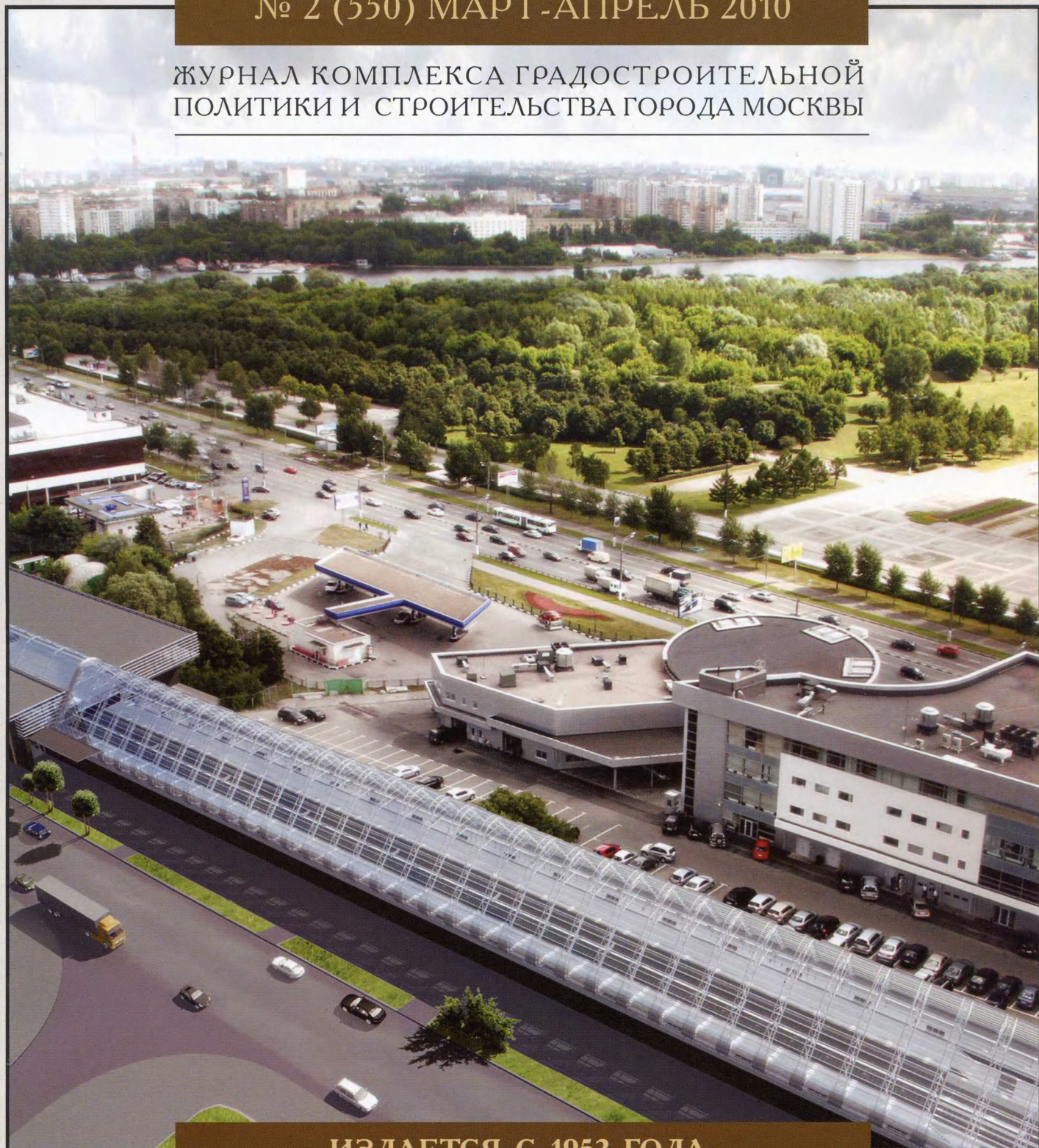


# АРХИТЕКТУРА И СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

№ 2 (550) МАРТ-АПРЕЛЬ 2010

ЖУРНАЛ КОМПЛЕКСА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ  
ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА МОСКВЫ



ИЗДАЕТСЯ С 1952 ГОДА



## К 65-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ



Фотографии Э. М. Шелудько



**НИКТО НЕ ЗАБЫТ, НИЧТО НЕ ЗАБЫТО**



## РЕЗОНАНС

**В. И. Ресин**

ЕЩЕ РАЗ О ПРОБЛЕМЕ УЛИЧНЫХ ПРОБОК

ONCE MORE ABOUT THE ISSUE OF TRAFFIC CONGESTIONS

2

## ГЕНПЛАН: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

**И. А. Бахирев, С. Э. Канеп**

ЗАДАЧИ ОРГАНИЗАЦИИ

ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МОСКВЕ

MOSCOW TRAFFIC TASKS

10

## ГЕНПЛАН: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

**Д. Н. Власов**

ПЕРЕСАДКА ПО-ЯПОНСКИ

TRANSFER IN A JAPANESE WAY

22

## ВОПРОСЫ ТЕОРИИ

**А. Н. Тетиор**

АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ЭКОЛОГИЯ —

НОВАЯ НАУКА

ARCHITECTURAL BUILDING ECOLOGY

AS A NEW SCIENCE

30

## МОСКОВСКОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ — 75!

**Б. Х. Бухарина**

«МЕТРО ПОСТРОЕНО БЛЕСТЯЩЕ!»

THE SPLENDID CONSTRUCTED UNDERGROUND

40

## ИСТОРИЯ МЕСТА

**В. А. Резвин**

НОВИНСКИЙ БУЛЬВАР

NOVINSKI BOULEVARD

56

*scan waleriy*

# АРХИТЕКТУРА И СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

№ 2 (550) МАРТ-АПРЕЛЬ 2010

ЖУРНАЛ КОМПЛЕКСА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ  
ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА МОСКВЫ

Научно-практический журнал

Выходит 6 раз в год

## УЧРЕДИТЕЛИ

Комплекс градостроительной политики

и строительства города Москвы,

ГУП «Редакция журнала

«Московский журнал.

История государства Российского»

## ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

А. Ф. Грушина

## РЕДКОллеГИЯ

А. Н. Дмитриев

Г. В. Есаулов

А. П. Кудрявцев

В. В. Максименко

Н. Н. Никонов

В. И. Ресин

А. Ю. Шелухин

## ДИЗАЙН И ВЕРСТКА

П. Ф. Карев

## РЕДАКТОРЫ

А. А. Белай

Е. А. Артемова

## КОРРЕКТОР

Г. Н. Жолобова

## ПЕРЕВОД НА АНГЛИЙСКИЙ

А. А. Кочеткова

Подписано в печать 14.04.2010

Формат бумаги 60х90/8

Печать офсетная

Свидетельство о регистрации № 013034

Тираж 5000 экз.

Отпечатано в типографии «Ремдер»

150044, г. Ярославль, пр-т Октября, 94, оф. 37

Заказ №

Издатель: АНО «Редакция журнала

«Архитектура и строительство Москвы»

Телефоны для справок:

911-76-13, 912-23-04, 912-93-04

109004, Москва, а/я 40

E-mail: mosmag@mosjour.ru

Рукописи рецензируются

# ЕЩЕ РАЗ О ПРОБЛЕМЕ УЛИЧНЫХ ПРОБОК\*

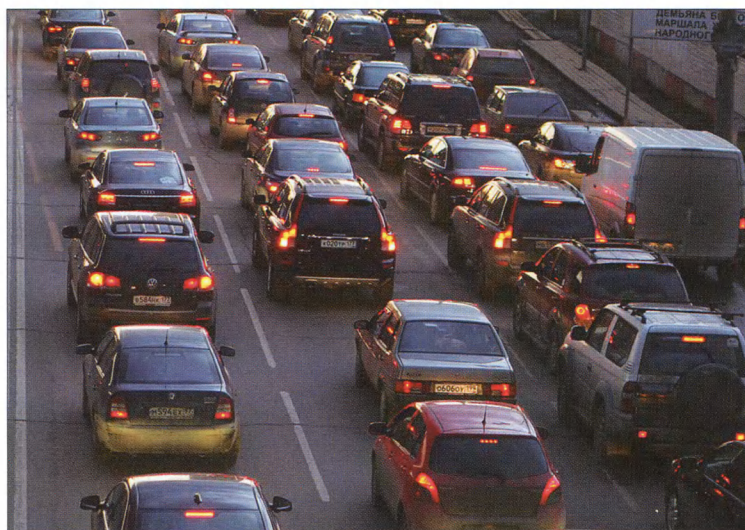
ONCE MORE ABOUT THE ISSUE OF TRAFFIC CONGESTIONS

**В. И. Ресин, первый заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы,  
руководитель Комплекса градостроительной политики  
и строительства города Москвы**

На протяжении последних двух десятилетий в нашей стране произошло существенное увеличение парка автомобилей. Автомобиль стал доступным по цене и превратился в реальное средство передвижения граждан. Этот процесс затронул все без исключения регионы России, в первую очередь ее столицу. Из-за резкого увеличения количества машин в Москве возникли серьезные проблемы с пропускной способностью многих дорог и парковкой автотранспорта.

*Московская  
пробка*

Эти проблемы своевременно увидел Мэр столицы Юрий Михайлович Лужков.



С первых дней руководства городом он четко обозначил первостепенный приоритет развития транспортной инфраструктуры Москвы. За два десятилетия в этом направлении была проделана колоссальная работа. Москва кардинально модернизировала улично-дорожную сеть, что во многом позволило сгладить последствия многократного роста числа автомобилей в городе. Тем не менее, проблема автомобильных пробок остается для Москвы чрезвычайно острой. Ее решение требует комплексного подхода, который предусматривает серьезную работу по ряду взаимосвязанных направлений. Это разгрузка города от транзитного транспорта, строительство новых и реконструкция существующих магистралей, создание субцентров деловой активности и разгрузка исторического центра столицы, решение вопросов хранения и парковки автомобилей на территории всего города, а также ряда других актуальных вопросов.

