



# АРБАТСКАЯ

ARBATSKAYA

АРБАТСКО-ПОКРОВСКОЙ  
ЛИНИИ







*Наземный вестибюль станции «Арбатская» (апрель 1954 года).*

Станция «Арбатская» была открыта 5 апреля 1953 года в составе новоарбатского участка глубокого заложения от площади Революции до Киевского вокзала.

Старый участок мелкого заложения от станции «Калининская» («Александровский сад») до станции «Киевская» был закрыт и использовался для служебных нужд: некоторые помещения были отданы под склады, на путях отставались старые вагоны, а на платформах и в вестибюлях станций иногда устраивали выставки. Тем не менее, несколько лет спустя этот участок вновь ожил - как часть Филёвского радиуса.

Первой станцией, встречавшей поезда, шедшие от «Площади Революции», стала новая «Арбатская». И, если длина обычного подземного сооружения составляет около 160 метров, то здесь центральный зал растянулся на четверть километра.

Вестибюль, выходящий на Арбатскую площадь, был построен в виде трехпролетной триумфальной арки. В его интерьере посетителей встречал стоявший в полный рост Сталин, выполненный в технике флорентийской мозаики с использованием в качестве фона изображения красных знамен из порфира, яшмы и других уральских полудрагоценных камней. Сегодня нет ни портрета вождя - мозаика была разобрана в 1955 году, ни триумфальной арки - в 1970-е годы вестибюль был поглощен новым зданием Генерального штаба Министерства обороны РФ.

Внутреннее убранство «Арбатской», как и на «Комсомольской»-кольцевой, относится к стилю так называемого «московского барокко», сложившегося в начале царствования Петра I в результате синтеза мотивов русской архитектуры XVII века с элементами ордерных композиций. Но, в отличие от помпезной «Комсомольской», архитектура «Арбатской» более тонка и изыскана.



**Сегодня вновь открывает для пассажиров свои двери западный вестибюль станции «Арбатская» Арбатско-Покровской линии.**

Вестибюль станции был закрыт на реконструкцию 18 мая 2006 года. Ранее на станции «Арбатская» уже проводились плановые капитальные ремонты помещения и эскалаторов, но комплексная реконструкция вестибюля, построенного в 1951-52 годах, осуществлена впервые.

За время, прошедшее с момента закрытия вестибюля, произведен большой объем ремонтных и строительных работ. Выполнен комплекс сложнейших инженерных работ по укреплению грунтов и усилению конструкций станции.

Полностью реконструирован эскалаторный наклон, ведущий на станцию. Фундамент эскалаторов был демонтирован и построен заново, на него установили модернизированные эскалаторы типа E55T с балюстрадами из нержавеющей стали и улучшенными техническими характеристиками.

Новые эскалаторы полностью удовлетворяют всем нормам и требованиям безопасности, имеют значительно лучший дизайн и более низкое энергопотребление. В машинном зале эскалаторов установили современные пульты управления.

Также был реконструирован наземный вестибюль станции. При этом его исторический архитектурный облик был полностью сохранен. Единственное изменение коснулось полов вестибюля: плитка здесь была заменена на более долговечный материал - гранит.

Основная трудность реконструкции была связана с заменой мрамора на стенах вестибюля. В связи с тем, что добыть оригинальный мрамор сегодня не представляется возможным, вновь установленные отдельные мраморные плиты были подвергнуты искусственному старению.

Светильники, люстры и бра отреставрировали, максимально восстановив утраченные детали. Все лампы накаливания были заменены на современные энергосберегающие.





В помещении вестибюля построены новые кассы, оборудованные по последнему слову техники. При этом число рабочих мест кассиров увеличено, это позволит более быстро и качественно обслуживать пассажиров.

На станции сооружена комната милиции нового типа - с полным обзором пассажирской зоны вестибюля через стекло и системой скрытого видеонаблюдения за пассажирами на станции. Это позволит сотрудникам милиции не только полностью контролировать ситуацию во всех зонах станции, но и оперативно реагировать на любую нештатную ситуацию.

В вестибюле установлены современные турникеты типа УТ-2005. Число турникетов, установленных на входе и выходе со станции увеличено.

Во время реконструкции были полностью заменены все кабельные, сантехнические и вентиляционные коммуникации, отремонтированы служебные помещения, установлены устройства охранной сигнализации. Вестибюль станции приведен в полное соответствие с противопожарными нормами: смонтированы пожарная автоматика, сигнализация и современные системы пожаротушения.

В служебных помещениях, в том числе в машинном зале эскалаторов, установлены кондиционеры.

Работы по реконструкции проводились силами ООО «СМУ-7 Метростроя», ООО «СМУ-4 Метростроя» и ЗАО «Управление специальных работ» совместно со специалистами Московского метрополитена.

Правильно организованный непрерывный процесс строительства, использование эффективной строительной техники обеспечили высокий уровень производительности труда, что вместе с богатым опытом по реконструкции станций Московского метрополитена, накопленным строителями, позволило завершить реконструкцию вестибюля значительно раньше намеченного срока.

Руководство ООО «СМУ-7 Метростроя» особенно отметило работу газоэлектросварщика А.А.Мякотина, горного мастера А.А.Котельникова, изолировщика А.С.Пахомова, бетонщика С.А.Беляева, начальника участка специальных работ Ю.П.Захарова, сварщика Н.М.Чебуздина, механика А.В.Радаева и начальника участка №1 С.В.Колганова.

