971 года — в составе ответвления Тимирязевского радиуса от станции «Петровско-Разумовская». Первоначальный проект предусматривал мелкое заложение станции, однако из-за тяжёлой градостроительной и геологической ситуации он менялся несколько раз.

Земляные работы по строительству станции впервые были начаты в 1978—1979 годах. Они были остановлены в 1980 году, после чего вырытый на месте будущей станции котлован был засыпан. Более поздняя попытка начать строительство станции ограничилась тем, что было сконструировано сооружение, прикрывающее сверху вертикальную шахту, однако оно было ликвидировано в середине 1990-х годов

В 2011 году в связи с тем, что строительство линии мелкого заложения потребовало бы частичного перекрытия Дмитровского шоссе, проект участка «Окружная» — «Селигерская» был пересмотрен. «Верхние Лихоборы» и «Селигерскую» перепроектировали: обе они должны были стать пилонными трёхсводчатыми станциями глубокого заложения. Планировалось, что станция будет построена с двумя выходами, встроенными в подземные переходы: один — в сооружённый ранее подземный пешеходный переход на площади Туманяна, второй будет иметь выходы на пересечении Коровинского шоссе и Пяловской улицы, возле гостиничного комплекса Метростроя[6]. За станцией предусматривалось путевое развитие в виде однопутного тупика.

Работы по сооружению станции начались в июне 2011 года. В 2011—2012 годах были проведены инженерно-геологические изыскания, огорожена площадь Туманяна. В начале 2012 года было начато сооружение вертикального ствола, в марте — стены в грунте, в сентябре на месте вестибюля у кинотеатра «Ереван» был разрыт котлован[6].

10 октября 2013 года на глубине 20 метров тоннелепроходческий комплекс Lovat-242SE «Клавдия» начал прокладывать левый перегонный тоннель в сторону станции «Верхние Лихоборы». Для рекордсменки[уточнить]«Клавдии» этот тоннель стал 9-м, а впервые этот ТПМК применили в 2003 году на строительстве Бутовской линии[8].

В апреле 2015 года с помощью ТПМК «Анастасия» была начата проходка оборотных тупиков за станцией[9]. К 10 июня 2015 года ТПМК «Клавдия» и «Абигайль» завершили проходку двух тоннелей между станциями «Селигерская» и «Верхние Лихоборы»[10]. 31 марта 2016 года проходческий щит дошёл до станции, проходка 316 метров от камеры съездов была начата 14 февраля[11].

19 января 2017 года началось сооружение подземного перехода из южного вестибюля станции на Коровинское шоссе[12].

В апреле 2017 года начался монтаж эскалаторов[13]. 10 апреля 2017 года началась отделка платформы[14]. 2 ноября 2017 года началась установка светильников[15]. 9 ноября 2017 года все 6 эскалаторов на обоих выходах были запущены к визиту мэра Москвы Сергея Собянина[16].

Первоначально все работы по продлению Люблинско-Дмитровской линии на север от станции «Марьина Роща» до «Селигерской» планировалось завершить до конца 2014 года[17], однако в дальнейшем строители столкнулись с большим объёмом работ и техническими сложностями, связанными с наличием плывуна, поэтому сроки сдачи неоднократно переносились[18][19], а сдаваемый участок был разделён на два этапа: «Марьина Роща» — «Петровско-Разумовская» (открыт в 2016 году) и «Петровско-Разумовская» — «Селигерская» с двумя промежуточными станциями и электродепо ТЧ-19 «Лихоборы».

9 января 2018 года был произведён технический пуск участка[20].

Станция была открыта 22 марта 2018 года в составе участка «Петровско-Разумовская» — «Селигерская», в результате ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 215 станций[21].

С открытием нового участка улучшилась транспортная доступность крупных жилых массивов севера Москвы.[13]. Предполагается,[когда?]что ежедневно «Селигерской» будут пользоваться примерно 100 тысяч человек[3].

~

Станция располагается на западе Бескудниковского района Москвы, на границе с районом Западное Дегунино, у Дмитровского шоссе, возле ответвления от него Коровинского шоссе. Имеет два подземных вестибюля[22]. Из южного вестибюля — выходы на Коровинское шоссе, на обе стороны Дмитровского шоссе и площадь Туманяна; из северного — к будущему ТПУ «Селигерская», который планируется построить на базе станции[14].

Четырёхэтажный транспортно-пересадочный узел «Селигерская» площадью около 150 тыс. м², помимо метро, будет[когда?] включать в себя междугородный автовокзал площадью около 15 тыс. м², стоянку такси, торгово-развлекательный центр и офисы. Кроме того, возле ТПУ планируется разместить парковку на 2000 машин[23] и велопарковку. Узел станет конечной станцией для маршрутов наземного общественного транспорта близлежащих районов Москвы. Закончить строительство ТПУ предполагается к 2020 году[24].

Колонная трёхсводчатая станция мелкого заложения. Потолки над кассовыми залами также сделаны сводчатыми[25]. Станционные помещения образуют анфиладу залов, высота потолка в средней части станции достигает 12 метров[26]. В оформлении основной части путевых стен станции используются композитные панели в виде разноцветных треугольников, цоколь путевых стен отделан чёрным габбро. Платформа отделана тремя видами гранита — сибирским, камнегорским и габбро. На 38 колоннах станции[26] размещены 66 светильников, по одному на каждую из двух противоположных сторон каждой колонны, обращённых к центральному и боковым залам[15]. Нижняя половина колонн облицовывается травертином[27] со вставками вертикальных молдингов из нержавеющей стали, верхняя — композитными панелями того же цвета, что и травертин[26]. Наземные павильоны станции оформлены в стиле ар-нуво, как в Парижском метрополитене[2].

Радиус центрального зала — 4,4 м, ширина платформы — 19,1 м, ширина пилонов — 3 м, ширина проёмов — 3 м[28].

</RuTxt>

<EnTxt>

Seligerskaya (Russian: Селигерская) is a station on the Lyublinsko–Dmitrovskaya line of the Moscow Metro. It is the northern terminus of the line, after Verkhniye Likhobory. The extension of the Lyublinsko-Dmitrovskaya line between Petrovsko-Razumovskaya and Seligerskaya opened on 22 March 2018.[2] It is in Beskudnikovsky District of Moscow, close to the T-crossing of Korovinskoye Highway and Dmitrovskoye Highway.[3]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>214</id>

<line\_id>10</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Дмитровское шоссе</name>

<coordX>543</coordX>

<coordY>518</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>215</id>

<line\_id>12</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Битцевский парк</name>

<coordX>660</coordX>

<coordY>645</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Би́тцевский парк» — северная конечная станция Бутовской линии Московского метрополитена, следующая за станцией «Лесопарковая». Расположена в Юго-Западном административном округе Москвы, на территории района Ясенево, в конце Новоясеневского проспекта.

Станция построена параллельно станции «Новоясеневская» Калужско-Рижской линии, с которой она образует пересадочный узел. Открытие станции состоялось 27 февраля 2014 года[1][3]. Памятные билеты на две поездки «Пуск станции „Битцевский парк“» продавались на всех станциях метро, в отличие от билетов «Пуск станции „Лесопарковая“» которые продавались только на станции «Лесопарковая».[источник не указан 67 дней][значимость факта?]

За станцией имеется противошёрстный съезд, предназначенный для оборота составов. За счёт своей длины в 113 м, стрелка и начало путевого развития расположены ещё в станционной зоне.

~

Решение о продлении Бутовской линии метро до нынешней станции «Битцевский парк» с организацией пересадки на станцию «Новоясеневская» (тогда «Битцевский парк») Калужско-Рижской линии было принято в 2004 году[4].

24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы № 564-ПП станции было присвоено наименование «Битцевский парк»[5] в связи с расположенным в непосредственной близости от неё природно-историческим парком «Битцевский лес». При этом конечной станции Калужско-Рижской линии было присвоено имя «Новоясеневская».

На протяжении 7 лет на картах московского метрополитена станция была указана как строящаяся, хотя реально работы не велись вплоть до сентября 2011 года. В соответствии с заданием, этот участок Бутовской линии проектировался в подземном исполнении, в тоннелях и со станциями мелкого заложения. После выступлений жителей Ясенева в защиту «Битцевского леса» было принято решение о том, что тоннели по территории природно-исторического парка будут прокладываться закрытым способом на глубине 20—30 м, чтобы не навредить природному комплексу[6].

Станция открыта 27 февраля 2014 года в составе участка «Улица Старокачаловская» — «Битцевский парк», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 194 станции.

Станция с платформой островного типа. Длина платформы, как и на других участках Бутовской линии, составляет 92 м и рассчитана на приём трёхвагонных составов «Русич» и пятивагонных обычных составов. Ширина платформы — 10 м[7]. Расстояние между тупиками и блоком технических помещений составляет 111 метров.

Наземный двухуровневый вестибюль, имеющий форму овоида, расположен над платформенным участком и обслуживает сразу две станции: «Битцевский парк» и «Новоясеневскую» (он связан лестничными сходами с серединой платформы станции «Битцевский парк» и с южным вестибюлем станции «Новоясеневская»[7]. Основной лестничный сход ведёт на платформу станции «Битцевский парк», куда также спускается лифт для инвалидов и маломобильных групп населения.

Из северного торца станции также предусмотрена пересадка на станцию «Новоясеневская»; при этом пассажиры выходят в южный вестибюль данной станции, который был переоборудован в обычный пересадочный зал[7]. Прямого лифта для инвалидов эта пересадка, тем не менее, не имеет: на ней расположены лифт для подъёма на поверхность и складной подъёмник. Это означает, что инвалидам и маломобильным гражданам для перехода с «Битцевского парка» на «Новоясеневскую» придётся сначала воспользоваться лифтом, ведущим в павильон, затем выйти на улицу и войти в отдельно стоящий лифтовый киоск, откуда уже спуститься в переход и снова зайти в метрополитен через турникеты, а только затем из общего переходного зала на подъёмнике спуститься на платформу «Новоясеневской».

~

Проект станции выполнен архитекторами проектного института ОАО «Метрогипротранс» Николаем Шумаковым, Галиной Мун и другими.

Станция решена в современном архитектурном стиле. Естественный свет в наземном вестибюле, направляющие световые указатели с постепенным спуском по лестнице на платформенный участок по замыслу архитекторов должны обеспечить связь интерьера с природным парковым окружением, чтобы пассажиры на станции не чувствовали себя отделёнными от природы[4].

В основе архитектурного решения платформенного участка — асимметричный свод с протяжёнными кессонами[8]. С правой стороны станции свод опускается до цоколя, с противоположной — вертикальная путевая стена поднимается до перекрытия станции. Своеобразие объёмного решения усилено цветовым контрастом и световым решением (источники света размещены в кессонах на своде со стороны, противоположной путевой стене, причём для их обслуживания предусмотрен проходящий вдоль платформы технологический коридор)[7].

На путевой стене размещено художественное панно, ставшее украшением станции и состоящее из 359 элементов, каждый из которых сделан из закалённого стекла триплекс. На этом панно (автор рисунка — В. С. Шапошникова) изображены гуляющие люди, всадники и собаки; они напоминают о том, что рядом со станцией располагается парк «Битцевский лес» с конноспортивным комплексом «Битца» и территориями для отдыха и прогулок[9][10]. Панно установлено на усиленном алюминиевом каркасе, а для крепления надписей с названием станции и маршрутных указателей в стеклянных полотнах предусмотрены отверстия и вырезы[11].

За художественное оформление станции Московского метрополитена «Битцевский парк» премия города Москвы 2015 года[12] в области литературы и искусства присуждена художникам монументалистам, членам региональной общественной организации «Московский союз художников» Екатерине Васильевне Бубновой и Валерии Сергеевне Шапошниковой.

Стены вестибюля облицованы объёмной керамикой, причём входная зона акцентирована витражами планарного остекления. Освещение внутри вестибюля обеспечивают подвесные линии люминесцентных светильников[10]. Колонны интерьера вестибюля облицованы плитами из полированного индийского мрамора, цвет которого призван напоминать осеннюю позолоту окружающего леса[7]. Перед входом в наземный вестибюль 26 августа 2015 года (спустя полтора года с момента открытия станции) была установлена монументально-декоративная композиция «Ноев Ковчег» московского скульптора Леонида Берлина, которая ранее располагалась над вентиляционным киоском закрытого вестибюля станции «Новоясеневская»[13], снесённого в 2012 году.

</RuTxt>

<EnTxt>

Bittsevsky Park (Russian: Би́тцевский парк) is a Moscow Metro station on the Butovskaya Line. The station opened on 27 February 2014.

~

~

The station is located in Yasenevo District in Moscow.

It is a transfer station, connected with Novoyasenevskaya on the Kaluzhsko-Rizhskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>216</id>

<line\_id>12</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Лесопарковая</name>

<coordX>660</coordX>

<coordY>648</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Лесопа́рковая» — станция Бутовской линии Московского метрополитена, расположенная между станциями «Улица Старокачаловская» и «Битцевский парк». Название связано с её заложением в непосредственной близости сразу от двух природных комплексов — Битцевского парка и Бутовского лесопарка. Открытие станции состоялось 27 февраля 2014 года[1][3]. Памятные билеты на две поездки «Пуск станции „Битцевский парк“» продавались на всех станциях метро, а билет «Пуск станции „Лесопарковая“» — только на ней.

Станция находится в 18-м микрорайоне Южного Чертанова, в районе 34-го километра МКАД (внутренняя сторона), в районе улиц Поляны и Куликовской.

~

В 2004 году было принято решение о продлении Бутовской линии до станции «Битцевский парк» с промежуточной станцией «Лесопарковая»[4]

Название станции было утверждено 24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена[5][6].

Строительство станции началось в 2010 году и планировалось к завершению до декабря 2013 года. Станция строилась открытым способом. Генеральный подрядчик строительства — МУП (Муниципальное унитарное предприятие) «Казметрострой».

3 августа 2012 года силами «Казметростроя» с помощью ТПМК Wirth-NFM «Айсылу» началась проходка левого (южного) перегонного тоннеля от станции «Лесопарковая» до станции «Битцевский парк». 16 августа с помощью ТПМК Hitachi «Ляйсан» началась проходка правого (северного) перегонного тоннеля. Впервые в российском метростроении был использован щит японского производства[7].

Трёхчастный свод станции со спаренными нишами-кессонами выполнен из монолитного железобетона методом передвижной опалубки. Для бетонирования использовался механизированный опалубочный комплекс, состоящий из основания, оснащённого механизмами для подъёма и передвижения, и опалубки свода, повторяющей трёхчастную форму и геометрические параметры покрытия станции, предусмотренные проектом. Сверху к опалубке свода крепилась опалубка кессонов, изготовленная из ламинированной фанеры. В процессе выполнения опалубочных работ сначала с помощью гидравлического подъёмного механизма устанавливалась в проектное положение центральная часть опалубки свода, затем её торцевые элементы. После набора бетоном прочности опалубочная система в обратном порядке возвращалась в транспортное положение и передвигалась на следующий участок бетонирования.

Проектно-конструкторской разработкой, производством и шефмонтажом опалубочного оборудования занимались подразделения российской опалубочной компании «СТАЛФОРМ Инжиниринг». При проектировании опалубочной системы, создании регламента опалубочных, арматурных и других видов монолитных работ были использованы инновационные разработки Научно-исследовательского института транспортного строительства (НИЦ СМ ОАО ЦНИИС). В частности, для повышения трещиностойкости конструкций при бетонировании в зимних условиях, в соответствии с рекомендациями учёных, интервал бетонирования (захватка) был увеличен до 12—15 метров[8].

Станция открыта 27 февраля 2014 года в составе участка «Улица Старокачаловская» — «Битцевский парк», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 194 станции. Станции «Лесопарковая» и «Битцевский парк» стали последними, открытыми при Иване Беседине.

Через месяц после открытия у сотрудников станции резко ухудшилось самочувствие. Роспотребнадзор обнаружил превышение нормы по стиролу в 204 раза[9]. Как следует из материалов дела А40-68077-2014, в помещениях станции выявлено превышение ПДК по содержанию стирола от 10 до 450 раз, ацетона от 1,2 до 92,2 раз, этилацетата от 1,5 до 56 раз, этилбензола от 1,5 до 25 раз, 1,2,4-триметилбензола в 13,3 раза, толуола от 1,3 до 6,5 раз, аммиака от 1,5 до 5,25 раза, мета-параксилола в 2,5 раза[10].

~

Станция беспересадочная, с двумя подземными вестибюлями[11]. Стены вестибюлей облицованы полированными плитами из мрамора тёплых тонов[27]. Платформа связана двухмаршевыми лестницами с каждым из вестибюлей. В свою очередь, каждый из них имеет выход на поверхность через лестницу, которая накрыта наземным павильоном из лёгких металлических конструкций[28].

Над лестницей, ведущей из вестибюля на платформу, сооружён стеклянный купол, так что пассажиры могут из вестибюля рассматривать небо. Купол поддерживают колонны, украшенные мозаикой[29].

Первый вестибюль оборудован пассажирским лифтом, обеспечивающим для людей с ограниченными возможностями спуск на уровень пешеходного перехода. Для их спуска с уровня кассового зала на уровень платформы предусмотрен наклонный подъёмник[1][28].

На данный момент задействован только один (восточный) вестибюль, второй вестибюль планировалось открыть в 2015 году одновременно с пересадочным узлом[30].

Для доступа маломобильных граждан один из вестибюлей оборудован лифтами для спуска на платформу с уровня земли с остановкой на уровне подземного перехода. Для людей с ограничениями по зрению по краям платформы и перед лестницами устроены световые предупредительные полосы. Полы в пешеходных переходах, ступени и площадки наружных лестниц сделаны из материалов с антискользящим покрытием.

Архитектурный проект был разработан в 2009 году архитекторами ОАО «Метрогипротранс» Владимиром Филипповым и Светланой Петросян. В 2013 году ОАО «Институт „Казгражданпроект“» выполнил корректировку проекта станции. Была изменена компоновка станции и архитектурное решение вестибюлей. Архитектурный проект корректировки был разработан архитектором А. М. Мустафиным.

Покрытие станции выполнено в виде трёхчастного свода, геометрия которого подчёркнута спаренными световыми нишами. По центральной оси платформы размещаются скамьи и торшеры-указатели.

Стены станции и обоих вестибюлей, цоколи стен свода облицованы полированным гранитом Мансуровского месторождения. Простой геометрический рисунок полов образован плитами полированного серого гранита и чёрного полированного габбро[1]. Для облицовки полов в пешеходных переходах, ступеней и площадок наружных лестниц используется термообработанный гранит (гранит с антискользящей поверхностью).

Длина платформы уменьшена и составляет 92 метра (что рассчитано на 5-вагонный состав)[27]. Для освещения платформы в нишах за декоративными экранами и в кессонах свода установлены люминесцентные светильники. В вестибюлях люминесцентные лампы спрятаны за декоративным подшивным потолком.

Шрифтовое решение для новой станции Московского метрополитена разработала студия Артемия Лебедева[31].

Лесопарковая — единственная подземная станция, на которую проникает дневной свет с поверхности[32].

</RuTxt>

<EnTxt>

Lesoparkovaya (Russian: Лесопа́рковая) is a station on the Moscow Metro's Butovskaya Line, between Ulitsa Starokachalovskaya and Bittsevsky Park,

~

Lesoparkovaya's location is parallel with the MKAD motorway.

~

The station is shallow depth and has single-vault design with two vestibules at each end, which stairs connect to the platform.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>217</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Деловой центр</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>651</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Делово́й центр» — временно закрытая станция Московского метрополитена на Солнцевской линии. Связана пересадкой со станцией «Выставочная» на Филёвской линии и станцией «Деловой центр» Большой кольцевой линии. Расположена в Пресненском районе (ЦАО). Открыта 31 января 2014 года в составе участка «Деловой центр» — «Парк Победы». Колонная трёхпролётная станция глубокого заложения с одной островной платформой. 24 февраля 2018 года из-за совместной эксплуатации Солнцевского радиуса и первой очереди Большой кольцевой линии одновременно с открытием одноимённой станции на Большой кольцевой линии станция Солнцевской линии была законсервирована до ввода пошёрстного съезда за ней для организации оборота составов по стандартной схеме. В настоящий момент дата открытия неизвестна.

~

Платформы станции «Выставочная» и обеих станций «Деловой центр» были возведены в конструкциях во время строительства Центрального ядра московского международного делового центра «Москва-Сити» в 1999—2004 годах. Платформа «Выставочной» (верхний ярус) была открыта в 2005 году, одну из платформ «Делового центра» (нижний ярус) открыли в 2014 году в составе Солнцевской линии. Вторая платформа «Делового центра» открыта 26 февраля 2018 года в составе Большой кольцевой линии. Станция «Деловой центр» Солнцевской линии расположена южнее «Выставочной» и севернее «Делового центра» Большой кольцевой линии.

Решение о присвоении названия «Деловой центр» новой станции принято Постановлением Правительства Москвы № 564-ПП от 24 июня 2008 года. Станция расположена в Московском международном деловом центре и является пересадочной на станцию «Выставочная» Филёвской линии[4].

18 июля 2012 года постановлением Правительства Москвы № 333-ПП был утверждён проект планировки станции[5].

В октябре 2012 года был объявлен тендер на закупку эскалаторов для станции[6].

Глубина залегания некоторых участков перегона «Парк Победы» — «Деловой центр» составляет около 90 метров. Это рекорд для Московского метро и Мосметростроя.

Станция открылась в составе участка «Парк Победы» — «Деловой центр» 31 января 2014 года в 10 часов 30 минут, в качестве первой очереди Солнцевского радиуса метро[13]. После ввода в эксплуатацию участка в Московском метрополитене стало 192 станции.

С момента открытия вплоть до продления радиуса 16 марта 2017 года станция обслуживалась челночным одноперегонным движением. В связи с готовностью только одного тоннеля и отсутствием оборотных тупиков на участке вплоть до продления Солнцевского радиуса работал лишь один состав. Интервал тем самым составляет 10 минут. Хотя обе станции перегона могут принимать пятивагонные составы «Русича», но ввиду низкого пассажиропотока на перегоне с момента его открытия он обслуживался укороченным трёхвагонным составом[14].

14 декабря 2015 года завершился 2-й этап строительства участка «Деловой центр» — «Парк Победы»: на не действовавшей ранее стороне платформы между колонн были установлены заградительные щиты, поезд-челнок продолжал прибывать на станцию по левому тоннелю, а в правом происходила укладка путей.

16 марта 2017 года станция заработала в полном объёме в связи с открытием трёх станций Солнцевского радиуса. Поскольку оборотный тупик находится на участке между данной станцией и станцией «Парк Победы», составы прибывают на станцию по обоим тоннелям со стороны «Парка Победы». Из-за этого на станции частично присутствует левостороннее движение: поезд уходит на оборот по левому пути в сторону «Парка Победы», а возвращается по правому.

~

На станции в центре зала установлен лифт, который доставляет пассажиров с первого этажа станции на второй и обратно. Также на платформе установлены тактильно-световые полосы, информирующие о прибытии поезда.

Одновременно с вводом станции в эксплуатацию открыт также западный вестибюль с организацией входа и выхода пассажиров на территорию торгово-развлекательного центра «АфиМолл». Из восточного торца станции можно выйти в действующий вестибюль станции «Выставочная» Филёвской линии[15].

В середине перегона расположены камеры съездов в направлении к станции «Шелепиха» Большой Кольцевой линии, а также оборотный тупик, в котором осуществлялся оборот поездов, прибывающих со стороны станции «Парк Победы», с троекратной сменой кабины управления.

В будущем, после постройки пошёрстного съезда восточнее обеих станций «Деловой центр», возможно разделение линий с организацией полноценного пересадочного узла, а оборотные тупики, обращенные к западу от станционного комплекса, в перспективе станут использоваться для оборота поездов прибывающих из центра. После замыкания БКЛ, а также открытия участка Рублёво-Архангельской линии перегон «Парк Победы» — «Шелепиха» станет служебной соединительной ветвью[16].

Благодаря своему нестандартному архитектурному решению, а также близостью Центра профориентации метрополитена, станция «Деловой центр» стала площадкой для ряда нерядовых культурных событий:

> 13 мая 2017 года в зале станции прошёл концерт Академического хора РХТУ имени Д. И. Менделеева (на момент события — хора РГГУ) под управлением Бориса Тараканова[17]. Хор исполнял оперу «Силмариллион». В качестве хоровых станков метрополитен и руководитель хора приспособили один из трёхленточных эскалаторов в центре зала. Концертную деятельность хора на станции планировалось продолжить и после закрытия станции в 2018 году, однако дальнейшая организация концертов была свёрнута.

> 13 апреля 2019 года в отстаиваемом на станции составе типа «Москва» был проведён «Тотальный диктант». Чтецом диктанта выступил спортивный комментатор Василий Уткин[18].

