

МИНСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН

**20
ЛЕТ!**





Дорогие друзья!

Невозможно представить себе жизнь города Минска без наиболее комфортабельного, экологически чистого, надежного вида городского пассажирского транспорта — метрополитена.

В 1984 году Минский метрополитен стал девятым на территории СССР, а сегодня, несмотря на относительную молодость, по объемам перевозок занимает 4-е место среди 14 метрополитенов бывшего Союза, уступая только Москве, Санкт-Петербургу и Киеву.

Метрополитеном ежедневно перевозится около 800 тысяч пассажиров, что составляет треть общегородских пассажирских перевозок.

Перевозки осуществляются практически без нарушений графика движения поездов, при высокой культуре обслуживания пассажиров.

Все это является в первую очередь заслугой трехтысячного коллектива. Значительный вклад в развитие метрополитена вносят наши партнеры: генеральный проектировщик — ОАО «Минскметропроект», генеральный подрядчик — УП «Минскметрострой» и заказчик строительства — УП «Дирекция по строительству Минского метрополитена».

Большую помощь в решении вопросов эксплуатации и ремонта технических средств, разработок новой и корректировки действующей нормативно-технической документации, определению единой технической политики оказывают наши коллеги из других метрополитенов СНГ и Международной Ассоциации «Метро».

Желаю Всем здоровья, счастья и многих лет плодотворной деятельности.

*Начальник КУП «Минский метрополитен»
Н.Т.Андреев*

УПРАВЛЕНИЕ МИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА



Начальник КУП «Минский метрополитен»
Андреев Николай Трофимович



Первый заместитель
начальника метрополитена,
главный инженер
Ерыгин Александр Николаевич



Заместитель начальника метрополитена
по экономике
Савчук Раиса Ивановна



Заместитель начальника метрополитена
по информационной работе,
начальник отдела кадров и быта
Сорокин Анатолий Михайлович



Заместитель начальника метрополитена,
главный ревизор по безопасности
движения
Круглов Олег Александрович

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ЗА 2003 ГОД



2 линии

- «Московская»
- «Автозаводская»

20 станций

1 узел пересадки

- «Октябрьская» — «Купаловская»

2 электродепо

- «Московское»
- «Могилевское»

Эксплуатационная длина линий в двухпутном исчислении, км	23,7
Максимальные размеры движения, пар поездов/час	30
Минимальный интервал движения, сек	120
Выполнение графика движения, %	99,96
Инвентарный парк вагонов, вагон	199
Пробег вагонов, млн. вагоно-км.	22,7
Среднетехническая скорость, км/час	50,6
Количество эскалаторов в эксплуатации, эскалатор	30
Перевозка пассажиров всего, млн.чел	289,4
Перевозка пассажиров в среднем за сутки, млн.чел	0,793
Удельный вес перевозки пассажиров от общегородских, %	32,8

СЛУЖБА ДВИЖЕНИЯ



Начальник службы
Якимов
Григорий Федорович

Основные функции службы:

- Обеспечение бесперебойной и безопасной перевозки пассажиров.
- Соблюдение графика движения поездов.
- Организация работы станций и содержание их в надлежащем санитарном состоянии.
- Обеспечение высокой культуры обслуживания пассажиров.
- Контроль полноты оплаты за проезд пассажирами.
- Кодирование магнитных карт.
- Реализация проездных билетов, магнитных карт, жетонов пассажирам через кассы метрополитена.
- Организация работы по сбору выручки.
- Обеспечение сохранности материальных ценностей, билетной продукции и денежных средств.

Структура службы:

- 20 станций.
 - Диспетчерский участок.
 - Участок механизации.
 - Участок инкассации.
 - Участок билетной продукции.
- Штат службы — 891 человек.

Модернизация и реконструкция:

- Оборудованы рабочие места кассиров, дежурных по станциям, поездных диспетчеров.
 - Применена современная уборочная техника, машины для подсчета жетонов, магнитных карт, купюрорасчетные машины, использование в кассах ПЭВМ.
 - Оборудованы дополнительные кассы по продаже билетной продукции на станциях «Институт культуры», «Площадь Ленина», «Восток», «Немига», «Пушкинская». Сегодня 68 касс открыты в часы «пик» для обслуживания пассажиров.
- Развитая сеть касс и достаточное количество работающих кассиров позволяют оперативно обслуживать пассажиров, пользующихся метрополитеном.





Платежным средством для проезда в метрополитене служат:

- Жетон (введен 01 июня 1992 года).
- Льготный проездной билет на месяц, декаду (на бумажном носителе).
- Магнитная карта на месяц, десять дней.
- Льготный билет на одну поездку (на бумажном носителе).



Электродепо «Московское»



Начальник электродепо
Михайловский
Андрей Михайлович

Основные функции электродепо:

- Обеспечение перевозок пассажиров электропоездами метрополитена.
- Обеспечение бесперебойного и безопасного движения поездов с установленными скоростями.
- Обеспечение работы подвижного состава, его своевременный ремонт и обслуживание.
- Обеспечение надежного функционирования всех структур электродепо.
- Укомплектование электродепо кадрами, повышение их квалификации.
- Выполнение норм и требований по охране окружающей среды, рациональное использование ресурсов.

Электродепо «Московское» было введено в эксплуатацию в составе первого участка первой линии метрополитена в объеме административно-бытового комплекса, мастерских, отстойно-ремонтного корпуса на три ремонтных и девять отстойно-ремонтных путей и вспомогательных объектов — камеры мойки и обдувки составов, очистных сооружений, компрессорной и мотодепо с мастерскими.

В 1990 году, к вводу в эксплуатацию первого участка 2-й линии метрополитена, отстойно-ремонтный корпус электродепо был расширен на десять отстойных путей, а к вводу в постоянную эксплуатацию участка продления первой линии в сторону Юго-Запада планируется дополнительное расширение его на восемь отстойных путей.

Отстойно-ремонтный корпус состоит из двух частей: основного и пристроенного к нему нового корпуса, в которых находится 22 смотровые канавы: 1-3 канавы — подъемочный ремонт и обточка колесных пар; 5,6,9,10 канавы для производства ТО-3; все остальные канавы являются отстойно-смотровыми.

Депо «Московское» соединяется со станцией «Институт культуры» двумя путями. Для доставки в депо новых поездов имеется соединяющая его с железнодорожной линией ветка, ведущая на станцию «Минск-Товарный».





Поезда электродепо «Московское» осуществляют перевозки на «Московской» линии метрополитена (от станции «Институт культуры» до станции «Восток»), протяженность которой — 9.5 км.

Приписной парк подвижного состава электродепо «Московское» составляет 107 вагонов, сформированных в пятивагонные составы.

Штатная численность электродепо «Московское» — 321 человек, из них 110 машинистов электропоездов.



Электродепо «Могилевское»



Начальник электродепо
Степанов
Сергей Павлович

Основные функции электродепо:

- Обеспечение перевозок пассажиров электропоездами метрополитена.
- Обеспечение бесперебойного и безопасного движения поездов с установленными скоростями.
- Обеспечение работы подвижного состава, его своевременный ремонт и обслуживание.
- Обеспечение надежного функционирования всех структур электродепо.
- Укомплектование электродепо кадрами, повышение их квалификации.
- Выполнение норм и требований по охране окружающей среды, рациональное использование ресурсов.

Электродепо «Могилевское» введено в постоянную эксплуатацию в объеме первого пускового комплекса в составе четвертого участка продления второй линии метрополитена и состоит из административно-бытового корпуса, производственных мастерских, отстойно-ремонтного корпуса на три ремонтных и девятнадцать отстойных путей и вспомогательных сооружений — камеры мойки составов, очистных сооружений, компрессорной, поста ЭЦ с СТП-Д.

В 2004–2005 годах будет продолжено строительство объектов второй очереди электродепо «Могилевское». Будет произведено расширение административно-бытового комплекса, отстойно-ремонтного корпуса на пять отстойных путей и построена рельсосварочная база.

По мере насыщения технологическим оборудованием, на площадях электродепо «Могилевское» планируется выполнение капитального ремонта вагонов метрополитена.





Поезда электродепо «Могилевское» осуществляют перевозки на «Автозаводской» линии метрополитена (от станции «Пушкинская» до станции «Могилевская»), протяженность которой — 14.2 км.

Приписной парк подвижного состава электродепо «Могилевское» составляет 92 вагона, сформированных в четырехвагонные составы.

Штатная численность электродепо «Могилевское» — 360 человек, из них 130 машинистов электропоездов.



СЛУЖБА ПУТИ И ТОННЕЛЬНЫХ СООРУЖЕНИЙ



Начальник службы
Сыровкаш
Анатолий Александрович

Основные функции службы:

- Содержание путевого хозяйства, тоннельных сооружений в технически исправном состоянии.
- Текущее содержание, ремонт верхнего строения пути, контактного рельса и тоннельных сооружений.
- Внедрение новой техники, передовых технологий, новых конструкций при ремонте верхнего строения пути и сооружений.
- Модернизация машин, станков и механизмов, находящихся на балансе службы.

Структура службы:

- Две дистанции пути.
 - Две дистанции тоннельных сооружений.
 - Геомаркшейдерский участок.
 - Путьеизмерительно-дефектоскопная станция.
 - Участок механизации.
 - Производственно-технологическая группа.
- Штат службы — 414 человек.

Модернизация и реконструкция:

- Впервые среди метрополитенов СНГ, применен виброзащитный путь на деревянных шпалах в тоннеле (общей протяженностью 4.176 км).
- Разработана конструкция и внедрена для укладки на щебеночном балласте железобетонная шпала с возможностью установки кронштейна под контактный рельс.
- При строительстве станций применяются новые материалы, сооружаются конструкции павильонов крытых входов на станциях.

Внедрение новых технологий и новой техники:

- Начали использоваться композитные накладки в изолирующих рельсовых стыках.
- Освоена технология сварки рельсовых плетей контактным способом на рельсосварочной базе, построенной своими силами.
- Внедрены в производство водяные насосы высокого давления (фирмы «WAP» и «Kränzle») для очистки дренажей и сильно загрязненных поверхностей.





Служба пути и тоннельных сооружений обслуживает:

- Главных путей — 47,7 км.
- Станционных путей — 24,2 км.
- Станций — 20 шт.
- Вестибюлей — 37 шт.
- Пешеходных переходов — 2,43 км.
- Тоннелей — 56,6 км.



СЛУЖБА СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ



Начальник службы
Лопато
Виктор Всеволодович

Основные функции службы:

- Обеспечение надежной работы устройств автоматики и телемеханики движения поездов, проводной электросвязи, радиосвязи, промышленного телевидения, часофикации, пожарной и охранной сигнализации, пассажирской автоматики, контроля состояния букс и подвагонного габарита подвижного состава.
- Оказание услуг телефонной и радиосвязи организациям, предприятиям и населению.

Структура службы:

- Дистанция сигнализации.
 - Дистанция связи.
 - Дистанция пассажирской автоматики и спецсигнализации.
 - Лаборатория.
- Штат службы — 237 человек.

Служба сигнализации и связи обеспечивает обслуживание и ремонт:

- Систем APC в качестве основного средства сигнализации при движении поездов на линиях метрополитена (эксплуатационная длина — 23.7 км); из них с бесстыковыми рельсовыми цепями — 22.8 км.
- Релейных — 17 шт.
- Стрелок электрической централизации — 123 шт.
- Рельсовых цепей — 621 шт., из них бесстыковых рельсовых цепей — 466 шт.
- Устройств УКПТ на 20 станциях и входах в депо, из них системы «Декатрон» — 16 станций.
- Устройств оперативно-технологической связи, радиосвязи на линиях метрополитена протяженностью (эксплуатационная длина) — 23.7 км.
- Устройств внутристанционной связи с количеством коммутаторов — 54 шт.
- Автоматических телефонных станций — 4 шт.
- Устройств теленаблюдения на 20 станциях и 2-х электродепо.
- Устройств для обслуживания пассажиров в количестве 276 АКП и 139 ПКА.
- Устройств охранно-пожарной сигнализации на 20 станциях и 2-х электродепо.