Руководство ООО «СМУ-4 Метростроя» благодарит за добросовестный труд электрослесарей-монтажников ПГО В.Н.Мотявина, С.И.Полухина, Д.П.Лобунца, горного мастера С.А.Бурцева, монтажника горного оборудования А.И.Шияна, начальника отдела наладки А.М.Моторина.











Руководство ЗАО «Управление специальных работ» отдельно выражает благодарность малярам Г.Г.Гущиной, Л.Ш.Макаркиной, Н.М.Деминой, Л.А.Степановой, слесарю А.М.Голдаеву.

Замена эскалаторов на станции «Арбатская» - это очередной этап комплексной программы по реконструкции станций и вестибюлей метрополитена с восстановлением их первоначального облика.

К настоящему времени проведена замена эскалаторов на станциях «Автозаводская», «Новокузнецкая», «Белорусская»-радиальная, «Динамо», «Театральная», «Чистые пруды», «Красные ворота», «Курская», «Павелецкая», «Площадь Революции», «Лубянка», «Охотный ряд», «Семеновская» и «Таганская»-кольцевая.

19 мая 2007 года для работ по замене эскалаторов и реконструкции вестибюля закрылась станция «Электrozаводская» Арбатско-Покровской линии. А уже в декабре 2007 года вновь откроет свои двери для пассажиров обновленный вестибюль станции «Добрынинская».

Вслед за «Добрынинской» эстафету по замене эскалаторов примет станция «Курская» Кольцевой линии - здесь будет закрыт для пассажиров вход и выход через наземный вестибюль и подземная галерея в сторону Курского вокзала.

Расположение станции «Арбатская» в непосредственной близости к московскому Кремлю определило характер ее архитектуры, продолжающей и развивающей традиции русского зодчества.

Авторы проекта подземного зала действительный член Академии архитектуры СССР Леонид Михайлович Поляков и архитектор Валентин Васильевич Пелевин решили его известным в русской архитектуре приемом переплетения параболических арок, перекинутых поперек станции и как бы несущих на себе всю тяжесть сводов с малыми арками, поддерживающими своды проходов на перроны.

Огромная протяженность центрального зала, уходящий вдаль ничем не нарушаемый строй арок, отсутствие замкнутой перспективы – все это таило в себе опасность, что зал будет восприниматься как гигантский коридор. Для того чтобы преодолеть это ощущение, авторы применили в отделке станции богатый скульптурный орнамент, построенный на цветовом сочетании белого с золотом.

Окаймленные лепным жгутом, арки как будто вырастают из низкого цоколя, облицованного красным мрамором. Люстры и бра из анодированного под бронзу алюминия четко выделяются на фоне белоснежных поверхностей арок и сводов.







*Мозаичный портрет И.В.Сталина на станции «Арбатская» (1953 год).*

Пол полированного гранита выложен не крупными квадратными плитами, как сделано на многих других станциях, а набран из небольших плит разной формы и размеров, различных цветов и оттенков, образующих роскошный ковер, хорошо гармонирующий с декором свода.

Убранство зала завершают установленные у основания каждого пилона массивные скамьи на четырех позолоченных кронштейнах.

Интересно задуман эскалаторный зал. Он перекрыт сводом, покоящимся на четырех взаимно пересекающихся параболических арках. Матовая белизна сводов и стен подчеркнута красной полоской цоколя из полированного мрамора.

На стене против эскалаторной арки при открытии станции в 1953 году был установлен мозаичный портрет Иосифа Виссарионовича Сталина, выполненный лауреатом Государственной премии художником Григорием Ивановичем Опрышко из цветных мраморов и смальт. В 1955 году по решению Советского правительства портрет был демонтирован.

Станция «Арбатская» получила название по находящейся вблизи улице Арбат, одной из самых знаменитых в Москве.

**Конструкция станции** - пилонная трехсводчатая глубокого заложения. Диаметр тюбинговой обделки нефов - 9,5 м. Сооружена по специальному проекту - тоннели сближены, уменьшено поперечное сечение пилонов, центральный зал выполнен эллипсовидным в сечении.

**Архитекторы станции:** Л.М.Поляков, В.В.Пелевин, Ю.П.Зенкевич при участии А.Г.Рочегова и М.Л.Энгельке.

**Архитекторы вестибюлей:** Л.М.Поляков, Ю.П.Зенкевич, соавтор В.Г.Поликарпова.

**Инженеры-конструкторы:** А.И.Семенов, А.Н.Пирожкова, П.Пашин.

Стены перронов облицованы белой (вверху) и черной (внизу) керамической глазурованной плиткой. Цоколи пилонов отделаны красным мрамором «салиэти». Пол выложен из гранита серого, красного и черного цветов в виде коврового рисунка.

Картуши, массивные бронзовые люстры с декоративными вазами и светильники-кронштейны декорированы орнаментами, а также гирляндами цветов и фруктов.

Восточный эскалаторный тоннель ведет в подземный пересадочный узел станций «Арбатская», «Александровский сад» и «Библиотека им. Ленина». Великолепный западный наземный вестибюль в настоящее время встроен в здание Генерального штаба Министерства обороны РФ. В 1986 году сооружен переход из центра зала по лестницам и эскалатору на станцию «Боровицкая» Серпуховско-Тимирязевской линии.



*Перронный зал станции «Арбатская» (март 1953 года).*