Исторически сложилось так, что на протяжении всей своей истории Москва была крупнейшим транзитным центром страны. Именно через столицу проходили дороги между многими

\*Московская перспектива. 2010. № 15 (4 марта)



регионами Европейской части России. Рядом с товарными железнодорожными станциями работают крупные складские и таможенные терминалы, где товары перегружаются на автомобили и отправляются в другие города страны.

Для того чтобы разгрузить город от большегрузного транспорта, в 1960-х годах была построена Московская кольцевая автодорога, которая имела по два ряда в каждом направлении. В начале 1990-х Ю. М. Лужков принял решение о реконструкции этой трассы до 5 полос в каждом направлении и создании вдоль нее крупных грузовых терминалов, благодаря чему удалось значительно разгрузить городские улицы от крупногабаритного грузового транспорта. МКАД стала первой в нашей стране автомагистралью европейского уровня и задала высокие стандарты дорожного строительства.

С окончания реконструкции МКАД прошло порядка 10 лет. На протяжении этого времени вдоль автомагистрали были построены новые жилые микрорайоны и многочисленные торговые центры. МКАД фактически превратилась из объездной трассы во внутригородскую магистраль. Сейчас московские архитекторы прорабатывают возможность строительства дополнительных полос на некоторых участках этой трассы. Эти полосы движения планируется использовать для проезда общественного транспорта.

В целях кардинальной разгрузки Москвы от транзитного транспорта федеральные власти приняли решение о строительстве на территории Московской области Центральной кольцевой автомагистрали (ЦКАД). На пересечении этой дороги с железными дорогами различных направлений планируется строительство грузовых товарных дворов. На эту трассу запланирован вывод таможенных терминалов. Таким образом, в Москву будут поступать только те грузы, которые непосредствен-

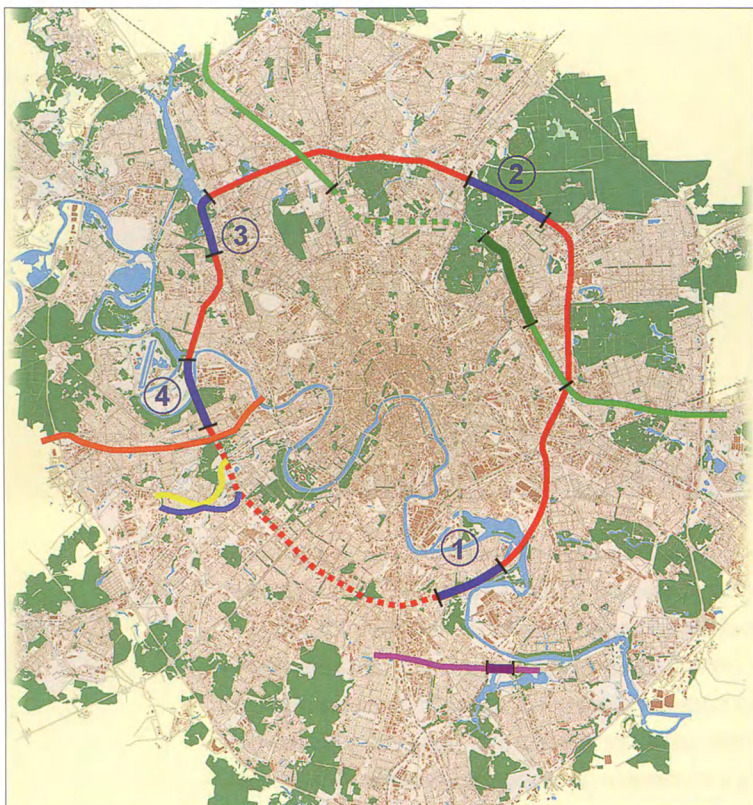


но предназначены для города, и столица освободится от большого числа грузовых автомобилей. Строительство ЦКАД — сложная инженерная задача, для решения которой будет использован весь позитивный опыт, накопленный профильными проектными и строительными организациями Москвы и России.

*МКАД.  
Район  
«Строгино»*

Если говорить о проблеме автомобильных пробок в самой столице, то главная ее причина кроется в радиально-кольцевой системе столичных дорог. Именно такая система была заложена во все Генеральные планы столицы, начиная с 1935 года. На протяжении десятилетий город развивался вдоль радиальных трасс. При этом строительство кольцевых магистралей по разным причинам откладывалось. В результате этого порой возникали парадоксальные ситуации, когда из одного соседнего района в другой можно было проехать только через центр города. Во многом указанную проблему решило строительство Третьего транспортного кольца. Эта магистраль существенно разгрузила исторический центр города от транзитных автомобилей. Участки Третьего транспортного кольца проходят по промышленным зонам, многие предприятия которых по тем или иным причинам либо прекратили, либо резко сократили выпуск продукции. Эти производства планируется





Тоннельные участки на трассе  
Четвертого транспортного кольца Москвы:  
1 — район музея-заповедника Коломенское  
2 — национальный парк «Лосиный Остров»  
3 — район парка «Покровское-Стрешнево»  
4 — район Филевского парка

перенести в промзоны, расположенные на окраинах, а освободившиеся территории будут использованы для строительства крупных торговых и деловых центров. Благодаря этому нам постепенно удастся разгрузить исторический центр Москвы от тех деловых функций, которые он просто не может вынести. Этому будет способствовать в том числе и решение столичного правительства о запрете на возведение офисных зданий в историческом центре Москвы.

Сейчас Москва приступила к строительству еще одной внутригородской кольцевой магистрали — Четвертого транспортного кольца. Главная цель создания этой дороги — связать между собой те периферийные районы, движение между которыми пока еще осуществля-

ется через центр. Многие участки этой магистрали пройдут по эстакадам или под землей, в тоннелях под Москвой-рекой и под Лосиным Островом. При их строительстве будет использован богатый опыт, накопленный на прокладке тоннелей под Лефортовым при строительстве Третьего транспортного кольца и Серебряным Бором при строительстве Звенигородского проспекта.

Еще одна важная задача — глобальная модернизация радиальных дорог, перевод их в режим бесветофорного движения. Первой такой трассой стала Большая Ленинградка, где основные работы по реконструкции от Манежа до МКАД завершатся уже в этом году. Планируется, что со временем по такому же принципу будут реконструированы все главные вылетные трассы. В последние два десятилетия для этого уже проделана большая работа: построены современные многоуровневые развязки на Ленинском проспекте и Проспекте Мира, на Варшавском и Дмитровском шоссе и на многих других трассах. Запроектировано и в скором времени начнется строительство дублеров ряда радиальных магистралей.

Для того чтобы сократить количество автомобилей на улицах, Москва развивает общественный транспорт. В городе продолжается строительство метрополитена, планируется более эффективное использование для пассажирских перевозок существующих железнодорожных магистралей, в том числе Малого кольца Московской железной дороги.

Очевидно, что такие масштабные мероприятия требуют колоссальных финансовых затрат. Дорожное строительство в столице практически полностью финансируется за счет бюджета города. Понимая всю серьезность стоящих перед мегаполисом транспортных проблем, муниципальные власти ежегодно направляли на эти цели порядка



100 миллиардов рублей. К сожалению, одним из последствий мирового финансового кризиса, который затронул и Москву, стало резкое сокращение в ней расходов на дорожное строительство. Городу пришлось заморозить ряд крупных проектов транспортного строительства и сосредоточиться на завершении уже начатых трасс. Такая ситуация в самом скором времени может крайне негативно отразиться на дорожной обстановке в Москве, которой, по самым скромным подсчетам, не хватает сегодня 350 километров современных магистралей. Одним из наиболее эффективных инструментов решения этой задачи могло бы стать восстановление финансирования строительства дорог из средств Дорожного фонда, о чем в прошлом году говорил Президент России Дмитрий Медведев.

Еще одна не менее важная проблема, связанная со все возрастающим количеством автомобилей, — это проблема парковок. Вопросы строительства гаражей и стоянок для автотранспорта остро стояли в Москве еще в советские времена, однако места для массовой парковки автомобилей не были предусмотрены ни в одном из действовавших ранее Генеральных планов развития города.

Настоящий «гаражный бум» в Москве начался в начале 1990-х годов. В это время предприимчивые автолюбители всеми правдами и неправдами организовали так называемые плоскостные стоянки, которые в течение буквально нескольких месяцев превратились в ряды примитивных разномастных гаражей. Конечно, такое «строительство» ни в коей мере не решило проблему парковки автотранспорта. Следующим этапом стихийного решения гаражного вопроса в Москве стала массовая установка рядом с домами «ракушек», захлабивших московские дворы. В результате огромные территории города, пригодные для



строительства современных подземных и наземных многоэтажных гаражей и паркингов, оказались занятыми. На сегодняшний день плоскостные гаражи в Москве занимают поистине гигантские площади — почти 2700 гектаров! При этом подавляющее большинство таких гаражей никак не оформлены. Они как бы и не существуют! Земля под плоскостными автостоянками расходуется крайне неэффективно. Даже если считать, что на один автомобиль с учетом подъездных путей и служебных поме-

*«Еще одна не менее важная проблема, связанная со все возрастающим количеством автомобилей, — это проблема парковок...»*



**«На сегодняшний день плоскостные гаражи в Москве занимают поистине гигантские площади — почти 2700 гектаров!..»**









щений должно приходиться около 34 м<sup>2</sup>, получается, что на этих стоянках должно храниться более 800 тысяч машин. В реальности же — на 200 тысяч меньше.

А теперь представьте себе, что вместо такой стоянки строится многоэтажный паркинг. Эффективность использования территории возрастает как минимум во столько же раз, сколько этажей будет построено.

Процесс сноса таких гаражей и строительства на их месте новых парковок затрагивает интересы большого числа людей, поэтому связанные с этим вопросы будут решаться так, чтобы интересы всех сторон были учтены в рамках действующего законодательства.