Модернизация и реконструкция:

- В 1988 году разработана и впервые внедрена усовершенствованная схема контроля прибытия поездов на конечную станцию.
- В 1989 году разработан и внедрен бесконтактный стрелочный электропривод.





- В 1989 году произведена модернизация рельсовых цепей 1-ой линии с внедрением бесстыковых рельсовых цепей.
- В 1994 году разработано и впервые внедрено устройство контроля нижнего габарита подвижного состава.
- В 1994 году впервые применена модернизированная система контроля прохода в тоннель типа «Декатрон».
- В 1997 году внедрена единственная на сети метрополитенов система диспетчерской централизации типа ДЦ «Минск».
- В 2003 году внедрено автоматизированное рабочее место регистрации событий для системы СКЦ-67 1-ой линии метрополитена.



СЛУЖБА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ



Начальник службы
Нефедов
Сергей Владимирович

Основные функции службы:

- Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт тягово-подъемных и понижающих подстанций, кабельных сетей, устройств освещения станций, тоннелей и наземных объектов метрополитена.
- Обеспечение бесперебойного снабжения потребителей электроэнергией (тяга поездов, инженерные устройства, связь, освещение).

Структура службы:

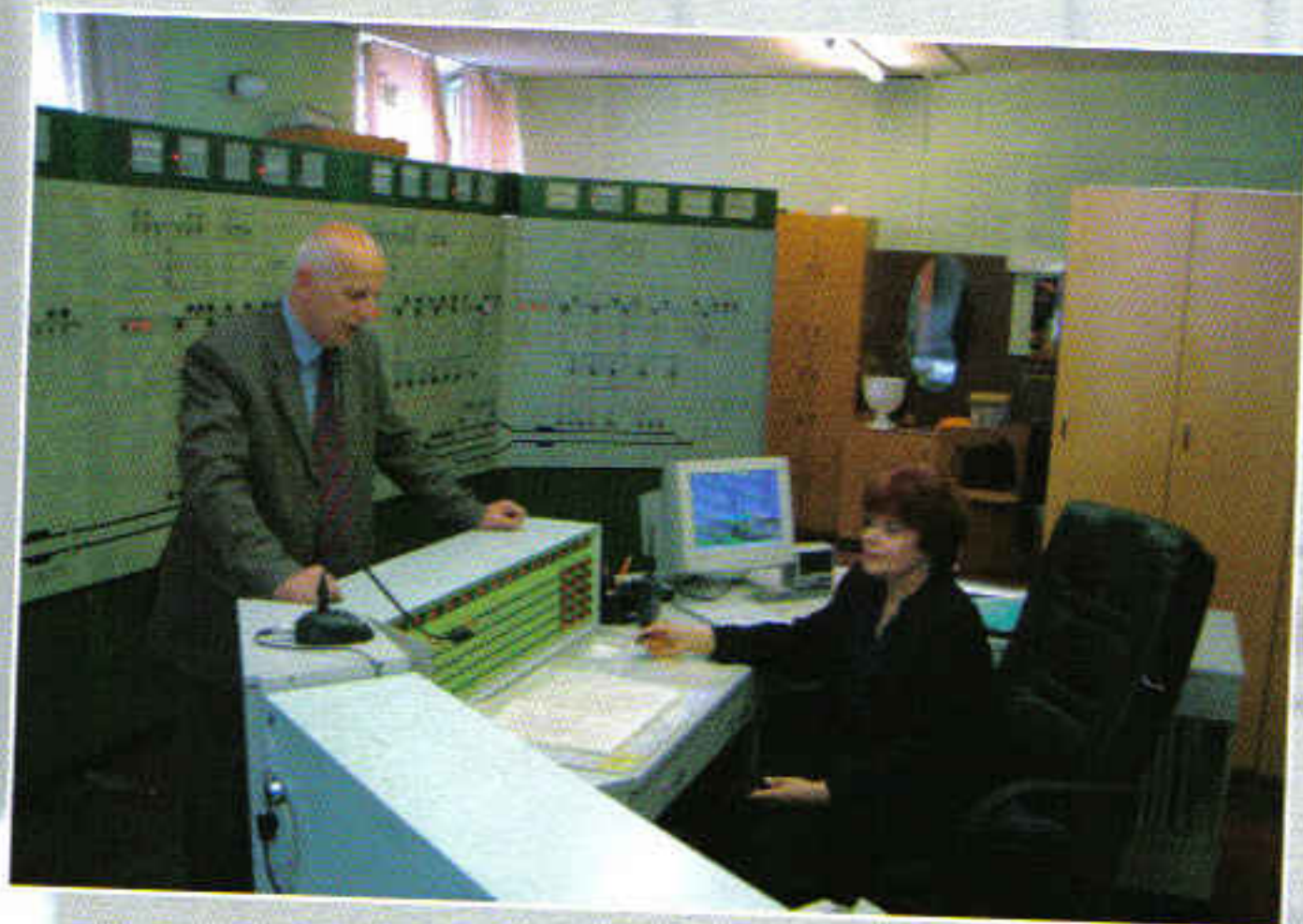
- Дистанция электроснабжения.
 - Дистанция кабельных сетей и освещения.
 - Дистанция электрозащиты и автотелеуправления.
 - Энергодиспетчерский участок.
 - Пункт восстановительных средств.
- Штат службы — 219 человек.

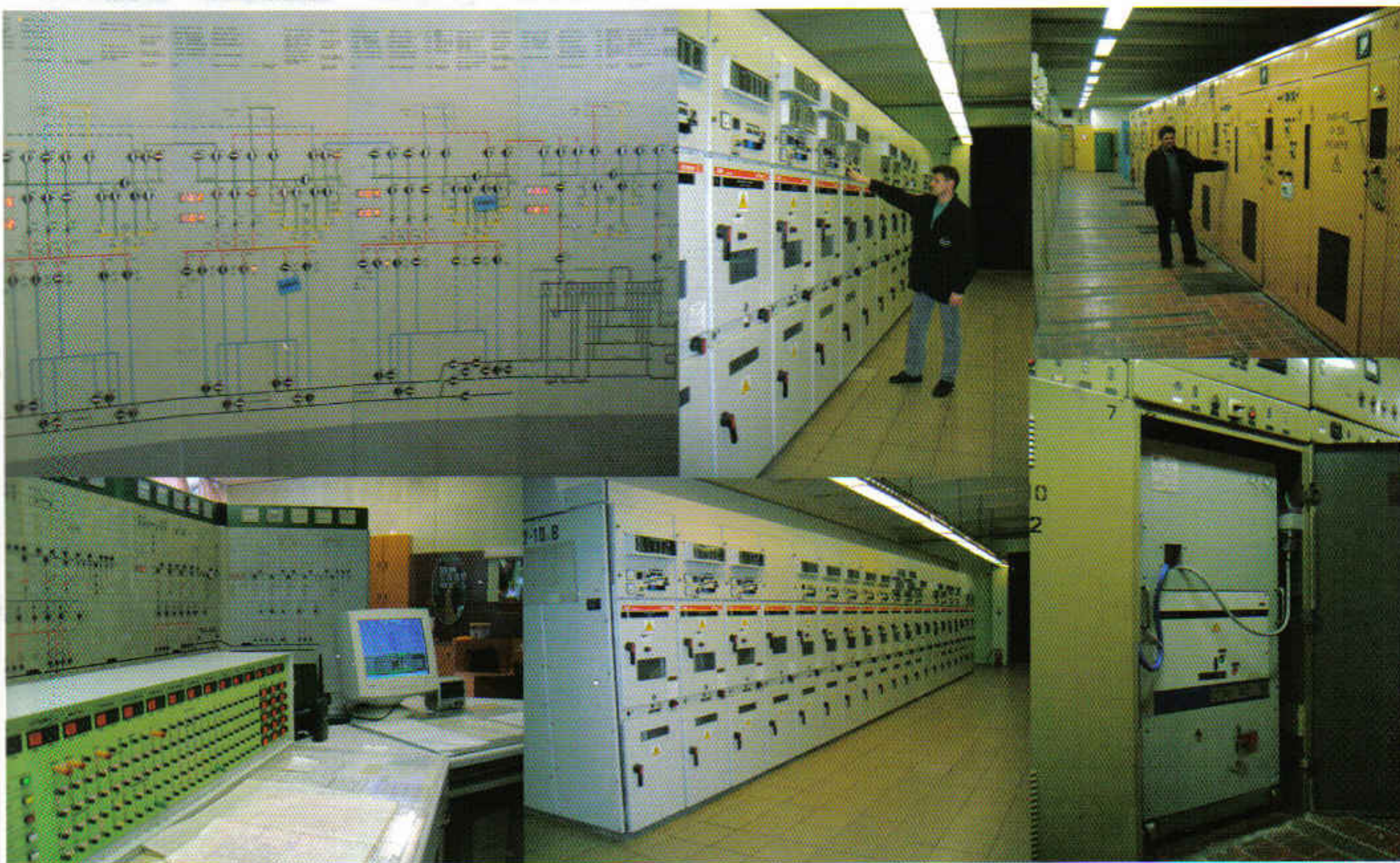
Основные потребители электроэнергии:

- Электропоезда.
- Вентиляционные и насосные установки.
- Эскалаторы.
- Освещение на станциях и в тоннелях.
- Устройства автоматики и телемеханики.

Внедрение новой техники:

- Применены люминисцентные светильники для освещения тоннелей.
- Использованы прожектора для освещения станций отраженным светом.
- Применено устройство АЗМ для защиты контактной сети.
- Использованы делители напряжения для безопасной фазировки кабелей 10кВ.
- Применены вакуумные выключатели ВБП-10 вместо выключателей ВЭМ-10.
- Применена оптоволоконная дуговая защита ОВОД-М.





Служба электроснабжения обслуживает:

- Совмещенные тягово-понижительные подстанции — 17.
- Понижительные подстанции — 5.
- Подстанции электродепо — 4.
- Преобразовательные агрегаты — 50.
- Общая длина кабельных линий, км — 2612.



ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКАЯ СЛУЖБА



Начальник службы
Данковцев
Юрий Иванович

Основные функции службы:

- Обеспечение безопасной эксплуатации инженерно-технических устройств и оборудования.
- Обеспечение надежной и бесперебойной работы закрепленного оборудования: вентиляционных и насосных установок; сетей водо- и теплоснабжения; систем автоматики и телемеханики, приборов учета тепла и холодной воды; эскалаторного хозяйства; спецоборудования ГО.

Структура службы:

- Электромеханическая дистанция.
 - Дистанция спецобъектов и эскалаторов.
 - Дистанция электрооборудования и автоматики.
 - Диспетчерский участок.
 - Производственно-техническая группа.
 - Лаборатория микроклимата.
 - Лаборатория телемеханики.
- Штат службы — 302 человека.

Лаборатория микроклимата осуществляет:

- Ежедневный контроль температурно-влажностного режима станций метрополитена.
- Замеры уровня шума, вибрации.
- Эффективность работы основной и местной вентиляции.