> 12 мая 2019 года в преддверии выхода пятой серии 8-го сезона сериала "Игры престолов" на станции появился железный трон, сфотографироваться на котором сможет любой желающий. Его установка сопровождалась ярким флешмобом с участием аниматоров-главных героев сериала (Джона Сноу, Серсеи Ланнистер, Дейнерис Таргариен) под саундтрек Рамина Джавади [19]

</RuTxt>

<EnTxt>

Delovoy Tsentr (Russian: Деловой центр, eng:Business Center) is a temporarily closed station of the Moscow Metro's Kalininsko–Solntsevskaya line that opened on 31 January 31, 2014 and closed on 24 February 2018.[1] The station served the Moscow International Business Center, after which it was named.

~

The station served as the terminus of the line until its closure. Services initially ran westward to Park Pobedy, but from 2017, the functioning line extended onward to Ramenki. This station closed in February 2018 for an indefinite, but extended period. Trains on that line bypass Delovoy Tsentr and run directly to Shelepikha where it continues along the Bolshaya Koltsevaya line.[1]

~

The original route of the Solntsevskaya branch of the line through Delovoy Tsentr reflected the fact that the branch does not have an active rail yard. Trains would shift from Delovoy Tsentr to the Arbatsko–Pokrovskaya line and onward to the Izmailovo yard. As the Bolshaya Koltsevaya line uses the Izmailovo yard, trains operate along the new route to Petrovsky Park and onward to the yard.[2] In the meantime, there is no timeline for Delovoy Tsentr to reopen. However, it could be several years as completion of the central branch of the line to Tretyakovskaya has not yet begun.[1]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>218</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Парк Победы</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>654</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Парк Побе́ды» — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Арбатско-Покровской и Солнцевской линиях. Расположена в районе Дорогомилово (ЗАО); названа по одноимённому парку. Открыта 6 мая 2003 года в составе участка «Киевская» — «Парк Победы» на Арбатско-Покровской линии, 31 января 2014 года в составе участка «Деловой центр» — «Парк Победы» на Калининско-Солнцевской линии (челночное движение) и 16 марта 2017 года в составе участка «Парк Победы» — «Раменки» на Солнцевской линии. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой в каждом из залов. Самая глубокая станция в Московском метрополитене.

~

Изначально один путь в каждом из залов станции предназначался для Арбатско-Покровской линии, другой — для хорды Митино — Бутово, на которую планировалась кросс-платформенная пересадка. Поскольку оба зала, в отличие от станций «Третьяковская» и «Петровско-Разумовская», строились одновременно и поскольку степень их готовности на момент приостановки строительства в 1990-х годах являлась очень высокой, то весь намеченный объём работ было решено завершить в полном объёме.

Оба зала станции начали функционировать 6 мая 2003 года в ходе продления Арбатско-Покровской линии на один перегон от станции «Киевская». «Парк Победы» стал 165-й станцией Московского метрополитена.

31 января 2014 года один из неиспользуемых путей, нумеруемый на Солнцевской линии как второй, был задействован для второго участка — нового радиуса Солнцевской линии с открытием движения до станции «Деловой центр». Одновременно с этим «Парк Победы» стал считаться как две станции, и в Московском метрополитене стало 192 станции.

Ввиду низкого пассажиропотока перегон обслуживался трёхвагонным поездом-челноком, хотя обе станции способны принимать пятивагонные составы типа «Русич». В феврале 2016 года челночное движение Солнцевской линии было перенесено на первый путь. Станция заработала в полноценном режиме 16 марта 2017 года после продления Солнцевской линии на юго-запад, до станции «Раменки».

26 февраля 2018 года был открыт первый участок Большой кольцевой линии с организацией вилочного движения, вследствие чего поезда Солнцевской линии через двухпутную служебную соединительную ветвь между станциями «Парк Победы» и «Шелепиха» следуют до станции «Петровский парк» и обратно.

В июле 2018 года, во время чемпионата мира по футболу, иностранные болельщики озвучили список самых красивых станций метрополитена. Станцию «Парк Победы» посчитали самой красивой станцией Арбатско-Покровской линии.

~

Первоначально станция имела только один выход в вестибюль — из западного торца южного зала, однако 16 марта 2017 года был открыт второй эскалаторный наклон, связавший с тем же вестибюлем северный зал. С обеих платформ станции по самым длинным в Москве эскалаторам (длина — 126,8 метра, высота подъёма — 63,4 метра, продолжительность поездки по ним составляет 180 секунд) можно подняться в совмещённый аванзал, а из него по короткому эскалатору (высота подъёма — 3,6 метра) — в подземный вестибюль, который соединён с построенным за несколько лет до открытия станции подземным переходом под Кутузовским проспектом. Из него есть выходы к улице Барклая, к Триумфальной арке и к парку Победы на Поклонной горе. С момента открытия станции ежегодно 9 мая вестибюль южного зала работает только на выход. С 2017 года проблему перераспределения пассажиропотоков планировалось решить за счёт вестибюля северного зала, однако после окончания праздничных мероприятий на Поклонной горе ограничения на вход по-прежнему остаются в силе.

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения. Сооружена по индивидуальному проекту из монолитного бетона по новой технологии с опережающим возведением пилонов и фундаментов путевых стен. Отделка из монолитного бетона, нагнетаемого за предварительно сваренные листы металлической опалубки. Станция состоит из двух независимых залов, соединённых двумя переходами. До конца 2013 года в каждом из залов один путь не использовался, а на самих путях в декоративных целях были уложены рельсы, которые до марта 2013 года не имели никакой связи с остальными путями станции — дальше существовали только очень короткие отрезки, заканчивающиеся тупиками.

Тема оформления — Великая Отечественная война и Отечественная война 1812 года. Великой Отечественной войне было посвящено панно в западном торце северного зала (демонтировано в 2015 году, в связи со строительством второго выхода), а Отечественной войне 1812 года посвящено аналогичное панно в восточном торце южного зала (автор обоих — З. К. Церетели). Историческая достоверность изображённых костюмов, орденов и флагов критикуется специалистами. Восточный торец северного зала облицован серым и чёрным мрамором. Расцветка двух залов «зеркальна» — в одном из них белые пилоны и коричневые путевые стены, в другом — наоборот. Расцветка пола в двух залах тоже различна: в северном зале использован полированный гранит красного и серого цветов, в южном — чёрного и серого. Оба зала освещаются скрытыми за карнизом светильниками.

На стене одного из переходов изображены ордена и медали — орден Красной Звезды, орден Отечественной войны, медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», медаль «За победу над Японией», медаль «Золотая Звезда», медаль «За оборону Москвы», медаль «За оборону Ленинграда», медаль «За отвагу», медаль «За боевые заслуги».

В официальных источниках фигурирует разная глубина заложения станции: 74 метра, 80 метров, 84 метра, 90 метров. Однако сумма высот платформы, наклонов эскалаторов и лестничных маршей вестибюля не подтверждают эти цифры. Согласно данным, опубликованным эскалаторной службой метрополитена, высота основного эскалаторного наклона станции составляет 63,4 метра, а высота малого наклона в вестибюле — 3,6 метра. Турникетный вестибюль соединён с поверхностью лестницей и лифтом с высотой подъёма 4,94 метра. Высота пассажирской платформы от уровня головок рельсов составляет 1,1 метра. Таким образом, глубина заложения станции составляет ~73 метра, что подтверждается официальным сайтом комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы.

Несмотря на это, станция является самой глубокой в Москве и одной из самых глубоких среди метрополитенов бывшего СССР. Впоследствии самой глубокой станцией Московского метрополитена станет Шереметьевская (74 метра).

</RuTxt>

<EnTxt>

Park Pobedy (Russian: Парк Победы – Victory Park) is a station of the Moscow Metro in the city's Dorogomilovo District. It is on two lines: the Arbatsko–Pokrovskaya line and the Kalininsko–Solntsevskaya line. At 84 metres (276 ft) underground, according to the official figures, it is the deepest metro station in Moscow and one of the deepest in the world (after Kiev Metro's Arsenalna, Chongqing Rail Transit's Hongtudi Station and Saint Petersburg Metro's Admiralteyskaya).

The Arbatsko–Pokrovskaya line serves the station with trains running from Pyatnitskoye Shosse in the northwest via Park Pobedy and central Moscow to Shchyolkovskaya in the northeast of the city.

~

Until 16 March 2017, the Kalininsko–Solntsevskaya line's western section has only two stations, Park Pobedy and Delovoy Tsentr. An extension to the south, opened on that day, connected Park Pobedy first with Ramenki via two other stations. Eventually it is planned to be extended to Rasskazovka, near Vnukovo International Airport.

Park Pobedy allows cross-platform interchange between the two lines across the station's two island platforms.

Construction began in 1986. The initial plans envisaged connections from the Arbatsko–Pokrovskaya line to the future Mitino–Butovskaya and the Solntsevo–Mytischinskaya Chordal lines. The former was accommodated in the station's design, with two additional tracks included parallel to those of the Arbatsko–Pokrovskaya line (the latter would have used a third set of track perpendicular to these). However, the 1990s financial crises ended the Chordal projects; the station opened in 2003 as a terminus of the Arbatsko–Pokrovskaya line, and in 2008 the Strogino–Mitino extension of the Arbatsko–Pokrovskaya line was begun from Park Pobedy. The second set of tracks saw their first use on 31 January 2014 as part of the Kalininsko–Solntsevskaya line's partial service to Delovoy Tsentr.

This is the only Moscow metro station where all passengers board and alight trains in different locations. A further complication was that only the southern, or inbound, platform had an entrance vestibule, so passengers arriving at the northern, or outbound, platform had to change platforms to leave the station. This, however, changed in March 2017, when the southern platform was connected directly to the entrance by a new escalator tunnel. The main reason for this was the opening of new section of Kalininsko-Solntsevskaya line, which now terminates at Ramenki instead of Park Pobedy.

At 84 metres (276 ft) underground, Park Pobedy is the deepest station in Moscow and the fourth-deepest in the world by mean depth, after Kiev Metro's Arsenalna, Chongqing Rail Transit's Hongtudi station and Saint Petersburg Metro's Admiralteyskaya, and is the deepest station by maximum depth, 97 metres (318 ft). It also contains the longest escalators in Europe, each one is 126 metres (413 ft) long and has 740 steps. The escalator ride to the surface takes approximately three minutes.

The two platforms, the work of architects Nataliya Shurygina and Nikolay Shumakov, are of identical design but have opposite colour schemes. The pylons of the outbound platform are faced with red marble on the transverse faces and pale grey marble on the longitudinal faces. The inbound platform is exact the reverse. The station is adorned with two large mosaics by Zurab Tsereteli depicting the 1812 French Invasion of Russia (at the end of the inbound platform) and World War II (on the outbound platform).

~

The station has a unique structural design. Instead of traditional cast iron tunnel lining Park Pobedy lining included steel blocks filled with concrete. It significantly reduced amount of structural metal and consequentially overall cost of construction.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>219</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Волхонка</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>657</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>220</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Дорогомиловская</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>660</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>221</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Плющиха</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>663</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>222</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Третьяковская</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>666</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>223</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Минская</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>669</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ми́нская» — станция Московского метрополитена на Солнцевской линии. Расположена на границе районов Дорогомилово и Фили-Давыдково (ЗАО); названа по одноимённой улице. Открыта 16 марта 2017 года[4][5] в составе участка «Парк Победы» — «Раменки»[6]. Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

8 февраля 2013 года была начата прокладка левого тоннеля от станции «Ломоносовский проспект» в сторону «Парка Победы» при помощи ТПМК Herrenknecht «Наталия»[7], а 4 апреля 2013 года — правого при помощи ТПМК Herrenknecht «Людмила». Длина перегона между станциями — 4,9 км; в месяц в среднем проходилось 250 метров[8][9]. Весной 2014 года оба ТПМК вплотную подошли к «Минской», на некоторое время были остановлены и летом возобновили проходку в сторону станции «Парк Победы».

4 апреля 2013 года было сообщено о принятии следующего решения: вместо технической станции (эвакуационного выхода) на перегоне «Парк Победы» — «Ломоносовский проспект» построить полноценную станцию «Минская», которая будет увязана с дублёром Кутузовского проспекта и небольшим пересадочным транспортным узлом[9][10]. Заместитель мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин сообщил, что имеющееся на тот момент название строящейся станции «Минская» не является окончательным, а носит только «рабочий характер», — как и названия остальных новых станций, строительство которых ведётся на Солнцевской линии[11][12]. Строительство станции началось в мае 2013 года. В июле 2014 года началось раскрытие котлована станции, которое остановилось на всю осень, а возобновилось в январе 2015 года. К концу 2016 года строительство станции было завершено.

~

Колонная двухпролётная станция мелкого заложения. Дизайн выполнен в стиле хай-тек, станция исполнена в оттенках серого, чёрного и красного цветов. Для отделки были использованы гранит, глазурованные металлокерамические панели и стеклянные панели из закалённого триплекса, нержавеющая сталь и алюминий[16]. Оформление станции посвящено технической стороне ВОВ, что обусловлено расположением станции недалеко от Центрального музея Великой Отечественной войны, где на открытой площадке находится военная техника[1][17]. Платформа облицована плитами из серого гранита[18]. Светильники на потолке станции образуют линии, выстраивающиеся в большие треугольники. Как и на всех трёх станциях этого участка, колонны украшены изображениями так, что они образуют стереоэффект, складываясь в единую композицию при взгляде на них с конца платформы[16].

Станция находится на Минской улице, между пересечением её с Киевским направлением железной дороги и примыканием Староволынской улицы[10]; между Парком Победы и Матвеевским лесом[16][18], возле Мемориальной мечети[1][19].

У станции один вестибюль, из которого можно попасть на обе стороны Минской улицы. Первые 14 месяцев со дня открытия станции функционировал только один выход - на чётную сторону, стороной к центру. 3 мая 2018 г. открылся лестничный спуск на нечётную сторону, стороной из центра. На Киевском направлении планируется построить пассажирскую платформу, на которую можно будет совершить пересадку, и которая вместе со станцией метро войдёт в состав будущего транспортно-пересадочного узла[20].

</RuTxt>

<EnTxt>

Minskaya (Russian: Минская)[2][3] is a station of the Kalininsko-Solntsevskaya Line of the Moscow Metro between Lomonosovsky Prospekt and Park Pobedy. The station was opened on 16 March 2017 as a part of the stretch between Park Pobedy and Ramenki.[4]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>224</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Ломоносовский проспект</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>672</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ломоно́совский проспе́кт» — станция Московского метрополитена на Солнцевской линии. Расположена в районе Раменки (ЗАО); названа по одноимённому проспекту. Открыта 16 марта 2017 года[1][2] в составе участка «Парк Победы» — «Раменки»[4]. Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Станция на пересечении Мичуринского и Ломоносовского проспектов планировалась с начала 1990-х годов.

По реализованному проекту трасса линии прошла вдоль Минской улицы, улицы Улофа Пальме, Университетского и Мичуринского проспектов[5] ввиду небезопасности прокладки тоннеля под жилой застройкой[6]. Станция «Ломоносовский проспект» относительно нереализованных проектов была перенесена северо-восточнее вдоль Мичуринского проспекта[7]. В ответ на жалобы населения о невостребованности северного выхода, ведущего только к посольству Китая и Ботаническому саду МГУ, было принято решение о переносе станции на 200 метров на юго-запад для лучшей доступности от кварталов по улицам Столетова и Шувалова[8]. Местные жители также были обеспокоены возможностью ликвидации части парка у посольства для строительства северного выхода станции[6]; по окончательному проекту выход из северного вестибюля был спланирован только на юго-восточную сторону Мичуринского проспекта[9].

8 февраля 2013 года была начата прокладка левого тоннеля от станции «Ломоносовский проспект» в сторону «Парка Победы» при помощи ТПМК Herrenknecht «Наталия»[10], а 4 апреля 2013 года — правого при помощи ТПМК Herrenknecht «Людмила». Длина перегона между станциями — 4,9 км; в месяц в среднем проходилось 250 метров[11][12]. Весной 2014 года оба ТПМК вплотную подошли к «Минской», на некоторое время были остановлены и летом возобновили проходку в сторону станции «Парк Победы».

31 мая 2013 года началась проходка левого перегонного тоннеля от станции «Раменки» в сторону «Ломоносовского проспекта» при помощи ТПМК «Светлана». 15 декабря того же года он вышел в демонтажной камере «Ломоносовского проспекта», после чего 17 декабря началась проходка правого перегонного тоннеля в обратную сторону[13], которая также успешно завершилась 2 июля 2014 года. Длина перегона между станциями составляет 1189 метров.

Геолого-разведочные работы на месте будущей станции стартовали в декабре 2011 года, к строительству приступили в апреле 2012 года. В конце марта 2014 года завершилось бетонирование станции в конструкциях, в ноябре того же года начались отделочные работы. 14 сентября 2016 года было объявлено о завершении отделочных работ[14].

~

Станция «Ломоносовский проспект» построена по типовому проекту, разработанному авторским коллективом под руководством Леонида Борзенкова, в который входили Михаил Волович, Сергей Костиков, Тамара Нагиева, Наталья Солдатова, Василий Уваров, Игорь Земляницкий и Галина Джавадова. Данный проект был предложен ОАО «Метрогипротранс» для станций участка «Ломоносовский проспект» — «Очаково»[9].

Станции участка Минская — Раменки созданы колонными двухпролётными мелкого заложения с одной островной платформой шириной 12 метров. На потолке, путевых стенах и обращённых к ним гранях колонн предложены многослойные металлические панели с ячеистым заполнением и шлифованной поверхностью нейтрального серого цвета, часть стен вестибюлей выполнены из объёмного глазурованного керамического камня тех же тонов. Станции отличаются друг от друга фоновым цветом и тематическими рисунками подсвеченных стеклянных панелей, которые имеются на некоторых стенах вестибюлей и обращённых к выходам гранях платформенных колонн, причём рисунок переходит с одной колонны на другую. Для станции «Ломоносовский проспект» предложены выполненные на синем фоне рисунки «с графическими элементами в виде пересекающихся рядов цифр, символизирующих точные науки и отражающие связь станции с расположенным вблизи университетом и научной деятельностью Ломоносова»[9][18]. Использованные в оформлении ряды цифр являются фрагментами последовательности чисел Фибоначчи (1, 1, 2, 3, 5, 8, 13, 21, 34, 55, 89 и так далее)[19].

Станция располагается вдоль Мичуринского проспекта, с северо-восточной стороны от его пересечения с Ломоносовским проспектом. Она имеет два подземных вестибюля: юго-западный связан с платформой лестницами и совмещён с подземными пешеходными переходами под площадью Индиры Ганди, а северо-восточный связан с платформой эскалаторами и обеспечивает выход на юго-восточную сторону Мичуринского проспекта ближе к улице Академика Хохлова и вблизи от здания Института механики МГУ[19][20]. В общей сложности на уровень земли ведут шесть лестничных спусков, накрытых пятью типовыми стеклянными павильонами. Доступность маломобильным пассажирам обеспечивают лифты с платформы до уровня вестибюлей и из переходов до уровня земли (которые пока не работают)[9]. Для предотвращения негативного влияния на здания Института механики МГУ станция имеет повышенную виброзащиту пути[21].

</RuTxt>

<EnTxt>

Lomonosovsky Prospekt (Russian: Ломоносовский проспект) is a station on the Kalininsko-Solntsevskaya Line of the Moscow Metro. It opened on 16 March 2017[3] as part of the line's extension between Park Pobedy and Ramenki. Tunneling between the station and that next from it, Ramenki, started in 2013.[4]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>225</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Раменки</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>675</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ра́менки» — станция Московского метрополитена на Солнцевской линии. Расположена в одноимённом районе (ЗАО), по которому получила название. Открыта 16 марта 2017 года[1][2] в составе участка «Парк Победы» — «Раменки»[4]. Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой

~

Впервые станция «Раменки» упоминается в 1965 году, когда был представлен проект Солнцевского радиуса, который в то время предполагался как продолжение Арбатско-Покровской линии от станции Киевская. Однако ещё на генеральной схеме развития Московского метро 1938 года присутствует перспективная станция Фрунзенского радиуса, обозначенная приблизительно в этом же месте.

Станция с рабочим названием «Раменки» была предусмотрена проектом продления в Солнцево Арбатско-Покровской линии от станции «Парк Победы», разработанным институтом «Метрогипротранс» в начале 1990-х годов. В варианте трассировки линии вдоль Минской улицы и Мичуринского проспекта она предлагалась на пересечении с Винницкой улицей, а согласно варианту трассировки через Матвеевское станция должна была быть сдвинута на 200 метров юго-западнее. В обоих случаях станция «Раменки» предлагалась мелкого заложения. Для варианта строительства скоростной линии Мытищи — Солнцево хордового направления, проходящей через проектировавшуюся третью станцию «Парк Победы» (перпендикулярную к двум строившимся) и выходящей на ось Мичуринского проспекта, станция в Раменках исключалась с целью увеличения скоростных характеристик[5].

Проекты Солнцевского радиуса середины 2000-х годов базировались на первом из этих вариантов, назвать станцию при этом предлагалось «Винницкая улица»[6][7]. По проектам Солнцевской линии 2011 года[8], реализуемым на данный[уточнить] момент, станция под названием «Раменки» располагается под газоном между проезжими частями Мичуринского проспекта у примыкания к нему Винницкой улицы[9].

В IV квартале 2011 года огородили строительную площадку, строительство началось в апреле 2012 года[10]. Работы по строительству станции велись на участке Мичуринского проспекта, на разделительном газоне встречных направлений, было отгорожено по полторы полосы в обоих направлениях, котлован станции находился прямо под проезжей частью. Строительные работы были завершены к концу 2016 года.[источник не указан 63 дня]

31 мая 2013 года началась проходка левого перегонного тоннеля от станции «Раменки» в сторону «Ломоносовского проспекта» при помощи ТПМК «Светлана». 15 декабря того же года он вышел в демонтажной камере «Ломоносовского проспекта», после чего 17 декабря началась проходка правого перегонного тоннеля в обратную сторону[11], которая также успешно завершилась 2 июля 2014 года. Длина перегона между станциями составляет 1189 метров.

~

Станция находится в районе Раменки, на пересечении Винницкой улицы и Мичуринского проспекта. Имеет два подземных вестибюля, связанных с платформой эскалаторами и совмещённых с подземными переходами, ведущими на обе стороны Мичуринского проспекта[15]. Из них на уровень земли ведёт в общей сложности семь лестничных спусков, накрытых пятью типовыми стеклянными павильонами. Северо-восточный выход совмещён с блоком помещений отдыха локомотивных бригад. Доступность маломобильным пассажирам обеспечивают лифты с платформы до уровня вестибюлей и из переходов до уровня земли, также предоставляя возможность пересечь проспект[3].

«Раменки» построены по типовому проекту, предложенному ОАО «Метрогипротранс» для станций участка «Минская» — «Очаково». Проект был разработан авторским коллективом под руководством Леонида Борзенкова, в который вошли Михаил Волович, Сергей Костиков, Тамара Нагиева, Наталья Солдатова, Василий Уваров, Игорь Земляницкий и Галина Джавадова[3].

Все станции открывшегося участка, а также некоторые строящиеся, являются колонными двухпролётными мелкого заложения с одной островной платформой шириной 12 метров. На потолке, путевых стенах и обращённых к ним гранях колонн расположены многослойные металлические панели с ячеистым заполнением и шлифованной поверхностью нейтрального серого цвета, часть стен вестибюлей выполнена из объёмного глазурованного керамического камня тех же тонов. Станции отличаются друг от друга фоновым цветом и тематическими рисунками подсвеченных стеклянных панелей, которые проект предусматривает на некоторых стенах вестибюлей и обращённых к выходам гранях платформенных колонн, причём рисунок переходит с одной колонны на другую. Для станции «Раменки» предложены «абстрактные силуэты деревьев на зелёном фоне, напоминающие о некогда бывших в этой местности густых дубовых рощах»[3].