Мировой опыт показывает: решение гаражного вопроса может быть положительным только в случае комплексного подхода к этой проблеме. В столице, особенно в ее новых районах, на протяжении последних полутора десятилетий велось строительство многоэтажных гаражей и автостоянок, однако средняя цена одного машиноместа в таких гаражах оказалась сопоставимой со стоимостью хорошей иномарки. А это, конечно же, по карману далеко не всем. Сегодня стало очевидным, что город нуждается и в «народных» паркингах, более доступных по цене. Именно поэтому власти Москвы приняли решение о массовом строительстве пар-



*Народный гараж*

кингов по программе «Народный гараж». Поскольку цена одного машиноместа по этой программе не превышает 350 тысяч рублей, такие гаражи пользуются у москвичей высоким спросом.

Большой резерв территорий для строительства гаражей и автомобильных стоянок в центре Москвы позволит более эффективно использовать подземное пространство города. Уже в течение многих лет в центре при строительстве новых домов в их проекты в обязательном порядке закладываются подземные или полуподземные гаражи. Современная техника и технологии позволяют сделать эти места парковок многоэтажными, уходящими под землю на два-три уровня. Сегодня многие автолюбители, опасаясь пробок и заторов, не хотят заезжать в центр города и оставляют свои автомобили рядом со станциями метро во дворах домов. Решить эту задачу должно строительство перехватывающих парковок.

Департаментом дорожно-мостового и инженерного строительства Москвы уже подобрано 17 площадок, на которых планируется разместить такие парковки. Они расположатся вблизи станций метро и крупных магазинов, как, например, подземный гараж на 3,5 тыс. машиномест у станции метро «Войковская», сданный в 2009 году. Кроме этого, в планах города — строительство транспортно-пересадочных узлов у станций метропо-

*Строительство  
народного  
гаража*






литена. Первый из них вскоре появится у северного выхода станции «Планерная», уже ведется проектирование аналогичных узлов у метро «Косино» и «Выхино».

В завершение хочется остановиться еще на одной проблеме, которая, увы, характерна для нашего города. Это низкая культура соблюдения правил парковки. На многих московских улицах автолюбители, невзирая на запрещающие дорожные знаки, паркуются в два, а то и в три ряда, фактически перекрывая движение. Зачастую это происходит в тех районах, где уже построены и работают платные подземные паркинги. Но, к сожалению, пока они пустуют. И это происходит потому, что, с одной стороны, хозяева таких парковок устанавливают нереально высокие цены, а с другой стороны, наши автолюбители зачастую просто вообще не хотят платить за стоянку своих автомобилей. Так или иначе, жизнь заставит нас решить и эту проблему.

В целом сегодня ведется самый тщательный анализ всех возможных мер, ко-



торые позволят упорядочить ситуацию с парковкой автотранспорта в городе. И в самом скором времени этот вопрос будет вынесен на рассмотрение Правительства Москвы, на котором и будут приняты конкретные продуманные решения.

Как показывает практика, многие крупные города мира, столкнувшиеся с аналогичными проблемами, с ними справились. Уверен, справится и Москва. И главное здесь — решать проблему комплексно, продвигаясь к поставленной цели. 

### От редакции

Предлагаем вниманию читателей еще ряд высказываний В. И. Ресина на эту актуальнейшую тему (подборка составлена по материалам печатных СМИ и интернет-сайтов):

— «Город сегодня предпринимает беспрецедентные усилия — и финансовые, и административные, и исследовательские, чтобы решить транспортные вопросы».

— «Построение современной улично-дорожной сети — дело достижимое. При реализации всех мер, предложенных в Программе развития транспортной инфраструктуры Московского региона в границах МКАД, это задача, рассчитанная на 15–20 лет, что по градостроительным меркам небольшие сроки. Однако эффективное решение транспортных проблем Москвы, такое решение, которое будет приносить выгоду много лет, лежит за пределами городских границ и возможно только в рамках сотрудничества с областью и федеральным центром».

— «Нас часто упрекают в дороговизне строительства дорог. На самом деле московские цены вполне сопоставимы с европейскими и американскими и даже ниже. У нас другая структура ценообразования. Если за рубежом в цену закладывается лишь стоимость дорожного полотна, то в России в нее входит и перекладка инженерных коммуникаций, которые часто приходится убирать, так как новая дорога проходит, что называется, по живому городу, и даже перенос не только отдельных фабрик и заводов, но порой и целых промзон, как это происходит сейчас при сооружении Четвертого транспортного кольца».



# ЗАДАЧИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МОСКВЕ

## MOSCOW TRAFFIC TASKS

**Автор:** Бахирев Игорь Александрович

**Author:** Igor Alexandrovich Bakhirev

**Должность:** Руководитель Научно-проектного объединения транспорта и дорог  
ГУП «НИИПИ Генплана Москвы»

**Post:** Head of science and research transport and communication association  
with SUE «Research and Design Institute of Master Plan»

**Звание:** Кандидат технических наук

**Degree:** Phd in technical sciences

**Автор:** Канеп Сергей Эрнестович

**Author:** Sergey Ernestovich Kanep

**Должность:** Заведующий отделом организации дорожного движения НПО «Транспорта  
и дорог» ГУП «НИИПИ Генплана Москвы»

**Post:** Head of traffic department SRA of Communications with SUE «Research and Design  
Institute of Master Plan»

**Сфера**

**научных**

**интересов:** Транспортное строительство, градостроительство

**Field**

**of research:** Transport building, town building

**E-mail:** npotid@mail.ru

**УДК:** 625.7/8

**Аннотация:** В статье рассматриваются вопросы организации дорожного движения  
в столице, начиная с 1950-х годов и до наших дней.

**Summary:** The article looks into the issues of Moscow traffic from the fifties of the XX-th century till  
nowadays.

**Ключевые**

**слова:** Организация дорожного движения; транспортные потоки; проектирование  
дорог

**Key words:** Traffic setup; traffic flow; road planning



**Т**радиционно организацию дорожного движения (ОДД) относили к сугубо административным задачам и продолжительное время практически во всех странах мира этими вопросами занимались лишь подразделения органов внутренних дел и дорожной полиции.

Первые существенные изменения в нашей стране произошли в середине 1970-х годов, когда началась подготовка инженеров по организации дорожного движения. Между тем ОДД находится на стыке как минимум трех специальностей — «проектирование дорог», «градостроительство» и собственно «транспорт». И сегодня в условиях возрастающего количества транспортных средств мы все прекрасно понимаем, что вопросы ОДД не могут быть решены каким-то отдельным ведомством — это комплексная задача, которую необходимо решать, в том числе и на всех

Рис 1.  
Типичная  
ситуация  
на основных  
магистральных  
Москвы



стадиях градостроительного проектирования. Особо острая необходимость в этом ощущается в крупных российских городах, где наблюдаются увеличение загрузки улично-дорожной сети (УДС), снижение скоростей сообщения, повышение уровня аварийности. И Москва в этом смысле является показательным примером (рис 1).

На ОДД оказывает существенное влияние множество факторов, среди которых — степень развития УДС, уровень финансового обеспечения, градостроительная и законодательная базы и прочее, но при этом следует уточнить, что же сегодня подразумевают под термином «организация дорожного движения». Здесь существуют различные определения и трактовки.

Так, например, в 1950–1960-х годах под «организацией движения» понимали разделение транспортных потоков в пространстве. В то же время организация движения являлась лишь одной стороной процесса управления городским движением. Под другой стороной данного процесса — «регулирование движения» — подразумевались методы и приемы разделения транспортных потоков во времени. Посредством организации и регулирования предполагалось добиться максимального увеличения скорости и безопасности движения транспорта, а также пропускной способности всей системы городских улиц<sup>1</sup>.

Однако с середины 1960-х годов взгляды на ОДД начинают претерпевать изменения, и понятие «организация движения» значительно расширяется. В публикациях того времени под ОДД уже понимается «совокупность мероприятий (планировочных, реконструктивных, организационных и регулировочных), имеющих целью активно воздействовать на формирование и направление транспортных и пешеходных потоков для обеспечения скорости, безопасности,



наибольших удобств и экономичности передвижений людей и грузов»<sup>2</sup>.

В последующие годы понятие ОДД становится еще более широким. Приведем здесь трактовки лишь некоторых специалистов и документов.

По мнению В. В. Лукьянова, ОДД представляет собой весь комплекс мероприятий, направленный на обеспечение оптимальной скорости и безопасности дорожного движения<sup>3</sup>. При этом деятельность по ОДД включает в себя как совершенствование дорожных условий, регулирование движения, надзор за ним, так и подготовку и воспитание участников движения и совершенствование транспортных средств<sup>4</sup>.

В публикациях В. В. Сильянова ОДД рассматривается как составная часть проектирования УДС, которая должна включать мероприятия по разделению потоков по скоростям и направлениям, обеспечению равномерного изменения характеристик транспортного потока на всем протяжении дороги. Наряду с этим в состав вышеназванных мероприятий входят не только установка дорожных знаков, указателей и нанесение разметки, но и выделение на многополосной проезжей части реверсивных полос и дополнительных полос для поворачивающих автомобилей, устройство переходно-скоростных полос, карманов и уширений, благоустройство площадок для автостоянок, а также обоснование элементов поперечного профиля дорог и режима движения<sup>5</sup>.

В. Ф. Бабков считал, что ОДД — это способы и методы повышения пропускной способности и безопасности движения, включающие в себя разделение транспортных потоков по скоростям и назначению, регулирование скоростей в соответствии с дорожными условиями, обеспечение четкого использования автомобилями проезжей части, информирование водителей и пасса-

жиров о дорожных условиях и маршрутах проезда, установление оптимальных скоростей движения, перевод отдельных видов перевозок на ночное время и прочее<sup>6</sup>.

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» трактует ОДД как комплекс организационно-правовых и организационно-технических мероприятий и действий по управлению движением на дорогах.