Электромеханическая дистанция осуществляет:

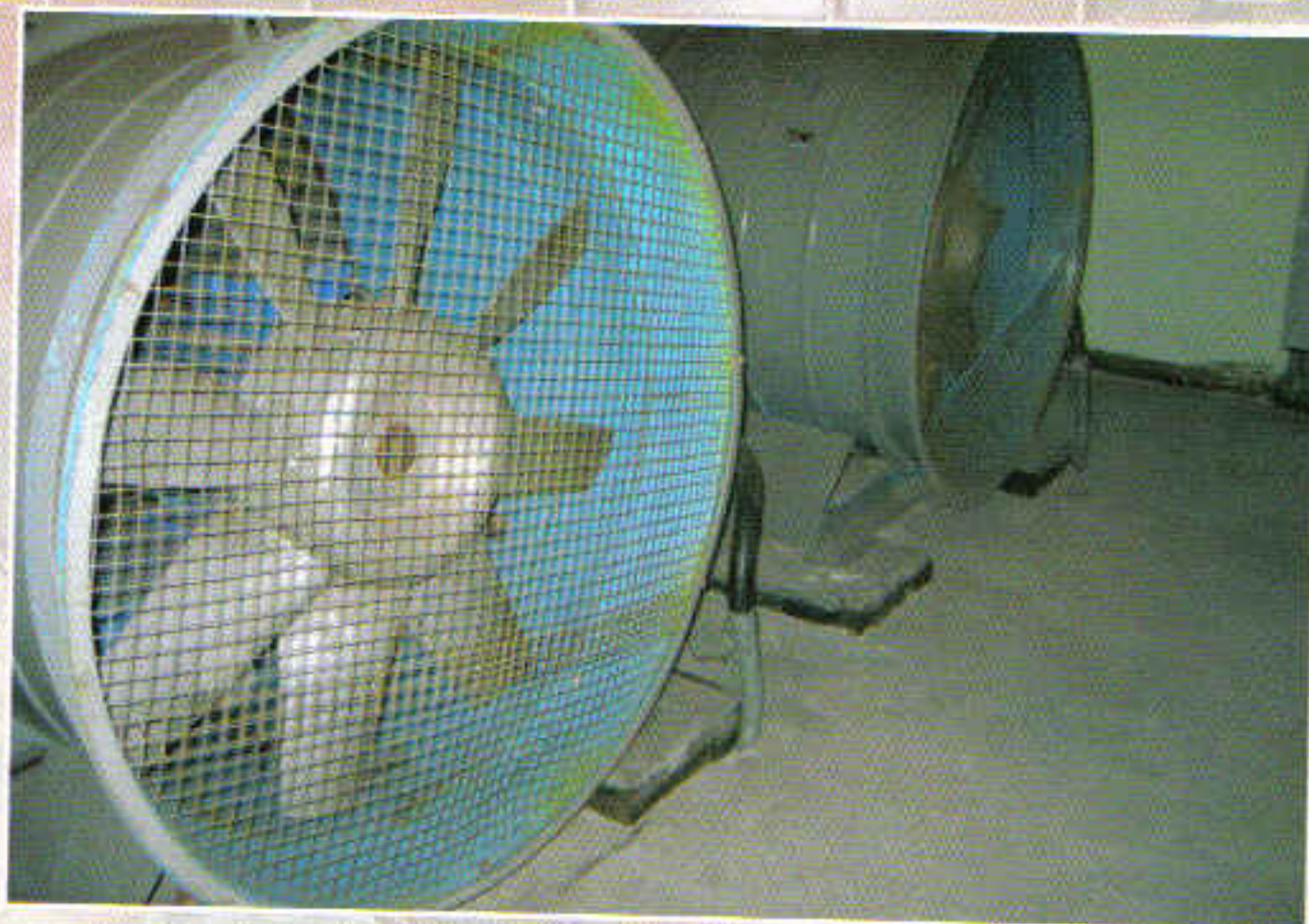
- Обслуживание и ремонт сетей водо- и теплоснабжения, канализации и водоотведения, тепловых и водомерных узлов, установок водяного пожаротушения, насосного и вентиляционного оборудования.
- Контроль и учет расхода теплоэнергии и воды.

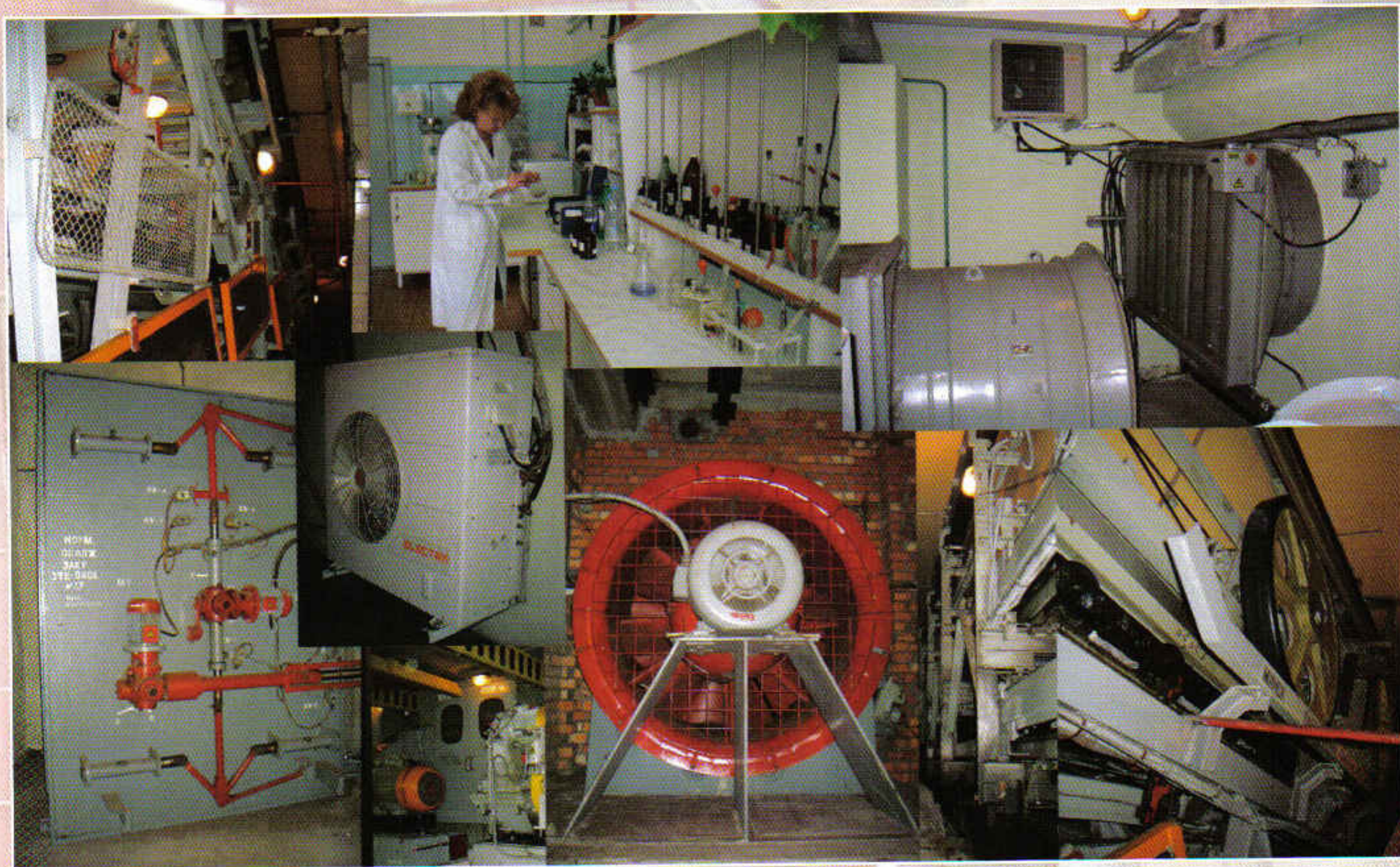
Дистанция спецобъектов и эскалаторов обеспечивает:

- Бесперебойную работу закрепленного оборудования.
- Ремонт и обслуживание эскалаторов, спецоборудования, установок газового пожаротушения, лифтов.

Дистанция электрооборудования и автоматики обеспечивает:

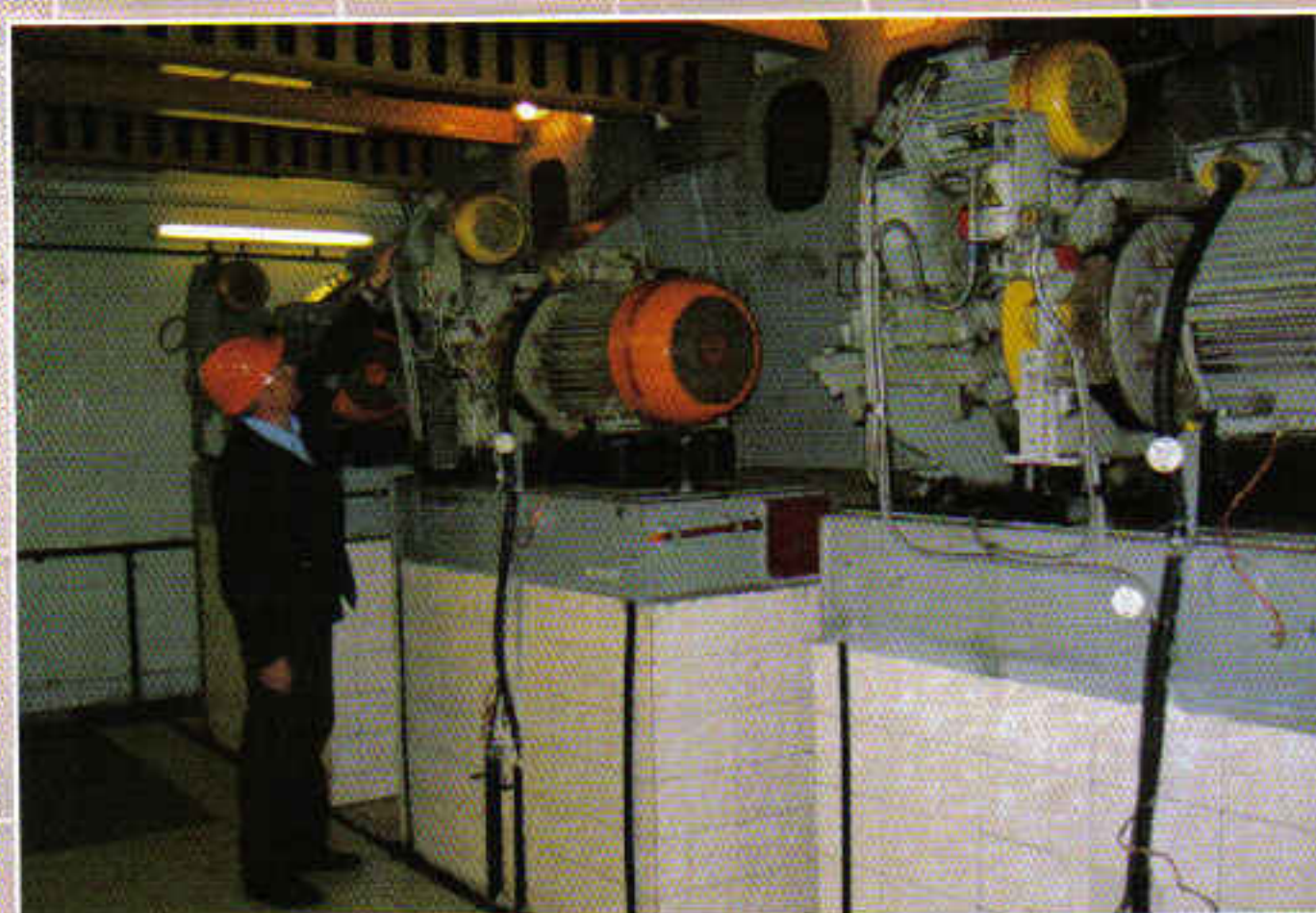
- Ремонт и обслуживание электрооборудования, систем автоматики и сигнализации, автономного теплоснабжения станций (использование вторичного тепла, выделяемого оборудованием), установок тоннельной вентиляции, вентиляционных шахт (48 шт.), вентиляторов главного проветривания (87 шт.), кондиционеров.





Модернизация и реконструкция:

- Выполнен капитальный ремонт эскалаторов — 21 эскалатор.
- Модернизированы перекрывающие устройства эскалаторов — 36 шт.
- На всех эскалаторах внедрены новые устройства контроля скорости.
- Все эскалаторы оборудованы системами видеонаблюдения и телеуправления.
- Проведена модернизация устройств остановки электродвигателей вентиляторов.
- Внедрены устройства электродинамического торможения.
- Заменены электродные датчики уровней воды на водоотливных установках на более надежные — поплавковые.
- Проведены работы по установке кондиционеров в служебных помещениях станций.
- Переведены на автономное теплоснабжение 4 станции.
- Автоматизирован тепловой узел инженерного корпуса.