</RuTxt>

<EnTxt>

Ramenki (Russian: Раменки) is a station on the Kalininsko-Solntsevskaya Line of the Moscow Metro. It opened on March 16, 2017.[2] as part of the line's current southwestward extension from Park Pobedy. It served as the western terminus of the line, until 2018 with the opening of the extension to Rasskazovka.[3] Tunnelling between the station and that preceding it and following it, Lomonosovsky Prospekt and Michurinsky Prospekt, started in 2013.[4]

~

Ramenki station was mentioned for the first time in 1965, when the Solntsevsky radius project was introduced, which at that time was supposed to be a continuation of the Arbat-Pokrovskaya line from the Kievskaya station. However, even the general scheme from 1938 for the development of the Moscow metro includes a promise for a Frunzensky radius station, designated approximately at the same location.[citation needed]

The station was provided for by the project of prolongation in Solntsevo of the Arbat-Pokrovskaya line from the station "Park Pobedy", developed by the institute "Metrogiprotrans" in the early 1990s. In the variant of the line trace along Minskaya street and Michurinsky avenue it was offered at the intersection with Vinnytsia street, and according to the variant of the tracing through the Matveyevsky station it was to be shifted 200 meters to the south-west. In both cases, Ramenki station was offered a shallow location. For the option of building a high-speed line Mytischi-Solntsevo of the chord line passing through the projected third station "Victory Park" (perpendicular to the two constructed) and facing the axis of Michurinsky Prospekt, the station in Ramenki was excluded in order to increase the speed characteristics.[citation needed]

The Solntsevskogo radius project of the mid-2000 is based on the first of these options, to name the station at the same time offered "Vinnitsa Street". According to the Kalinin-Solntsevskaya 2011 project, currently being implemented, the station under the name "Ramenki" is located under the lawn between the passing parts of Michurinsky Prospekt near Vinnitsa Street.[citation needed]

In the fourth quarter of 2011, they fenced the construction site and construction began in April 2012.[citation needed]

On 31 May 2013 (6 years ago), the tunneling of the left distillation tunnel started from the Ramenki station in the direction of Lomonosov Avenue with the help of the Svetlana TPMK. On 15 December 2013, it was left in the dismantling cell of Lomonosov Avenue, after which the right tunnel was drilled in the opposite direction on 17 December 2013, which also ended successfully on 2 July 2014. The length of the distance between the stations is 1189 meters.[citation needed]

~

On 30 December 2016, Moscow Mayor Sergei Sobyanin conducted the technical launch of the metro station "Business Center" - "Ramenki" Kalininsk-Solntsevskaya line. From the beginning of 2017, a run-in of a new site without passengers was completed, with the completion of separate parts of the stations.[citation needed]

The initial plan was to open a new site for passengers shortly after the technical launch in February 2017, but the terms of running-in of the line and commissioning work were delayed by 2.5 months.[citation needed]

The opening of the passenger section, including the Ramenki station, which was on the temporary terminal line, took place on 16 March 2017

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>226</id>

<line\_id>15</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Косино</name>

<coordX>825</coordX>

<coordY>678</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Косино́» — станция Московского метрополитена на Некрасовской линии, открытая 3 июня 2019 года. Связана пересадкой со станцией «Лермонтовский проспект» Таганско-Краснопресненской линии. Расположена близ границы районов Выхино-Жулебино (ЮВАО) и Косино-Ухтомский (ВАО). По конструкции — колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Согласно постановлению Правительства Москвы от 4 мая 2012 года, станция должна была быть построена в 2016 году. В декабре 2014 года начался снос зданий на месте строительства станции. Строительство велось в котловане открытым способом.

По состоянию на начало ноября 2017 года станция находилась в высокой степени готовности, были завершены монолитные работы, продолжались строительство стен и перекрытий внутренних помещений, шла подготовка к монтажу эскалаторов и инженерных систем[3].

В конце апреля 2018 года готовность станции составляла 72 %[4].

31 августа 2018 года проведён технический пуск участка «Косино» — «Некрасовка»[5].

1 февраля 2017 года тоннелепроходческий комплекс «Robbins-371» начал проходку левого перегонного тоннеля от «Косино» до «Улицы Дмитриевского»[6].

27 апреля 2017 года была начата, а 7 октября того же года закончена проходка левого перегонного тоннеля от переходной камеры между станциями «Косино» и «Юго-Восточная» до станции «Косино». Для строительства участка этого туннеля под тоннелями Таганско-Краснопресненской линии на неделю закрывалось движение на её юго-восточном участке (от станции «Лермонтовский проспект» до станции «Котельники»)[7]. 25 декабря 2017 года была начата проходка правого перегонного тоннеля на этом же участке. Длина тоннеля — 683 метра, завершение проходки ожидалось весной 2018 года. Проходка обоих тоннелей осуществлялась посредством ТПМК «Herrenknecht» S-736 (Светлана)[8].

~

Станция «Косино» расположена на востоке Москвы, за МКАД, на границе 1-го микрорайона Жулебина, между железнодорожной платформой Косино и Лермонтовским проспектом. Планируется организация транспортно-пересадочного узла «Косино», который должен будет стать крупнейшим на Некрасовской линии[7]. В его состав вместе со станцией «Косино» войдёт станция «Лермонтовский проспект» Таганско-Краснопресненской линии и платформа Косино Рязанского направления Московской железной дороги[13].

Станция имеет два подземных вестибюля, связанных со станцией подходными коридорами и четырёхленточными эскалаторами. Северный вестибюль ведёт к железнодорожной платформе Косино, предполагается сооружение подземного перехода под Казанским/Рязанским направлением МЖД с лестничными сходами к железнодорожным платформам и Каскадной улице. Южный вестибюль соединён коридором с западным вестибюлем станции «Лермонтовский проспект». Из южного вестибюля можно выйти в ныне существующий подземный переход под Лермонтовским проспектом. Стены вестибюлей и кассовых залов облицованы белым саянским и кремово-пятнистым мрамором[14]. Над турникетами размещены панно, изображающие узоры из жёлтых листьев[15].

</RuTxt>

<EnTxt>

Kosino is a station on the Nekrasovskaya line of the Moscow Metro. It was opened on 3 June 2019 as the western terminus of the inaugural stretch of the line, between Kosino and Nekrasovka.[2][3] The station has a transfer to Lermontovsky Prospekt on the Tagansko-Krasnopresnenskaya line.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>227</id>

<line\_id>15</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>улица Дмитриевского</name>

<coordX>825</coordX>

<coordY>681</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Улица Дмитрие́вского» — станция Московского метрополитена на Некрасовской линии, открытая 3 июня 2019 года. Расположена в районе Косино-Ухтомский (ВАО), названа по одноимённой улице. По конструкции — колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

29 июля 2014 года Городская межведомственная комиссия по наименованию территориальных единиц, улиц, станций метрополитена, организаций и других объектов Москвы одобрила решение о переименовании станции из «Салтыковской улицы» в «Улицу Дмитриевского»[4], а 11 сентября вышло постановление о переименовании[5][6].

~

С весны 2013 года практически не велось никаких строительных работ. Такое положение дел сохранялось на стройплощадке станции вплоть до конца августа 2014 года, когда началась перекладка коммуникаций по всей зоне строительства станции. В течение 2015 года начнётся проходка обоих тоннелей от станции «Лухмановская». Оба ТПМК смонтированы с весны по осень 2014 года в котловане станции «Лухмановская», они пройдут станцию транзитом и завершат проходку тоннелей длиной в 3987 м в котловане камеры съездов за станцией «Косино». 1 февраля 2017 года тоннелепроходческий комплекс «Robbins-371» начал проходку левого перегонного тоннеля от «Косино» до «Улицы Дмитриевского»[7].

31 августа 2018 года проведён технический пуск участка «Косино» — «Некрасовка»[8].

~

Станция расположена в Косино-Ухтомском районе, между улицами Салтыковская и Татьяны Макаровой, вдоль улицы Дмитриевского, у её пересечения с улицей Наташи Качуевской[13]. Выход осуществляется через два подземных вестибюля к жилой застройке 1-го микрорайона Кожухово и на улицу Дмитриевского[14]. Стены вестибюлей покрыты кремовым мрамором и жёлтым гранитом, колонны — бежевые металлокерамические панели[13]. На базе станции планируется организация транспортно-пересадочного узла «Улица Дмитриевского»[15].

Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой[13].

Оформление содержит отсылки к лунной дороге, основными цветами в отделке станции являются серый, бежевый и светло-коричневый. Пол платформы и вестибюля покрыт жёлтым и чёрным гранитом, складывающимся в геометрический орнамент. Путевые стены облицованы металлокерамическими панелями изумрудного цвета. Центральная часть потолка станции имеет отражающую поверхность, колонны оборудованы подсветкой. Над путями расположены вентиляционные каналы, в которые ближе к краю платформы встроены светодиоды[13].

</RuTxt>

<EnTxt>

Ulitsa Dmitrievskogo is a station on the Nekrasovskaya line of the Moscow Metro. It was opened on 3 June 2019 as a part of the inaugural stretch of the line, between Kosino and Nekrasovka.[2][3]

In the initial stages of development, the projected name of the station was Saltykovskaya Street. In September 2014, the committee responsible for naming municipal buildings established the name as Ulitsa Dmitrievskogo. The station's namesake street was named for First Lieutenant Boris Dmitriyevsky, who was named a Hero of the Soviet Union for his actions in World War 2.[4]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>228</id>

<line\_id>15</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Лухмановская</name>

<coordX>825</coordX>

<coordY>684</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Лухма́новская» — станция Московского метрополитена на Некрасовской линии, открытая 3 июня 2019 года. Расположена в районе Косино-Ухтомский (ВАО) близ границы с Люберцами. Названа по одноимённой улице. По конструкции — колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

29 июля 2014 года Городская межведомственная комиссия по наименованию территориальных единиц, улиц, станций метрополитена, организаций и других объектов Москвы одобрила решение о переименовании станции в «Люберецкую»[3]. 3 февраля 2015 года Сергей Собянин подписал постановление, согласно которому строящуюся станцию переименовали в «Лухмановскую»[4] по Лухмановской улице, в свою очередь названной в память о Дмитрии Александровиче Лухманове, которому в 1812 году было пожаловано село Косино, в возрождение которого (после разграбления французами) он вложил большие средства.

~

22 февраля 2011 года было принято решение об отмене планов строительства продления Калининско-Солнцевской линии по маршруту «Новокосино» — «Кожухово» — «Руднёво», приоритетной задачей стало строительство линии метрополитена «Авиамоторная» — «Лермонтовский проспект» — «Люберецкие поля», пролегающей через район Кожухово[5]. Предусматривалось, что с вводом в действие станции «Косино-Ухтомская» и Некрасовской линии жители района Косино-Ухтомский получат прямой выход на станцию «Авиамоторная» и, возможно, даже на «Электрозаводскую»[6].

На стадии проектирования планировалась станция в составе Калининско-Солнцевской линии, которая должна была стать пересадочной на станцию Некрасовской линии: 10 марта 2009 года Дмитрий Гаев заявил, что на Калининской линии будет построена станция «Кожухово», которая поможет разгрузить существующую транспортную сеть. Также, по словам Гаева, «Кожухово» поможет жителям новых домов на Люберецких Полях, а также жителям северных Люберец добираться в центр города и снизить нагрузку на участок метро от «Выхино» до «Рязанского проспекта»[7]. В декабре 2010 года станция в Кожухово была переименована в «Косино-Ухтомскую» (также рассматривался вариант названия «Каскадная»). В феврале 2011 года продление Калининской линии было признано нецелесообразным и было принято решение об отмене строительства участков «Новокосино» — «Кожухово» — «Руднёво»[5].

В ноябре 2012 была размечена территория под строительную площадку.

15 февраля 2014 года М. Ш. Хуснуллин объявил о том, что весной 2014 года начнётся проходка тоннелей в сторону станции «Некрасовка», причём сразу двумя тоннелепроходческими щитами[6][8].

29 мая 2014 года мэр Москвы Сергей Собянин дал старт проходке правого перегонного тоннеля между станциями «Люберецкая» и «Некрасовка». Строительство перегонного тоннеля началось с помощью тоннелепроходческого механизированного комплекса, который получил имя «Светлана»[9]. 13 октября ТПМК Herrenknecht «Светлана» закончил проходку правого перегонного тоннеля от станции «Люберецкая» длиной 1383 метра и вышел в демонтажной камере станции «Некрасовка». В конце того же месяца строители занялись демонтажом «Светланы». К декабрю 2014 года ТПМК Herrenknecht «Светлана» был полностью демонтирован и по частям перевезён на стройплощадку станции «Люберецкая», где его смонтировали в котловане камеры съездов, после чего он начал проходку левого перегонного тоннеля в сторону станции «Некрасовка». К апрелю 2015 года строительство обоих тоннелей между станциями «Некрасовка» и «Лухмановская» было завершено, в то же время продолжалась разработка котлованов этих станций[10].

24 октября 2017 года была начата установка декоративных панелей на стены. Завершена отделка платформы гранитом и монтаж освещения[11].

17 апреля 2018 года была завершена отделка путевых стен на станции, архитектурно-отделочные работы выполнены более чем на 80 %, монтируется оборудование[12].

К концу июня 2018 года на станции завершена архитектурная отделка и установлены эскалаторы[13].

31 августа 2018 года проведён технический пуск участка «Косино» — «Некрасовка»[14].

~

Станция располагается в Косино-Ухтомском районе вдоль проектируемой автомобильной дороги «Москва — Нижний Новгород — Казань», с выходами к Лухмановской улице и улице Дмитриевского города Москвы и к жилой застройке города Люберцы Московской области[2]. К 2021 году на базе станции планируется организация транспортно-пересадочного узла «Лухмановская», в состав которого войдёт автовокзал, обычная и перехватывающая парковки[18], а также торгово-развлекательный центр, офисно-деловой комплекс и апартаменты[19]. Станция имеет два вестибюля[20].

Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

Оформление содержит отсылки к реке и закату; основными цветами в отделке станции являются серый, бежевый и серо-коричневый. Потолок станции покрыт анодированными алюминиевыми панелями, пол — тёмно-зелёным гранитом. Путевые стены отделаны оранжевыми декоративными панелями[20].

</RuTxt>

<EnTxt>

Lukhmanovskaya is a station on the Nekrasovskaya line of the Moscow Metro. It was opened on 3 June 2019 as a part of the inaugural stretch of the line, between Kosino and Nekrasovka.[1][2]

The station name was originally planned as Kosino-Ukhtomsky, after the Kosino-Ukhtomsky District in Moscow. In 2014, the municipal committee responsible for naming public buildings decided on Lyuberetsky.[3] In February, the Mayor of Moscow, Sergey Sobyanin, issued a decree to name the station Lukhmanovskaya.[4] The name comes from Lukhmanovskaya Street, which in turn, is named for Dmitry Lukhmanov, a 19th-century Russian merchant.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>229</id>

<line\_id>15</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Некрасовка</name>

<coordX>825</coordX>

<coordY>687</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Некрасовка» — станция Московского метрополитена, открытая 3 июня 2019 года. Является восточной конечной Некрасовской линии. Расположена в одноимённом районе (ЮВАО), по которому получила название. По конструкции — колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. Является самой восточной станцией метро в Москве.

~

В ноябре 2012 года установлены ограждающие конструкции стройплощадки, подведено электричество. 26 февраля 2013 года буровая машина забурила ствол первой сваи в основание «стены в грунте» будущей станции[3]. Это событие можно расценивать как начало реального строительства Некрасовской линии в целом.

15 февраля 2014 года М. Хуснуллин объявил о том, что весной 2014 года начнётся проходка тоннелей со стороны станции «Косино-Ухтомская» сразу двумя тоннелепроходческими щитами[4].

29 мая 2014 года мэр Москвы Сергей Собянин дал старт проходке тоннелей между станциями «Косино-Ухтомская» и «Некрасовка». Строительство перегонных тоннелей началось с помощью двух тоннелепроходческих механизированных комплексов (ТПМК), которые получили имена «Светлана» и «Ольга»[5]. К апрелю 2015 года строительство обоих тоннелей между станциями было завершено, в то же время продолжалась разработка котлованов этих станций[6].

В июне 2016 года начато сооружение вестибюлей станции[7].

По состоянию на сентябрь 2017 года на станции закончен монтаж освещения, установлены эскалаторы; идут архитектурно-отделочные работы, в том числе отделка колонн и потолка. Заканчивается строительство северо-западного вестибюля[8].

По состоянию на декабрь 2017 года на станции уложен гранит, смонтированы эскалаторы, идёт строительство кассовых павильонов, заканчивается монтаж металлокерамических панелей[2].

К середине марта 2018 года завершается архитектурная отделка станции, работы выполнены на 90 %. Платформа готова полностью, ведется отделка вестибюлей[9].

К концу июня 2018 года на станции выполнена отделка и установлены эскалаторы[10]. 31 августа 2018 года проведён технический пуск участка «Косино» — «Некрасовка»[11].

~

Станция находится на территории Люберецких Полей вблизи посёлка Руднёво, в центре района Некрасовка. Располагается параллельно Покровской улице, у её пересечения с проспектом Защитников Москвы, местоположение станции по дуге огибает Рождественская улица[8].

Станция имеет два подземных вестибюля: выход из северо-западного осуществляется в подземный переход на пересечении проспекта Защитников Москвы и Покровской улицы, выход из юго-восточного — на пересечении Покровской и Рождественской улиц[8][20]. Оформление вестибюлей содержит отсылки к ночному небу. Реечный подвесной потолок включает встроенный точечные светильники, вблизи кассового зала он сменяется на выполненный из металлических панелей со встроенными между ними линейными светильниками. Пол вестибюлей покрыт светло-серым и тёмным гранитом[21].

На базе станции будет организован транспортно-пересадочный узел «Некрасовка»[22] площадью 56,8 тысяч м², в состав которого войдут многофункциональные физкультурно-спортивный и торгово-развлекательный комплексы, а также кинотеатр[23]. Рядом с ТПУ будет обустроен парк площадью 5 га[24]. Ввод в эксплуатацию капитальных объектов узла запланирован на 2022 год[25].

Колонная двухпролётная станция мелкого заложения[26] с одной островной платформой.

Оформление содержит отсылки к лунной ночи; основными цветами в отделке станции являются белый и серый. В облицовке использованы металлокерамические панели[2]: рубиново-красного цвета для путевых стен, жемчужно-серого и белого цветов — для колонн[21].

</RuTxt>

<EnTxt>

Nekrasovka is a station on the Nekrasovskaya line of the Moscow Metro. It was opened on 3 June 2019 as the eastern terminus of the inaugural stretch of the line, between Kosino and Nekrasovka.[2][3]

The station is named for Nekrasovka District, previously the settlement of Nekrasovka, east of Moscow.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>230</id>

<line\_id>15</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Авиамоторная</name>

<coordX>825</coordX>

<coordY>690</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Авиамото́рная» — станция Московского метрополитена на Калининской линии. Расположена на границе районов Соколиная гора (ВАО) и Лефортово (ЮВАО), однако все выходы станции ведут лишь в последний. Открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево». Колонная трёхсводчатая глубокого заложения с одной островной платформой. В перспективе будет связана пересадкой со строящейся одноимённой станцией на Большой кольцевой линии.

~

Станция открыта 30 декабря 1979 года в составе участка «Марксистская» — «Новогиреево», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 114 станций.

17 февраля 1982 года на станции произошла крупная авария, в результате которой погибли 8 человек, и десятки получили телесные повреждения различной степени тяжести, вплоть до пожизненной инвалидности[2].

У одного из работавших на спуск эскалаторов произошло отсоединение цепи тележек со ступенями от двигателя. Тормоза, предназначенные для торможения ступеней, тоже не сработали. В результате, ступени под массой стоявших на них пассажиров, быстро набирая скорость, поехали вниз. Вход на станцию не был немедленно перекрыт, и на аварийный эскалатор продолжали становиться люди. Внизу на сходе с эскалатора началась давка, и образовался завал из десятков людей. Несколько человек успели запрыгнуть на балюстраду, но тонкий пластик облицовки не выдержал их массы, и они провалились вниз на несколько метров, получив лёгкие ушибы, некоторые также получили порезы разбившимися балюстрадными светильниками. Все восемь погибших были раздавлены массой людей у подножия эскалатора. Это одна из самых крупных аварий в Московском метро.

Случившаяся катастрофа практически не была освещена в печати, по радио и на телевидении, что породило в первый же день после аварии самые фантастические слухи, особенно о количестве погибших (их число оценивалось до семисот).

~

Станция «Авиамоторная» — колонная трёхсводчатая глубокого заложения (глубина — 53 метра). Сооружена из сборной чугунной обделки, центральный зал сооружён с обратным сводом. На станции два ряда по 15 колонн. Шаг колонн — 5,25 м. Архитекторы — А. Ф. Стрелков, В. И. Клоков, Н. И. Демчинский, Ю. А. Колесникова, инженер-конструктор — Е. С. Барский.

Оформление станции посвящено строителям авиационных двигателей (скульпторы — Дж. Я. Бодниек, Х. М. Рысин, художник — А. М. Мосийчук), сама станция оформлена в светлых тонах. Пол выложен гранитными плитами разных оттенков серого. Колонны и путевые стены облицованы светлым мрамором «коелга».

Торцевая стена покрыта белым полированным мрамором и украшена металлической скульптурной композицией. Фон из листов ярко-серебристого вертикально рифлёного металла имитирует восходящие потоки воздуха, в которых парит Икар. Рядом с ним изображены летящие вверх самолёты разных лет и пропеллеры. Из-за строительства перехода на Большую кольцевую линию композицию перенесут в верхний эскалаторный зал перехода[1].

Над выходом в город укреплены ярко-серебристые лопасти самолётного винта и обтекающий их «воздух».

Свод станции украшен декоративным куполом из анодированных под золото четырёхугольных пирамид — над залом будто бы парит волшебный ковёр-самолёт. Несколько картин, соединяясь, образуют цветок, в центре которого горит лампочка словно звезда на небосводе. Золотистые, чеканные панно образуют подвесной потолок; на каждом панно разные рисунки — то небесные созвездия, то расходящиеся лучи солнца.

Расположена между станциями «Шоссе Энтузиастов» и «Площадь Ильича». Выход в город осуществляется через подземный вестибюль на шоссе Энтузиастов и Авиамоторную улицу. В 400 метрах от станции находится пассажирская железнодорожная платформа Новая.

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>231</id>

<line\_id>15</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Нижегородская улица</name>

<coordX>825</coordX>

<coordY>693</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>232</id>

<line\_id>15</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Стахановская</name>

<coordX>825</coordX>

<coordY>696</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>233</id>

<line\_id>15</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Окская улица</name>

<coordX>825</coordX>

<coordY>699</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>234</id>

<line\_id>15</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Юго-Восточная</name>

<coordX>825</coordX>

<coordY>702</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>235</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Нижняя Масловка</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>705</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>237</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Ходынское поле</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>711</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>238</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Хорошёвская</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>714</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Хорошёвская»[4] — станция Московского метрополитена на Большой кольцевой линии. Связана пересадкой со станцией «Полежаевская» Таганско-Краснопресненской линии и станцией «Хорошёво» Московского центрального кольца. Расположена в Хорошёвском районе (САО), по которому получила название. Открыта 26 февраля 2018 года[1] в составе участка «Деловой центр» — «Петровский парк». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. С момента открытия является частью двух маршрутов: Солнцевская линия Солнцевской линии и Большая кольцевая линия Большой кольцевой линии. Участок «Хорошёвская» — «ЦСКА» — «Петровский парк» позволит значительно разгрузить наземно-транспортное сообщение между Замоскворецкой и Таганско-Краснопресненской линиями Московского метрополитена[5].

~

Название станции было утверждено 24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена[6][7].

По первоначальным планам, станция должна была открыться к 2015 году. В 2011 году появились планы открыть станцию в 2014 году[8][9], но через год дату открытия вновь перенесли на 2015 год[10]. В октябре 2014 года стало известно, что дата пуска движения на участке «Петровский парк» — «Деловой центр» придётся на 2016 год[11]. В августе 2015 года новым сроком открытия был назван 2017 год[12], в ноябре 2015 года — вновь 2016 год[13][14], однако строители столкнулись с большим объёмом работ и техническими сложностями, связанными с грунтовыми водами, поэтому открытие станции в очередной раз перенесли сначала на лето, потом на осень, затем на ноябрь, и наконец — на конец декабря 2017 года. В декабре 2017 года был назван новый срок — начало 2018 года.

ТПМК «Юлия» завершил[когда?] проходку правого перегонного тоннеля со стороны «Ходынского поля». Второй ТПМК «Натали» стартовал в сторону «Хорошёвской» в середине апреля 2013 года и вёл строительство левого перегонного тоннеля, завершив его проходку в августе 2015 года[15]. ТПМК «Виктория» завершил[когда?] проходку левого перегонного тоннеля в сторону «Шелепихи». Проходка правого перегонного тоннеля велась с помощью ТПМК Robbins «София» и была закончена 25 сентября 2015 года[16].

В мае 2017 года был завершён монтаж эскалаторов[17].

8 сентября 2017 года первый поезд совершил обкатку путей на участке между станциями «Деловой центр» — «Петровский парк»[18].

26 февраля 2018 года состоялось открытие в составе участка «Деловой центр» — «Петровский парк», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 212 станций.

~

Станция «Хорошёвская» расположена параллельно станции «Полежаевская», к югу от неё. Станция находится в Хорошёвском районе, вдоль Хорошёвского шоссе, близ примыкания к шоссе улицы Куусинена и 4-й Магистральной улицы со стороны последней[19].

Станция имеет два подземных вестибюля. Восточный украшен композициями в духе работ Казимира Малевича и его последователей — Родченко, Поповой, Экстер; западный — в стиле конструктивистов — братьев Весниных, Гинзбурга, Голосова, Леонидова, Ладовского, Мельникова[4][20]. Выходы из вестибюлей ведут на обе стороны Хорошёвского шоссе, к улице Куусинена и к 4-й Магистральной улице[21].

К концу 2020 года на базе станции будет построен транспортно-пересадочный узел «Хорошёвская» площадью 70 тыс. м². Помимо двух станций метро, станции МЦК и технологических связей между ними в его составе будут находиться здания многофункционального и общественно-делового центра, перехватывающая и открытая плоскостная парковки, а также подземная парковка на 100 машиномест[22]. Инвестором строительства ТПУ стала дочерняя компания АО «РЖД», начать строительство планируется в 2018 году[23].

Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения. Расстояние между путями 18 м, длина посадочных платформ — 163 м, шаг колонн — 9 м, колонны 600×1000 мм, ширина платформы 12 м[25]. Колонны и часть путевых стен станции облицованы фиолетовым мрамором, по цвету Таганско-Краснопресненской линии, на которую осуществляется пересадка. Пол и стены отделаны светло-серыми гранитом и мрамором. Потолок изготовлен из белых светоотражающих материалов. Дизайн станции исполнен в стиле авангард[3]. Оформление восточного вестибюля художники Никита и Всеволод Медведевы посвятили супрематизму (К. С. Малевичу, А. М. Родченко, Л. С. Поповой, А. А. Экстер и др.), а западного — конструктивизму (А. А. Веснину, В. А. Веснину, М. Я. Гинзбургу, И. А. Голосову, И. И. Леонидову, Н. А. Ладовскому, К. С. Мельникову и др.)[25][26].

</RuTxt>

<EnTxt>

Khoroshyovskaya (Russian: Хорошёвская) is a station on the Bolshaya Koltsevaya and Kalininsko–Solntsevskaya lines of the Moscow Metro. It opened on 26 February 2018 as one of five initial stations on the new line.[3]

The station's name comes from the area of Khoroshyovo, which was supposedly named by Ivan the Terrible.[4]

~

~

Khoroshyovskaya has a direct connection to Polezhayevskaya on the Tagansko-Krasnopresnenskaya line and an out-of-station transfer to Khoroshyovo on the Moscow Central Circle. Upon completion of Ulitsa Narodnogo Opolcheniya station, the line will have two branches from Khoroshyovskaya, one that continues along the planned circle, and one that will terminate at Delovoy Tsentr. The latter branch may ultimately become part of the planned Rublyovo-Arkhangelskaya line.[5]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>240</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Деловой центр</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>720</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Делово́й центр» — станция Московского метрополитена на Большой кольцевой линии. Связана пересадкой со станцией «Выставочная» Филёвской линии. Расположена в Пресненском районе (ЦАО). Открыта 26 февраля 2018 года[2] в составе участка «Деловой центр» — «Петровский парк». Колонная трёхпролётная станция глубокого заложения с одной островной платформой. Из-за совместной эксплуатации Солнцевского радиуса и первой очереди Большой кольцевой линии за 2 дня до открытия станции произошло закрытие одноимённой станции Солнцевской линии до ввода пошёрстного съезда за ней для организации оборота составов по стандартной схеме.

~

Платформы станции «Выставочная» и обеих станций «Деловой центр» были возведены в конструкциях во время строительства Центрального ядра Московского Международного Делового Центра Москва-Сити в 2004—2005 годах.

Решение о присвоении названия «Деловой центр» новой станции принято Постановлением Правительства Москвы № 564-ПП от 24 июня 2008 года[3].

8 сентября 2017 года первый поезд совершил обкатку путей на участке между станциями «Деловой центр» — «Петровский парк»[4].

26 февраля 2018 года станция открылась в составе участка «Деловой центр» — «Петровский парк», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 212 станций.

~

Колонная трёхпролётная станция глубокого заложения. На станции применены виброплиты, благодаря которым снижена нагрузка на платформенную часть и не передаётся вибрация на конструкции торгово-развлекательного центра «Афимолл» комплекса «Москва-Сити»[5].

Оформление содержит отсылки к дизайну центра «Москва-Сити», частью которого является станция. Колонны и потолок облицованы металлом, ограждения балконов и витражи сделаны из стекла. На потолке установлены панели голубого цвета, символизирующие наличие пересадки на Филёвскую линию[6]. К северному балкону станции примыкают поперечные коридоры, ведущие к законсервированной станции «Деловой центр» Солнцевской линии.

Станция «Деловой центр» Большой кольцевой линии расположена южнее станций «Выставочная» и «Деловой центр» Солнцевской линии.

Станция имеет два подземных вестибюля, оба они являются общими с временно закрытой одноимённой станцией Солнцевской линии, восточный совмещён ещё и с западным вестибюлем станции «Выставочная».

</RuTxt>

<EnTxt>

Delovoy Tsentr (Russian: Деловой Центр) is a station on Bolshaya Koltsevaya line of the Moscow Metro. The station opened on 26 February 2018 as one of five initial stations on the new line.[2]

Delovoy Tsentr is the terminus for a spur off the main line that includes Shelepikha Station. A future line, the Rublyovo-Arkhangelskaya line, which the city plans to develop after 2020, will ultimately incorporate these stations.[3]

The station is within the Moscow International Business Center and takes its name from the complex.

~

~

It offers transfers to Vystavochnaya on the Filyovskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>241</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Улица Народного ополчения</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>723</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>242</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Мневники</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>726</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>243</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Терехово</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>729</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>244</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Кунцевская</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>732</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Ку́нцевская» — кросс-платформенная станция Московского метрополитена на Арбатско-Покровской и Филёвской линиях, для последней является западной конечной. Расположена на границе районов Кунцево и Фили-Давыдково (ЗАО); названа по бывшему городу Кунцево и станции Кунцево I. Открыта 31 августа 1965 года на действующем участке «Пионерская» — «Молодёжная» Арбатско-Филёвской линии, а 7 января 2008 года стала частью участка «Парк Победы» — «Строгино» на Арбатско-Покровской. Наземная открытая станция с одной островной и одной береговой платформами. В перспективе будет связана пересадкой со станцией «Можайская» Большой кольцевой линии.

Название происходит от бывшего подмосковного города Кунцево (административного центра Кунцевского района Московской области до 1960 года) и расположенной рядом железнодорожной станции Кунцево I Белорусского направления МЖД.

~

Станция открыта 31 августа 1965 года на действующем участке «Пионерская» — «Молодёжная» Арбатско-Филёвской линии. Стала 74-й станцией Московского метрополитена.

Изначально «Кунцевская» являлась типичной островной наземной станцией Филёвской линии, расположенной между станциями «Пионерская» и «Молодёжная».

В 1991 году станцию предлагали переименовать в «Кунцево».

В 2002 году пассажиропоток на станции составлял 37 210 человек в сутки.

К 2008 году была построена вторая платформа, и 2 января 2008 года «Кунцевская» была закрыта на реконструкцию. Во время реконструкции поезда Филёвской линии ходили от «Александровского сада» до «Пионерской». Пассажирское движение по новой схеме открылось 7 января того же года, одновременно с пуском станции «Строгино». Станции «Кунцевская», «Молодёжная» и «Крылатское» вошли в состав участка «Парк Победы» — «Строгино» Арбатско-Покровской линии, при этом «Кунцевская» стала считаться за две станции. После ввода в эксплуатацию указанного участка в Московском метрополитене стало 176 станций.

В ходе реконструкции южная половина первой платформы и бывший путь «к центру» были переданы для движения Арбатско-Покровской линии «от центра», вместе с участком Филёвской линии от «Кунцевской» до «Крылатского», а северная половина и бывший путь «от центра» стали выполнять функции конечной станции Филёвской линии. Единственный путь новой платформы стал использоваться для следования поездов Арбатско-Покровской линии в направлении «к центру». Таким образом, станция стала единственной в Москве наземной пересадочной станцией и единственным наземным кросс-платформенным пересадочным узлом в Московском метро (не считая сопряжённой с железнодорожной платформой станции «Выхино») и четвёртым (после «Китай-города», «Третьяковской» и «Каширской») действующим кросс-платформенным узлом, а также единственной в Московском метрополитене станцией с тремя путями, где все три пути регулярно используются для постоянного пассажирского движения.

~

Северная платформа была открыта 31 августа 1965 года на действующем участке Филёвской линии «Пионерская» — «Молодёжная», на восемь недель позже «Молодёжной».

Наземная открытая островная платформа. Северный путь используется для прибытия поездов Филёвской линии, следующих из центра, и отправления их же к центру. Так как станция является для линии конечной, а оборотные тупики за ней отсутствуют, оборот поездов осуществляется непосредственно на станции. Южный путь используется для следования поездов Арбатско-Покровской линии в направлении «от центра». Колонны облицованы белым мрамором. Напольное покрытие — асфальт. Архитектор — Р. И. Погребной.

Платформа закрывалась на реконструкцию с 5 октября 2017 года по 18 марта 2019 года. Поезда, следовавшие от станции «Славянский бульвар» Арбатско-Покровской линии, на станции «Кунцевская» не останавливались и сразу же ехали на станцию «Молодёжная». В конце 2017 года также была частично снесена северо-западная часть платформы, предназначенная для оборота поездов Филёвской линии, высадка пассажиров осуществляется только из последнего вагона.

Произошла замена бетонных свай, колонн, потолков и покрытия на идентичные установленным на новой платформе. Также адаптировали станцию для людей с ограниченным передвижением (лифт есть только в новом павильоне станции) и создали более удобную конфигурацию существующих пассажиропотоков как на вход/выход, так и на уровневую пересадку. Ранее предполагалось, что при реконструкции Филёвской линии вся станция может стать подземной.

Ноябрь 2017 года — на станции сделано 20 % от объёма реконструкции. К сентябрю 2018 года уровень объёма выполненных работ технологически позволял разрешить посадку-высадку пассажиров из первого вагона, однако никакого ослабления ограничений не последовало. Остановка поездов Арбатско-Покровской линии была возобновлена с начала движения поездов 18 марта 2019 года.

Южная платформа была открыта 7 января 2008 года в 5:30 мск составе участка «Парк Победы» — «Молодёжная» (по техническим причинам движение поездов с пассажирами до станции «Строгино» началось на шесть часов позже).

Наземная открытая боковая платформа. Единственный путь используется для следования поездов Арбатско-Покровской линии в направлении «к центру». Отделка южной платформы заметно отличается от построенной значительно раньше северной. Стена новой платформы отделана терракотовым мрамором. Напольное покрытие — светло-серый гранит. По краю платформы, как на всех современных станциях, проходит светодиодная ограничительная линия. Колонны — прямые, с квадратным сечением, отделаны тёмным мрамором, по серединам граней пущены желоба из нержавеющей стали, основания отделаны чёрным камнем, предположительно, чёрным габбро. Проект новой платформы и вестибюля — А. Л. Вигдоров.

</RuTxt>

<EnTxt>

Kuntsevskaya (Russian: Кунцевская) is a Moscow Metro station in the Kuntsevo District, Western Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is on Arbatsko-Pokrovskaya and Filyovskaya Lines serving as a cross-platform interchange between them and as a terminus of the latter. The station originally opened on 31 August 1965, as part of the extension of the Filyovsky radius, but on 7 January 2008, it was expanded and rebuilt as a part of the Strogino–Mitino extension.

~

The 1965 construction was designed by Robert Pogrebnoy to a standard design of the 1960s surface level stations, with two identical glazed vestibules on each side of the Rublyovo highway, and two canopies extending over each of the platform ends supported by a single row of marble pillars.

The 2008 reconstruction was designed by Architect A. Vigdorov, and this added a new longer platform running parallel to the old one, larger modern vestibules, and extending the old platform to provide access over the Arbatsko-Porkovskaya's tracks via a glazed overpass. This was necessary as the old platform length was designed for the Filyovskaya's six-car-long trains, whilst the Arbatsko-Pokrovskaya presently operates seven-car-long trains, with likelihood of them being further lengthened to eight cars long.

North platform was closed for reconstruction since October 2017 to March 2019.

Before reconstruction, Kuntsevskaya was operating on regular basis as any other station of the Moscow Metro, meaning that trains were passing right-hand side with access through the left door. It was directly connected to the Pionerskaya and Molodyozhnaya stations of the Filyovskaya Line.

The current operation differs in terms of servicing. That is, the new one-track platform gathers trains of Arbatsko-Pokrovskaya arriving from Strogino and dispatches them to Slavyanskiy Bulvar. Arbatsko-Pokrovskaya trains moving in the opposite direction arrive at the southern track of the old platform, while the remaining track is used by Filyovskaya Line (trains coming from Pionerskaya arrive at the track and then head back to Pionerskaya from the same track).

~

Architecturally the new platform sufficiently differs from its older neighbour, which was the last of the 1960s surface stations of the Moscow Metro, built at a time when the minimum of resources was spent on architecture and engineering. It includes two vestibules: the western one has its ticket hall outside, whilst the larger eastern one encompasses it into one large structure; marble and granite as well as new metalloplastic materials of orange and brown tones are used.

In the future it is planned that the older platform will also be upgraded with newer technology and decoration similar to its neighbour.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>245</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Аминьевское шоссе</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>735</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>246</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Мичуринский проспект</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>738</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>247</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Проспект Вернадского</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>741</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>248</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Улица Новаторов</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>744</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>249</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Воронцовская</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>747</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>250</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Севастопольский проспект</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>750</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>251</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Каховская</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>753</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>252</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Каширская</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>756</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>253</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Нагатинский затон</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>759</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>254</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Печатники</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>762</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>255</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Текстильщики</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>765</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>256</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Нижегородская улица</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>768</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>257</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Авиамоторная</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>771</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>258</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Лефортово</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>774</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>259</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Электрозаводская</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>777</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>260</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Сокольники</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>260</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>261</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Ржевская</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>261</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>262</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Шереметьевская</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>262</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>263</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Мичуринский проспект</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>263</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Мичу́ринский проспе́кт» — станция Московского метрополитена на Солнцевской линии. Расположена в районе Раменки (ЗАО); названа по одноимённому проспекту. Открыта 30 августа 2018 года[1], как и планировалось[3], в составе участка «Раменки» — «Рассказовка». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. В перспективе будет связана пересадкой с одноимённой станцией на Большой кольцевой линии. Первая полуподземная станция в Московском метрополитене[4].

~

Впервые станция «Мичуринский проспект» появилась на перспективных планах развития Московского метрополитена в 1965 году вместе с первым проектом Солнцевского радиуса[5]. Станция изначально проектировалась как пересадочная на Большую кольцевую линию[2].

Изначально строительство предполагалось в месте пересечения Мичуринского проспекта с улицей Лобачевского, на северо-восточной стороне перекрёстка. Было предусмотрено строительство двух подземных вестибюлей под Мичуринским проспектом, причём южный вестибюль, расположенный под перекрёстком Мичуринского проспекта и улицы Лобачевского, в перспективе должен был стать объединённым вестибюлем для станций обеих линий. Однако в 2013 году над перекрёстком была построена эстакада, в результате чего строительство пересадочного узла в данном месте стало невозможным[2].

Станция открылась 30 августа 2018 года в составе участка «Раменки» — «Рассказовка», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 222 станции.

~

Окончательное местоположение будущая станция получила в мае 2014 года: она расположилась вдоль Мичуринского проспекта, на его пересечении с улицей Удальцова в 36-м микрорайоне Раменок[5][14]; между станциями «Раменки» и «Озёрная». Территория около станции является особо охраняемой природной зоной, на которой невозможно никакое строительство, здесь планируется устроить сквер с лавочками и прогулочными зонами[18].

Станция имеет два вестибюля, из которых можно попасть на обе стороны Мичуринского проспекта и на улицу Удальцова[5]. Первый вестибюль расположился на чётной стороне Мичуринского проспекта и встроен в здание станции, второй — на нечётной стороне Мичуринского проспекта и представляет собой отдельное одноэтажное здание, которое позднее станет общим вестибюлем для станций Солнцевской линии и Большой кольцевой линии. Вестибюли соединены надземным крытым пешеходным мостом, попасть на который можно со второго уровня станции[7][19]. Мост также выполняет функцию надземного пешеходного перехода: с его помощью пешеходы могут пересечь Мичуринский проспект, не заходя в метро[4].

На базе станции будет организован транспортно-пересадочный узел «Мичуринский проспект», который включит в себя две станции метро и перроны высадки-посадки пассажиров наземного общественного транспорта, а также жилые, торговые и деловые строения площадью около 85 тысяч м². Первый этап строительства ТПУ, включающий в себя технологическую его часть, планировалось завершить к открытию станции Солнцевской линии, второй — в 2021 году[20].

С 12 мая 2019 года для строительства одноименной станции Большой кольцевой линии был закрыт южный вестибюль, на вход и выход работает только северный вестибюль.[21].

Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения[4]. В связи с перепадом высот вдоль Мичуринского проспекта станцию было решено строить полуподземной (частично — мелкого заложения, большая часть — крытой наземной)[22]. Стоит отметить, что в Европе это уже не первая станция подобного рода конструкции. Аналогичным образом в 1994 году были сооружены станции «Гурка» и «Зличин» в Пражском метрополитене.

Станция является трёхуровневой: на первом уровне размещаются пути и пассажирская платформа, на втором организована смотровая площадка, на третьем — служебные и технические помещения[7][23]. Между нижними двумя уровнями можно перемещаться при помощи шести эскалаторов, расположенных в центре платформы[23]. Смотровая площадка представляет собой панорамный балкон, опирающийся на видовые контрфорсы и связанный пешеходными дорожками с парком в долине реки Очаковки[14]. Кроме того, вдоль части западной путевой стены станции размещены витражные проёмы на всю высоту которые обеспечивают панорамный вид на парк непосредственно со станционной платформы[2][7][22].

Оформление содержит отсылки к деятельности биолога Ивана Владимировича Мичурина, в честь которого был назван проспект, давший имя станции. Грани колонн украшены силуэтами цветущих ветвей и плодов[5]. В отделке станции использованы гранит, глазурованная керамика, стекло, сталь, алюминий[5]. Фасад станции украшен сделанной трёхметровыми светящимися буквами надписью «Мичуринский проспект»[23], общей длиной 196 м. Эта надпись одновременно обозначает как название станции, так и название проспекта, на котором она расположена[22].

</RuTxt>

<EnTxt>

Michurinsky Prospekt (Russian: Мичуринский проспект) is a station on the Kalininsko-Solntsevskaya line of the Moscow Metro, it opened on 30 August 2018 as part of line's "Ramenki" - "Rasskazovka" extension.[1]

It will have a connection to Michurinsky Prospekt on the Bolshaya Koltsevaya line, a planned orbital metro line. That station is not slated for completion until 2019.[2] In January 2017, it was announced that it will be built by Chinese contractors.[3]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>264</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Очаково</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>264</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>265</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Терешково</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>265</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

~

~

</RuTxt>

<EnTxt>

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>266</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Солнцево</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>266</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Со́лнцево» — станция Московского метрополитена на Солнцевской линии. Расположена в районе Солнцево (ЗАО), по которому и получила своё название. Открыта 30 августа 2018 года[1][3] в составе участка «Раменки» — «Рассказовка». Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Название станции «Солнцево» происходит от одноимённого района, который в 1984 году вошёл в состав Москвы. До этого здесь располагалась известная с XVII века деревня Суково, принадлежавшая князьям Трубецким. Название «Солнцево» было дано этому району в 1938 году, по имени нового посёлка для московских рабочих[4]. Первоначально станция Солнцево была условно обозначена ещё в 1973 году в Генеральном плане развития Москвы. В плане за 1985 год станция была включена в проект хордовой линии Солнцево—Мытищи. Также московские власти некоторое время рассматривали вариант продления в Солнцево Сокольнической линии к 2014 году, но отказались от него[5][6].

Станция открылась 30 августа 2018 года в составе участка «Раменки» — «Рассказовка», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 222 станции.

~

Станция располагается под улицей Богданова, между примыканием к ней Попутной улицы и храмом преподобного Сергия Радонежского, на удалении от водоохранной зоны Большого Солнцевского пруда[16].

Станция имеет два подземных вестибюля с выходами в подземные переходы. Из юго-западного вестибюля можно выйти к улице Богданова, Попутной улице и улице Авиаторов, из северо-восточного — на улицу Богданова, близ Сергиевской церкви[4][8]. Лестничные сходы закрыты наземными павильонами, для маломобильных групп населения предусмотрены холлы с лифтами[16]. Наземные павильоны имеют форму сараев с двускатной крышей, внутрь которых сквозь перфорированные металлические листы попадают естественные солнечные лучи. Для защиты от осадков отверстия в крыше и стенах заделаны акриловым стеклом[17][18][19].

Колонная двухпролётная станция мелкого заложения.

На оформление станций «Солнцево» и «Новопеределкино» был организован открытый международный конкурс, в который были включены требования использовать в отделке только российские материалы и уложиться по стоимости работ по оформлению в 5 % от общей стоимости станции. Победитель выбирался комиссией на основе оценок профессионального жюри и результатов опроса жителей Москвы через приложение «Активный гражданин». Вариант дизайна станции «Солнцево» российского архитектурного бюро «Nefa Architects» набрал наибольшее число голосов как в опросе, так и у жюри, и компания получила право заключить договор с проектировщиком на использование своего архитектурно-художественного решения с ценой 3,5 миллиона рублей[17][18].

На платформе имитированы солнечные лучи, возникающие при помощи светящихся отверстий в стенах и потолке благодаря отражающим свойствам искусственных источников света. Навигация на стенах выполнена в виде светящейся полосы в транслюцентном искусственном камне[17][18]. При подъёме по эскалаторам пассажиры смогут увидеть оптическую иллюзию в виде восходящего солнечного диска[19]. Ввиду особенностей рельефа местности длина эскалаторов в юго-западном вестибюле на 5 метров больше, чем в северо-восточном — 30 метров против 25[11].

</RuTxt>

<EnTxt>

Solntsevo is a station on the Kalininsko-Solntsevskaya line of the Moscow Metro. It opened On August 30, 2018 as part of line's Ramenki-Rasskazovka extension.[1]

~

The station is in the Solntsevo District of Moscow. The name Solntsevo dates to 1938 when a dacha community was built on the site. Solntsevo was absorbed by the city of Moscow in 1984.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>267</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Боровское шоссе</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>267</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Бо́ровское шоссе́» — станция Московского метрополитена на Солнцевской линии. Расположена в районе Ново-Переделкино (ЗАО) у пересечения Приречной улицы и Боровского шоссе, по которому и получила своё название. Открыта 30 августа 2018 года[1] в составе участка «Раменки» — «Рассказовка». Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Станцию изначально планировалось построить на Солнцевской линии, которая бы соединяла Новую Москву со станцией метро «Юго-Западная», но этот проект линии так и не был реализован. К проекту станции вернулись в 2012 году в связи с проектом продления Калининско-Солнцевской линии через центр города и на юго-запад в Новую Москву.

Станция открылась 30 августа 2018 года в составе участка «Раменки» — «Рассказовка», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 222 станции.

~

Станция располагается на границе районов Ново-Переделкино и Солнцево Западного Административного округа Москвы, между пересечением Боровского шоссе и его дублёра с Приречной улицей[9].

Имеет два подземных вестибюля с выходами в подуличные пешеходные переходы под Приречной улицей, к 7-му микрорайону Солнцева[13] и на нечётную сторону Боровского шоссе[14]. Павильоны станции оформлены в оранжевом и сером цветах[15].

На базе станции будет организован транспортно-пересадочный узел «Боровское шоссе». Площадь территории в границах проекта планировки ТПУ составит 14,8 га, территория ТПУ — 11,7 га. Помимо метро, в состав ТПУ войдут остановки наземного общественного транспорта и перехватывающая парковка[16], а также общественно значимые, социальные и коммерческие объекты[17].

Колонная двухпролётная станция мелкого заложения[2].

Оформление содержит отсылки к Боровскому шоссе, именем которого названа станция[2]. Облик станции обусловлен контрастным сочетанием ярко-оранжевых элементов и фонового оформления в оттенках серого цвета[15]. Освещение напоминает городские фонари, потолок с насечками похож на шоссе после дождя, а декоративные светильники — на летящие с большой скоростью автомобили[18].

</RuTxt>

<EnTxt>

Borovskoye Shosse (Russian: Боровское шоссе) is a station on the Kalininsko-Solntsevskaya line of the Moscow Metro. It opened on August 30, 2018 as part of line's Ramenki - Rasskazovka extension.

It is in the Novo-Peredelkino District of Moscow at the intersection of Prirechnaya Ulitsa and Borovskoye Shosse, after which the station takes its name.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>268</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Новопеределкино</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>268</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Новопереде́лкино» — станция Московского метрополитена на Солнцевской линии. Расположена под Боровским шоссе между улицами Шолохова и Чоботовской в районе Ново-Переделкино (ЗАО), по которому и получила своё название. Открыта 30 августа 2018 года[1], как и планировалось[3], в составе участка «Раменки» — «Рассказовка». Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

История станции начинается в 1973 году, когда Солнцевский (тогда — Киевский) радиус Арбатско-Покровской линии было предложено провести в посёлок Солнцево, только что получивший статус города: предполагалось прохождение линии по нынешнему Солнцевскому проспекту.

Первоначально станция проектировалась рядом с платформой Переделкино. В 1985 году, вместе с появлением проекта скоростных хордовых линий, станция «Новопеределкино» получила новое, сохраняющееся до сих пор, местоположение на перекрёстке Боровского шоссе и улицы Шолохова, а сам Солнцевский радиус стал частью хорды Солнцево — Мытищи.

В начале 2000-х предполагалось, что в Ново-Переделкино будет построена линия так называемого «лёгкого» метро. В 2011 году снова поднимался вопрос о строительстве участка до «Новопеределкино» в период до 2020 года, но в апреле 2012 года взамен станции «Новопеределкино» было предложено продлить в Солнцево Сокольническую линию.

В сентябре 2012 года, после отказа от этого проекта, было решено вернуться к проработке проекта Солнцевской линии. В феврале 2013 года мэр Сергей Собянин поднял вопрос о строительстве «Новопеределкино» к сентябрю 2017 года.