Г. И. Клинковштейн и М. Б. Афанасьев в понятие ОДД вкладывали комплекс инженерно-технических и организационных мероприятий с целью создания на УДС условий для достаточно быстрого, безопасного и удобного движения транспортных средств и пешеходов: частичная реконструкция отдельных элементов УДС (перепланировка перекрестков, сооружение островков безопасности, оборудование остановок), установка технических средств организации движения (ТСОД), внедрение систем автоматизированного управления дорожным движением (АСУДД), изменения графика городского маршрутного пассажирского транспорта (ГМПТ), различные ограничения на дорогах и тому подобное<sup>7</sup>.

Одно из последних определений ОДД было сформулировано в работе «Стратегия и комплексная долгосрочная программа работ по организации дорожного движения в Москве», выполненной ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы» в 1999 году (авторы — Ю. В. Коротков, А. Н. Красников, И. А. Бахирев, С. С. Кракович). В данном документе под ОДД понимается комплекс управляющих воздействий, включающий правовые, организационные и технические мероприятия, применяемые с целью управления движением транспорта и пешеходов для повышения пропускной способности УДС, скорости и безопасности движения при максимальном





Рис 2.  
Внешние условия, оказывающие влияние на ОДД, и составные части ОДД

использовании возможностей, предоставляемых геометрическими параметрами улично-дорожной сети. При этом под правовыми мероприятиями подразумеваются нормативные, законодательные и распорядительные акты для обеспечения деятельности по ОДД, в число организационных входят методы и способы ОДД, включая планировочные и локально-реконструктивные работы на существующей УДС, а также управление сферой ОДД, к техническим относятся как ТСОД, так и информационная система и АСУДД (рис 2).

Перечисленные выше определения различных авторов показывают, что сегодня ОДД нельзя рассматривать изолированно от градостроительного развития, и в этом направлении в Москве сегодня уже делаются некоторые шаги. В градостроительной практике ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы» вопросы ОДД рассматриваются

на одном уровне с такими проблемами, как проектирование УДС, развитие наземного и скоростного внеуличного пассажирского транспорта, гаражное строительство и прочее. Например, при разработке транспортного раздела «Актуализированного Генерального плана развития Москвы на период до 2025 года» была поставлена задача совершенствования ОДД и повышения уровня безопасности движения транспорта и пешеходов.

В разработанную в 2008 году по заказу Департамента транспорта и связи Правительства Москвы «Стратегию развития транспортной системы Москвы» впервые со времен создания Комплексных схем развития транспорта Москвы был включен целый раздел по организации и безопасности дорожного движения (рис 3). В составе данного раздела выделены такие направления развития ОДД, как организация



Рис 3.  
ОДД  
в составе  
градострои-  
тельных  
программ



приоритетного движения ГМПТ, реализация мер по ограничению использования легковых автомобилей для поездок по городу, развитие одностороннего движения, обоснование расчетных и разрешенных скоростей движения, зональные ограничения скорости движения, совершенствование

пешеходного движения, проведение локально-реконструктивных мероприятий по повышению пропускной способности узлов УДС, реализация парковочной политики, развитие систем информационного обеспечения участников дорожного движения и АСУДД, создание интеллектуальной транс-



Рис 4.  
Результат  
моделирования  
на программном  
комплексе  
ЕММЕ/2



портной системы, улучшение условий движения по УДС на границе города и Московской области.

Особое внимание необходимо уделить совершенствованию нормативного, методического и проектного обеспечения работ по ОДД. Так, в рамках подготовки региональных нормативов предлагается выпуск инструкций по градостроительному проектированию ОДД, что послужит базой формирования столь необходимой в настоящее время библиотеки проектировщика ОДД, а также станет инструментом для принятия решений по ОДД.

В последние годы практически ни одна работа по транспортному обслуживанию, выполняемая ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы», не обходится без моделирования транспортных потоков и организации движения на современных программных комплексах ведущих мировых производителей (EMME/2, PTV VISSION, PTV VISSUM). Сегодня результаты такого моделирования становятся еще одним инструментом для принятия как стратегических, так и локальных решений по развитию тех или иных территорий города и размещению объектов различного функционального назначения, обоснованию их технико-экономических показателей (рис 4, 5). Но в то же время в Москве имеется множество сложностей, которые сдерживают развитие ОДД и не дают возможности комплексно подойти к решению транспортных проблем города. В данной статье затронуты лишь некоторые наиболее важные, с точки зрения авторов, задачи по совершенствованию ОДД в каждом из названных выше направлений (организационные, технические и правовые).

На первом месте среди организационных мероприятий находится общее стратегическое и централизованное управление всей системой ОДД в городе. В структуре Правительства Москвы



с 2000 года функционирует ГУ «Центр организации дорожного движения» (ЦОДД). Его созданию предшествовала выполненная в 1999 году ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы» научно-исследовательская работа, в составе которой отмечалось, что предложения по совершенствованию отдельных аспектов ОДД принимались достаточно бессистемно, при отсутствии общей для города концепции развития ОДД. Также планировалось, что в функции ЦОДД должно входить решение следующих задач: выявление проблем, выдача заказов на проектные и исследовательские работы, утверждение проектных предложений, определение исполнителей для их реализации, проверка эффективности реализованных решений, эксплуатация действующих технических средств.

Прошли годы активной работы, но сегодня следует констатировать, что решить все выявленные десять лет назад проблемы так и не удалось. Более того, целый ряд необходимых городу программ по совершенствованию ОДД и локально-реконструктивным мероприятиям практически не выполняется на УДС города. В настоящее время в Москве по-прежнему отсутствует соответствующая стратегия или хотя бы концепция,

Рис 5.  
Результат  
моделирования  
на программном  
комплексе PTV



а проблемы, вызванные ростом уровня автомобилизации, с каждым годом становятся все сложнее и требуют вложения все больших средств. На протяжении ряда лет Правительством Москвы принимались планы неотложных мероприятий по совершенствованию ОДД в Москве, но из-за скудного и нецелевого финансирования эти планы реализовывались в лучшем случае, на 20–30%.

Так, например, в конце 1990-х годов намечалось за 5–7 лет проработать «Комплексные схемы организации дорожного движения» (КСОД) на все территории города. В 2002–2003 годах ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы» с привлечением многих организаций была создана «Комплексная схема организации дорожного движения в центральной части города» (авторы — Ю. В. Коротков, А. Н. Красников, И. А. Бахирев, С. С. Кракович, С. Э. Канеп). Схема включала в себя целый комплекс мероприятий, начиная с небольшой реконструкции УДС и заканчивая изменением организа-

ции движения транспорта, упорядочением парковочных мест, налаживанием информационного обеспечения участников дорожного движения (таблица 1). КСОД была одобрена и утверждена в 2004 году распоряжением Правительства Москвы, но до настоящего времени полностью так и не реализована (рис 6).

По мнению авторов, представляется целесообразным, что следующим шагом в реализации «Стратегии развития транспортной системы Москвы» в области ОДД должно стать появление «Стратегии и программы работ по ОДД в Москве» и далее — «Комплексных схем организации движения транспорта и пешеходов» (КСОД) на отдельные городские территории (сектора). При этом все работы следует обеспечить финансированием, а ЦОДД должен выступить единым заказчиком. Сегодня ЦОДД в отдельных случаях хотя и выступает заказчиком на проектные и строительно-монтажные работы, но в основном на реконструкцию или

Таблица 1

**Состав работ  
в «Комплексной схеме организации дорожного движения в центральной части города»**

| № п/п | Основные направления работ                    | Перечень рассматриваемых вопросов   |
|-------|---|---|
| 1     | Дорожно-мостовое строительство                | — строительство и реконструкция непротяженных участков УДС и элементов транспортных сооружений<br>— внеуличные пешеходные переходы и пешеходные мосты |
| 2     | Мероприятия по изменению ОДД                  | — одностороннее движение<br>— обустройство УДС ТСОД   |
| 3     | Локально-реконструктивные мероприятия         | — уширение проезжей части перед перекрестком<br>— изменение режима работы светофорных объектов<br>— устройство заездных карманов на остановках ГМПТ   |
| 4     | Развитие системы «СТАРТ»                      | — размещение детекторов<br>— размещение телевизионных камер<br>— реконструкция светофорных объектов<br>— система связи                                |
| 5     | Организация системы паркингов                 | — устройство организованных парковок на проезжих частях<br>— оптимизация использования проезжих частей для организации парковок                       |
| 6     | Повышение безопасности пешеходного движения   | — пешеходные ограждения<br>— вызывные пешеходные светофоры<br>— выделенные фазы для пешеходного движения  |
| 7     | Развитие системы информационного обеспечения  | — информационные указатели для водителей<br>— информационные указатели для пешеходов  |
| 8     | Формирование системы малого транспорта центра | — выбор сети для трассирования;<br>— выбор подвижного состава   |