РЕМОНТНО-МОНТАЖНАЯ СЛУЖБА



Начальник службы
Карницкий
Вацлав Валерьянович

Основные функции службы:

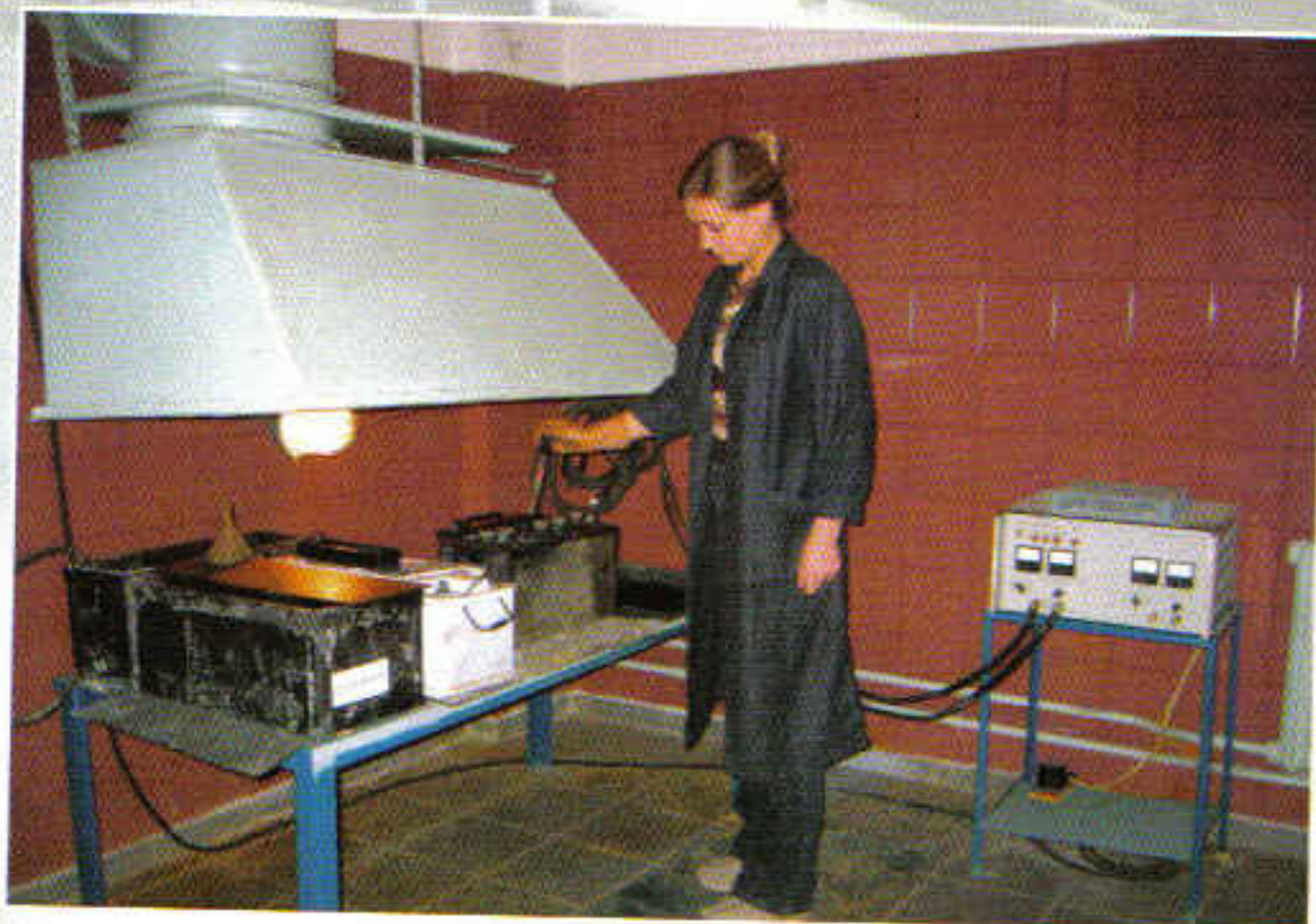
- Оказание услуг авто- и моторнорельсовым транспортом.
- Изготовление изделий из металла и древесины.
- Оказание услуг по ремонту узлов и деталей.
- Эксплуатация и ремонт подвижного состава авто- и моторнорельсового транспорта.
- Содержание и модернизация машин, механизмов, находящихся на балансе службы.

Структура службы:

- Автоучасток.
 - Участок моторнорельсового транспорта.
 - Механические мастерские.
 - Участок по испытанию лестниц и абразивных кругов.
- Штат службы — 97 сотрудников.

Модернизация и реконструкция:

- Расширена ремонтно-парковочная зона автоучастка и количество автотранспортных единиц.
- Произведена модернизация цеха столярных изделий.
- В покрасочном участке механических мастерских внедрен новый метод окрашивания вагонов, который позволяет избежать распыления краски.
- Введен в эксплуатацию участок по испытанию переносных лестниц, стремянок, монтажных поясов и абразивных кругов.
- Внедрена высококачественная окраска готовой продукции с использованием пистолетов DEVILBISS.
- Модернизирована ремонтная зона мотодепо.



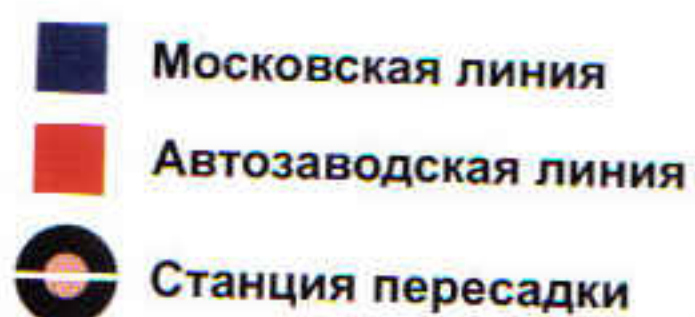


Продукция, выпускаемая ремонтно-монтажной службой:

- Гардеробные шкафы.
- Стеллажи.
- Двери.
- Верстаки.
- Шкафы металлические.
- Ящики металлические.
- Двери решетчатые.
- Нестандартные изделия и конструкции из металла и древесины.



Схема действующих линий





Архитектурно-художественное оформление станций Минского метрополитена

Работа над архитектурно-художественным оформлением станций Минского метрополитена стала ответственным экзаменом творческой зрелости и возможностей зодчих, художников и инженеров. Разработкой проектов занимались институты «Метрогипротранс», «Минскпроект», «Минскметропроект» и «Белгоспроект», а также «Минский производственный художественный комбинат» и ряд других организаций города. Этому предшествовали открытые конкурсы, результаты которых были использованы в проектных решениях.

Руководство и координация работ авторских коллективов были возложены на Главное архитектурно-планировочное Управление Мингорисполкома (ныне Комитет архитектуры и градостроительства) и специально созданный координационный Совет, состоявший из ведущих архитекторов, художников и ответственных работников Мингорисполкома.





В процессе творческого поиска, художники и дизайнеры попытались придать художественным элементам станций главенствующее значение, оттеснив старания технологов и архитекторов вывести на первый план функциональность. Однако предпочтение было отдано именно практичности без перенасыщения станций художественными элементами и архитектурными излишествами.

При выполнении проектов интерьеров учитывалась комплексная разработка всех основных планировочных узлов, начиная с входных зон и заканчивая перронными залами станций. Станции имеют небольшие параметры по ширине и высоте, поэтому было принято решение сделать их максимально светлыми. Белые, со сдержанным включением сочных архитектурных цветовых гамм, что характерно для белорусского народного колорита, они выглядят просторнее и наряднее. Сложными были поиски правильного и в то же время разнообразного искусственного освещения. Названия станций во многом определили их тематическое и архитектурное своеобразие.

Можно с уверенностью сказать, что каждая из 20 станций Минского метрополитена по-своему выразительна, уникальна и отличается индивидуальным исполнением.

Индивидуальности и своеобразие архитектурно-художественного оформления станций способствует рациональное применение разных видов гранита, белого мрамора, цветного литого стекла и других материалов. Вместе с тем проектировщики продолжали поиск новых материалов, которые бы имели





соответствующие физико-механические свойства, хорошую декоративную поверхность и более широкую гамму цветов.

Один из таких материалов — крупноразмерные нестандартные фасонные керамические плиты. Керамика издавна широко распространена на территории Беларуси. Искусство мастеров по ее изготовлению снискало известность и за пределами республики. Этот материал использован на станциях «Площадь Я.Коласа» и «Купаловская».

На путевых стенах всех станций, сообразуясь с архитектурным замыслом, размещены их названия из объемных металлических букв.

В комплексе с архитектурно-художественным решением интерьеров разработаны элементы визуальной информации и малые формы с учетом современных тенденций дизайна.

Язык архитектуры и художественных элементов интерьеров станций и их вестибюлей в целом лаконичен и сдержан. Четкая ритмика современных архитектурных деталей, оригинальные приемы скрытого и открытого искусственного освещения, способствующие выявлению объемно-пространственного решения, в сочетании с визуальной информацией учитывают специфические особенности функционально-технологического процесса, создают возможность свободной и быстрой ориентации пассажиров.





«Московская» линия

Станция «Институт культуры»

Архитекторы: В.Ивличев, Е.Леонович, В.Очайкин, К.Энштейн; художники: В.Чайка, С.Котович.
Введена в эксплуатацию в 1984 году.

Расположена в районе улицы Московской, связывает крупные промышленные и культурные центры, в том числе Университет Культуры, железнодорожную платформу, крупный жилой массив.

Станция сводчатого типа, из монолитного и сборного железобетона. Композиционное решение построено на ритме падуг, разделяющих путевые стены и свод. Они заполнены декоративными вставками





из литого стекла и алюминия и визуально соединены в зоне свода архитектурными элементами, за которыми расположены светильники. Декоративные вставки из желтого, оранжевого и красного стекла и смальты включают в себя изображения барельефных фигур и образно отражают достижения культуры Беларуси.

Вся станция решена в белых тонах с контрастными сочными вставками, которые создают ощущение мажорности и народного колорита. Строгие по рисунку вентиляционные и отопительные решетки выполнены из алюминия. Все это вместе с удачно решенным освещением зала раскрывает архитектурно-художественный облик станции.

Следующая станция — «Площадь Ленина»





Станция «Площадь Ленина»

Архитекторы: В.Бартошевич, Ю.Градов, Л.Левин, С.Тылевич,
художник В.Мигаль, скульптор А.Аникейчик.
Введена в эксплуатацию в 1984 году.

Расположена в центральной части города и является важным связующим элементом двух ансамблей центрального ядра столицы — площади Независимости и Привокзальной площади.

Градостроительная значимость размещения станции в зоне сосредоточения больших пассажиропотоков продиктовала архитектурно-художественные требования к ее образу и функциональному решению — лаконичность, отсутствие лишних декоративных элементов. Здесь избран новый тип свода, как бы парящий над платформой и контрастирующий с активно выявленными карнизными элементами,

← Следующая станция — «Институт культуры»





отделяющими его от путевых стен. Применено скрытое размещение источников света за карнизами и подсветка участков путевых стен с текстами названия станции.

Архитектурно-художественное решение составляющих элементов выдержано в спокойных светлых тонах в сочетании с темно-розовым цветом путевых стен. В центре перрона сделан эмоциональный акцент — объемно-художественная композиция. Она находит органическое развитие на выходах из станции в монументальных композициях.

Следующая станция — «Октябрьская»





Станция «Октябрьская»

Архитекторы: Ю.Вдовин, Ю.Григорьев, Е.Леонович, М.Тренин; художник А.Кузнецов.
Введена в эксплуатацию в 1984 году.

Расположена в зоне одноименной площади, где находятся основные административно-деловые и культурные учреждения, в том числе Дворец Республики, Центральный Дом Офицеров, Дворец Профсоюзов, ГУМ. Станция является пересадочным узлом с первой на вторую линию метрополитена.

Тематическое, художественное содержание и архитектурное построение перронного зала отражают основные события из истории. Несколько увеличенная высота зала позволила авторам найти свою форму колонны — в плане звездообразную с динамическим развитием ее в верхней части и включением в капитель светильников из литого стекла янтарного цвета.