Станция открылась 30 августа 2018 года в составе участка «Раменки» — «Рассказовка», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 222 станции.

~

Станция «Новопеределкино» располагается в районе Ново-Переделкино Западного административного округа Москвы, напротив дома № 36 по Боровскому шоссе, к северо-востоку от пересечения с улицей Шолохова[2][12].

Имеется два подземных вестибюля с выходами на обе стороны Боровского шоссе и улицу Шолохова[12][13][14].

На оформление станций «Новопеределкино» и «Солнцево» был организован открытый международный конкурс, в который были включены требования использовать в отделке только российские материалы и уложиться по стоимости работ по оформлению в 5 % от общей стоимости станции. Победитель выбирался комиссией на основе оценок профессионального жюри и результатов опроса жителей Москвы через сервис «Активный гражданин». Вариант дизайна станции «Новопеределкино» латвийского архитектурного бюро «United Riga Architects», хотя занял и не первое место по оценкам жюри, набрал наибольшее число голосов в опросе и был объявлен победителем. Компания получила право заключить договор с проектировщиком на использование своего архитектурно-художественного решения с ценой 3,5 млн рублей[15][16]. В марте 2017 года Москомархитектура выдала свидетельство об утверждении архитектурно-градостроительного решения проекту, в основу которого положена концепция бюро «United Riga Architects»[17].

Оформление станции стилизовано под убранство теремов и палат старой Москвы. На светильниках при помощи перфорированных металлических панелей имитированы настенные росписи в виде травяных орнаментов, а вокруг колонн вестибюлей размещены световые короба, напоминающие своды палат. Для создания мягкого и рассеянного освещения за перфорированными стальными пластинами размещаются светопроникающие молочные панели со светодиодными излучателями внутри них, которые позволяют менять цвета освещения станции[15][16]. Платформа отделана плитами из светлого гранита, перемежающимися полосами из тёмного магнезита. Стены станции, вестибюлей, лестниц и переходов облицованы панелями из алюмокомпозита[18].

</RuTxt>

<EnTxt>

Novoperedelkino is a station on the Kalininsko-Solntsevskaya line of the Moscow Metro. It opened on August 30, 2018 as part of the line's "Ramenki"—"Rasskazovka" extension.[1] This is the penultimate station on the southern branch.

It is in the Novo-Peredelkino District of Moscow and takes its name from the district.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>269</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Рассказовка</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>269</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Расска́зовка» — станция Московского метрополитена, западная конечная Солнцевской линии. Расположена в поселении Внуковское (НАО) у пересечения Боровского шоссе и улицы Корнея Чуковского. Получила своё название по одноимённой деревне. Открыта 30 августа 2018 года[2] в составе участка «Раменки» — «Рассказовка». Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. Является самой западной станцией Московского метрополитена (и сохранит этот статус до дальнейшего продления линии до станции «Внуково»), а также самой отдалённой от МКАД подземной станцией в московском метро[3]. Ближайшая действующая станция метро к аэропорту «Внуково».

~

Станция открылась 30 августа 2018 года в составе участка «Раменки» — «Рассказовка», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 222 станции.

~

Станция располагается вдоль Боровского шоссе вблизи микрорайона «Переделкино Ближнее» и деревни Рассказовка Новомосковского административного округа Москвы. Имеет два подземных вестибюля с выходами на обе стороны Боровского шоссе; для пересечения Боровского шоссе построен подземный пешеходный переход. К северу от шоссе идёт строительство крупного транспортно-пересадочного узла «Рассказовка»[19], в котором разместится многофункциональный торговый центр и администрация поселения Внуковское, а также жилые площади, детский сад и школа. Два выхода со станции ведут к торговому центру и разворотной площадке ТПУ, три — к жилым домам и остановкам общественного транспорта[1]. Транспортно-пересадочный узел связывает между собой метрополитен, автобусы и будущую линию скоростного трамвая, которая будет вести к платформе Мичуринец, административно-деловому центру в Коммунарке и платформе Бутово. Технологическая часть ТПУ открыта вместе со станцией метро, полностью узел планируется открыть в 2020 году[20].

При станции поставлен памятник, состоящий из двух отдельных частей[21]:

> скульптурная композиция, изображающая проходчика (метростроителя) и писателя, расположившихся на лавочке, перетекающей в штабель рельс[22];

> фрагмент ротора тоннелепроходческого комплекса «Наталия», который, помимо прочих, строил тоннели и к данной станции[23].

Архитектурная концепция совмещает декораторский стиль ар-деко и пространство классического читального зала общественной библиотеки. Главные элементы интерьера — колонны, задекорированные под «шкафы-картотеку». На лицевой поверхности картотечных ящиков нанесены ​QR-коды. Пол станции выполнен в виде ромбовидного шахматного рисунка двух типов гранита: тёмно-серый с белым и светло-серый с белым​. Путевые стены облицованы металлокерамическими панелями с рисунком в виде корешков книг, а простенки со скамейками для отдыха, расположенные между колонн, — цитатами известных людей[24]. Станция освещается светильниками правильной геометрической формы, а освещение вдоль путей сделано скрытым. Основания колонн и названия станции на путевых стенах также получили архитектурную подсветку[1].

</RuTxt>

<EnTxt>

Rasskazovka is a station on the Kalininsko-Solntsevskaya line of the Moscow Metro. It opened on August 30, 2018 as part of the "Ramenki" - "Rasskazovka" extension and is the southern terminus.[1]

~

~

Excavation was due to start in September 2014,[2] and by June 2015, work was under way on the construction of the main reinforced concrete structures and waterproofing the inner surface.[3]

The first tunnel reached the station in November 2015, while the second tunnel was completed in February 2016. By October 2016, the station was 90% complete.[4] The platforms were completed in June 2017.[5] In May 2018, the metro station Rasskazovka is ready for commissioning.[6]

Rasskazovka station is the final station on the line after Novoperedelkino. It is on Borovskoye Highway in the village of Rasskazovka in the Novomoskovsky Administrative Okrug of Moscow, bordering the district of Novo-Peredelkino. The station is about 5 km from Vnukovo Airport.

A future extension of the Kalinin-Solntsevo Line will take the line toward Vnukovo International Airport. According to the head of the Moscow Department of Construction, work toward the extension could begin after 2022. The extension would include two new stations, Pykhtino and Vnukovo.[7]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>270</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Андроновка</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>270</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Андроновка — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Расположена в северной горловине одноимённой станции. Открыта 10 сентября 2016 года[1] с началом пассажирского движения электропоездов МЦК.

~

~

Находится в северной горловине одноимённой станции, к северу от путепровода Казанского направления МЖД (в то время как основные парки станции Андроновка расположены к югу от него); неподалёку от платформы Фрезер; между проездом Фрезер и 2-й улицей Энтузиастов.

Имеет уличную пересадку на железнодорожную платформу Фрезер пригородных электропоездов Казанского и Рязанского направлений МЖД.

Имеет две платформы: боковую, на которой останавливаются электропоезда, следующие по часовой стрелке, и островную — для поездов следующих против часовой стрелки в сторону станции Измайлово. Из вестибюля на платформы ведёт по эскалаторному спуску и лестничному маршу. Вестибюль находится в южной её части, на пешеходном мосту через пути. Выходы с моста в двух направлениях — к остановочному пункту Фрезер и проезду Фрезер, а также в направлении 2-й улицы Энтузиастов.

Является конечной для некоторых поездов, уходящих на ночь в парк отстоя, расположенный на территории станции Андроновка.

</RuTxt>

<EnTxt>

Andronovka (Russian: Андроновка) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro.

This station offers a transfer to the "Frezer" station of the urban/suburban rail line (one of 11 rail lines radiating from central Moscow). "Frezer" is on east-bound line that originates at the Kazansky railway station in central Moscow (so-called "Kazansky direction"). This line, just like any other, is served by commuter electric trains.

Upon the station's opening in September 2016, the only way to transfer is to exit the "Andronovka" station and walk outside for 3-5 minutes, across the "Kazansky" line tracks. But the pedestrian underpass and thus a more direct and convenient transfer is under construction.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>271</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Шоссе Энтузиастов</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>271</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Шоссе Энтузиастов — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Расположена в границах железнодорожной станции Лефортово между пассажирскими остановочными пунктами Андроновка и Соколиная Гора. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя сама платформа в отличие от исторической станции Лефортово не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия собственного путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1][2]. Названа по Шоссе Энтузиастов, пересекающему Малое кольцо к югу от платформы.

Платформа оборудована турникетами. Имеет выход в город к расположенному в подземном переходе вестибюлю станции метро «Шоссе Энтузиастов» Калининской линии с непрямой уличной пересадкой, к шоссе Энтузиастов и Измайловскому парку.

~

~

Располагается в границах станции Лефортово между Измайловским лесопарком и под Северо-Восточной хордой, в непосредственной близости от станции метро «Шоссе Энтузиастов», на которую имеет наземную пересадку (несколько минут пешком). Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа.

На платформе останавливаются все поезда городской электрички, ежедневно курсирующие с 5:30 до 1:00. Интервал движения электропоездов в часы пик составляет 5 минут, в остальное время — 10 минут. При входе на платформу имеются турникеты, которые осуществляют контроль оплаты проезда по билетам, единым с Московским метрополитеном. До 10 октября 2016 года платформа, как и всё МЦК, работала в бесплатном режиме, и контроль оплаты проезда на ней не производился[2].

</RuTxt>

<EnTxt>

Shosse Entuziastov (Russian: Шоссе Энтузиастов) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.

~

~

Passengers may make out-of-station transfers to Shosse Entuziastov station on the Kalininsko-Solntsevskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>272</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Измайлово</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>272</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Изма́йлово — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1][2]. Названа по расположенному рядом району Измайлово.

~

~

Платформы построены на высокой насыпи, вестибюль находится ниже уровня путей и совмещен с переходом под путями. Выходы — на Окружной проезд, выход к автостанции «Партизанская» и к наземному вестибюлю станции метро «Партизанская» — через пешеходный мост, перекинутый через Северо-Восточную хорду и Вернисажную улицу. Мост был открыт для пассажиров 18 сентября[3] ещё до полного окончания строительства, обеспечив связку платформы с метро, а также пешеходный переход через пути МЦК и Северо-Восточную хорду. В настоящее время полностью достроен.

В незначительном удалении от остановочного пункта МЦК (несколько минут пешком) расположена станция метро Партизанская Арбатско-Покровской линии. Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа.

</RuTxt>

<EnTxt>

Izmaylovo (Russian: Измайлово) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.[1]

~

~

The station is named for the Izmaylovo District in which it is situated. The city changed the station name from Izmaylovsky Park shortly before the line opened.[2]

Passengers may make free, out-of-station transfers to Partizanskaya station in the Arbatsko-Pokrovskaya Line via an enclosed walkway over Vernisazhskaya Ulitsa.[3]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>273</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Локомотив</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>273</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Локомоти́в — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Расположена в границах грузовой железнодорожной станции Черкизово. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя сама платформа в отличие от исторической станции Черкизово не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия собственного путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1][2]. Названа по стадиону «Локомотив».

Платформа оборудована турникетами, имеет переход на станцию метро «Черкизовская» Сокольнической линии.

~

~

Располагается в границах станции Черкизово между Черкизовским парком (в Черкизово) и промзоной на западе Гольянова (в Колошино), в непосредственной близости от станции метро «Черкизовская», на которую имеет прямую крытую пересадку. Во время проведения домашних матчей ФК «Локомотив Москва» крытый переход работает только на пересадку с МЦК на метро. При этом бестурникетная пересадка между метрополитеном и МЦК отсутствует. Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа.

Пассажирский остановочный пункт МЦК включает в себя две высокие береговые платформы с полукруглыми навесами. Вход на платформы осуществляется как через новый кассово-турникетный вестибюль белого цвета, интегрированный с надземным переходом, так и через старый совмещённый наземный кассовый вестибюль станции метрополитена «Черкизовская», в который был встроен надземный пешеходный переход и эскалаторы. Оба вестибюля расположены с внутренней стороны кольца, выход к платформам осуществляется с южной стороны. При входе через новый вестибюль проход к платформе электропоездов, курсирующих против часовой стрелки, осуществляется напрямую без перехода между уровнями.

Турникеты начали действовать с 11 октября 2016 года по окончании бесплатного месяца функционирования МЦК. Для осуществления прохода и гашения поездок они используют единые транспортные карты Московского транспорта, используемые также для проезда в метрополитене и наземном городском транспорте.

</RuTxt>

<EnTxt>

Lokomotiv (Russian: Локомотив) is a passenger station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.

~

~

The station, which was to be named Cherkizovo, reflecting the name of a village originally on the site, was ultimately named Lokomotiv for the soccer team that plays its home games nearby.[1]

Lokomotiv offers out-of-station transfers to Cherkizovskaya on the Sokolnicheskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>274</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Бульвар Рокоссовского</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>274</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Бульвар Рокоссо́вского» (до 8 июля 2014 года — «Улица Подбельского») — станция Московского метрополитена, конечная северо-восточного радиуса Сокольнической линии. Расположена на территории района Богородское (ВАО). Открыта 1 августа 1990 года в составе участка «Преображенская площадь» — «Улица Подбельского». Была временно закрыта с 16 по 23 февраля и с 30 марта по 4 апреля 2019 года для строительства Большой кольцевой линии.

~

Станция открыта под названием «Улица Подбельского» 1 августа 1990 года в составе участка «Преображенская площадь» — «Улица Подбельского», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 143 станции. Была названа по улице Подбельского, в 1994 году переименованной в Ивантеевскую (на перекрёстке этой улицы с 7-м проездом Подбельского расположен северный выход со станции). После переименования улицы, которая получила исходное название в честь партийного и государственного деятеля Вадима Подбельского, название станции утратило географическую привязку, хотя имя Подбельского сохранилось до настоящего времени в названиях 7-го и ещё шести проездов, расположенных в том же районе. По решению Московской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц, станций метрополитена, организаций и других объектов города станция «Улица Подбельского» 8 июля 2014 года в рамках подготовки к празднованию 70-летия победы в Великой Отечественной войне была переименована в «Бульвар Рокоссовского». Расстояние от наземных вестибюлей станции до самого бульвара составляет более 500 метров.

Как отметил мэр Москвы Сергей Собянин: «Мы с советом ветеранов вырабатывали комплекс мероприятий по подготовке к 70-летию победы в Великой Отечественной войне. Часть мероприятий посвящена увековечению памяти героев войны, великих полководцев, которые защищали Москву и нашу Родину. Предложение было по переименованию станции метро „Улица Подбельского“ в станцию метро „Бульвар Рокоссовского“».

~

Станция имеет два выхода: южный — на Открытое шоссе и северный — на Ивантеевскую улицу и 7-й проезд Подбельского.

10 сентября 2016 года открыта одноимённая станция Московского центрального кольца (МЦК), вход на которую находится в непосредственной близости от южного вестибюля станции метрополитена.

Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения (глубина заложения — 8 м). Сооружена по типовому проекту из сборного железобетона с опорой на «стену в грунте». На станции два ряда по 26 железобетонных колонн. Шаг колонн 6,5 м.

Колонны облицованы белым мрамором, путевые стены — металлическими полосами, из которых выложен геометрический орнамент; цоколь стен покрыт тёмным гранитом. Пол выложен светло-серым гранитом с полосами из чёрного и красного мрамора.

Памятников и бюстов на станции нет.

</RuTxt>

<EnTxt>

Bulvar Rokossovskogo (Russian: Бульва́р Рокоссо́вского, English: Rokossovsky Boulevard), previously Ulitsa Podbelskogo (Russian: У́лица Подбе́льского, English: Podbelsky Street), is a Moscow Metro station in the Bogorodskoye District, Eastern Administrative Okrug, Moscow, Russia. It is on the Sokolnicheskaya line, serving as its eastern terminus. The station was opened in 1990. Riders may make an out-of-station transfer to Bulvar Rokossovskogo on the Moscow Central Circle line.

~

The station was originally named "Ulitsa Podbelskogo" for Podbelskogo Street, which was named for the Bolshevik revolutionary Vadim Podbelsky. Even after the street was renamed in 1991 to Ivanteyevskaya Street, the station's name was unchanged until 2014. On 10 April 2014 Moscow City Commission on Names recommended renaming the station to "Bulvar Marshala Rokossovskogo", for Rokossovsky Boulevard, which was named for Soviet Marshal Konstantin Rokossovsky. On 8 July, the station was officially renamed to "Bulvar Rokossovskogo".

Rather than continuing the straight path of the Sokolnicheskaya line to the northeast, Bulvar Rokossovskogo was built to the northwest of Cherkizovskaya, forming a right angle with the rest of the line. This would allow Bulvar Rokossovskogo to eventually become part of a planned second ring line around the city, at which time the Sokolnicheskaya line could presumably be further extended in its original direction.

Beyond Bulvar Rokossovskogo are reversal sidings which are planned to become part of the future "Big Ring" line. A junction between Bulvar Rokossovskogo and Cherkizovskaya is used by southbound trains entering and leaving the Cherkizovo depot (No. 13), since the depot is directly connected only to the southbound tunnel.

~

Bulvar Rokossovskogo is a shallow column tri-vault station. The station was designed by architects Nina Aleshin and Natalya K. Samoilova and applied the following theme: ferroconcrete pillars faced with white marble; anodized aluminum arranged in geometric patterns on the walls and two identical entrance vestibules located on either side of Moscow's Circular Railway near the Otkrytoe Shosse.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>275</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Белокаменная</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>275</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Белока́менная — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя в отличие от исторической станции сама платформа не имеет собственного путевого развития и потому не является железнодорожной станцией.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1].

~

~

Расположена между платформами Ростокино и Бульвар Рокоссовского, в границах грузовой станции Белокаменная. Находится в Восточном административном округе на границе районов Богородское и Метрогородок.

Единственная платформа в Москве, расположенная непосредственно на территории национального парка Лосиный Остров.

Недалеко от станции проходят маршруты автобусов 75 (Дворец спорта Сокольники - метро "Бульвар Рокоссовского") и 822 (Яузская аллея - метро "Бульвар Рокоссовского").

Пассажирский остановочный пункт МЦК включает в себя одну островную высокую платформу, оборудованную навесом. Вход на платформу осуществляется из подземного пешеходного перехода. Историческая низкая платформа станции Белокаменная для пассажирского сообщения не используется.

Платформа оборудована турникетами, расположенными в подземном переходе перед лестницами на платформу. Турникеты начали действовать с 11 октября 2016 года по окончании бесплатного месяца функционирования МЦК. Для осуществления прохода и гашения поездок они используют единые транспортные карты Московского транспорта, используемые также для проезда в метрополитене и наземном городском транспорте.

</RuTxt>

<EnTxt>

Belokamennaya (Russian: Белокаменная) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>276</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Ростокино</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>276</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Росто́кино — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Находится в границах одноимённой железнодорожной станции кольца.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[3][4].

~

Строительные работы на платформе начались позже других участков МКЖД. Лишь к лету 2015 года началась перестройка путепровода над путями Ярославского направления. До этого на месте строительства будущего пересадочного узла был снесён пакгауз Московского нефтемаслозавода. В июне-июле 2015 года были сняты пролёты старого, а в сентябре началась установка пролётов нового путепровода, зимой 2015—2016 годов была сооружена пассажирская платформа из монолитного железобетона. По состоянию на март 2016 года велось строительство восточного вестибюля[5]. Платформа открыта для пассажиров 10 сентября 2016 года.

~

Платформа находится в районах Яролавский и Ростокино, возле проспекта Мира. Расположена между пассажирскими остановочными пунктами Ботанический сад и станцией Белокаменная к востоку от основного путевого развития одноимённой станции Ростокино. Платформа имеет прямую внеуличную пересадку на платформу Северянин Ярославского направления МЖД и вместе с ней входит в состав транспортно-пересадочного узла.

Возможен бесплатный переход с и на станцию монорельса «Выставочный центр» и станцию метро «ВДНХ» (формально, согласно постановлению 519-ПП от 22.08.2016, пересадки возможны только с монорельса, но турникеты на обеих станциях позволяют данную пересадку в любую сторону).

6 сентября 2019 года[6] рядом с кассовой зоной открылся южный вестибюль перенесённой платформы «Северянин», с помощью которого можно совершить уличную крытую («электричка—МЦК») пересадку; обратная пересадка («МЦК—электричка») — с выходом из-под навеса от дождя.

Пассажирский остановочный пункт МЦК включает в себя одну высокую островную платформу с полукруглым навесом. Вход на платформы осуществляется через подземный пешеходный переход, расположенный под железнодорожной насыпью с наземным кассовым вестибюлем. В подземный переход интегрирован турникетный павильон, от которого имеется выход к платформе.

Платформа оборудована турникетами, которые начали действовать с 11 октября 2016 года по окончании бесплатного месяца функционирования МЦК[4]. Для осуществления прохода и гашения поездок они используют единые транспортные карты Московского транспорта, используемые также для проезда в метрополитене и наземном городском транспорте.

</RuTxt>

<EnTxt>

Rostokino (Russian: Ростокино) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.

The station name, which was originally planned to be Yaroslavskaya, was changed in August 2016 to Rostokino for the Rostokino District.[1]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>277</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Ботанический сад</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>277</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Ботани́ческий сад — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1][2]. Названа по находящемуся неподалёку Главному ботаническому саду им. Н. В. Цицина РАН.

~

~

Платформа Ботанический сад находится на границе районов Свиблово и Ростокино Северо-Восточного административного округа. Выходы со станции — к проезду Серебрякова и 1-й улице Леонова. Имеется уличная пересадка на одноимённую станцию метро Ботанический сад Калужско-Рижской линии, вестибюль которой расположен в непосредственной близости от платформы. Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа.

Пассажирский остановочный пункт МЦК включает в себя две высокие платформы с полукруглыми навесами — береговую и островную. Береговая платформа однопутная и используется для остановки электропоездов, следующих по часовой стрелке; островная двухпутная, внутренний путь используется для остановки электропоездов, следующих против часовой стрелки. Вход на платформы осуществляется через подземный пешеходный переход, оканчивающийся крытыми стеклянными наземными вестибюлями по бокам от платформы. В подземный переход интегрирован кассово-турникетный павильон, от которого имеются выходы к платформам.

Платформа оборудована турникетами, которые начали действовать с 11 октября 2016 года по окончании бесплатного месяца функционирования МЦК. Для осуществления прохода и гашения поездок используются единые транспортные карты Московского транспорта, используемые также для проезда в метрополитене и наземном городском транспорте.

</RuTxt>

<EnTxt>

Botanichesky Sad (Russian: Ботанический сад) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro. Construction started on the station in October 2014 and the station opened in September 2016.[1]

~

~

The station is named for the nearby Moscow Botanical Garden.

The station offers free out-of-station transfers to Botanichesky Sad station of the Kaluzhsko-Rizhskaya Line. In 2018, the city plans to complete an underground facility that connects the stations.[2]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>278</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Владыкино</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>278</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Влады́кино — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически сама не является железнодорожной станцией и расположена в границах железнодорожной станции Владыкино-Московское.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1].

~

~

Платформа находится в Северо-Восточном административном округе на границе районов Отрадное и Марфино. Оборудована турникетами, которые начали действовать 11 октября 2016 года. Для осуществления прохода и гашения поездок используют единые транспортные карты Московского транспорта, используемые также для проезда в метрополитене и наземном городском транспорте.

На платформе есть крытая и уличная пересадка на одноимённую станцию Серпуховско-Тимирязевской линии метро. При этом бестурникетная пересадка между метрополитеном и МЦК отсутствует. Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа.

Рядом с платформой будет построен одноимённый транспортно-пересадочный узел[2].

</RuTxt>

<EnTxt>

Vladykino (Russian: Владыкино) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro.

~

~

The station offers a transfer for Vladykino of Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>279</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Окружная</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>279</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Окружна́я (проектное название — Гости́ничная) — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[2]. Станция является действующей частью строящегося сейчас рядом транспортно-пересадочного узла «Окружная»[3].

~

~

Станция находится в Северном административном округе, на границе Бескудниковского и Тимирязевского районов, между Станционной улицей и Сигнальным проездом, в районе перекрёстка Локомотивного проезда и Станционной улицы[4]. Оборудована турникетами, которые начали действовать 11 октября 2016 года. Для осуществления прохода и гашения поездок используют единые транспортные карты Московского транспорта, используемые также для проезда в метрополитене и наземном городском транспорте.

Платформа имеет наземную непрямую пересадку на одноимённую платформу пригородных электропоездов Савёловского направления МЖД. Ведётся строительство транспортно-пересадочного узла[5] для пересадки пассажиров между платформой МЦК, одноимённой платформой Савёловского направления[6], станцией метро Люблинско-Дмитровской линии[7], а также маршрутами наземного городского транспорта[3].

Несмотря на расстояние более 3 км, возможны пересадки и на станции Московского монорельса «Тимирязевская»[8] и «Улица Милашенкова»[9]. Пересадка на станцию «Выставочный центр» невозможна из-за большого расстояния.