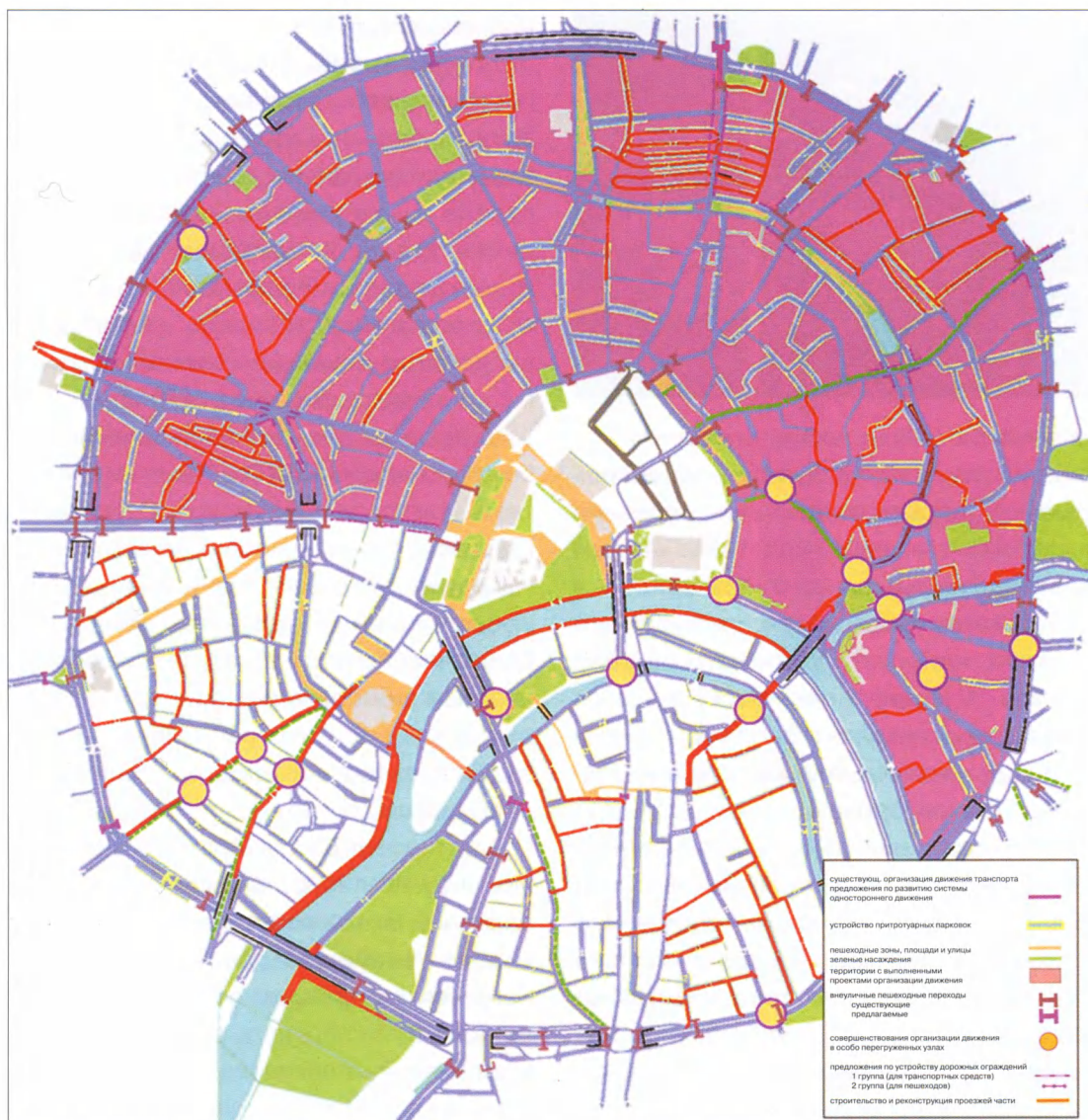


Рис 6.  
Реализация  
КСОД  
по состоянию  
на 2009 год

ремонт светофорных объектов в городе. Решением данных проблем в Москве мог бы стать пересмотр положения о полномочиях ЦОДД с непременно включением сюда обязанности формировать и реализовывать городскую политику в области ОДД, а также разрабатывать и внедрять стратегические планы и первоочередные проекты, направленные на совершенствование ОДД. Со стороны Правительства Москвы необходима поддержка в части целевого финансирования мероприятий по ОДД. В целом, используя опыт Москвы и других городов, в которых были созданы похожие ЦОДД, можно

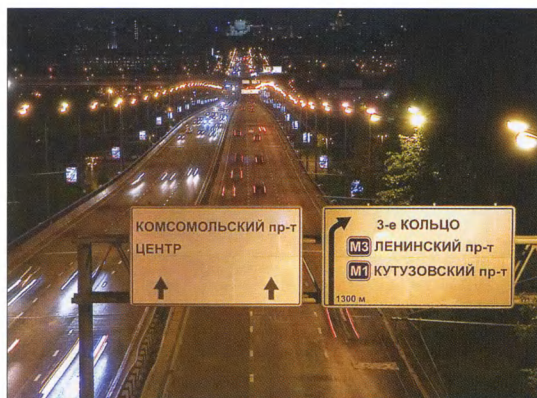
констатировать актуальность разработки таких положений для всех крупных российских городов.

К первоочередным задачам в области технических мероприятий ОДД в Москве следует отнести создание систем мониторинга транспортных потоков и информационного обеспечения участников дорожного движения (СИО).

В соответствии с разработанной ГУП «НИИПИ Генплана Москвы» в 2001 году «Концепцией развития системы информационного обеспечения участников дорожного движения в Москве» (авторы — Ю. В. Коротков, А. Н. Красников, И. А. Бахирев, С. С. Кракович, С. Э. Канеп)



Рис 7.  
Информационные  
указатели  
на основных  
магистралях  
города



реализация СИО проходила главным образом по двум принципиальным подсистемам — маршрутного ориентирования и условий движения. И хотя до выполнения всех намеченных в «Концепции...» предложений еще далеко, объективно на этом поприще достигнуто немало успехов. Сегодня практически на всех основных магистралях города установлены информационные указатели о маршрутном ориентировании, при этом для изготовления этих знаков, как правило, применяются самые современные материалы, обеспечивающие улучшенное светоотражение (рис 7). В настоящее время на подходах к Третьему транспортному кольцу на ряде магистралей появились динамические табло, показывающие характер условий движения (свободное движение — зеленый цвет, затор — красный цвет; рис 8).

В то же время как в одной, так и в другой подсистеме СИО имеется ряд труд-

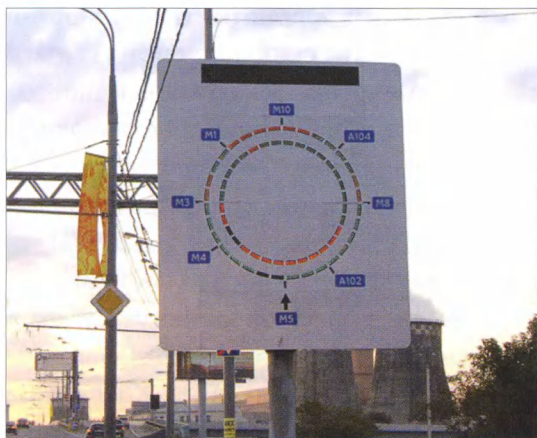
ностей, среди которых следует выделить следующие. В первой подсистеме (маршрутного ориентирования) это — засилье заслоняющих информационные указатели рекламных конструкций на УДС города, во второй подсистеме (условий движения) — отсутствие полноценной и достоверной информации об условиях проезда по УДС города, являющееся следствием неудовлетворительного мониторинга транспортных потоков.

Дальнейшими направлениями работ по созданию СИО в Москве должны стать информационное обеспечение грузового, транзитного и общественного транспорта, обеспечение пассажиров информацией о маршрутах следования общественного транспорта, информационное обеспечение при проведении дорожно-ремонтных работ, при организации парковочного пространства города и многое другое.

Реализация СИО в Москве может происходить поэтапно, главное — чтобы это делалось на основе единой концепции, ведь качественная организация СИО является важнейшим условием эффективного транспортного процесса на УДС и требует комплексного и скоординированного подхода. Основным принципом построения СИО является обеспечение ее совместимости с другими аналогичными системами, применяемыми в столице, а также на федеральных и территориальных дорогах Московской области. СИО рассматривается как основная система, позволяющая организовывать гибкое перераспределение и управление транспортными потоками, в связи с чем она должна быть многоцелевой и позволять расширять свои функциональные возможности на основе прогрессивных технологий с учетом возможных изменений в организации движения.

Кроме того, необходимо отметить, что во многих странах мира широкое распространение находят службы ин-

Рис 8.  
Динамическое  
табло  
на подходе  
к Третьему  
транспортному  
кольцу,  
показывающее  
характер  
условий  
движения





формирования участников дорожного движения через широкодоступные в настоящее время средства коммуникаций (интернет, сотовая связь). Подобные службы формируют обычно на базе центров управления движением, что позволяет как предоставлять информацию участникам движения, так и собирать дополнительную информацию для управления движением, тем самым повышая эффективность системы в целом.

Полезным также представляется объединение функций мониторинга транспортных потоков, управления движением и информирования участников движения с функциями диспетчеризации экстренных служб (скорой помощи, пожарной службы и службы спасения) для более оперативного реагирования на чрезвычайные ситуации.

В области правовых мероприятий авторы хотели бы акцентировать внимание на задачах пересмотра нормативной базы проектирования УДС и ОДД. К сожалению, столь необходимые для города научно-исследовательские работы по ОДД в Москве не ведутся в необходимом объеме, а все нормативы базируются на исследованиях, выполнявшихся в 1960-х годах и рассчитанных на автомобили с совершенно другими техническими характеристиками.

К первоочередным научно-исследовательским работам для корректировки нормативных документов с тем, чтобы они позволяли проектировать УДС и ОДД с учетом современного уровня автомобилизации и плотности транспортных потоков, следует отнести обоснования значений расчетной скорости движения, геометрии элементов транспортных развязок, ширины полосы движения, а также исследования по ограничению доступа транспортных средств к обслуживанию территории с основных магистралей города.

Остановимся более подробно на двух последних вопросах.



*Рис 9.  
Движение  
в 4 ряда  
на 3-х полосной  
магистральной  
в условиях  
плотных  
транспортных  
потоков*

Сложность планировочных условий, особенно в центральной части города, где часто ситуация стеснена исторически сложившейся застройкой или наличием большого количества инженерных коммуникаций при отсутствии места для их перекладки, зачастую не позволяет провести расширения проезжих частей проблемных участков улично-дорожной сети и повысить их пропускную способность. Далее, многочисленные обследования параметров транспортных потоков позволили выявить следующее явление: в условиях высокого уровня загрузки и увеличения плотности потока водители часто нарушают требования горизонтальной разметки, и в результате образуется дополнительный ряд движения (рис 9). Вышесказанное свидетельствует об актуальности разработки методики выбора ширины элементов поперечного профиля и современного нормирования применения полос различной ширины в условиях сложившейся транспортной ситуации. Однако для реализации данных предложений необходимо проведение специальных научно-исследовательских работ по установлению зависимости параметров проезжей части от характеристик транспортного потока. Кроме того, вопросы выбора ширины элементов проезжей части требуют подробного рассмотрения не только с точки зрения основных транспортных показателей, но и с позиций всестороннего изучения психофизиологического состояния



Начало  
затора  
движения  
на МКАД  
в месте  
въезда  
в много-  
функциональный  
комплекс



водителя во время движения по тем или иным элементам проезжей части при различных условиях движения.