Следующая станция — «Площадь Ленина»





Отделочные материалы — мрамор, гранит, обработанный на Минском заводе облицовочных плит из естественного камня. Пол перронного зала выполнен из плит полированного гранита красно-коричневого цвета. Колонны и путевые стены облицованы белым мрамором. Сочетание красного, белого и золотистого цветов составляют цветовую гамму отделочных материалов, что придает интерьеру станции торжественность, праздничность.

Следующая станция — «Площадь Победы»





Станция «Площадь Победы»

Архитекторы: К.Вязгин, Б.Ларченко, Б.Школьников; художники: В.Довгало, В.Стельмашонок.
Введена в эксплуатацию в 1984 году.

Расположена в центре города. Выход на одноименную площадь увязан с созданным здесь ее подземным уровнем и зоной у памятника Победы.

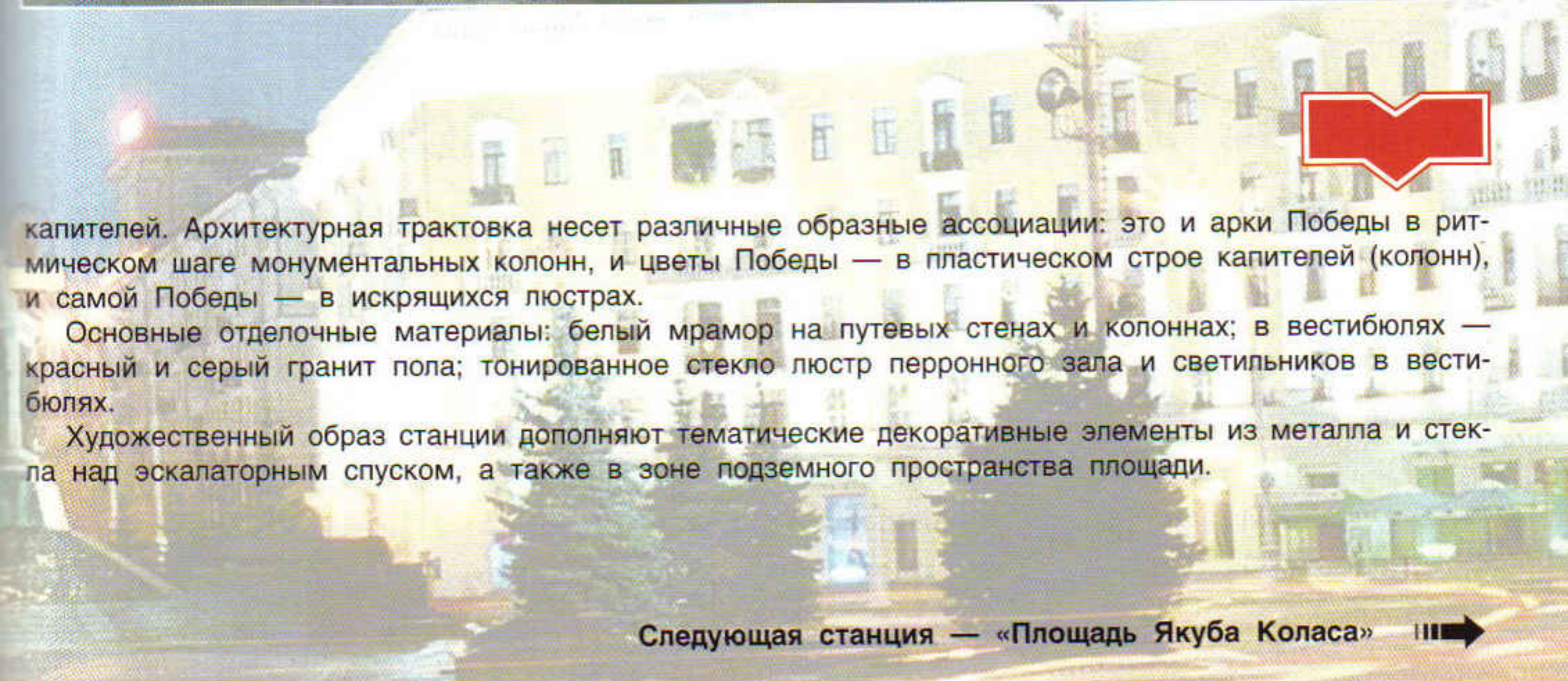
Станция — колонного типа с шагом колонн 6 м. Платформенный зал осуществлен по типовому проекту с использованием подкладочных железобетонных плит перекрытия.

В основе объемно-пространственного решения перронного зала — создание образной торжественности станции. Главный элемент зала — ритм колонн с расширяющимися капителями, переходящими на крупную клетку ригельной системы, и светильники из штампованного тонированного стекла в углах



Следующая станция — «Октябрьская»





капителей. Архитектурная трактовка несет различные образные ассоциации: это и арки Победы в ритмическом шаге монументальных колонн, и цветы Победы — в пластическом строе капителей (колонн), и самой Победы — в искрящихся люстрах.

Основные отделочные материалы: белый мрамор на путевых стенах и колоннах; в вестибюлях — красный и серый гранит пола; тонированное стекло люстр перронного зала и светильников в вестибюлях.

Художественный образ станции дополняют тематические декоративные элементы из металла и стекла над эскалаторным спуском, а также в зоне подземного пространства площади.

Следующая станция — «Площадь Якуба Коласа» III ➡





Станция «Площадь Якуба Коласа»

Архитекторы: А.Зензин, М.Пирогов, при участии К.Филипповича;
художники: Ю.Богушевич, Г.Жарин, В.Чурило, Л.Толбузин.
Введена в эксплуатацию в 1984 году.

Размещена на площади, носящей имя народного белорусского поэта. В прилегающем районе находятся крупные промышленные предприятия, олимпийский центр, филармония, центральный универмаг, Комаровский рынок и другие учреждения.

Станция с продольным шагом колонн 7,5 м возведена из сборных железобетонных конструкций. Художественная тема — белорусское народное творчество.



Следующая станция — «Площадь Победы»





26 колонн облицованы изразцами по мотивам белорусских орнаментов, тематические вставки из керамики изображают народные празднества, обряды, труд и быт белорусов. В покрытии конструкции применен сборный железобетонный декоративный элемент с наклонными ребрами, ассоциирующимися с издавна применяемыми в народном зодчестве стропилами крыш. Этот прием придал станции самобытный характер.

Образное решение станции хорошо дополняют отдельные детали интерьера — художественные панно над входами в перронный зал со стороны вестибюлей, надписи на путевых стенах и т.д. Своеобразно устроена система освещения. Лампы скрыты за сильно выступающими козырьками плит покрытия, что усиливает ассоциацию с жилым помещением сельского дома.

Следующая станция — «Академия Наук»





Станция «Академия наук»

Архитекторы: А.Зензин, М.Пирогов, при участии К.Филипповича;
художники: В.Чурило, С.Соколов.
Введена в эксплуатацию в 1984 году.

Находится в центральной части проспекта Ф.Скорины, где размещены здания Академии Наук РБ, 1-ая клиническая больница, Белорусский Национальный технический университет, кинотеатр «Октябрь» и другие объекты. Станция — с продольным шагом колонн 4,5 м выполнена в сборных железобетонных конструкциях.

Основная тема архитектурно-художественного оформления — достижения науки Беларуси. Пространство станции раскрывается через ритм колонн платформенного участка и обогащается монументальными панно из бетона, размещенными в зонах спусков на платформу.

← Следующая станция — «Площадь Якуба Коласа»





Колонны кассовых залов вестибюлей нарочито увеличены в объеме, что зрительно подчеркивает статичность сооружения. Полы выполнены из полированного гранита темно- и светло-серых тонов. Пропорциональность элементов, обобщенность форм, цветовое сочетание отделочных материалов — все это придает интерьерам черты строгости и ясности. Тематические декоративные панно над эскалаторным и лестничным спуском в вестибюлях, а также в подземных переходах хорошо дополняют архитектурный облик станции.

Следующая станция — «Парк Челюскинцев»





Станция «Парк Челюскинцев»

Архитекторы: К.Вязгин, В.Кривошеев, В.Сокол, Б.Юртин; художник Ю.Индриксон.
Введена в эксплуатацию в 1984 году.

Станция размещена в части проспекта Ф.Скорины, которую формируют «Парк Челюскинцев», Ботанический сад Академии Наук Республики Беларусь и площадь Калинина.

Платформенный зал станции представляет собой единый объем, перекрытый мощным сводом, при возведении которого использован шестиметровый шаг передвижной опалубки. Это позволило в продольном направлении расчленить главный свод на крупные падуго и в сочетании с заглубленными нишами и карнизами для скрытых источников света получить своеобразный и современный архитектурный ритм. Синтез бордового и белого цвета, использованный в оформлении «Парка Челюскинцев» представляет станцию одновременно в строгом и легком исполнении.



Следующая станция — «Академия Наук»





Важное место в архитектурно-художественном решении перронного зала отведено декоративным люстрам из слегка подцвеченного литого стекла, которые в сочетании с дополнительными светильниками, расположенными на краях ниш свода, исключают ощущение «подземности» сооружения.

Вестибюли станции, соединенные с пешеходными переходами, решены в едином стиле, с одинаковой трактовкой плоскостей стен, но с применением различных по цвету отделочных материалов, что внесло некоторое различие в облик интерьеров.

Следующая станция — «Московская»





Станция «Московская»

Архитекторы: Ю.Ивахнишин, Л.Кусова, Л.Погорелов; художники: В.Довгало, В.Стельмашонок.
Введена в эксплуатацию в 1984 году.

Размещена в восточной части проспекта Ф.Скорины.

Образная характеристика станции найдена архитектурными средствами в синтезе с монументально-изобразительным искусством. В основу цветового решения положены белый, золотой и красный цвета, исторически характеризующие образ Москвы (белокаменная, златоглавая, красная). Стены и колонны вестибюльных групп облицованы белым мрамором. Торцевая стена над входом в перронный зал выполнена в мраморной орнаментальной мозаике, в центре которой — часы, в стиле курантов башни Московского Кремля.

← III Следующая станция — «Парк Челюскинцев»





Колонны и тяги путевых стен имеют резные мраморные канелюры, тяги и детали, которые вместе с пластикой потолка создают скульптурный образ московских зданий.

Объединяющий элемент интерьера — пол, выполненный темно-красным полированным гранитом со светло-серым геометрическим рисунком. Дополняют архитектурный образ станции два панно на путевых стенах в технике флорентийской мозаики. В условной трактовке, в дымчатой цветовой гамме предстают силуэты основных исторических зданий и сооружений Москвы, в том числе Кремля и главного корпуса МГУ.

Следующая станция — «Восток»





Станция «Восток»

Архитекторы: Е.Леонович, В.Мательский.
Введена в эксплуатацию в 1986 году.

Размещена в головной части крупного жилого массива «Восток-I и II». К ней также примыкают жилой район «Зеленый Луг», комплекс БНТУ, ряд научно-исследовательских институтов и предприятий. За основу конструктивного решения принят сводчатый тип станции, выполненный из сборных железобетонных элементов 2-х типоразмеров. В основе архитектурно-художественного решения положена тема освоения космоса. Нетрадиционно решен весь внутренний объем. Станция — современное инженерное сооружение, которое по форме напоминает космический корабль с окнами иллюминаторов.



Следующая станция — «Московская»





Художественный образ интерьера создан на основе единого архитектурного элемента, выполненного из сборного железобетона в виде лепестка цветка. Удлиненный козырек на путевой стене платформы является светозащитным элементом и одновременно экраном светового потока, который направлен на свод потолка. Эстетический вид станции заключен в мягкости линий всего объема и его индивидуальных архитектурных элементов. Хорошая освещенность, соединение белого свода потолка с темно-красной гранитной облицовкой путевых стен и надписей, выполненных в золотом тоне, создают впечатление легкости, простора и новизны.

Следующая станция — «Борисовский Тракт»





«Автозаводская» линия

Станция «Могилевская»

Архитекторы: В.Телепнев, Н.Лопато; дизайнер Н.Грибов.
Введена в эксплуатацию в 2001 году.