Пассажирский остановочный пункт МЦК включает в себя две высокие платформы с полукруглыми навесами — береговую и островную. Береговая платформа однопутная и используется для остановки электропоездов, следующих по часовой стрелке; островная платформа двухпутная, внутренний путь используется для остановки электропоездов, следующих против часовой стрелки. Вход на платформы осуществляется через надземный вестибюль белого цвета, в который интегрированы кассово-турникетные павильоны и пешеходный переход над путями МКМЖД, дающий возможность перейти на противоположную платформу. Расположение турникетов позволяет пользоваться вестибюлем как обычным надземным пешеходным переходом, позволяющим бесплатно перейти со Станционной улицы на Сигнальный проезд и обратно. Вестибюль расположен около железнодорожного путепровода Савёловского направления МЖД, он является первым участком строящегося здания ТПУ «Окружная», от него уже отведена тупиковая на текущий момент пешеходная галерея, проходящая над Станционной улицей и ведущая к основной части будущего сооружения[3][5].

</RuTxt>

<EnTxt>

Okruzhnaya (Russian: Окружная - Circle [station]) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro. The station named after the Moscow Circular Railway, the old name of nowaday Moscow Central Circle.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>280</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Лихоборы</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>280</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Лихоборы — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Расположена в восточной горловине одноимённой грузовой станции. Открыта 10 сентября 2016 года[1] вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК. Первоначально рабочее название платформы было «Николаевская», окончательное название «Лихоборы» присвоено в июле 2016 года[2].

~

Весной 2016 года на строительстве станции и ТПУ «Лихоборы» ежедневно работало до 300-х человек и 7 единиц техники. Строительство вела компания Трансбалтстрой [3].

Согласно проекту, пассажиропоток станции Лихоборы должен был составить около 8,9 тысячи человек в час пик[4].

~

Платформа Лихоборы расположена в восточной горловине одноимённой станции к западу от пересечения с Ленинградским направлением ОЖД между платформами Окружная и Коптево. Находится в Северном административном округе на границе районов Головинский и Коптево.

Имеется непрямая уличная пересадка на платформу НАТИ пригородных поездов Ленинградского направления Октябрьской железной дороги.

Рядом со станцией расположено строящееся электродепо «Лихоборы» Люблинско-Дмитровской линии метро.

Вестибюль станции совмещён с надземным пешеходным переходом над путями. Оборудован кассами, турникетами, эскалаторами, лифтами, и санитарными комнатами[3]. Выход к проезду Черепановых и остановочному пункту НАТИ Октябрьской железной дороги[3].

</RuTxt>

<EnTxt>

Likhobory (Russian: Лихоборы) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.

Likhobory station shares its name with a station on the Little Ring railway line and Verkhniye Likhobory, a station that is under construction on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line. The name is derived from an area north of Moscow along the Likhoborka River. The station's name during construction was Nikolaevskaya, but was changed by the city prior to the opening of the line.[1]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>281</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Балтийская</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>281</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Балти́йская[3] (проектные названия — первоначально Глебово, впоследствии Войковская[4]) — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[5][6][7].

~

~

Остановочный пункт включает посадочную платформу островного типа и расположенный над путями вестибюль, который соединяется с западным торцом платформы лестничным сходом и эскалаторами и позволяет выйти в расположенный вне зоны оплаты крытый пешеходный коридор, соединяющий между собой обе стороны железной дороги[7].

С южной стороны пешеходный коридор соединён с торговым центром «Метрополис», через который можно выйти на площадь Ганецкого и к станции метро «Войковская» Замоскворецкой линии. При этом общая длина пешеходного маршрута между вестибюлями обеих станции составляет около 730 м, превышая нормальное расчётное расстояние пешеходной доступности (700 м)[7]. Он является самым длинным из пешеходных переходов на платформах МЦК[13] и требует от пассажиров 12 минут на пересадку[14]. Для обеспечения комфортного маршрута пересадки администрация ТЦ «Метрополис» открывает для пассажиров МЦК транзитный переход через 2-й и 1-й этажи торгового центра в утренние часы между началом движения поездов и началом работы торгового центра.

С северной стороны коридор ведёт в сторону улицы Адмирала Макарова, но в момент пуска МЦК был открыт лишь один выход — через ТЦ Метрополис. Выход на улицу Адмирала Макарова был открыт несколько позже, 18 сентября 2016 года[7].

В сентябре 2014 года сообщалось о возможном запуске между станцией метро «Войковская» и платформой Балтийская пересадочных шаттлов[13].

С обеих сторон платформы находятся оборотные тупики, где ночью и во внепиковое время отстаиваются поезда[15].

</RuTxt>

<EnTxt>

Baltiyskaya (Russian: Балтийская) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016. Passengers may make out-of-station transfers to Voykovskaya on the Zamoskvoretskaya Line.

Originally the working name was Glebovo after a local park in the area; however, a proposal to rename the station Voykovskaya for the nearby Metro station generated controversy and opposition, in particular from the Russian Orthodox Church.[1] Voikovskaya station is named for Pyotr Voykov, a Soviet revolutionary who was involved in the murder of the Tsar's family in 1917.

The controversy over the name led to an effort to rename the Voykovskaya Metro station that was ultimately unsuccessful after a public survey. Despite this, the concern over naming a new station after Voykov remained. Moscow Mayor Sergei Sobyanin indicated in 2016 that the decision on the station was still an open question and that the issue would be put to citizens via a separate survey.[2]

A survey conducted by the city in July 2016 only showed support for the name Voykovskaya at 19% out of over 173,000 responses. This led to a decision to include Baltiyskaya as one of 15 name changes prior to the opening of the line in September.[3]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>282</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Стрешнево</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>282</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Стрешнево[1] (проектное название — Волоколамская) — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Открыта 10 сентября 2016 года[2] вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК. Названа по району Покровское-Стрешнево, рядом с которым расположена[1].

20 июля 2016 года во время тестовой обкатки электропоезд ЭД4М был поцарапан о платформу[8]. После этого допущенная при строительстве ошибка была исправлена[9]. Однако теперь между вагоном электропоезда и краем платформы остаётся большой зазор (приблизительно 30 см), что создает относительные неудобства для пассажиров при посадке, в особенности для людей с ограниченными возможностями.

~

~

Располагается между платформами Балтийская и Панфиловская. Находится на границе районов Сокол и Щукино. Расположена рядом с районом Покровское-Стрешнево. На платформе есть два вестибюля, совмещённые с пешеходными переходами над путями. Выходы с платформ — к Светлому и 1-му Красногорскому проездам, Волоколамскому шоссе, улице Константина Царёва, платформе «Ленинградская».

На Рижском направлении Московской железной дороги построены новые платформы остановочного пункта Ленинградская, который располагается в непосредственной близости от Стрешнево[3]. Дальность пересадки между платформами МЦК и Рижского направления составляет всего 20 метров, их связывает крытый наземный переход. За счёт строительства этой пересадки планируется разгрузить станции метро «Тушинская» и «Дмитровская»[4]. Второй вестибюль и переход были открыты 12 июня 2019 года[5]

</RuTxt>

<EnTxt>

Streshnevo (Russian: Стрешнево) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016. The station is in the border of the Sokol and Shchukino districts of Moscow; however the station's name comes from the adjacent Pokrovskoye-Streshnevo District. The original name was slated to be Volokalamskaya; but the city government agreed to change the name prior to the start of service.[1]

There is a large gap between the platform and the cars at this station. In 2016, during a test run, one of the trains was scratched by the platform as it passed.[2] Although the ED4 trains will not run on this line, the problem was corrected so that this does not become a problem with future trainsets.[3]

~

~

No transfers to the Moscow Metro are available; however, the station is a short distance from Pokrovsko-Streshnevo station on the Rizhskaya Branch of the Moscow Railway.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>283</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Хорошёво</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>283</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Хорошёво — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Открыта 10 сентября 2016 года[1][2] вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК. Названа по Хорошёвскому шоссе.

~

~

Располагается на железнодорожном путепроводе МКЖД над Хорошёвским шоссе. При строительстве станции ранее существовавший путепровод 1950 года постройки был разобран, и на его месте сооружён новый. Станция находится на границе района Хорошёво-Мнёвники и Хорошёвского района[3]. Выходы со станции — к Хорошёвскому шоссе и к проспекту Маршала Жукова.

В 600 м к востоку от платформы находятся станции метро «Полежаевская» Таганско-Краснопресненской линии и «Хорошёвская» Большой кольцевой линии, между ними и платформой МЦК организована уличная пересадка. Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа.

</RuTxt>

<EnTxt>

Khoroshyovo (Russian: Хорошёво) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro. The station offers out-of-station transfers to Polezhayevskaya of Tagansko-Krasnopresnenskaya line and Khoroshyovskaya on the Bolshaya Koltsevaya and Kalininsko-Solntsevskaya lines.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>284</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Шелепиха</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>284</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Шелепи́ха — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Открыта 10 сентября 2016 года[2] вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК. Названа по историческому селу Шелепиха.

~

Строительные работы на данном участке были начаты осенью 2015 года. Несмотря на поздний срок, строители к зиме возвели платформу для посадки, крышу, лифты, эскалаторы и переходы[3]. Станция была готова принять пассажиров уже в апреле 2016 года.

~

Остановочный пункт имеет две боковые платформы с навесами от дождя. Вестибюль станции расположен под путями, выход на платформы по лестничному спуску и эскалаторам. Выход на Шмитовский проезд и к станции метро «Шелепиха».

</RuTxt>

<EnTxt>

Shelepikha (Russian: Шелепиха) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>285</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Деловой центр</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>285</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Делово́й центр (проектное название — Си́ти) — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Открыта 10 сентября 2016 года[2] вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК. Названа по расположенному рядом деловому центру «Москва-Сити». Входит в состав транспортно-пересадочного узла, включающего в себя станцию метро «Международная».

~

Строительные работы на данном участке были начаты осенью 2015 года. Несмотря на поздний срок, строители уже к зиме возвели платформу для посадки, крышу, лифты, эскалаторы и переходы[1]. В январе 2016 года велась отделка и электрификация. Строительство вела компания ООО «Трансбалтстрой».

~

Расположена на эстакаде в Пресненском районе, возле Звенигородского шоссе и Тестовской улицы.

Вестибюль платформы МЦК находится под эстакадой вплотную к вестибюлю станции метро Международная, на которую имеется прямая крытая пересадка. Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа. Для пересадки между вестибюлями требуется пройти по крытому пешеходному переходу, в котором расположены различные магазины и кафе.

На расстоянии порядка 500 м к северу расположена платформа Тестовская Смоленского направления, на которую можно осуществить уличную пересадку пешком за несколько минут.

Остановочный пункт расположен на 658-метровой эстакаде. Имеет одну островную платформу, прозрачные навесы зелёного цвета сверху и по бокам, защищающие пассажиров от ветра и дождя.

Имеет один вестибюль, совмещённый с вестибюлем станции метро «Международная» и подземным переходом под Тестовской улицей. Выход на обе стороны Тестовской улицы (к ММДЦ «Москва-Сити») и к ботаническому саду лекарственных растений Первого московского государственного медицинского университета им. Сеченова (к Шелепихинской набережной). На платформу станции из кассового зала ведут два ряда эскалаторов и лифт.

</RuTxt>

<EnTxt>

Delovoy Tsentr (Russian: Деловой центр) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.[1]

The station is named for the adjacent Moscow International Business Center, also known as Moscow City. The station was originally planned to be Citi, but was changed to Delovoy Tsentr prior to the opening of the line.[2]

~

~

The station offers out-of-station transfers to the Filyovskaya Line at Mezhdunarodnaya; however, passengers may not transfer to the namesake station on the Kalininsko-Solntsevskaya Line or the Bolshaya Koltsevaya line

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>286</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Кутузовская</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>286</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Кутузовская — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Расположена в границах станции Пресня. Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1][2].

Оборудована турникетами, имеется прямая крытая пересадка на одноимённую наземную станцию метро Филёвской линии.

~

~

Платформа находится в Западном административном округе на территории района Дорогомилово в месте пересечения линии с Кутузовским проспектом и расположена в границах участковой станции Пресня параллельно одноимённой станции метро. Ранее на месте расположения платформы находилась станция Кутузово, ныне являющаяся парком станции Пресня.

Станция МЦК включает в себя одну высокую островную платформу и два двухэтажных вестибюля, расположенных по разные стороны Кутузовского проспекта[3].

Платформа станции имеет изогнутую форму и расположена параллельно платформам станции метро Филёвской линии. Середина платформы расположена под автодорожным путепроводом Кутузовского проспекта, проходящим над Малым кольцом и Филёвской линией метро.

Оба вестибюля расположены на уровне автодорожного путепровода Кутузовского проспекта над обеими линиями и позволяют выполнить внеуличную пересадку в соответствующие вестибюли одноимённой станции метро Филёвской линии, при этом бестурникетная пересадка между метрополитеном и МЦК отсутствует. Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа, при этом при пересадке с МЦК через северный вестибюль поездка не списывается вовсе (прикладывание не требуется). В вестибюлях находятся кассы и турникеты, которые для осуществления прохода и гашения поездок используют единые транспортные карты Московского транспорта, используемые также для проезда в метрополитене и наземном городском транспорте.

Южный вестибюль открылся одновременно с запуском движения по МЦК (10 сентября 2016 года), северный — 10 июля 2017 года. Южный вестибюль совмещён с южным вестибюлем станции метро, от него к платформе ведут лестницы. Северный вестибюль станции совмещён с недавно отремонтированным северным вестибюлем станции метро. Площадь северного вестибюля — 940 м², высота — больше 7 метров; он отделан гранитом и травертином; пол и лестницы покрыты неполированными термообработанными гранитными плитами[3].

Также возможна бесплатная пересадка по использованному билету на станцию «Парк Победы», однако данная пересадка является условной, поскольку станции удалены друг от друга на расстояние более километра.

</RuTxt>

<EnTxt>

Kutuzovskaya (Russian: Кутузовская) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.

Originally planned to be named Kutuzovo, the city altered the name slightly to Kutuzovskaya in concert with the connecting station Kutuzovskaya on Filyovskaya Line.[1]

Transfer

~

~

Passengers may make free out-of-station transfers to Kutuzovskaya station on the Filyovskaya Line. It is also possible to make a free transfer to the Arbatsko-Pokrovskaya Line and Kalininsko-Solntsevskaya Line at Park Pobedy; however the distance of more than one kilometer makes this impractical.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>287</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Лужники</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>287</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Лужники́ — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[2][3]. Названа по расположенному рядом спортивному комплексу «Лужники».

~

Строительные работы на перегоне Канатчиково — Кутузово, на месте бывшей станции Воробьёвы Горы, были начаты летом 2013 года, раньше всех остальных платформ МЦК, не считая Площади Гагарина. По состоянию на март 2015 года платформа полностью построена, в августе-сентябре того же года проведено благоустройство площадки перед вестибюлем.

~

Состоит из двух крытых береговых платформ длиной по 270 метров и двухэтажного вестибюля с кассами и турникетами. Выход на платформы осуществляется по эскалаторам. Платформы станции расположены по разные стороны от вестибюля. Выход на пешеходную дорожку под эстакадой улицы Хамовнический вал. По дорожке можно пройти к южному вестибюлю станции метро «Спортивная». Рядом с вестибюлем также расположены остановки наземного транспорта на улице Хамовнический Вал[4][5].

Станция находится в юго-западной части района Хамовники, между Лужнецкой эстакадой Третьего транспортного кольца и улицей Хамовнический Вал. В пешеходной доступности находится южный вестибюль станции метро «Спортивная» (150 метров) и Канатная дорога на Воробьёвых горах (999 метров[6]).

</RuTxt>

<EnTxt>

Luzhniki (Russian: Лужники) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.

It is named for the nearby Luzhniki Olympic Complex.

~

~

Passengers may make out-of-station transfers to Sportivnaya station on the Sokolnicheskaya Line, across Khamovnichesky Val.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>288</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Площадь Гагарина</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>288</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Пло́щадь Гага́рина — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[2][3]. Единственный подземный остановочный пункт линии, один из двух железнодорожных подземных остановочных пунктов Москвы (наряду с платформой Аэропорт Внуково).

~

Проект постройки платформы существовал ещё с начала 1960-х годов, когда была построена станция метро «Ленинский проспект». Вместе со станцией метро был построен переход в центре зала к будущей станции МЦК.

Станционный зал был построен в 2001 году в конструкциях Гагаринского тоннеля при строительстве участка Третьего транспортного кольца Москвы от Площади Гагарина до Ленинского проспекта. Платформы были законсервированы.

В августе 2013 года начались расконсервация и отделка платформ. 5 августа 2016 года на станции «Ленинский проспект» началась реконструкция перехода. К началу сентября 2016 строительство наземных вестибюлей и отделка платформ были полностью закончены, завершены работы по благоустройству прилегающей территории. 10 сентября платформа открылась для пассажиров.

~

Остановочный пункт имеет две боковые платформы и два раздельных вестибюля для каждой платформы. Перейти между платформами можно через переход под путями, который совмещён с переходом на станцию метро «Ленинский проспект» Калужско-Рижской линии. При этом бестурникетная пересадка между метрополитеном и МЦК отсутствует. Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля (через турникеты), но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа.

</RuTxt>

<EnTxt>

Ploshchad Gagarina (Russian: Площадь Гагарина, Gagarin's Square) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro. The station offers a free direct transfer to Leninsky Prospekt of the Kaluzhsko-Rizhskaya Line. Ploshchad Gagarina is the only underground station on the Moscow Central Circle line.[1]

After its first month of service, the station was the most used on the line with daily ridership of 25,800 passengers. The second most heavily used station was Vladykino with 18,300 passengers.[1] As of January 2017, the station remains the most heavily trafficked on the line.[2]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>289</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Крымская</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>289</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Крымская — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1][2].

Платформа расположена между остановочными пунктами МЦК Верхние Котлы и Площадь Гагарина.

В перспективе (к 2023 году) на базе Крымской и станции метро Севастопольский проспект Коммунарской линии планируется создание объединенного ТПУ.

~

Работы по строительству транспортно-пересадочного узла «Крымская» начались в марте 2016 года. Планируемый срок окончания работ — август 2016 года[3]. Открыта 10 сентября 2016 года[4]. Названа согласно топонимике района, где расположена.

~

Из 31 станции МЦК Крымская занимает 22-е место по популярности. В 2017 году средний пассажиропоток по входу и выходу составил 13 тыс. чел. в день и 389 тыс. чел. в месяц[5].

</RuTxt>

<EnTxt>

Krymskaya (Russian: Крымская) is a passenger station on the Moscow Central Circle, located on the 31st kilometer of the Little Ring of Moscow Railway. It's integrated with Moscow Metro by fare control system and serviced by cooperation of Moscow Metro and Russian Railways.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>290</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Верхние Котлы</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>290</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Верхние Котлы — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1][2]. Названа по бывшей деревне Верхние Котлы, которая, однако, располагалась дальше от станции, чем деревня Нижние Котлы. Строительство данной станции вела компания Трансбалтстрой.

~

~

Располагается между станциями Крымская и ЗИЛ. Платформа построена между жилым кварталом и промышленным районом. В 700 метрах по прямой находится станция метро «Нагатинская», на которую с 1 января 2017 года официально стала возможна бесплатная пересадка (неофициально пересадку разрешили после многочисленных жалоб в середине октября 2016 года)[3]. На новых схемах 2017 года пересадка обозначена, как и на обновлённых указателях станций Серпуховско-Тимирязевской линии.

Осуществляется пересадка на новый остановочный пункт Верхние Котлы, который построен на Павелецком направлении Московской железной дороги в 2018 году[4]. Кроме того, здесь будет организован транспортно-пересадочный узел[5].

</RuTxt>

<EnTxt>

Verkhnie Kotly (Russian: Верхние Котлы) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.

The station is named for the former village of Verkhnie Kotly, which was annexed to Moscow in 1932. The name of the station was changed from the originally planned Varshavskoye Shosse in August 2016.[1]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>291</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>ЗИЛ</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>291</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

ЗИЛ (проектное название — Парк Легенд) — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Расположена в границах железнодорожной станции Кожухово. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя сама платформа в отличие от исторической станции Кожухово не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия собственного путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1][2].

~

Работы по строительству платформы начались летом 2015 года. Работы планировалось завершить в августе 2016 года[3]. Станция открыта для пассажиров 10 сентября 2016 года[4].

~

Рядом со станцией располагается спортивный комплекс «Парк Легенд» и ведётся строительство жилых домов на месте автозавода ЗИЛ.

С 1 января 2017 года стала возможной бесплатная непрямая уличная пересадка на станцию метро «Технопарк» по ранее использованному для прохода билету в течение 90 минут без списывания дополнительной поездки. Однако пересадка осложняется значительной удалённостью станции метро, расположенной от остановочного пункта МЦК на расстоянии более километра.

</RuTxt>

<EnTxt>

ZIL (Russian: ЗИЛ) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016. The station is named for ZiL a former automobile manufacturer that operated on the site until 2012.

~

~

Free transfers are permitted to Tekhnopark station on the Zamoskvoretskaya Line; however, with a distance of more than one kilometer, transfers may be impractical.

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>292</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Автозаводская</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>292</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Автозаво́дская — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1][2].

Платформа оборудована турникетами. В пешеходной доступности от платформы находится станция метро «Автозаводская» Замоскворецкой линии.

В ноябре 2018 года строительной компанией Инград вынесено предложение в Правительство Москвы о переименовании станции, присвоение имени "Торпедо" в честь футбольного клуба.

~

По состоянию на июль 2015 года, производился монтаж металлических навесов вдоль платформы[3], а в марте 2016 года строительно-монтажные работы на станции уже были завершены[4].

~

Расположена между платформами ЗИЛ и Дубровка на станции Кожухово. Находится в Южном административном округе на территории Даниловского района.

От платформы организована пешеходная уличная пересадка (несколько минут пешком) на одноимённую станцию метро Замоскворецкой линии. Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа.

Выход — к 1-му и 2-му Кожуховским проездам, а также ко 2-му Автозаводскому проезду и 5-й Кожуховской улице. Платформа расположена между автомобильными путями Третьего транспортного кольца.

</RuTxt>

<EnTxt>

Avtozavodskaya (Russian: Автозаво́дская, lit. auto factory) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.[1] The station offers out-of-station transfers to Avtozavodskaya on the Zamoskvoretskaya Line.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>293</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Угрешская</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>293</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Угре́шская — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития, но при этом находится в северо-восточной горловине одноимённой железнодорожной станции.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1]. Названа по одноимённой станции и улице, а те, в свою очередь, по дороге в Николо-Угрешский монастырь (современный Волгоградский проспект, расстояние до самого монастыря — примерно 8 км).

Платформа оборудована турникетами. В будущем станет частью одноимённого транспортно-пересадочного узла, в состав которого войдут также остановки наземного общественного транспорта[2].

~

~

Платформа располагается в северо-восточной горловине одноимённой грузовой станции у пересечения Третьего транспортного кольца и Волгоградского проспекта на территории района Печатники. Возле платформы имеется пересадка на автобусы.

В 900 м к северо-западу от платформы находится станция метро «Волгоградский проспект». Пассажиры метрополитена и МЦК могут пересаживаться между линиями с осуществлением билетного контроля, но без дополнительного списывания поездки в течение 90 минут с момента первого прохода, если пассажир сохранил и при пересадке приложил билет, использованный им ранее для входа. По причине значительной удалённости станций метрополитена и МЦК изначально бесплатная пересадка не была организована, ввиду чего при пересадке между этими станциями при проходе через турникет списывалась поездка. Однако в середине октября 2016 после многочисленных жалоб пассажиров она стала бесплатной, хотя официально была признана действующей только с 1 января 2017 года[3].

</RuTxt>

<EnTxt>

Ugreshskaya (Russian: Угрешская) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016.

The station's name from the street, Ugreshskaya Ulitsa, in which it is situated. The name comes from the nearby Nikolo-Ugreshsky Monastery and is shared with a station on the Moscow Railway's Little Ring line.

Originally, the name of the station was planned to be Volgogradskaya; however, the city renamed it in August 2016, prior to opening.[1]

~

~

From January 2017, passengers may make out-of-station transfers to Volgogradsky Prospekt station on the Metro's Tagansko-Krasnopresnenskaya Line.[2]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>294</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Новохохловская</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>294</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Новохохловская — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[1][2]. Оборудована турникетами.

~

В августе 2015 года участок земли в Нижегородском районе, на котором ныне располагается ТПУ, был очищен от самовольных построек[3]

~

6 сентября 2018 года на пересечении Малого кольца Московской железной дороги с Курским направлением Московской железной дороги открыли новую платформу Новохохловская. Остановочные пункты связал крытый надземный пешеходный переход[4].

Основная статья: МЦК § Пассажиропоток по станциям

В 2017 году средний пассажиропоток по входу и выходу составил 3 тыс. чел. в день и 90 тыс. чел. в месяц. Из 31 станции МЦК Новохохловская заняла предпоследнее место по популярности[5]. Ожидается увеличение пассажиропотока из-за открывшейся в сентябре 2018 года пересадки на Курское направление Московской железной дороги.

</RuTxt>

<EnTxt>

Novokhokhlovskaya (Russian: Новохохловская) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>295</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Нижегородская</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>295</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Нижегородская — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития.