И последнее — вопросы обеспечения доступа транспортных средств для обслуживания территории и повышение пропускной способности главных магистралей города.

Важнейшая задача ОДД на современном уровне развития Москвы — четкая дифференциация улично-дорожной сети по скорости движения. Такая дифференциация возможна, если сначала внести изменения в классификацию УДС, после чего разделение на категории будет происходить не только по функциональному признаку, но и по такому критерию, как качество связи или обеспечения доступа. В условиях высокого уровня автомобилизации и плотных транспортных потоков требуется обеспечить достаточную пропускную способность на магистралях высших категорий, на которые приходится до 80% общей транспортной работы. В данной связи в крупнейших российских городах, в том числе и в Москве, необходимо принять стратегию развития внеуличной сети городских магистралей. Сегодня из-за отсутствия в нормативных документах такого понятия мы можем наглядно наблюдать, как, например, на МКАД в районах размещения крупных торговых и многофункциональных комплексов возникают протяженные заторовые ситуации.

В понятие «внеуличные магистрали» могут входить не только дороги с непрерывным движением транспорта, но и имеющие светофорное регулирование. В том или ином случае магистраль должна обеспечивать главную функцию — передвижение транспорта или, другими словами, высокую пропускную способность и запрет (существенное ограничение) доступа для обслуживания территории. В соответствии с этим магистральные дороги высших категорий проходят изолированно от застройки, как правило, на искусственных сооружениях, и на них осуществляется полный запрет парковки, а также движение велосипедов и пешеходов. На местной улично-дорожной сети проводятся мероприятия по предотвращению транзитного для данной территории движения — такие, как «успокоение» движения и ограничения скорости.

Безусловно, вышеназванными направлениями совокупность задач по совершенствованию ОДД в Москве не ограничивается, но реализация даже этих мероприятий (хотя она потребует значительных финансовых и временных затрат) позволит существенно повысить качество жизни в городе. —

<sup>1</sup>Страментов А. Е., Фишельсон М. С. Городское движение. М., 1965.

<sup>2</sup>Поляков А. А. Организация движения на улицах и дорогах. М., 1965.

<sup>3</sup>Лукьянов В. В. Проблемы дорожного движения. М., 1972.

<sup>4</sup>Он же. Безопасность дорожного движения. М., 1983.

<sup>5</sup>Сильянов В. В. Теория транспортных потоков в проектировании дорог и организации движения. М., 1977.

<sup>6</sup>Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения. М., 1982.

<sup>7</sup>Клиновштейн Г. И., Афанасьев М. Б. Организация дорожного движения. М., 1997.





## Все основания для комфорта

Где гладкие стены, там гладкие отношения. Системы КНАУФ для отделки стен - это оптимальная стоимость, отличные характеристики и комфорт в Вашем доме.

► [www.knauf.ru](http://www.knauf.ru)

По вопросам крупных оптовых поставок обращайтесь в сбытовые организации КНАУФ:  
 КНАУФ МАРКЕТИНГ Красногорск, тел. +7 (495) 937 95 95; КНАУФ МАРКЕТИНГ Санкт-Петербург, тел. +7 (812) 718 81 94;  
 КНАУФ МАРКЕТИНГ Новомосковск, тел. +7 (48762) 29 291; КНАУФ МАРКЕТИНГ Краснодар, тел. +7 (861) 267 80 26;  
 КНАУФ МАРКЕТИНГ Челябинск, тел. +7 (351) 774 21 45; КНАУФ МАРКЕТИНГ Новосибирск, тел. +7 (383) 355 44 36;  
 КНАУФ ГИПС Иркутск, тел. +7 (3952) 29 00 32; КНАУФ МАРКЕТИНГ Хабаровск, тел. +7 (4212) 31 88 33.

**KNAUF**  
 Немецкий стандарт

# ПЕРЕСАДКА ПО-ЯПОНСКИ

## TRANSFER IN A JAPANESE WAY

**Автор:** Власов Денис Николаевич

**Author:** Denis Nikolaevich Vlasov

**Должность:** Начальник мастерской ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы»

**Post:** Head of studio with SUE «Research and Design Institute of Master Plan»

**Звания:** Кандидат технических наук, доцент МГСУ

**Degree:** Phd in technical sciences, associate professor in Moscow State Building University

**Сфера  
научных**

**интересов:** Транспортное строительство, градостроительство

**Field**

**of research:** transport and town building

**E-mail:** vlasov\_genplan@mail.ru

**УДК:** 625.7/8

**Аннотация:** Рассматриваются вопросы развития системы транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в городах Японии различной величины. Рассмотрена классификация, планировочные решения, состав ТПУ крупных и крупнейших городов Японии. Рассмотрена организация работы пассажирского транспорта по связи с ТПУ. Рассмотрено планировочное решение и особенности функционирования центрального ТПУ в среднем японском городе.

**Summary:** We've considered various issues linked to Japanese transport and transfer junction system in major Japan cities such as classifications, layouts, passenger service. The study relied on the average town.

**Ключевые**

**слова:** Транспортно-пересадочные узлы; Япония; скоростной внеуличный транспорт; наземный пассажирский транспорт; региональный транспорт

**Key words:** Transport and transfer junctions; Japan high speed outstreet transport; surface passenger transport; regional transport

**Литература:** Власов Д. Н. Транспортно-пересадочные узлы крупнейшего города (на примере Москвы). М., АСВ, 2009 г.

Информационные материалы компании JR-Group



**Весной 2009 года** делегация специалистов транспортного объединения ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы» побывала в Японии и посетила крупнейшие города, расположенные на острове Хонсю, включая Токио, Киото, Кобэ и другие.

Для любого специалиста-градостроителя, а особенно занимающегося вопросами развития транспортной инфраструктуры, японский опыт применения передовых технологических и планировочных решений в развитии планировочной структуры города представляет большой интерес. Настоящая публикация посвящена достижениям Японии в сфере формирования транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) пассажирского транспорта.

Комплексная реконструкция транспортной инфраструктуры, проводимая в Стране восходящего солнца последние 30 лет, на сегодняшний день демонстрирует зримые результаты. С точки зрения развития такого элемента транспортной инфраструктуры, как общественный транспорт, достигнута глубокая интеграция систем внешнего (межрегионального), регионального и городских видов транспорта между собой. Глубоко интегрированная система предъявляет особые требования к местам пересечения основных пассажирских потоков — транспортно-пересадочным узлам. К тому же ТПУ являются важнейшими элементами городской планировочной структуры, так как в них располагаются крупные объекты административно-делового назначения и социально-бытового обслуживания.

Как было отмечено на встрече делегации в Министерстве транспорта, состоявшейся 13 апреля, в Японии уделяется большое внимание развитию ТПУ. С целью обеспечения устойчивого функционирования системы транспортно-пересадочных узлов про-

водится постоянный мониторинг состояния и загрузки пассажиропотоками основных ТПУ страны.

При разработке крупных градостроительных проектов первостепенное внимание уделяется развитию именно транспортно-пересадочных узлов. Подобный подход является основным и реализуется в составе практически всех крупных градостроительных работ.

Характерный пример — планировочное решение одного из центральных районов Токио, Марунаучи. Район расположен в самом центре столицы Японии в непосредственной близости от дворца императора. На территории в 120 га размещены преимущественно офисные здания общей площадью порядка 2,4 млн. м<sup>2</sup>. В краткосрочной перспективе (в период до 2013 года) здесь намечается разместить еще порядка 0,5 млн. м<sup>2</sup> офисных площадей.

Основой транспортного обслуживания района служат четыре транспортно-пересадочных узла, одним из которых является ТПУ «Токийский вокзал». В узле пересекаются различные виды городского (скоростного внеуличного и наземного пассажирского транспорта), регионального (пригородные электропоезда) и внешнего (поезда скоростной системы «Синкансен») транспорта, что обеспечивает объекты, расположенные в узле, транспортной доступностью практически со всей территории Японии. Токийские ТПУ подразделяются на три основных типа:

- узел межрегионального значения, в котором происходит взаимодействие всех видов внешнего, регионального и городского транспорта;
- узел регионального значения;
- узел локального значения.