Расположена на пересечении Партизанского проспекта и улицы Ангарская.

Архитектурно-планировочное решение станции характеризуется необычно короткой длиной станционного комплекса — 138 м (вместо обычных 280-300 м), шириной платформы — 15 м вместо 10 м, двухъярусным расположением служебных и технических помещений на участке платформы, сближенным расположением лестниц спусков на платформу.





Интерьеры платформы, вестибюлей, пешеходных переходов выполнены с разделением пространства на функциональные зоны: зоны транзита, посадки и ожидания. Единое пространство двухъярусной платформенной части и вестибюлей с боковыми пешеходными галереями по горизонтали объединяется темой темно-синего подвесного потолка в центральном пролете станции, а по вертикали «прошивается» на два яруса круглыми колоннами из светлого мрамора.

В отделке использованы португальский мрамор, гранит, алюминиевые подвесные потолки.

Станция оборудована лифтами для людей с ослабленным здоровьем. На входных зонах на станцию предусмотрены объекты сервисного обслуживания пассажиров.

Здесь впервые в практике минского метрополитена входы оборудованы павильонами арочной формы с применением ударопрочного стекла.

Следующая станция — «Автозаводская»





Станция «Автозаводская»

Архитекторы: В.Телепнев, Н.Лопато, В.Шкарупин; художник В.Чайка; дизайнер Н.Грибов.
Введена в эксплуатацию в 1997 году.

Расположена на пересечении Партизанского проспекта и улицы Кабушкина. Имеет выходы к одной из проходных Минского автомобильного завода, ДК МАЗ и другим промышленным и культурным объектам. Является связующим звеном между микрорайоном Чижовка и центром города.

Станция решена в нетрадиционной для метростроения объемно-пространственной схеме: сводчатая, два этажа, расположенные под перронным залом и один над ним, предназначены для инженерно-технических служб.



Следующая станция — «Могилевская»





Архитектура станции основана на перетекании пространств переходов вестибюлей и перронного зала. Центральный вход в вестибюль уже с подуличного перехода раскрывает интерьер станции, в котором активную нагрузку несут художественные композиции, расположенные на торцах пониженной части перронного зала и выполненные в технике энкаустика. Алюминиевый потолок объединяет вестибюль и двухсветное пространство перрона. В наименее нагруженной центральной части платформы предусмотрены места для сидения, рекламные установки. В отделке станции применены греческий мрамор, гранит, алюминий.

Следующая станция — «Партизанская»





Станция «Партизанская»

Архитекторы: Р.Кустов, О.Вишневский, Л.Кустова, В.Телепнев; дизайнер Н.Грибов;
благоустройство Б.Юртин.

Введена в эксплуатацию в 1997 году.

Расположена у пересечения Партизанского проспекта и улицы Козлова между универмагом «Беларусь» и гостиницей «Турист».

Здесь формируется крупный общественно-транспортный и торговый узел, который включает в себя универмаг, гостиницу, станцию метрополитена со входными вестибюлями и подземный торговый зал над станцией (площадью 2700 м²), подземную торговую площадь (4500 м²) и развитый подземный переход через Партизанский проспект и улицу Жилуновича. Все подземные сооружения представляют



Следующая станция — «Автозаводская»





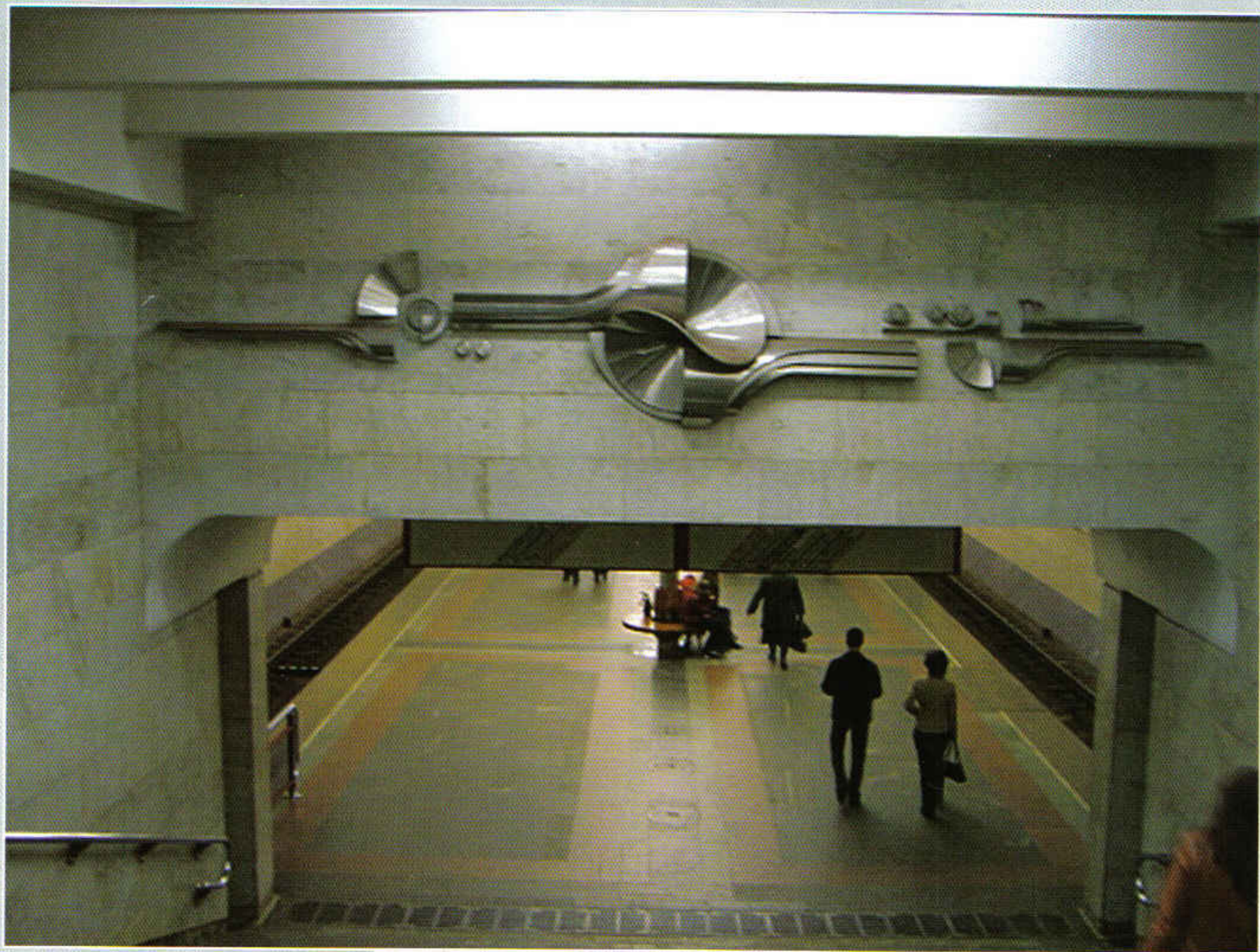
единый крупномасштабный комплекс, в котором четко выделены две функциональные зоны: зона транспорта — метрополитен и зона торгового и бытового обслуживания, как по пути следования пассажиров, так и в отдельных залах.

В архитектурно-художественном оформлении станции подчеркнута нестандартность конструктивного решения платформенного зала с одним centrally расположенным рядом колонн. Ребра плит перекрытия и несущие ригели образуют пространственную решетку кессонированного потолка и визуально увеличивают эффект ширины пространства.

Колонны облицованы зеленым мрамором с включением декоративных профилей из анодированного алюминия. В верхней зоне колонн расположены светильники со специальной оптикой, создающие эффект факела, символизирующие пламя народного сопротивления и несущие огонь памяти и благодарности потомков.

Следующая станция — «Тракторный завод»





Станция «Тракторный завод»

Архитекторы: В.Крамаренко, О.Ладкин; художник В.Скормблевич.
Введена в эксплуатацию в 1991 году.

Расположена на площади Тракторного завода — крупнейшего промышленного района города.

Конструкция станции сводчатая. Главной темой архитектурно-художественного решения пространства являются торшеры, расположенные в определенном ритме по центральной оси платформы. Их оригинальная форма включает в себя много функций. Это освещение станции, места для отдыха пассажиров, визуальная информация и размещение динамиков радиотрансляции.

Все вместе образует композицию, которая символизирует элементы тракторостроения. Это достигается художественным воплощением форм, которые ассоциируются с индустриальной динамикой.



Следующая станция — «Партизанская»





Такому восприятию форм способствуют поверхности вращения, положенные в основу формообразования, и различные способы обработки хромированных поверхностей металла, которые как бы одухотворяют его.

На торцевых стенах входных вестибюлей пассажиров встречают декоративные композиции из металла, обобщенные художественные образы которых воплощают в себе элементы передовой науки и техники и художественными пластическими средствами повествуют о процессе рождения индустриальных форм, присущих тракторному заводу.

Цветовой колорит станции решен в сдержанной цветовой гамме, в которой преобладают белые и серые тона. Такая гамма способствует акцентированию темы металла, как доминирующей в образной характеристике станции.

Следующая станция — «Пролетарская»





Станция «Пролетарская»

Архитекторы: Л.Погорелов, Л.Кустова, О.Вишневская; скульптор Н.Рыженков.
Введена в эксплуатацию в 1991 году.

Размещена на улице Судмалиса у начала промышленных районов города и железнодорожной станции «Минск-Восточный», крупного жилищного массива. Станция имеет один выход. Также на перспективу выполнен в конструкциях второй.

В основу архитектурно-художественного образа станции положена идея, отображающая трудовую доблесть рабочих города, подчеркивая то, что «Пролетарская» расположена в Тракторозаводском поселке. Пространство станции раскрыто через ритм колонн платформенного участка, образное



Следующая станция — «Тракторный завод»





решение которых принято в виде стилизованных рук рабочих, поддерживающих несущие конструктивные балки перекрытия.

Монументально-художественные стилизованные символы труда на торцевой стене вестибюля и главный элемент перронного зала — скульптура рабочего на фоне строящегося города завершают композиционное построение станции.

Сдержанные светло-серые тона гранита и мрамора с небольшим вкраплением красного цвета придают станции своеобразный настрой рабочей среды.

Следующая станция — «Первомайская»





Станция «Первомайская»

Архитектор В.Телепнев; художник Ю.Королевич; дизайнер Н.Грибов.
Введена в эксплуатацию в 1991 году.

Расположена в районе улицы Первомайской у концертного зала «Минск», стадиона «Динамо», заводов «им.Кирова» и «Октябрьской революции» и других объектов общегородского значения.

Станция нетрадиционна по своему объемно-планировочному решению: двухуровневая. Верхний этаж, непосредственно связанный с входами на станцию, включает вестибюль и технологические помещения, нижний — пассажирские боковые платформы. Связь их с вестибюлями осуществляется двумя боковыми лестницами, расположенными в центре зала. Принятое решение позволило сократить общую длину станционного комплекса до 138 м.



Следующая станция — «Пролетарская»





Архитектурно-художественный замысел начинает раскрываться в интерьере вестибюля. Торцевая стена с элементами художественной керамики и надписью наименования станции, активный информационный дизайн, легкий ритм светильников, размещенных на ребрах плит покрытия, подготавливают к восприятию образного начала.

При входе на платформу выполнена основная композиция на тему 1 Мая из керамических модулей. Размер композиции 3x12 м. В отделке использован белый мрамор, серый гранит.

Следующая станция — «Купаловская»





Станция «Купаловская»

Архитектор Е.Леонович; художник В.Довгало.
Введена в эксплуатацию в 1991 году.

Расположена в центральной части города на пересечении улицы Энгельса с проспектом Ф.Скорины. В этом районе размещены республиканские административные здания, Центральный Дом Офицеров, театр Янки Купалы и др. Станция выполняет функции пересадочной между 1-ой и 2-ой линиями.