Открыта 10 сентября 2016 года вместе с открытием пассажирского движения электропоездов МЦК[3][4]. Расположена между остановочными пунктами Андроновка и Новохохловская. Названа по расположенной вблизи Нижегородской улице.

~

Строительные работы на перегоне были начаты в 2015 году. По конструкции отличается от основной массы платформ большим зданием под платформой, которое представляет собой будущий транспортно-пересадочный узел. В конце 2016 года основные строительные работы были завершены.

По состоянию на 2019 год ведётся строительство лестничных и эскалаторных наклонов в центральной части платформы, а также здания вестибюля будущего ТПУ к востоку от эстакады Малого кольца.

~

Пассажирский остановочный пункт МЦК имеет одну высокую островную платформу, расположенную между первым и вторым главным путями на эстакаде Малого кольца МЖД. К северу от платформы эстакада проходит над путями Горьковского направления со станцией Карачарово, а к югу — над Рязанским проспектом. Вход на платформы осуществляется через небольшой турникетный павильон со стороны Рязанского проспекта по лестнице, расположенной вблизи южной оконечности платформы. В будущем основной вход будет осуществляться через строящийся павильон ТПУ к востоку от платформы по лестнице и эскалаторам в центральной части платформы. Также в будущем на платформе появится два лифта, под шахты которых оставлены заделы. Платформа оборудована двумя плоскими навесами, опирающимися на V-образные опоры.

Платформа оборудована турникетами, которые начали действовать с 11 октября 2016 года по окончании бесплатного месяца функционирования МЦК. Для осуществления прохода и гашения поездок они используют единые транспортные карты Московского транспорта, используемые также для проезда в метрополитене и наземном городском транспорте.

Находится в ЮВАО, в Нижегородском районе. Будет входить в состав транспортно-пересадочного узла «Рязанская». По состоянию на июнь 2019 года открыта уличная пересадка на новую станцию Карачарово Горьковского направления МЖД, которая была сдвинута к западу ближе к ТПУ. Тем не менее, из-за строительства станции метрополитена и необходимости обхода её стройплощадки через шоссе Фрезер длина пересадки между остановочными пунктами остаётся значительной (около 700 метров). Идёт строительство пересадки на строящуюся одноимённую станцию Большой кольцевой и Некрасовской линий метро, для чего в середине станции оставлен задел под лестничный сход (в настоящее время проём под спуск огорожен, начат монтаж лестничных пролётов и эскалаторов). После завершения строительства все станции будут объединены через павильон ТПУ к востоку от эстакады Малого кольца.

</RuTxt>

<EnTxt>

Nizhegorodskaya (Russian: Нижегородская) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in September 2016. The station is named for the Nizhegorodsky District in Moscow. The named was changed prior to opening from Ryazanskaya.[1]

Nizhegorodskaya will offer free out-of-station transfers to Nizhegorodskaya Ulitsa, a planned station on the Bolshaya Koltsevaya line and Nekrasovskaya line.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>296</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Соколиная Гора</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>296</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Соколи́ная Гора́ — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически сама не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития. Открытие состоялось 11 октября 2016 года[1]. Названа по расположенному рядом району Соколиная гора.

~

~

Располагается между платформами Измайлово и Шоссе Энтузиастов. Платформы построены в неглубокой выемке, вестибюль совмещен с пешеходным путепроводом, построенным в 2011 году. Выходы — на Окружной проезд и в центральную часть Измайловского парка.

До 2011 года на месте пешеходного путепровода через железную дорогу был автомобильный.

</RuTxt>

<EnTxt>

Sokolinaya Gora (Russian: Соколиная гора) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>297</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Дубровка</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>297</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Дубро́вка — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, обслуживающая маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития и расположена в западной горловине станции Угрешская. Открытие состоялось 11 октября 2016 года[1][2]

~

~

Остановочный пункт имеет одну островную платформу, оборудованную крытым полукруглым навесом. Входной вестибюль расположен с западной стороны остановочного пункта и совмещён с крытым пешеходным переходом через пути МК МЖД и Третьего транспортного кольца. Вход осуществляется из перехода на верхнем этаже здания вестибюля, где также находится кассовый и турникетный зал. С верхнего этажа к платформе после турникетов имеются лестницы и эскалаторные наклоны. Пешеходный мост и павильон имеют отделку белого цвета с остеклением. Пешеходный мост имеет два боковых выхода в город в виде лестничных пролётов с лифтами и одноуровневый с переходом выход в здание многоэтажного торгового центра «Мозаика».

Платформа находится в Южнопортовом районе, в западной горловине железнодорожной станции Угрешская к югу от Третьего транспортного кольца. Место для строительства платформы между двумя главными путями было оставлено при перекладке путей и строительстве ТТК в начале 2000-х годов.

Выходы с пешеходного моста, интегрированного с вестибюлем платформы, имеются на северную сторону ТТК ко 2-й улице Машиностроения и на и южную сторону от путей МК МЖД к зданию торгового центра «Мозаика», а также имеется на парковку торгового центра (встроен в здание на уровне перехода).

На расстоянии 250 м к востоку от выходов из надземного перехода вблизи восточной границы платформы находится Шарикоподшипниковская улица, проходящая по эстакаде над МК МЖД и ТТК, где можно пересесть на наземный городской транспорт (автобус и трамвай). На расстоянии около 400 метров в северном направлении от места пересечения этой улицы с ТТК расположена станция метро «Дубровка» Люблинско-Дмитровской линии, расстояние от её вестибюлей до пешеходного моста при переходе пешком составляет порядка 600−700 метров. С 1 января 2017 года, кроме того, официально стала бесплатной пересадка на станцию метро «Кожуховская»[3], хотя возможность пересадки осложнена её значительной удалённостью от остановочного пункта МЦК (расстояние между вестибюлями при переходе пешком составляет более 1 километра).

</RuTxt>

<EnTxt>

Dubrovka (Russian: Дубровка) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro.

Passengers may make free out-of-station transfers to Dubrovka on the Lyublinsko-Dmitrovskaya Line. Free transfers are also permitted to Kozhukhovskaya on that line.[1] The distance to Kozhukhovskaya is more than a kilometer, however.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>298</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Петровский парк</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>298</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Петро́вский парк» — станция Московского метрополитена на Большой кольцевой линии. Связана пересадкой со станцией «Динамо» Замоскворецкой линии (до завершения строительства перехода действует наземная пересадка через южный вестибюль). Расположена в районе Аэропорт (САО); названа по одноимённому парку. Открыта 26 февраля 2018 года в составе участка «Деловой центр» — «Петровский парк»[1]. Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. С момента открытия станция является частью двух маршрутов: Солнцевской линии и Большой кольцевой линии.

~

Решение о присвоении станции названия «Петровский парк» принято Постановлением Правительства Москвы № 564-ПП от 24 июня 2008 года[4]. Станция названа в честь близлежащего Петровского парка.

Согласно заявлению префектуры САО Москвы, сделанному в конце 2010 года, станцию предполагалось открыть в 2015 году[5] на новой Ходынской линии (Большой кольцевой линии). В 2011 году появились планы открыть станцию в 2014 году[6][7], но через год дату открытия вновь перенесли на 2015 год. В октябре 2014 года открытие было перенесено на 2016 год[8]. В августе 2015 года новым сроком открытия был назван 2017 год[9], в ноябре 2015 года — вновь 2016 год, однако в дальнейшем срок сдачи снова сдвинулся на весну, потом на лето, а затем и на конец 2017 года. В 2017 году открытия станции не состоялось. Новые сроки были названы так же расплывчато — начало 2018 года[10].

Станция открылась 26 февраля 2018 года в составе участка «Деловой центр» — «Петровский парк», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 212 станций.

~

Проект станции «Петровский парк» типовой, как и у других станций первой очереди Большой кольцевой линии: расстояние между путями 18 м, длина посадочных платформ — 163 м, конструкция колонного типа, шаг колонн — 9 м, колонны 600×1000 мм, ширина платформы 12 м[15]. Станция отличается лишь в деталях и в цветовом оформлении. Станция оформлена в зелёной цветовой гамме, по цвету Замоскворецкой линии, на которую осуществляется пересадка. Платформа станции отделана серым и чёрным гранитом, путевые стены — белым мрамором, колонны — зелёным мрамором. В дизайн станции вписаны изображения Петровского путевого дворца, находящегося неподалёку и парковой архитектуры. Декоративные панно размещены в вестибюлях на подвесных потолках над эскалаторными наклонными ходами и торцевых стенах эскалаторных спусков. Они выполнены московскими художниками-монументалистами Василием Бубновым и Екатериной Бубновой[16][17][18].

</RuTxt>

<EnTxt>

Petrovsky Park (Russian: Петровский парк) is a station on the Bolshaya Koltsevaya and Kalininsko–Solntsevskaya lines of the Moscow Metro. It served the eastern terminus of the line until 30 December 2018, when the extension of Bolshaya Koltsevaya to Savyolovskaya opened. It opened on 26 February 2018 as one of five initial stations on the new line.[4] Petrovsky Park allows transfers to Dinamo Station on the Zamoskvoretskaya line.

~

~

It is in the Aeroport District of Moscow near Petrovsky Park and Petrovsky Palace in northern Moscow. It is adjacent to VTB Arena, which will be the home stadium of FC Dynamo Moscow and one of the venues of the 2018 FIFA World Cup. The station is named for Petrovsky Park.

There are entrances on both sides of Leningradsky Prospekt.[1] The interior of the station includes images of the 18th century palace as well as silouettes of trees to invoke images of the park. The flared columns are made of marble, while the floors consists of granit tiles.[1]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>299</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>ЦСКА</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>299</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«ЦСКА» — станция Московского метрополитена на Большой кольцевой линии. Расположена в Хорошёвском районе (САО); названа по близлежащим спортивным объектам Центрального спортивного клуба Армии. Открыта 26 февраля 2018 года[1] в составе участка «Деловой центр» — «Петровский парк». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. С момента открытия станция является частью двух маршрутов: Солнцевская линия Солнцевской линии и Большая кольцевая линия Большой кольцевой линии[5][6]. Благодаря вводу в эксплуатацию станции «ЦСКА» предполагается разгрузить станции «Полежаевская», «Сокол» и «Аэропорт»[7].

~

24 июня 2008 года Правительство Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена утвердило наименование «Ходынское Поле»[8][9].

В феврале 2015 года было выдвинуто предложение присвоить станции название «ЦСКА», по расположенным поблизости спортивным объектам ЦСКА. Решение было принято 12 февраля Городской межведомственной комиссией по наименованию территориальных единиц Москвы и направлено на рассмотрение в правительство Москвы[10].

В феврале 2016 года болельщики направили мэру Москвы Сергею Собянину открытое письмо с просьбой утвердить решение о присвоении станции названия «ЦСКА». Под письмом подписались 8072 человека[11].

10 марта 2016 года заместитель мэра Леонид Печатников сообщил, что готовится проект постановления правительства Москвы о присвоении станции названия «ЦСКА»[12].

6 апреля 2016 года указом мэра Москвы Сергея Собянина станция официально названа «ЦСКА»[13].

Строительство станции началось в декабре 2011 года[14].

Обустроена строительная площадка под вентиляционную шахту на перегоне «Ходынское поле» — «Хорошёвская», а также площадка под строительство самой станции и выхода на поверхность в районе бывшей взлётно-посадочной полосы. Проведены работы по раскрытию котлована с монтажной камерой тоннелепроходческих комплексов для строительства перегонных тоннелей к «Хорошёвской», «Петровскому Парку» и далее к «Нижней Масловке».

1 августа 2012 года стартовала проходка тоннелепроходческим комплексом Lovat «Юлия» (Канада) в сторону станции «Деловой центр», длина 6,5 км[15][16]

24 апреля 2013 года впервые в современной истории строительства столичного метрополитена, состоялся старт трёх ТПМК (тоннелепроходческих механизированных комплексов), два из которых стартовали в котловане «Ходынского поля»[17]. Проходка правого перегонного тоннеля от станции «Ходынское поле» до станции «Деловой центр» велась с помощью щита NFM «Натали» (Франция), а в сторону станции «Петровский парк» проходку левого перегонного тоннеля выполнял ТПМК Lovat «Мария» (Канада)[18].

По состоянию на конец июля 2017 года на станции завершается архитектурная отделка и монтаж инженерных система. Готовность станции составляет 90 %[3].

8 сентября 2017 года первый поезд совершил обкатку путей на участке между станциями «Деловой центр» — «Петровский парк»[19].

~

Станция расположена на территории исторической местности «Ходынское поле» на северо-западе Москвы, а также одноимённого парка[25], на месте Центрального аэродрома им. М. В. Фрунзе[26].

Станция имеет два наземных вестибюля[26], стилизованных под парковые холмы. В каждом из вестибюлей пять подземных этажей, два из которых являются техническими. На нижнем этаже располагается сама платформа, а на двух этажах над ней — торговые площади[27]. Крыши вестибюлей сделаны пологими, на них разместится газон, пешеходные дорожки и скамейки. Сами павильоны имеют овальную форму[28]. Оба вестибюля оборудованы эскалаторами и лифтами для маломобильных людей[7].

Выход из южного вестибюля ведёт в парк «Ходынское поле», выход из северного — к ледовому дворцу спорта «Мегаспорт» (Ходынский бульвар, дом 3) и крупнейшему в Европе торгово-развлекательному центру «Авиапарк»[7].

На базе станции будет организован транспортно-пересадочный узел. Кроме того, будет организован пешеходный проход, связывающий станцию метро «ЦСКА» со станцией МЦК «Зорге». Наземная пересадка между этими станциями займёт около 20 минут[3].

Станция изначально планировалась как станция глубокого заложения. Позднее проектировщиками были найдены новые решения, которые позволили уменьшить стоимость строительства[29]. В итоге, несмотря на сравнительно большую глубину заложения (28 метров), конструктивно станция является колонной трёхпролётной мелкого заложения. Расстояние между путями 18 м, длина посадочных платформ — 163 м, шаг колонн — 9 м, колонны 600×1000 мм, ширина платформы 12 м[30]. Путевые стены облицованы светло-серым и чёрным гранитом[30].

Оформление станции содержит отсылки к Центральному спортивному клубу Армии, именем которого она названа. Основными цветами на станции являются красный и синий. Таблички с названием станции на путевых стенах подсвечиваются цветом, противоположным цвету фона: таблички с красным фоном имеют синюю подсветку, таблички с синим — красную[31]. На потолок нанесены декоративные изображения, посвящённые различным видам спорта. Авторы[32] плафона московские художники-монументалисты Е. В. Бубнова и Е. Е. Щеглов. Панно выполнено в технике цифрового коллажа с элементами живописи, фотографии и компьютерной графики и напечатано на алюминиевых панелях с использованием технологии УФ-печати. На платформе размещаются бронзовые скульптуры спортсменов ЦСКА, автор Переяславец М.В[32] Прообразом для скульптуры лыжника стал Николай Панкратов, баскетболиста — Виктор Хряпа, хоккеиста — Денис Денисов, а футболиста — Всеволод Бобров[33]. Их установили[34] на круглые постаменты-колонны из светло-серого гранита, на каждый из которых нанесён фирменный символ-эмблема ЦСКА с аббревиатурой клуба[28]. Общая высота каждой из скульптур составляет примерно 5 метров[27].

Участок Большой Кольцевой линии Московского метрополитена «Деловой центр»-«Петровский парк» станции «Петровский парк», «ЦСКА», «Хорошевская», «Шелепиха» награжден премией «Золотой знак» на смотре-конкурсе архитектурного фестиваля «Зодчество 2018» в номинации объектов социального и культурного значения.[32]

По итогам Международного смотра-конкурса Международной ассоциации союзов архитекторов (МАСА) на лучший проект (постройку), проходившего в Бишкеке с 6 по 9 сентября 2019 года Гран-при и Диплом «Золотая медаль» были присуждены авторскому коллективу участка Большой кольцевой линии «Деловой центр»- «Савеловская».[35]

</RuTxt>

<EnTxt>

CSKA (Russian: ЦСКА) is a station on the Bolshaya Koltsevaya line of the Moscow Metro. It opened on 26 February 2018 as one of five initial stations on the new line.[3]

Passengers can make out-of-station transfers to Zorge on the Moscow Central Circle Line. The Metro plans to build a walkway between the stations which would make the connection time about 20 minutes.[4]

The original name of the station was slated to be Khodynskoe Pole, after the open area where the station is located; however, fans of CSKA Moscow requested that the station be renamed “CSKA” after the sports clubs whose facilities are nearby.[5] In April 2016, the Mayor of Moscow, Sergey Sobyanin issued a decree to rename the station.[6] To further recognize CSKA, the station lobby includes sculptures of well-known CSKA athletes across the club's three major sports: Vsevolod Bobrov, Denis Denisov, and Victor Khryapa.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>300</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Шелепиха</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>300</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Шелепи́ха» — станция Московского метрополитена на Большой кольцевой линии. Связана пересадкой с одноимённой станцией на Московском центральном кольце. Расположена в Пресненском районе (ЦАО); получила название по одноимённой исторической местности. Открыта 26 февраля 2018 года[1] в составе участка «Парк Победы»/«Деловой центр» — «Петровский парк». Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой. Станция является частью двух маршрутов: Солнцевская линия Солнцевской линии и Большая кольцевая линия Большой кольцевой линии.

~

Решение о присвоении названия «Шелепиха» проектируемой станции метро на Шелепихинском шоссе было принято Постановлением Правительства Москвы № 564-ПП от 24 июня 2008 года[4]. 12 февраля 2011 года было объявлено, что в связи с расположением станции в промзоне её строительство временно отменено[5], однако летом 2012 года стало известно, что станция «Шелепиха» всё же будет построена в составе первой очереди Большой кольцевой линии[6].

Строительство:

> 13 февраля 2013 года. Перекрыт проезд по Шелепихинскому шоссе к Шмитовскому проезду до конца 2015 года.

> 12 мая 2014 года. Начата прокладка тоннеля от станции «Хорошёвская» к «Шелепихе»[7]. Закончена 25 сентября 2015 года[8].

> 4 марта 2016 года. Завершена проходка тоннеля от «Шелепихи» до камеры съездов на соединительную линию[9].

> 13 июля 2017 года. На станции готова система освещения[10].

> 7 августа 2017 года. На станции завершены отделочные работы, завершается прокладка электросетей. Готовность станции оценивается на 95 %[11].

> 8 сентября 2017 года. Первый поезд совершил обкатку путей на участке между станциями «Деловой центр» — «Петровский парк»[12].

Станция открылась 26 февраля 2018 года в составе участка «Деловой центр» — «Петровский парк», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 212 станций.

~

Колонная трёхпролётная станция мелкого заложения. Расстояние между путями 18 м, длина посадочных платформ — 163 м, шаг колонн — 9 м, колонны 600×1000 мм, ширина платформы 12 м[13]. Доминирующими цветами в отделке станции являются белый, жёлтый и чёрный. Шестиметровые белые колонны неправильной формы создают иллюзию высоких потолков, сами потолки отделаны чёрными и жёлтыми пластинами[14]. Платформа покрыта гранитом, стены — мрамором[15].

Станция расположена в Пресненском районе, вдоль линии Малого кольца Московской железной дороги к северу от Шмитовского проезда. Выход осуществляется через два подземных вестибюля на Шмитовский проезд и Шелепихинское шоссе[16].

Оба вестибюля оборудованы лифтами, ведущими как из вестибюлей на платформу,так и из вестибюлей на поверхность.

На базе станции организован транспортно-пересадочный узел, в состав которого также входит одноимённая станция МЦК, на которую имеется подземный крытый внеуличный переход. Прямая бестурникетная пересадка между станциями отсутствует, однако при использовании во время пересадки между метро и МЦК в течение 90 минут того же билета, что был использован для входа в другую систему, ещё одна поездка с билета не списывается. Также имеется пересадка на автобусы[15].

</RuTxt>

<EnTxt>

Shelepikha (Russian: Шелепиха) is a station on the Bolshaya Koltsevaya and Kalininsko–Solntsevskaya lines of the Moscow Metro. It opened on 26 February 2018 as one of five initial stations on the new line.[3]

Shelepikha is not part of the Bolshaya Koltsevaya line's circular path, but is on a spur that runs to Delovoy Tsentr. A future line, the Rublyovo-Arkhangelskaya Line, which the city plans to develop after 2020, will ultimately incorporate this station.[4]

~

~

Shelepikha is in the Presnensky District of Moscow’s Central Administrative Okrug. It is about 1.5 kilometers north of the Moscow International Business Center. There are entrances on Shelepikhinskoye Shosse and Shmitovsky Proyezd. The station takes its name from the former settlement of Shelepikha, which was absorbed into Moscow in the early 1900s and Shelepikhinskoye Shosse.

The station is part of a transit hub that allows access to Shelepikha station on the Moscow Central Circle. The hub will include bus routes as well as access to Testovskaya, a station on the Moscow Railway.[5]

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>301</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Озерная</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>301</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Озёрная» — станция Московского метрополитена на Солнцевской линии. Расположена у границы районов Очаково-Матвеевское и Тропарёво-Никулино (ЗАО) вдоль Мичуринского проспекта под Озёрной площадью, по которой и получила своё название. Открыта 30 августа 2018 года в составе участка «Раменки» — «Рассказовка»[1]. Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Постановлением Правительства Москвы № 46-ПП от 22 февраля 2011 года станции на пересечении Мичуринского проспекта с Никулинской улицей было присвоено проектное название «Очаково»[4], которое осталось без изменений и после выхода изменений в правовых актах, вносимых постановлением № 172-ПП от 8 апреля 2015 года[5].

Во время технического пуска участка, произведённого 21 июня 2018 года, состоялась церемония переименования станции в «Озёрную», на зелёные металлоконструкции были надеты чёрные таблички-времянки с новым названием. Официально станция была переименована постановлением Правительства Москвы № 667-ПП от 6 июля 2018 года[6]. Проектные названия станции были даны по располагающимся поблизости объектам: Озёрной площади и Очаковским прудам.

Ход строительства:

> Ноябрь 2013 года — февраль 2014 года: подготовительные, геологоразведочные работы. Позже работы были остановлены.

> Май — июнь 2014 года: начались работы на месте перегона «Очаково» — «Говорово», работы на самой станции не возобновляются.

> Январь 2015 года: территория будущей станции огорожена, начались строительные работы.

> 25 июля 2015 года: СМУ-1 Метростроя начало проходку правого перегонного тоннеля до станции «Мичуринский проспект» (2850 м). Проходка ведётся с помощью ТПМК Herrenknecht S-771 «Татьяна» (ранее «Анастасия»).

> 14 сентября 2015 года: с помощью ТПМК Herrenknecht «Ольга» начата проходка левого перегонного тоннеля до станции «Мичуринский проспект».

> На 7 апреля 2016 года: тоннелепроходческие щиты прошли от станции «Очаково» до станции «Мичуринский проспект» 1,9 километра в левом тоннеле и 2,4 километра в правом, а вестибюль станции готов почти на 40 %[7].

> Май 2016 года: завершено строительство правого перегонного тоннеля между станциями «Очаково» и «Мичуринский проспект»[8].

> Январь 2017 года: основные конструкции платформы станции готовы, началась отделка платформы гранитным камнем[9].

> С 21 марта по 25 июня 2017 года в связи со строительством станции участок Мичуринского проспекта от пересечения с улицей Никулинская до улицы Озёрная полностью закрыт для движения транспорта[10].

> Август 2017 года: отделка платформы и потолка завершена, заканчивается монтаж декоративных металлокерамических панелей на колонны, монтируются рельсы[11].

> 10 апреля 2018 года: основные конструкции станции готовы, завершается возведение входных павильонов, идет монтаж и наладка оборудования.[12]

> 21 июня 2018 года: технический пуск Солнцевского радиуса от станции «Раменки» до станции «Рассказовка».

> Август 2018 года: прохождение габарита и пробного поезда по станции

> 25 августа 2018 года: подключение станции к ранее действующему участку Солнцевской линии

Станция открылась 30 августа 2018 года в составе участка «Раменки» — «Рассказовка», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 222 станции.

~

Станция расположена вдоль Мичуринского проспекта на пересечении с Никулинской улицей и проектируемым проездом № 1980 (продолжение Рябиновой улицы). Станция имеет два подземных вестибюля, выходы из юго-западного вестибюля ведут на северную часть Мичуринского проспекта и на Озёрную площадь[13]. Оба вестибюля украшены подсвеченными витражами с кувшинками[14]. В каждом из вестибюлей имеется лифт для лиц с ограниченными возможностями[15].

На базе станции будет организован транспортно-пересадочный узел «Озёрная», который будет располагаться на Озёрной площади на территории в 11,2 га[16]. При его строительстве планируется устроить два дополнительных выхода из юго-западного вестибюля, которые будут вести непосредственно в ТПУ[17], где у пассажиров будет возможность пересесть на автобусы и троллейбусы[18], для которых будет организована отстойно-разворотная площадка. В составе ТПУ будет построен многофункциональный центр, который включит автобусную и троллейбусную диспетчерские. У выхода из метро будет организована парковка[16].

Железнодорожная платформа Киевского направления Очаково I находится в полутора километрах от станции метрополитена.