Характерным примером узла межрегионального значения служит узел «Шинагава». Здесь пересекаются:

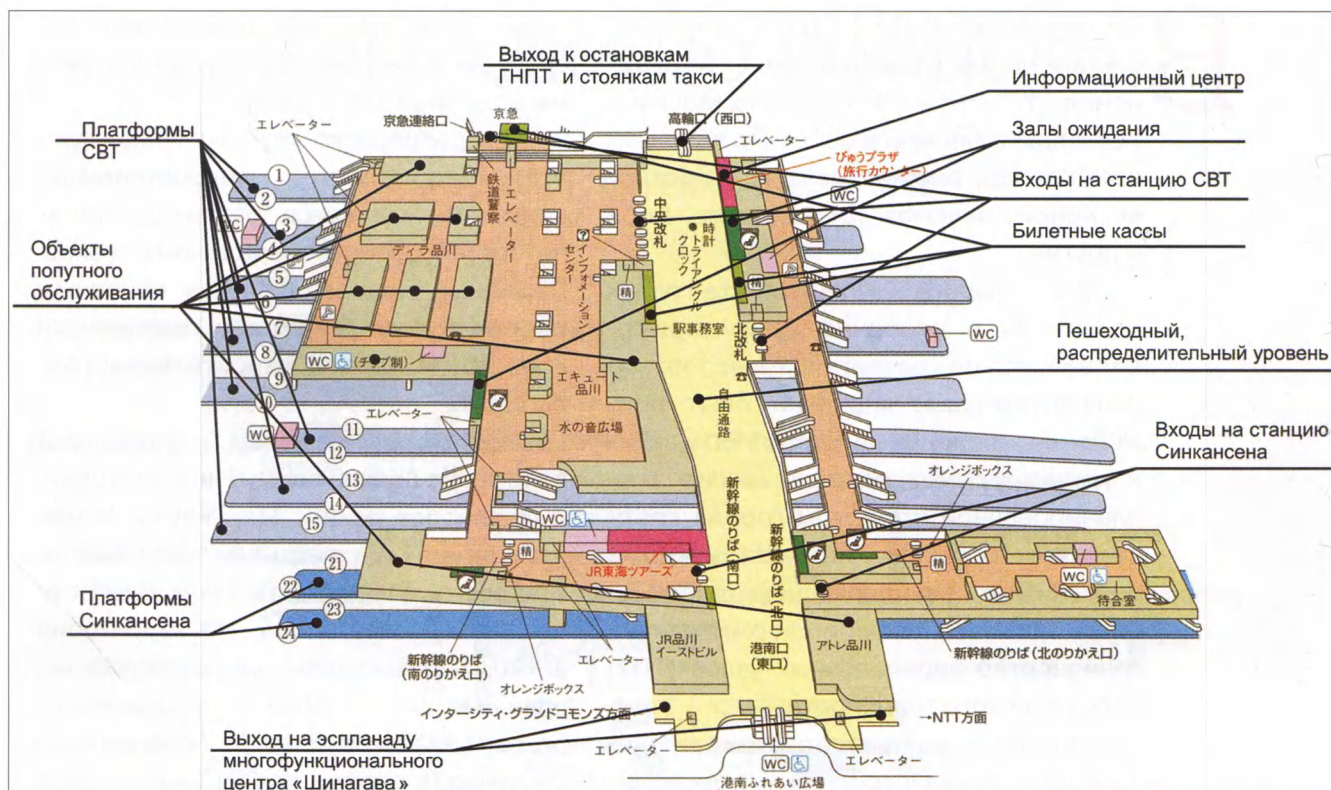


Рис. 1.  
Планировочное  
решение  
ТПУ «Шинагава»

– скоростная транспортная система «Синкансен» — линия «Токайдо», ведущая на запад страны (межрегиональный транспорт);

– 4 линии экспрессных и обыкновенных железных дорог (межрегиональный транспорт);

– 2 линии метрополитена (городской транспорт), одна из которых относится к системе Токийского метро, вторая — к системе сабвея. За счет организации маршрутного движения по линиям метро фактически через узел проходят 10 линий городской системы скоростного внеуличного транспорта (СВТ). Кроме того, городской пассажирский транспорт представлен автобусными маршрутами и такси.

В узле «Шинагава» с западной его стороны расположен крупный многофункциональный центр, являющийся одним из фокусов системы центров столицы Японии.

На встрече с руководством крупной архитектурно-градостроительной

фирмы «Митсубиши Джишо Секкей», состоявшейся 15 апреля, авторы проекта узла «Шинагава» рассказали, что площадь, на которой расположен центр, составляет 5,3 га, площадь застройки — порядка 584 тыс.м<sup>2</sup> (то есть общая плотность застройки узла достигает порядка 110 тыс. м<sup>2</sup>/га), общее количество работающих в объектах деловой и административной сферы — около 16,7 тыс. человек, жителей — 1,7 тыс. человек. Планировочное единство узла достигается за счет платформы, расположенной над уровнем земли (рис. 1). Она обеспечивает пешеходные связи западной и восточной частей узла между собой и проход к основным инфраструктурным составляющим ТПУ (рис. 2). На платформе, в частности, расположены:

- входные группы на каждую из вышеперечисленных систем пассажирского транспорта (рис. 3);
- билетные кассы (рис. 4);
- залы ожидания;





Рис. 2. Распределительный уровень  
ТПУ «Шинагава»



Рис. 3. Вход на станции СВТ  
в узле «Шинагава»

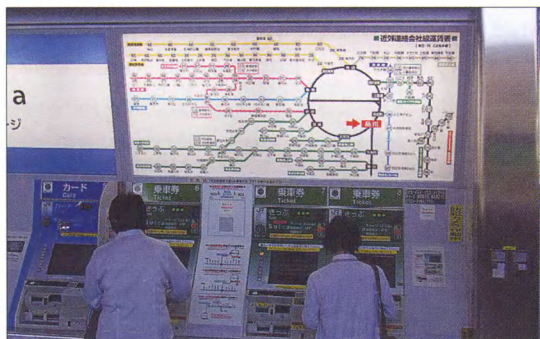


Рис. 4. Автоматизированные билетные кассы  
в ТПУ «Шинагава»



Рис. 5. Объекты попутного обслуживания  
пассажиров в ТПУ «Шинагава»



Рис. 6.  
Вход  
в ТПУ  
«Шинагава»  
в вечернее  
время

– объекты попутного обслуживания — мелкорозничная торговля, кафе, информационные службы (рис. 5).

В западной части узла платформа переходит в эспланаду, представляющую собой надземный пешеходный уровень, объединяющий в единый комплекс объекты, расположенные вдоль нее (рис. 6).

В восточной части узла вдоль пристанционной площади размещены остановочные пункты наземного пассажирского транспорта и стоянка такси. Стоянки такси в западной части находятся на прилегающей улично-дорожной сети (УДС) в специально отведенных местах.

Стоянки индивидуального транспорта в узле располагаются в составе многофункционального комплекса. Вместе





Рис. 7.  
Элемент  
системы  
видео-  
наблюдения  
в ТПУ

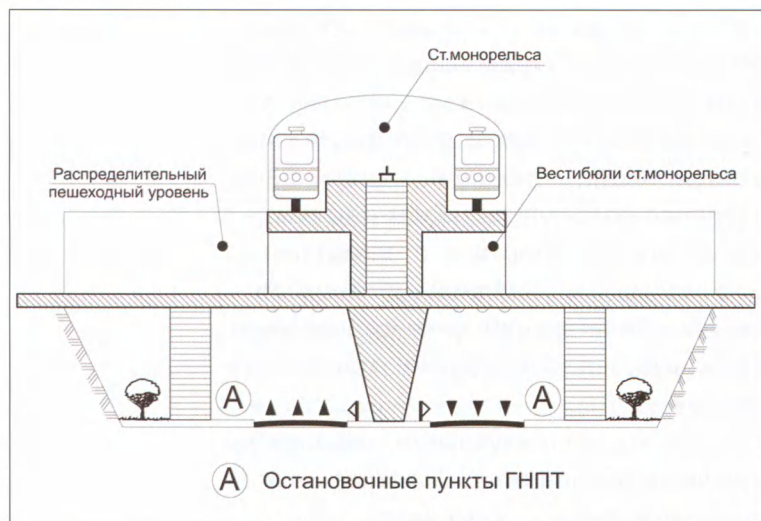
с тем проводимая в Японии целенаправленная политика по снижению использования индивидуального транспорта для поездок с деловыми целями делает стояночные объекты далеко не самым важным элементом узла. Подъезд к стоянкам осуществляется с прилегающей к узлу УДС.

Информационное обеспечение пассажиров осуществляется единой системой динамических табло, информационных бюро и терминалов.

Рис. 8.  
Поперечный  
профиль  
локального  
значения  
ТПУ «Одайбо»

Большое внимание в ТПУ уделяется безопасности пассажиров и персонала. Безопасность обеспечивается:

- полицейским патрулированием;



- системами видеонаблюдения за всеми частями узла (рис. 7);

- спецсредствами (взрывобезопасными урнами, дымодетекторами и так далее).

Следует отметить, что планировочное решение узла — в виде комплекса с единым распределительным уровнем, расположенным в надземном или подземном пространстве, — является основным планировочным решением крупных ТПУ различных типов в Японии.

Второй тип узлов (узлы регионального значения) — наименее интересен с точки зрения функционально-планировочной организации. ТПУ подобного типа планировочно во многом схожи с крупными пересадочными узлами московского метрополитена («Боровицкая» — «Библиотека имени Ленина» — «Арбатская» — «Александровский сад»; «Театральная» — «Площадь Революции» — «Охотный ряд» и другими), представляя собой систему сложных переходов, обеспечивающих взаимосвязь станций различных направлений между собой.

Третий тип узлов (узлы локального значения) интересен для рассмотрения с точки зрения компактности планировочной организации, достигаемой за счет многоуровневого решения. В качестве характерного примера можно рассмотреть ТПУ «Одайбо», относящийся к системе Токийского монорельса.

Узел расположен на насыпных территориях Токио в заливе в районе «Одайбо». В зоне пешеходной доступности размещены несколько крупных торговых комплексов, гостиницы, административно-офисные и жилые здания. Кроме того, в непосредственной близости от станции находится рекреационная территория, пользующаяся большой популярностью у токийцев в теплое время года.

Токийский монорельс на сегодняшний день является эффективной системой городского скоростного внеуличного



транспорта, обеспечивающей транспортные связи периферийных районов города с системой городского метрополитена и железной дороги. В составе ТПУ «Одайбо» выделяются три уровня:

- нижний (первый) предназначен для движения городского транспорта (индивидуального, грузового, наземного пассажирского);
- средний (второй) обеспечивает пешеходное движение в узле;
- на верхнем (третьем) расположена станция монорельса (рис. 8, 9, 10).

В число основных инфраструктурных составляющих узла, наряду с прочим, входят:

- станция монорельса (рис. 11);
- городской наземный пассажирский транспорт — автобус;
- муниципальная парковка (рис. 12).