На этой станции сделана попытка придать архитектурно-художественному решению транспортного сооружения созвучность поэзии Янки Купалы, народного поэта Беларуси, именем которого и названа эта подземная станция второй линии Минского метро. Характерная для поэзии Янки Купалы лиричность нашла отражение в архитектурной трактовке внутреннего объема станции, построенного на мягких и плавных линиях свода и путевых стен.

Следующая станция — «Первомайская»

Следующая станция — «Первомайская»





Белый, чистый свод, освещенный скрытым источником света, который повернут в отдельных местах на стык путевой стены с рельефом стилизованного орнамента, контрастирует с керамикой путевых стен, выполненной в теплой зеленовато-золотистой гамме и темно-серым землянистым цветом цоколя стен и пола посадочной платформы станции.

Архитектурное решение объема станции удачно дополнено художественной трактовкой торцевых стен, выполненных на основе от конструкции стен из прозрачного цветного художественного стекла с подсветкой изнутри. Эта же тема продолжена на отдельных вставках путевых стен в увязке с надписью наименования станции.

Следующая станция — «Немига»





Станция «Немига»

Архитекторы: Л.Левин, Ю.Градов; скульптор Л.Хоботов.
Введена в эксплуатацию в 1991 году.

Размещена на важнейшем перекрестке проспекта Машерова и улицы Богдановича в центральной части города, где расположены крупный торговый дом «На Немиге», научный и деловой центр на пр. Машерова, историческая зона и ряд республиканских проектных и научных учреждений.

Архитектурно-художественное решение выполнено исходя из исторической значимости расположения станции. Уже в подземных переходах, идущих к главному перронному залу, найдена тема, которая звучала в архитектурных деталях остатков сооружений, найденных при строительстве станции.



Следующая станция — «Купаловская»





Пассажир, через входные вестибюли, попадает в многоплановое пространство. Пластика интерьера позволяет человеку увидеть в определенном ракурсе то, что осталось за стенами этого сооружения под землей.

Художественное решение перронного зала основано на этих ассоциациях. Впервые в отделке перронного зала применен активно бетон. Именно этот материал позволил сделать отпечаток древесины и передать структуру дерева, из которого строился древний Минск. Тема «деревянного сруба» на колоннах и на стенах перронного зала в сочетании с белым мрамором дает уникальное решение.

Светильники, напоминающие форму корабельных иллюминаторов, освещают ладью как элемент, связывающий прошлое и настоящее. Ладья выполнена с особой стилизацией из мореного дуба.

Следующая станция — «Фрунзенская»





Станция «Фрунзенская»

Архитекторы: Н.Лопато, В.Шкарупин, В.Телепнев; скульптор Л.Зильбер; дизайнер Н.Грибов.
Введена в эксплуатацию в 1991 году.

В планировочной структуре города станция расположена у площади «Юбилейной» — начала Фрунзенского административного района Минска, с выходами на улицы Максима Танка, Кальварийскую, к офисным и торговым центрам.

За основу конструктивного решения принят сводчатый тип станции, выполненный из сборных железобетонных элементов.

← III

Следующая станция — «Немига»





Архитектурно-художественный образ перронного зала станции решен в четких и лаконичных современных формах. Главным элементом интерьера станции являются карнизы в зоне движения поездов и тематические художественные композиции по торцам платформы, выполненные из латуни.

Закарнизное освещение создает ощущение легкости свода станции. На фоне пластичной формы беленого свода и вертикальных плоскостей путевых стен, облицованных белым мрамором, хорошо контрастируют по цвету и материалу художественные композиции и элементы карниза с названием станции. Торцы станции украшают панно, выполненные в золотых цветах.

Следующая станция — «Молодежная»





Станция «Молодежная»

Архитектор В.Телепнев; художник В.Воронкевич; дизайнер Н.Грибов.
Введена в эксплуатацию в 1995 году.

Расположена у путепровода через железную дорогу Вильнюсского направления и является составной частью крупного транспортного узла.

Архитектурно-художественное решение станции отвечает ее функции и решено в строгих лаконичных формах. Станция имеет два вестибюля. Конструктивное решение станции — сборный железобетонный свод. Основными элементами, формирующими интерьер перронного зала, являются жесткие световоды, которые выполняют функцию архитектурного освещения, информационного дизайна и зонирования пространства.



Следующая станция — «Фрунзенская»





Линейное решение путевой стены, световодов, раскрытые входные узлы создают эффект перетекания пространства, движения.

Над лестничным и эскалаторным спусками со стороны вестибюлей расположены художественно-тематические панно, выполненные в смальте.

В отделке использован мрамор Коелга, серый гранит и алюминий.

Следующая станция — «Пушкинская»





Станция «Пушкинская»

Архитекторы: Есьман И.И., Камышан И.С., Харькова Е.В.
Введена в эксплуатацию в 1995 году.

Расположена на пересечении проспекта Пушкина и улицы Притыцкого, где размещены гостиница «Орбита», универсам «Фрунзенский», кинотеатр «Аврора», дом быта, рынок и др. Градостроительная значимость размещения станции обоснована большими пассажиропотоками.

Характерной чертой культовых сооружений пушкинских времен были арка, свод. Это традиционные методы были положены в основу идейно-художественного решения станции метро «Пушкинская». На два ряда колонн опираются несущие перекрытия ригели, форма которых запроектирована в виде



Следующая станция — «Молодежная»

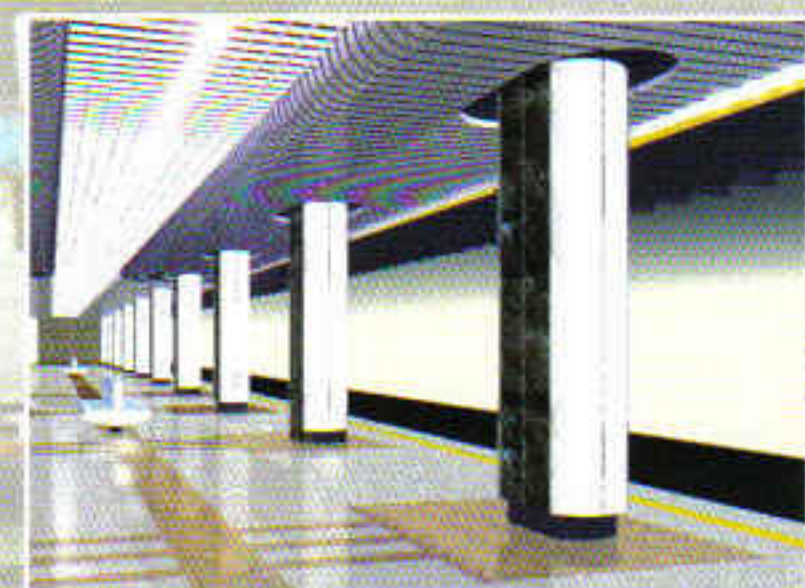
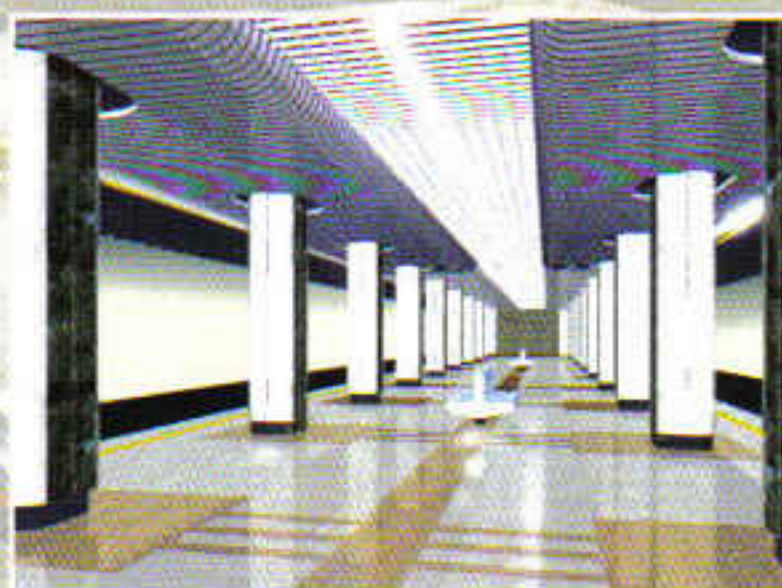




вытянутого полуэллипса. Кривизна этих конструкций зрительно усиливается перспективным эффектом и динамически меняется по мере движения пассажира вдоль станции. В такой же форме решены плиты перекрытия, ритм которых подчеркивается упругими линиями разделительных швов.

Световое решение направлено на то, чтобы подчеркнуть и усилить архитектурные формы раскрытия темы. Свет ламп дневного освещения, скрытых от глаз пассажира и расположенных вдоль всей станции в верхней части ригелей, создает эффект воздушности и легкости с мягким переходом освещенности криволинейного потолка, а светильники в верхней части колонн являются как бы венцом решения этой темы.

Следующая станция — «Спортивная»



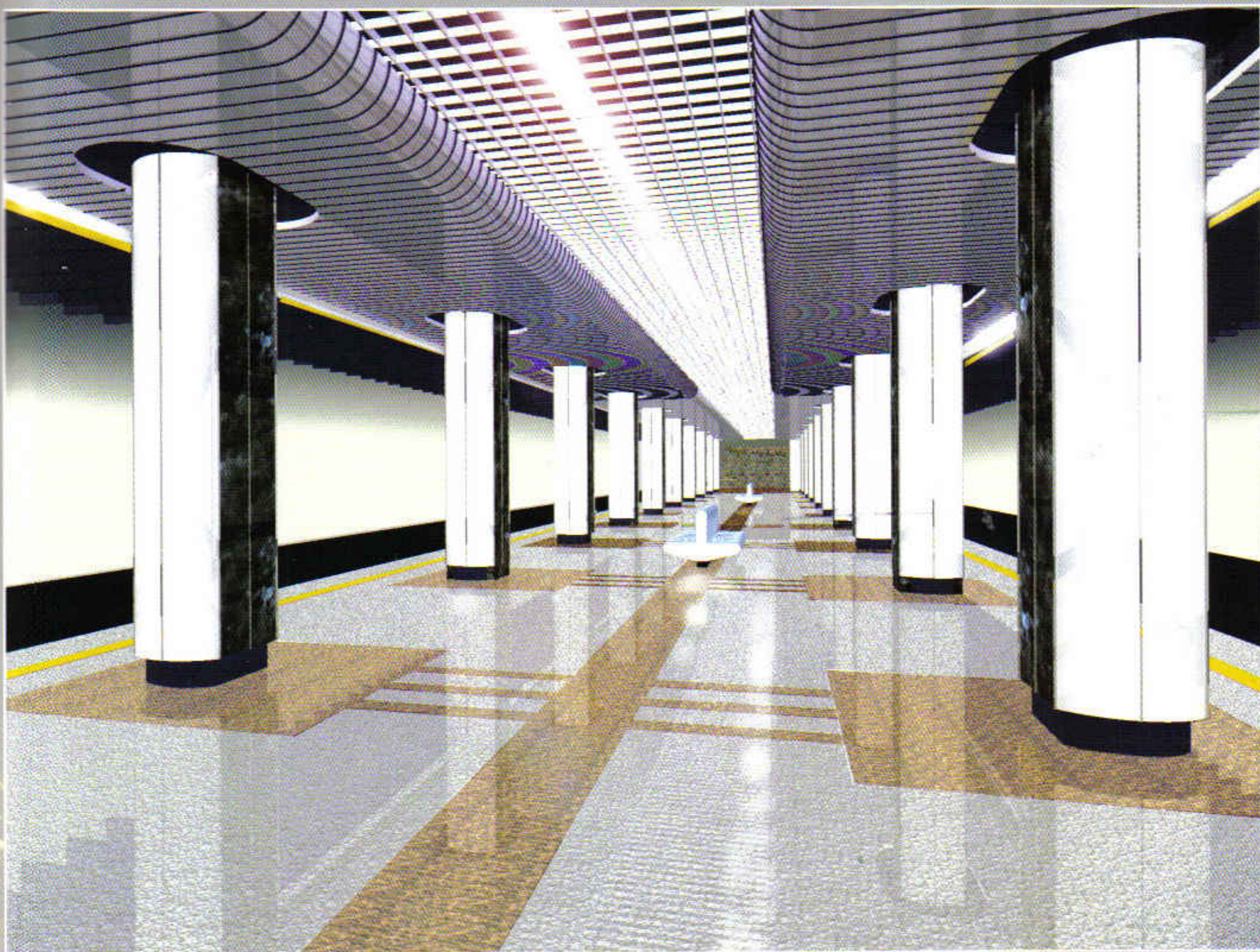
Перспективы развития



Строительство метрополитена продолжается и сегодня. Утверждена схема развития с 3 линиями, 45 станциями, 3 депо. В 2005 году планируется ввод в эксплуатацию 5-го участка второй линии от станции «Пушкинская» до станций «Спортивная», «Кунцевщина» и «Каменная горка», что добавит к общей эксплуатационной длине линий почти 4 км пути. В 2007 году ожидается продление первой линии на восток от станции «Восток» до станций «Борисовский Тракт» и «Уручье» еще на 2,51 км.