Станция «Озёрная» построена по типовому проекту, разработанному авторским коллективом под руководством Леонида Борзенкова, в который входили Михаил Волович, Сергей Костиков, Тамара Нагиева, Наталья Солдатова и Василий Уваров. Данный проект был предложен ОАО «Метрогипротранс» для станций участка «Минская» — «Озёрная»[19].

Станция «Озёрная», как и станции участка «Минская» — «Раменки» является колонной двухпролётной мелкого заложения с одной островной платформой шириной 12 метров. На потолке, путевых стенах и обращённых к ним гранях колонн размещены многослойные металлические панели с ячеистым заполнением и шлифованной поверхностью нейтрального серого цвета, часть стен вестибюлей выполнена из объёмного глазурованного керамического камня тех же тонов. Станции отличаются друг от друга фоновым цветом и тематическими рисунками подсвеченных стеклянных панелей, которые имеются на некоторых стенах вестибюлей и обращённых к выходам гранях платформенных колонн, причём рисунок переходит с одной колонны на другую. Оформление станции «Озёрная» содержит отсылки к расположенным неподалёку Очаковским прудам и Озёрной площади: на сине-зелёном фоне изображена водная растительность, в частности, кувшинки, и блики на воде[19]. В отделке станции использованы гранит, металлокерамические плиты и нержавеющая сталь[17].

</RuTxt>

<EnTxt>

Ozyornaya (Russian: Озёрная)[2] is a station on the Kalininsko-Solntsevskaya line of the Moscow Metro, it opened on 30 August 2018 as part of line's "Ramenki" - "Rasskazovka" extension.[3]

The city initially named the Station Ochakovo.[4][5]. In June 2018, the city changed the name to Ozyornaya, which comes from the nearby square and street, Ozyornaya Ploshchad and Ozyornaya Street.[6].

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>302</id>

<line\_id>14</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Говорово</name>

<coordX>770</coordX>

<coordY>302</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Го́ворово»[3] — станция Московского метрополитена на Солнцевской линии. Расположена в поселении Московский (НАО), у границы с районом Солнцево (ЗАО), южнее Боровского шоссе. Названа по близлежащей деревне Говорово. Открыта 30 августа 2018 года[1] в составе участка «Раменки» — «Рассказовка». Колонная двухпролётная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

8 апреля 2015 года проектное название станции было изменено с «Терёшково», которое было дано по улице Терёшково, на «Говорово» постановлением Правительства Москвы № 172-ПП[3].

~

Строительство:

> Ноябрь 2013 года — март 2014 года. Подготовительные, геологоразведочные работы.

> Апрель — июнь 2014 года. Площадка под демонтажную камеру для щитов в сторону станции «Солнцево» очищена от гаражей, идёт заливка форшахты для «стены в грунте».

> 28 сентября 2015 года. Начата проходка правого перегонного тоннеля длиной около 2,2 км в сторону станции «Очаково». Предполагается, что это расстояние ТПМК преодолеет за 8 месяцев[4][5].

> 14 января 2016 года. Проходка правого перегонного тоннеля в сторону станции «Очаково» под прудом завершена. Его глубина была 5—6 метров, а минимальное расстояние от шелыги свода до дна составило чуть более трёх метров.

> 5 мая 2016 года. Метростроевцы приступили к проходке второго тоннеля от станции метро «Говорово» до «Очаково»[6].

> 17 августа 2016 года. Завершена проходка правого перегонного тоннеля[7].

> 13 сентября 2016 года. Строители приступили к прокладке левого тоннеля на участке линии метро между станциями «Говорово» и «Солнцево»[8].

> 11 апреля 2017 года. Завершена проходка левого перегонного тоннеля от станции «Говорово» до станции «Солнцево»[9].

> 3 мая 2017 года. Пройден правый перегонный тоннель между станциями «Говорово» и «Солнцево»[10].

> 22 марта 2018 года. Завершается отделка путевых стен и потолка станции[11].

> 7 июня 2018 года. Завершена отделка платформенной части станции[12].

> 21 июня 2018 года. Технический пуск Солнцевского радиуса от станции «Раменки» до станции «Рассказовка».

Станция открылась 30 августа 2018 года в составе участка «Раменки» — «Рассказовка», после ввода в эксплуатацию которого в Московском метрополитене стало 222 станции.

~

Станция расположена параллельно Боровскому шоссе между улицей 50-летия Октября и Проектируемым проездом № 6055 (началом улицы Татьянин парк). Два подземных вестибюля выводят на территорию между этими улицами[13]: восточный вестибюль находится у пересечения Боровского шоссе и Проектируемого проезда № 6055, западный — у пересечения Боровского шоссе и улицы 50 лет Октября[14]. Входные павильоны станции выполнены в урбанистическом стиле, в их оформлении использованы чёрный и серый цвета[15].

Станция имеет яркий современный дизайн, в котором основная роль отводится концепции освещения. Базовым цветом для станции выбран чёрный, кроме того, использованы жёлтый, белый и фиолетовый оттенки[15]. Точечно светятся чёрные колонны, где свет спрятан за перфорированными каменными плитами. Отверстия в плитах закрыты стеклянными вставками. Колонны подсвечиваются изнутри, а на их поверхности пассажиры видят рисунок в виде светящихся капель[16]. Платформа отделана серым гранитом, потолок чёрный, зеркальный, с рисунком в виде лабиринта из люминесцентных ламп[2][15].

</RuTxt>

<EnTxt>

Govorovo Russian: Говорово is a station being constructed on the Kalininsko-Solntsevskaya Line of the Moscow Metro. Previously planned to open in 2017,[1] it opened on August 30, 2018 as part of line's "Ramenki" - "Rasskazovka" extension.[2]

During planning, the station was named Teryoshkovo Russian: Терёшково, but was renamed Govorovo in April 2015.[3]

The station was located parallel to Borovskoye Shosse near the street named 50 Years of the October Revolution. The station's two exits will be between the streets.[4]

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>303</id>

<line\_id>2</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Беломорская</name>

<coordX>400</coordX>

<coordY>139</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Беломорская» — станция Московского метрополитена на Замоскворецкой линии. Расположена в районе Левобережный (САО). Названа по одноимённой улице. Открыта 20 декабря 2018 года на действующем участке «Речной вокзал» — «Ховрино». Колонная станция мелкого заложения с одной островной платформой.

~

Продление Горьковского радиуса от станции «Сокол» планировалось ещё в 1938 году, когда в составе второй очереди метрополитена был открыт его первый участок. Правда, тогда не предусматривалось отклонение линии от Ленинградского шоссе, то есть планируемый участок шёл вдоль шоссе до проектируемой станции «Химки». Предусматривалось три станции после «Сокола» — «Братцево», «Северный Речной Вокзал» и «Химки». Станция в районе будущей Беломорской улицы не планировалась, так как в то время это был неосвоенный пригород Москвы с преимущественно сельской застройкой. В 1947 году были подтверждены планы 1938 года относительно продления Горьковского радиуса.

Станция впервые появляется в планах 1957 года под названием «Беломорская Улица». В 1959 году Совет министров СССР утвердил план строительства линий Московского метрополитена на семилетку (1959—1965). По нему Горьковский радиус планировалось завершить станцией «Речной вокзал». В 1964 году Горьковско-Замоскворецкая линия была продлена на север с тремя станциями — «Войковская», «Водный стадион» и «Речной вокзал».

По планам 1970 года планировалось в перспективе продлить Замоскворецкую линию до платформы Левобережная. В 1973 году появилась перспективная схема, на которой были отмечены станции «Беломорская», «Улица Дыбенко» и «Левобережная». В 1978 году участок «Речной вокзал» — «Левобережная» планировался на отдалённую перспективу, а первостепенной задачей ставилось строительство Серпуховско-Тимирязевской линии. В 1987 году этот участок также продолжали планировать на отдалённую перспективу.

В 1990-е годы станция «Левобережная» была отменена, а планируемый участок укорочен до «Улицы Дыбенко». Так, на перспективной схеме 1998 года станция «Улица Дыбенко» планируется конечной.

В 2007 году столичные власти сообщили, что Замоскворецкая линия будет продлена в районы Ховрино и Левобережный. Предполагалось, что на линии за «Речным вокзалом» появятся две новые станции — «Беломорская» и «Улица Дыбенко». Открыть станции планировалось в 2015 году.

В 2011 году мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что продление Замоскворецкой линии запланировано на 2014—2017 годы. Согласно замыслу городских властей, строительство станции «Беломорская» поможет решить транспортные проблемы отдалённых районов севера Москвы. В 2011 году планировалось открыть станцию в 2016 году, но в мае 2012 года дата открытия была перенесена на декабрь 2019 года. В декабре 2012 года дата открытия снова была перенесена — на декабрь 2014 года. Как указывается в постановлении, это было «обусловлено необходимостью улучшения транспортного обслуживания населения с прилегающих территорий Москвы и Московской области в районе Ленинградского шоссе, что позволит разгрузить транспортно-пересадочный узел и станцию метрополитена „Речной вокзал“».

1 февраля 2013 года Градостроительно-земельная комиссия Москвы утвердила проект планировки продления Замоскворецкой линии метрополитена от существующей станции «Речной вокзал» до проектируемой станции «Улица Дыбенко», с промежуточной станцией «Беломорская». Сооружение и ввод в эксплуатацию данного участка предусматривался к середине 2015 года.

20 июня 2013 года заместитель мэра Москвы Марат Хуснуллин заявил, что проект станции выйдет к концу года, а ввод в строй намечен на 2016 год.

10 декабря 2013 года мэром Москвы утверждён проект планировки.

4 апреля 2014 года, по словам Марата Хуснуллина, Мэрия отказалась от строительства станции метро «Беломорская улица» из-за недовольства местных жителей. Впрочем, по мнению эксперта Владимира Свириденкова, отказ от станции обусловлен желанием властей минимизировать стоимость строительства. После сообщения об отмене строительства станции другая группа жителей Левобережного района начала сбор подписей под обращением к Собянину и Хуснуллину с просьбой возобновить строительство. Проводился митинг в поддержку строительства станции. В результате московские власти приняли решение не отказываться от станции, а зарезервировать её. Начать строительство планировалось в 2018 году.

9 июля 2016 года Марат Хуснуллин сообщил, что строительство «Беломорской» возобновлено. Открытие станции было запланировано на конец 2017 года. В ноябре 2016 года мэр Москвы сообщил о переносе срока открытия станции на 2018 год.

3 февраля 2017 года Марат Хуснуллин сообщил, что открытие «Беломорской» предполагается произвести в 2018 году на действующем участке линии до станции «Ховрино», (который в итоге был введён в эксплуатацию 31 декабря 2017 года).

С 16 июля по 16 октября 2018 года для ускорения строительства «Беломорской» станция «Ховрино» закрывается в 23:00 вместо 1 часа ночи.

В августе 2018 года отделка станции была готова на 50 %. Рабочие начали монтаж оборудования и внутренних инженерных систем. Параллельно с этим началось благоустройство прилегающей территории.

13 октября 2018 года Марат Хуснуллин подтвердил, что открытие «Беломорской» предполагается произвести до конца 2018 года. «Работа идет по графику. Работа очень напряженная. Говоря спортивным языком, мы вышли на финишную прямую. У нас сегодня задействовано порядка 600 человек, работают в круглосуточном режиме», — рассказал он.

20 декабря 2018 года станция была открыта.

Строительство станции осуществлялось открытым способом по технологии «топ-даун». В январе 2017 года был объявлен конкурс на строительство станции «Беломорская», максимальная цена контракта — 5,77 млрд рублей. Победителем стала дочерняя структура «Стройгазконсалтинга» — «КМС».

К концу 2017 года завершено возведение железобетонных конструкций, а 31 декабря запущено движение до станции «Ховрино», строительство «Беломорской» при этом продолжилось. Стены и потолок облицовывали по ночам, потому что днём по линии ходили поезда.

По состоянию на апрель 2018 года, работы по сооружению станции были выполнены более чем на 60 %. Специалисты приступили к архитектурно-отделочным работам .

18 сентября 2018 года начался монтаж четырёх ниток эскалаторов на станции.

~

Станция — колонная двухпролётная мелкого заложения с островной платформой. Ширина платформы составляет 10 метров. Главный архитектор проекта станции: Г.Б. Ломоносов, архитекторы: Т. Карчевская, Д. Полякова, В. Бутурлинцев, Е. Папоротская, Е. Климова, А. Сойфер.

Оформление станции содержит отсылки к Беломорью — географической области в окрестностях Белого моря. Основными цветами на станции являются оттенки зелёного, тёмно-синий и белый, которые символизируют, соответственно, море, ночное небо и снег. Колонны и стены «Беломорской» облицованы белым мрамором Полоцкого месторождения. В ниши со скамейками, которые расположены вдоль стен между некоторыми из колонн в центре станционного зала, установлены несколько панно с изображениями Валаамского и Соловецкого монастырей, архитектурного ансамбля Кижи и северных пейзажей (автор: художник М.С. Козлов). Пол станционной платформы покрывает серый сибирский гранит, подвесной потолок станции имеет цвет морской волны. Название станции на путевой стене расположено на полосе зелёного цвета, выше которой располагается тёмно-синяя отделка, ниже — белая.

</RuTxt>

<EnTxt>

Belomorskaya (Russian: Беломорская) is a station on the Zamoskvoretskaya line of the Moscow Metro. It was opened on 20 December 2018. It is located between Rechnoy Vokzal (south) and Khovrino (north). Belomorskaya was completed while the stretch between Rechnoy Vokzal and Khovrino was already in operation.

It is named after Belomorskaya Street (Belomorskaya Ulitsa) in Moscow.

~

The station first appeared in plans to extend the Zamoskvoretskaya line in 1957. In 1959, the plan to extend the line was confirmed by the Council of Ministers of the Soviet Union, but the terminus of the Gorkovsko–Zamoskvoretskaya line was set at Rechnoy Vokzal.

In 1970, the system considered extending the line to Levoberezhnaya, a stop on the October Railway. A 1973 plan proposed three new stations: Belomorskaya, Ulitsa Dybenko and Levoberezhnaya. A separate idea emerged in 1978 to add the extension on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya Line rather than the Gorkovsko–Zamoskvoretskaya line.

Eventually, by the 1990s the initial plan to extend the line to Levoberezhnaya was scrapped; however an extension to Ulitsa Dybenko (now Khovrino) remained under consideration.

It was not until 2011 that the Mayor of Moscow, Sergey Sobyanin, announced that the extension would go ahead for 2014 to 2017. The municipal authorities believed that adding Belomorskaya station could solve transport problems in outlying areas of the northern part of Moscow. Initial plans projected that the station would open in 2016.

In 2014, the Deputy Mayor for Urban Development and Construction, Marat Khusnullin, terminated plans for Belomorskaya, citing inconvenience for local residents. In addition, with the distance from Rechnoy Vokzal at only two kilometers, he determined that the Metro would remain within walking distance for residents. After the decision by Khusnullin, local residents submitted a petition to the authorities to continue with construction of the station. The city met with the residents who asked for construction to continue and ultimately reversed its decision.

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>304</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Зорге</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>304</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Зо́рге[2] (проектное название — Новопесчаная) — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, которая обслуживает маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. В рамках транспортной системы Московского центрального кольца обозначается как «станция», хотя фактически не является железнодорожной станцией ввиду отсутствия путевого развития. Названа по улице Зорге.

Связана наземным переходом со станцией метро Таганско-Краснопресненская линия «Октябрьское Поле», которая находится в 800 метрах к юго-западу от станции.

~

Недалеко от расположения платформы Зорге ранее располагался полустанок Военное Поле, последние постройки которого были снесены к 2000-м годам.

Весной 2016 года на строительстве платформы и ТПУ «Зорге» ежедневно работало до 160 человек и около 15 единиц техники[7].

Станция открылась для входа и выхода пассажиров 4 ноября 2016 года в 5:30[8][9]. Пешеходный мост станции «Зорге» стал самым длинным на МЦК — почти 200 м. Он соединил 3-ю Хорошёвскую улицу и улицу Зорге[3].

~

Находится на границе района Хорошёво-Мнёвники (СЗАО) и Хорошёвского района (САО). Выходы со станции — к 3-й Хорошёвской улице, улицам Зорге, Берзарина и Маршала Бирюзова[3]. К востоку от станции расположен стадион «ВЭБ Арена», между ним и станцией планируется организовать пешеходную зону[4].

Из 31 станции МЦК Зорге занимает 27-е место по популярности. В 2017 году средний пассажиропоток по входу и выходу составил 6 тыс. чел. в день и 169 тыс. чел. в месяц[5]. Согласно проекту, пассажиропоток станции должен был составить около 3,3 тысячи человек в час-пик[6].

</RuTxt>

<EnTxt>

Zorge (Russian: Зорге) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro. It became the 30th station on the line when it opened in November 2016.[1]

Zorge is near the Khodynskoye Pole area in northwestern Moscow. The station's name comes from the name of the street, Ulitsa Zorge, on which the station is situated. Ulitsa Zorge is named for Richard Sorge, a decorated Soviet intelligence officer who served in Nazi Germany and Japan.[2]

Out-of-station transfers are available to CSKA Station, of the Bolshaya Koltsevaya line.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>305</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Панфиловская</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>305</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Панфиловская[2] (проектное название — Ходынка) — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, который обслуживает маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо. Расположена в границах железнодорожной станции Серебряный Бор. Названа по улице Панфилова. Связана наземным переходом со станцией метро Таганско-Краснопресненская линия «Октябрьское Поле», которая находится в 700 метрах к юго-западу от станции.

~

~

Располагается в границах железнодорожной станции Серебряный Бор между платформами Стрешнево и Зорге. Находится на границе районов Сокол и Щукино[3]. Выходы с платформы — к улицам Панфилова и Народного Ополчения[4].

Остановочный пункт Панфиловская имеет 2 платформы: островную и береговую. Длина платформ составляет 180 м, имеется возможность их продления до 264. Оборудована кассами и турникетами[4]. Платформа приспособлена для людей с ограниченными возможностями. Имеются лифты, эскалаторы и пандусы. Есть общественный туалет. В оформлении преобладают белый и оранжевый цвета.

Рядом с платформой будет построен одноимённый транспортно-пересадочный узел[4]. Общая площадь платформы и ТПУ составит 15,8 тыc м²[5]. Рядом с платформой планируется обустроить 3 заездных кармана для общественного транспорта: на остановке «Кинотеатр „Юность“» на улице Народного Ополчения при движении к Песчаному путепроводу, у дома № 2 по улице Панфилова при движении в центр и при движении в область. Таким образом планируется сделать удобную пересадку на автобусы и троллейбусы[4]. Согласно проекту, пассажиропоток ТПУ «Панфиловская» составит около 5,2 тыс. человек в час пик[6].

</RuTxt>

<EnTxt>

Panfilovskaya (Russian: Панфиловская) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro. The station opened in November 2016 and was the 31st and final station to open on the line.[1]

The station is named for the street on which it is situated, Ulitsa Panfilova. Ulitsa Panfilova is named for Ivan Panfilov, a Soviet general at the Battle of Moscow in World War 2.[2] During construction, the station's name was slated to be Khodynka; however, prior to the line's opening, the city changed the name, citing resident requests.[3]

Panfilovskaya offers out-of-station transfers to Oktyabrskoye Pole on the Tagansko-Krasnopresnenskaya Line, 700 metres (2,300 ft) away.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>306</id>

<line\_id>17</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Коптево</name>

<coordX>935</coordX>

<coordY>306</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

Коптево — остановочный пункт / пассажирская платформа Малого кольца Московской железной дороги, которая обслуживает маршрут городского электропоезда — Московское центральное кольцо.

~

Открытие неоднократно переносилось.

Первоначально планировалось запустить станцию вместе со всем МЦК 10 сентября 2016 года. Однако за неделю до открытия появилась информация, что ряд станций 10 сентября не откроется[3], их число варьировалось в районе 7[4], однако не открылись впоследствии только 5 — среди всех вариантов числилась и станция «Коптево».

1 ноября в 14:00 станция была открыта для пассажиров и стала полноценной частью МЦК[5].

~

Находится в районе Коптево напротив локомотивного депо Лихоборы. Имеет один вестибюль, совмещённый с надземным переходом через пути линии. Выход к Михалковской улице и усадьбе Михалково на севере и Коптевской улице, рядом с конечной трамвайной остановкой «Михалково» на юге.

</RuTxt>

<EnTxt>

Koptevo (Russian: Коптево) is a station on the Moscow Central Circle of the Moscow Metro that opened in November 2016.[1]

The station is named for the Koptevo District of Moscow where it is situated.

~

~

</EnTxt>

</Станция>

<Станция>

<id>307</id>

<line\_id>16</line\_id><line\_id\_inner>0</line\_id\_inner>

<name>Савеловская</name>

<coordX>880</coordX>

<coordY>307</coordY>

<type>1</type>

<cities\_id>1</cities\_id>

<status>0</status>

<RuTxt>

«Савёловская» — станция Московского метрополитена на Большой кольцевой линии. Связана пересадкой с одноимённой станцией на Серпуховско-Тимирязевской линии. Расположена на границе районов Савёловский и Беговой (САО) под улицей Нижняя Масловка, по которой получила своё проектное название. Открыта 30 декабря 2018 года продлением совмещённого участка Солнцевской и Большой кольцевой линии на один перегон[1]. Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения с одной островной платформой. С момента открытия станция стала частью двух маршрутов: Солнцевской и Большой кольцевой линий.

~

24 июня 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена было утверждено название «Нижняя Масловка»[8][9].

Станцию изначально планировалось построить горнопроходческим способом (два тоннеля — для движения поездов и один — для платформенной части «Нижней Масловки»). Проектной компанией «Геодата Инжиниринг» предлагались технологии, предполагающие односводчатую конструкцию. Проектировщики считали, что такой метод позволил бы построить станцию не за 36 месяцев, а за 24[20]. Однако в конечном итоге выбор сделан в пользу горного способа строительства[3].

30 декабря 2018 года станция была открыта для пассажиров мэром Москвы Сергеем Собяниным[1].

25 января 2019 года открыли второй вестибюль станции, выходящий непосредственно к Савёловскому вокзалу[18][19].

~

Станция расположена вблизи улиц Нижней Масловки и Бутырской и является пересадочной на станцию «Савёловскую» Серпуховско-Тимирязевской линии[9] и Савёловский вокзал (прямой выход открыт 27 января 2019 года), к 2020 году планируемого к преобразованию в остановочный пункт МЦД[24]. Пассажиры входят и выходят через два подземных вестибюля[25] к железнодорожным платформам Савёловского вокзала, платформе Савёловская (соединительной линии) и на обе стороны Бутырской улицы[4].

Рядом со станцией будет возведён транспортно-пересадочный узел «Савёловская», первый этап строительства которого предполагалось завершить к запуску станции Большой кольцевой линии[2].

Пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения, глубиной 63[2], 64[3] или 65 м[4][5][26]. Сообщалось, что это будет последняя станция глубокого заложения в Москве[27], однако позже было решено, что станции «Шереметьевская» и «Ржевская» тоже будут глубокого заложения.

Станция оформлена в серой цветовой гамме, по цвету Серпуховско-Тимирязевской линии, на которую осуществляется пересадка[14]. Отделка станции выполнена с использованием серого и белого мрамора, а также серого и чёрного гранита. Отделка путевых стен и части поверхностей пилонов представлена в виде необлицованных тюбингов, покрытых прозрачными панелями, что по замыслу проектировщиков должно напоминать «стеклянный тоннель с алюминиевым каркасом»[7].

</RuTxt>

<EnTxt>

Savyolovskaya (Russian: Савёловская) is a station on the Bolshaya Koltsevaya line and the Solntsevskaya branch of the Kalininsko–Solntsevskaya line of the Moscow Metro.[2] It opened on 30 December 2018.[3][4] Until Sheremetyevskaya opens in 2022, this station will serve as the terminus of both lines.

During planning and construction, this station was named "Nizhnyaya Maslovka" (Russian: Нижняя Масловка) for the street on which it is located. Before opening, the metro changed the name to be consistent with the other connected stations.[5]

~

Construction on the station began in 2012.[6] At first, the city intended to use typical underground tunneling methods for the station, which is 65 meters underground. Project engineers suggested a new technology that would involve a single-vaulted design that is more commonly used for shallow stations constructed using cut-and-cover methods. This could reduce the construction time from 36 to 24 months.[7] The city originally expected the station to be ready by 2016.[8] This later was pushed to 2017 and, eventually, the beginning of 2019.[9][10] Because of the time and difficulty of building such deep stations, the Head of Construction for Moscow Marat Khusnullin said that this would be the last deep station built in Moscow.[11]

~

It is in the near Nizhnyaya Maslovka and Butyrsky Val streets in the Maryina roshcha District of Moscow near the Moscow Savyolovsky railway station. There is a free interchange to Savyolovskaya station on the Serpukhovsko-Timiryazevskaya line, which provides access to central Moscow.[12] It also serves the nearby Savyolovsky railway station. Passengers are able to access the station through two underground lobbies.[13]

The walls of the station are not covered in panels or concrete; rather, they are covered in glass such that passengers can see the structure of the tunnels.[14] Otherwise, the platforms and vestibules have marble and granite floors and walls.

</EnTxt>

</Станция>