

Выдержки из Пояснительной записки.

Стр. 11. Для строительства станции «Лесопарковая» - 83639,1 кв.м.

Для строительства станции «Битцевский парк» - 67961,3 кв.м.

При строительстве сносу подлежат:

-на станции «Битцевский парк – строительный рынок, куда входят: торговые павильоны, здания, киоски, контейнеры, стоянка для автомобилей, металлические гаражи, ограждения, остановки с павильонами, сооружения метрополитена, пешеходный переход;

-на станции «Лесопарковая» - автостоянки гаражного кооператива «Штурвал», ж.б.гаражи МРЭО ГИБДД, ограждения, часть зданий войсковой части 12032, и др.

Стр. 19. Для сооружения станции «Битцевский парк» необходимо произвести разломку части существующих конструкций, таких как части пешеходного перехода, части вентканала с последующим восстановлением вентканала и венткиоска.

Для сооружения оборотного съезда за станцией «Битцевский парк» предусмотрен объем разборки существующего пешеходного перехода с последующим его восстановлением с установкой лифтовой шахты для инвалидовных колясок.

Стр. 21. Станция «Битцевский парк» размещена в конце Новоясеневского проспекта параллельно действующей станции «Новоясеневская» Калужско-Рижской линии, образуя с ней пересадочный узел. В ходе реконструкции все существующие сооружения, устаревшие физически, технически и расположенные на новой трассе разбираются, и на их месте поэтапно без остановки движения строится новый пересадочный узел и реконструируется пешеходный переход с лифтом для инвалидов.

Стр. 27-28

Общая стоимость строительства участка в ценах ФЕР-2001 с перебсчетом в цены 2009 г. млн.руб. 36583,27 17550,16

Стоимость 1 км участка метрополитена тыс.руб. 8202526,9 8954165,4

Продолжительность строительства лет 4,5

Стр. 29. - размещение оборотных тупиков за станцией «Лесопарковая», что увеличивает размеры котлованов и открытого способа работ в природоохранной зоне «Битцевский лес»;

Стр. 29. - В результате дендрологического обследования и инвентаризации зеленых насаждений по обоим вариантам трассы выявлено, что на участке отвода под строительство линии по варианту 2, к вырубке предназначается 1635 деревьев и 3295, против 856 деревьев и 2509 кустарников по первому варианту. Вырубке подлежат зеленые насаждения в районе станции «Лесопарковая», т.е. в природоохранной зоне «Битцевский парк». Пересадке подлежат 518 деревьев и 3144 кустарника;

Стр. 32. Станция «Битцевский парк» сооружается в 3 этапа: (№ 48-ПИР-ОС25, № 48-ПИР-ОС29).

-Временно устраивается сужение автодороги Новоясеневского проспекта. Выполняются работы по демонтажу и переносу троллейбусной контактной сети. Строятся остановочные павильоны. Ведутся работы по демонтажу левого схода существующего входа в станцию «Битцевский парк» («Новоясеневская» КРЛ);

-Строительство станции совместно с ТПП и сходами;

-Строительство монтажной камеры для ТПМК «Lovat» и оборотных тупиков.

Строительство разобранного левого схода. Открытие дороги.

Восстанавливается троллейбусная контактная сеть. Восстанавливаются остановочные павильоны.

Стр. 33. Перегонные тоннели от ст. «Лесопарковая» до монтажной камеры на ПК02+00,00 сооружаются тоннелепроходческим комплексами фирм «Herrenknecht» с гидропригрузом с обделкой из высокоточных водонепроницаемых сборных железобетонных колец $D=6,0\text{м}$ с резиновым уплотнением.

Перегонные тоннели от ст. «Битцевский парк» до ст. «Лесопарковая» сооружаются тоннелепроходческим комплексом фирмы «LOVAT» с грунтопригрузом, с обделкой из высокоточных водонепроницаемых сборных железобетонных колец $D=6,0\text{м}$ с резиновым уплотнением.

Стр. 39. Станция «Битцевский парк» размещена в стороне от Новоясеневского проспекта. Однако, при устройстве строительной площадки и демонтаже существующего левого пешеходного схода, возникает необходимость в сужении проспекта.

Левая полоса дороги (при проезде к конечной остановке транспорта) до разделительной полосы, перекрывается полностью. Правая часть проезжей части дороги от бордюра до разделительной полосы делится пополам и на второй половине движение организовывается в оба направления.

Троллейбусная контактная сеть переносится. Обустраиваются два новых остановочных пункта для пассажиров. Разворотное кольцо остается без изменения. Часть левой полосы приспособляется для устройства въезда на строительную площадку. Правый сход в подземные переход остается, как единственный вход в существующую станцию «Битцевский парк» («Новоясеневская» метрополитена).

Стр. 50. Венткамера на ПК 06+21,65 с людской эвакуационной, соединительной сбойкой сооружается открытым способом. Строительство ведется на глубине 12 -14м от поверхности земли в сильнообводненных грунтах. Венткамера сооружается в открытом котловане в ограждающих конструкциях из буросекущих свай с раскреплением стен расстрелами под защитой строительного водопонижения.

На участке до начала разработки котлована, выполняется бурение скважин для устройства строительного водопонижения.

Водопонизительные скважины бурятся снаружи участка ограниченного замкнутым контуром буросекущих свай на глубину не превышающую низ ограждающих конструкций, что позволяет наиболее эффективно снижать уровень воды в пределах котлована. Иглофильтры устанавливаются внутри котлована.

Сооружение венткамеры выполняется в монолитных железобетонных

конструкциях заходками 6-9 м с применением автобетононасосов. Подача металлоконструкций производится стреловыми и автомобильными кранами.

Стр. 52. Венткамера и венткиоск на ПК 026+29,00 территориально находится в Битцевском лесопарке, который в свою очередь расположен в природоохранной зоне. Сооружение указанного ствола венткамеры и венткиоска ведется особым способом, ранее не применяемым при строительстве московского метрополитена. После завершения строительства основных тоннелей, выполняется укрепление грунтов методом «JET Grouting» и ведутся проходческие работы по сооружению горизонтальной выработки венткамеры обычным горным способом с применением временной крепи и последующим устройством монолитной железобетонной обделки. Все работы ведутся непосредственно из тоннелей. Откатка грунта и подача материалов ведется через тоннели. Затем сооружается вертикальный ствол. Проходка вертикального ствола ведется методом «снизу вверх» с предварительным устройством фурнели для подачи материалов и выдачи породы. Фурнель сооружается способом продавливания трубы диаметром 1020 мм домкратом УПТ «Горизонт-М». Данное оборудование применяется при сооружении сетей методом продавливания. Перед началом продавливания, с поверхности земли производится лидерное бурение скважин $d = 62$ мм с применением ручного переносного бурового станка. Скважины бурятся с целью разрыхления грунта и обеспечения продавливания. Грунт от бурения в последствии подается в будущую фурнель и вывозится через тоннели. Все эти работы выполняются в связи с запретом ведения строительных работ в природоохранной зоне. По окончании работ по устройству фурнели, начинаются работы по сооружению вертикального ствола. Вертикальный ствол сооружается обычным способом методом «сверху вниз» и устройством железобетонной монолитной обделки. Все материалы, грунт, опалубка подается через фурнель. В дальнейшем киоск сооружается с применением из материалов, подаваемых из тоннеля. При таком способе сооружения ствола и киоска не нарушаются требования департамента по природопользованию. (См. проект Том 19, книга 4, лист 48-ПИР-7 ОС24а).