Разрабатывается архитектурный проект продления «Московской» линии и на запад. В 2011 году планируется ввести в эксплуатацию сразу 3 станции: «Грушевка», «Михалово» и «Петровщина».

Предусматривается строительство третьей линии, способной решить как проблему распределения транспортных потоков, так и разгрузки существующих. Именно с этой целью проектировщики работают над схемой первого участка третьей линии, от станции «Жуковского» до станции «Варшавени».



Станция «Спортивная»



Архитекторы: В.Телепнев, при участии А.Дейнеко.

Будет расположена в западной части города на пересечении улиц Притыцкого и Жудро, рядом с крупными жилыми массивами. Название станции говорит о находящемся поблизости крупном спортивном объекте — Ледовом дворце. Станция будет являться важным транспортным узлом в этой части города.

Станция с одним входным вестибюлем, трехпролетная, шаг колонн в продольном направлении 6 м. Интерьер перронного зала подчеркивает планировочную особенность станции — акцент в сторону вестибюля. Этому подчинена более активная графика пола, пластика путевых стен. Цветовой колорит — теплый зеленый подвесной потолок и мягкий охристый мрамор колонн в сочетании с нержавеющей сталью малых архитектурных форм — вызывает иллюзию природы.

Световой пояс по краю платформы активно выделяет зону посадки, а также сконструирован как несущий максимальную информационную нагрузку.

Подземный переход и вестибюль будут оборудованы лифтами для людей с ослабленным здоровьем.



Станция «Кунцевщина»

Архитектор В.Телепнев.

Будет расположена на пересечении улиц Притыцкого и Лещинского. Предполагается четыре входа, из которых два будут совмещаться с павильонами.

Станция с двумя вестибюлями, двухпролетная с центральным рядом круглых колонн.

Интерьер решается современными материалами, активным введением цвета, информационного дизайна, элементов рекламы, организацией мест ожидания. Основную нагрузку в формировании интерьера несет ячеистый алюминиевый потолок золотистого цвета, переходящий в пространства вестибюлей. Элементы дизайна также несут максимальную информационную нагрузку.

В отделке колонн применена металлокерамика. Полы — гранит. Над платформой расположатся торговый зал, пешеходные переходы. На станции будут предусмотрены лифты для людей с ослабленным здоровьем.



Станция «Каменная Горка»



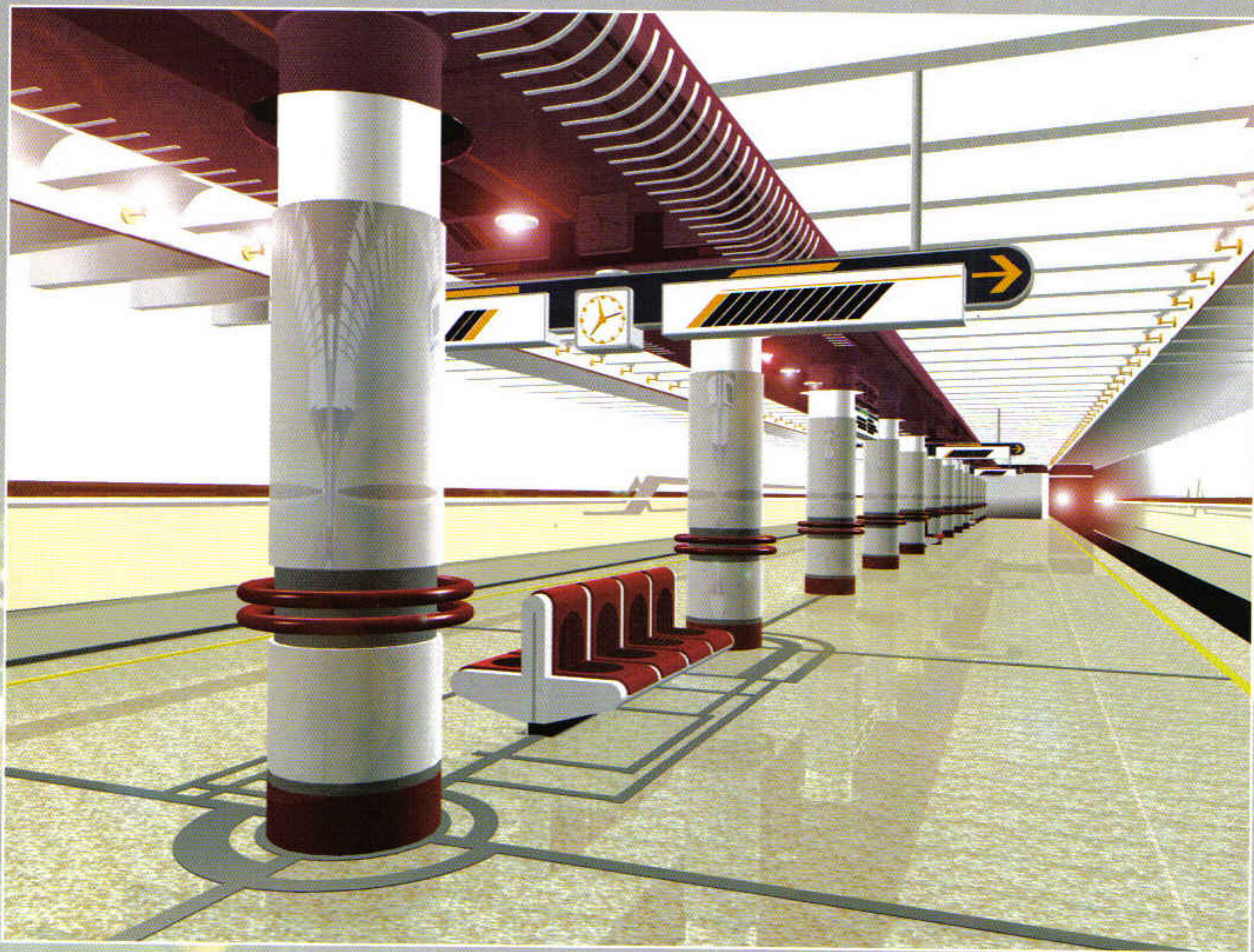
Архитектор Н.Лопато; дизайнер Н.Грибов.

Будет расположена по ул. Притыцкого и примкнет одним вестибюлем к перекрестку с улицей Лобанка.

Входы на станцию организуются через подземные пешеходные переходы. Все лестничные спуски будут оборудованы павильонами в комплексе с объектами торговли. Для спуска людей с ослабленным здоровьем запроектированы пассажирские лифты как с поверхности, так и из кассового зала на платформу.

Станция — трехпролетная, колонного типа с продольным шагом колонн 6 м. Архитектурный облик станции создается ритмом круглых колонн, сочетанием различных отделочных материалов, цветовым решением и системой освещения. При этом будут учтены функциональные и эксплуатационные требования, направленные на создание комфорта для пассажиров и удобства эксплуатации метрополитена.

Наличие алюминиевых подвесных потолков вдоль посадочных платформ подчеркнет зонирование объема на пассажирский и транспортный, а также позволит разместить светильники за карнизом с целью максимального освещения центральной части платформы.



Станция «Борисовский Тракт»

Архитекторы: В.Телепнев, Н.Николаевич, при участии О.Телепневой.

Будет расположена у Восточного кладбища и Архитектурного корпуса БНТУ. Станция с двумя вестибюлями. Подземные переходы и вестибюль будут оборудованы лифтами для лиц с ослабленным здоровьем, насыщены объектами сервисного обслуживания пассажиров.

Платформенный участок решен по двухпролетной схеме с шагом круглых колонн 6 м. Интерьер пассажирских помещений станции «Борисовский Тракт» (переходы, кассовые залы, перронный зал), выполнены в едином архитектурном стиле. Отделка стен, подвесных потолков перетекает из одного пространства в другое с максимальным насыщением художественными работами в зоне лестнично-лифтового узла: композиция «Модулор» Ле Корбюзье, графика путевых стен, графика пола.

В отделке станции используются: полированный гранит для цоколя путевой стены и шлифованный — для пола платформы и вестибюля, мрамор для путевых стен и стен вестибюля, бучардированный гранит с повышенной шероховатостью рабочей поверхности на ступенях лестниц и на полосе безопасности по краю платформы, для облицовки колонн — металлокерамика.

Элементы оформления колонн, поручней и ограждений — полированная нержавеющая сталь. В вестибюлях запроектирован глянцевый реечный потолок темно-коричневого цвета, который на платформе трансформируется в центральный карнизный элемент.

Освещение вестибюлей — люминесцентными точечными светильниками, перронного зала — закарнизными люминесцентными лампами по центру и круглыми светильниками по краю платформы.



Станция «Уручье»



Архитекторы: В.Телепнев, Н.Николаевич, при участии О.Телепневой.

Будет расположена в центре одноименного микрорайона вдоль проспекта Ф.Скорины под местным проездом. Станция с двумя вестибюлями, один из которых примкнет к существующему подземному переходу через проспект Ф.Скорины.

Объемно-планировочное решение вестибюлей и платформенного участка разработано с применением на участке 30 м сводчатой конструкции. Центральная часть перронного зала решена в двухпролетной схеме с центральным рядом круглых колонн.

Подземные переходы, как и вестибюль, планируется оборудовать лифтами для пассажиров с ослабленным здоровьем, они будут насыщены объектами сервисного обслуживания.

Объемно-планировочное решение вестибюлей и платформенного участка станции «Уручье» направлено на раскрытие основной идеи — создание двухсветных раскрытых пространств в зоне лестниц.

Цветовое решение потолков кассовых залов и путевых стен направлено на дополнительную ориентацию пассажиров. Для этого подвесной потолок западного вестибюля запроектирован темно-синего цвета, восточного вестибюля — желто-охристого цвета. На путевых стенах насыщение отделки цветом предусмотрено от оси станции к вестибюлям. Пластика светло-голубого подвесного реечного потолка над пассажирской зоной создает иллюзию неба, воды.

В отделке станции применены подвесные потолки темно-синего и желто-охристого цвета в двухсветных пространствах у вестибюлей, полированный гранит для пола и низа путевых стен, мрамор для стен кассовых залов и путевых стен, металлокерамика для колонн перронного зала.

«Минский метрополитен. 20 лет!»
Рекламно-справочное издание.

Составители:
Ерыгин А.Н.
Ковальский В.Н.
Снапкова О.С.

Фото:
Ларионов Ф.М.
Мельник С.
Жилинский Э.С.
Снапкова О.С.

Компьютерный набор:
Родионов А.А.

Корректор:
Родионова Н.А.

Оформление:
Снапкова О.С.
Жилинский Э.С.

Издатель:
ИП Снапкова О.С.
Лиц. ЛИ N 02330/0133277 от 30.04.04
220090 г. Минск, ул. Широкая, 36

Отпечатано в ТЧУП «Старпринт»
Заказ: 04173 Тираж: 5000 экз.
Лиц. ЛП N 02330/0148716 от 30.04.04

ISBN 985-90036-1-0





КУП МИНСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН

220050, г. Минск,
пр. Ф.Скорины, 6
тел. (017) 219-50-09