Планировочной основой ТПУ (так же, как и в случае узлов межрегионального значения) выступает пешеходная плат-

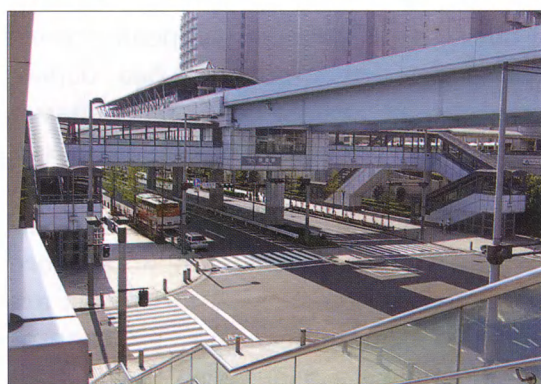


Рис. 9, 10.  
Внешний вид ТПУ «Одайбо»



Рис. 11. Станция монорельса ТПУ «Одайбо»

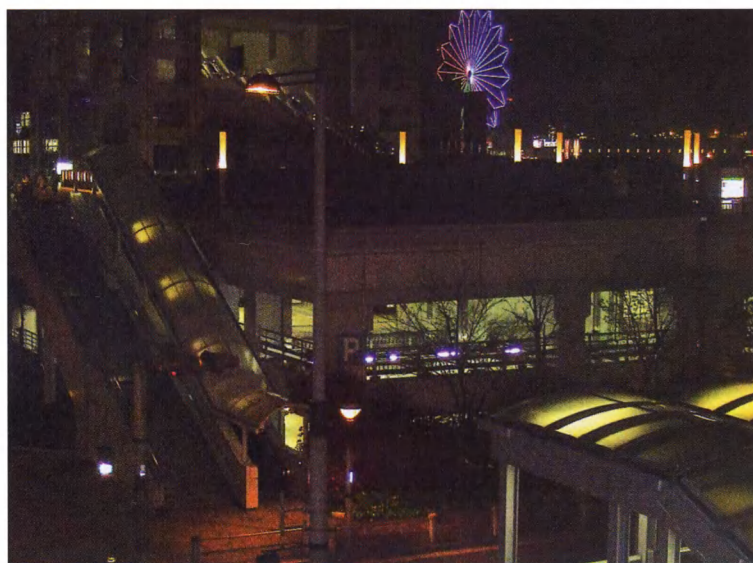


Рис. 12.  
Муниципальная парковка  
в составе  
ТПУ «Одайбо»

форма, обеспечивающая пешеходные связи противоположащих частей узла между собой. Через платформу обеспечивается:

- вход и выход на станцию монорельса, то есть на верхний уровень (рис. 13);
- спуск на уровень дневной поверхности (нижний уровень) к остановочным пунктам городского пассажирского транспорта;
- пешеходная связь зоны рекреационно-торговых объектов с зоной административно-деловых, жилых и гос-тичных комплексов;





Рис. 13. Вход на станцию монорельса ТПУ «Одайбо»



Рис. 14. Муниципальный туалет в составе ТПУ «Одайбо»




Рис. 15. Камеры хранения в составе ТПУ «Одайбо»



Рис. 16. Лифт для пассажиров с ограниченными возможностями в составе ТПУ «Одайбо»

– попутное обслуживание пассажиров объектами мелкорозничной торговли.

Пешеходная связь с муниципальным паркингом осуществляется через наземный уровень. Следует отметить, что несмотря на достаточно компактные размеры, узел включает в себя полный комплекс устройств, обеспечивающих комфортное его использование для всех групп пассажиров. Так, здесь имеются муниципальный туалет и камеры хранения (рис. 14, 15). Кроме того, в составе узла полностью реализована концепция «пространство без барьеров», позволяющая свободно перемещаться пассажирам с ограниченными возможностями (рис. 16). Итак, если говорить о системе ТПУ Японии, в целом она заслуживает самого пристального изучения, а принципы, на которых эта система сформировалась, — широкого внедрения в планировочную и проектную практику отечественного градостроительства. 





**FlatDeco**

дизайн интерьера  
ремонт квартир и офисов

трубы FRIATEC

(495) 502 22 54

[www.friatecbs.ru](http://www.friatecbs.ru)

Качество и простота!

# АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ЭКОЛОГИЯ — НОВАЯ НАУКА

## ARCHITECTURAL BUILDING ECOLOGY AS A NEW SCIENCE

**Автор:** Тетиор Александр Никанорович  
**Author:** Alexander Nikanorovich Tetior

**Должность:** Профессор Московского государственного университета  
природообустройства  
**Post:** Professor in Moscow State University of Nature Provision

**Сфера научных интересов:** Архитектура и строительство  
**Field of research:** Architecture and building

**E-mail:** atetior@mail.ru

**УДК** 576.2

**Аннотация:** Архитектурно-строительная экология — новый актуальный раздел современной строительной науки — направлена на создание экологических (создающих здоровую среду, энергоэкономичных, красивых) городов, зданий и инженерных сооружений, удовлетворяющих экологически обоснованные потребности жителей и находящихся в равновесии с природой. В статье даны основы архитектурно-строительной экологии — идеология устойчивого строительства, анализ воздействий города на природу и способы их сокращения.

**Summary:** Architectural building ecology is a new relevant tendency of modern building science, which is aimed at beautiful, energy saving and environmentally safe cities, buildings and engineering structures. They meet ecological standards and keep balance with ecology such as principles of stable building, analysis of city impact on nature and ways of its decrease.



**Ключевые слова:** Архитектурно-строительная экология; экологичное строительство; красивые города; экологическое равновесие; здоровые города  
**Key words:** Architectural — building ecology; ecological construction; beautiful cities; ecological equilibrium; healthy cities

**Литература:** *Реймерс Н. Ф.* Надежды на выживание человечества. Концептуальная экология. М., 1992.  
*Тетиор А. Н.* Строительная экология. К., 1992.  
*Владимиров В. В.* Расселение и экология. М., 1996.  
*Лицкевич В. К., Макриненко Л. И., Мигалина И. В. и др.* Архитектурная физика. М., 2003.  
*Тетиор А. Н.* Архитектурно-строительная экология. М., 2008.

Велодорожка  
в Осло



Гелиоэнергоактивный дом  
с солнечными батареями на крыше



«Лучевой»  
план  
экологичного  
города



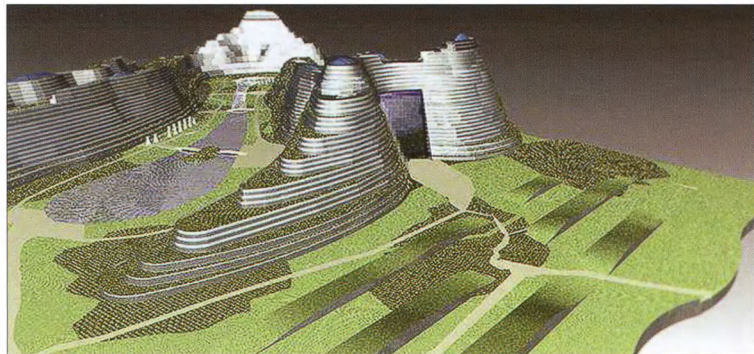
**А**рхитектурно-строительная экология сформировалась как наука, а затем и как практика проектирования и строительства в последнем десятилетии XX века в ответ на ускоренное развитие признаков глобального экологического кризиса, «расползание» городов и рост загрязнений городской среды. Сейчас это — новая отрасль науки на стыке градостроительства, архитектуры, строительства, экологии, строительной и архитектурной физики, этики и других дисциплин, направленная на решение проблем экологизации зданий, кварталов, городов, стран с целью создания здоровой и красивой архитектурно-ландшафтной среды, поддержания и восстановления экологического равновесия застроенных и естественных территорий в масштабе города, страны, планеты одновременно с повышением качества городской среды и полным удовлетворением широкого круга экологически обоснованных потребностей жителей.

Города, как места сосредоточения основной массы населения Земли, призваны обеспечивать их обитателям достаточно высокое, экологически обоснованное качество жизни, но вместе с тем они являются центрами возникновения основных экологических проблем. В XX и в начале XXI века стали заметны признаки глобального экологического кризиса, связанного с городами: рост загрязненности многих городов, внесение загрязнений в окружающую город среду и в организм человека; рост площади мегаполисов («расползание») и их превращение в ранее неизвест-

ные урбоареалы с населением в десятки миллионов; вытеснение природы — замена естественного ландшафта на искусственный (культурный или даже мертвый); отдаление человека от прямых контактов с природой (визуальных, звуковых, обонятельных, осязательных); замена природных сенсорных воздействий на искусственные, сопровождающаяся ростом их интенсивности; негативные воздействия городской среды на естественные биоритмы человека (повышенная ночная освещенность, шум, ночная работа и прочее). При этом эволюция городов двойственна: наряду с описанными признаками кризиса в результате экологизации и применения все более эффективных городских технологий начало возрастать качество городской среды обитания, особенно начиная со второй половины XX века (это характерно в первую очередь для развитых стран, хотя затрагивает в какой-то степени и другие): повышается качество архитектурно-ландшафтной среды; возрастает качество жилищ; постепенно сокращается количество выделяемых загрязнений; находит удовлетворение все более широкий круг потребностей горожан.

Стремительная урбанизация привела к увеличению техногенных воздействий на экосистемы не только вблизи городов, но и на большом удалении от них (к росту их «экологического следа»). Но эти воздействия, вероятно, были бы более опасны, если бы сегодняшние горожане, столько же потребляя и производя, жили менее концентрированно в сельских районах. Города, занимая небольшую часть планеты, могут позволить сохранить остальную природу в неприкосновенности. Это дает возможность утверждать, что урбанизация необязательно негативна для экосистем, а при ее экологичности способна стать в целом положительным фактором. Тем самым экологизация городской среды является в настоящее время жизненно важной потребностью человечества.

Общий вид здания-зеленого холма для равнинного города







*Визуально  
экологичное  
криволинейное  
здание  
в Москве*

Новая наука как раз и посвящена экологизации городской среды, исследованию и решению актуальных проблем ее совершенствования, сохранения природы и сокращения расхода ресурсов. Отметим, что первая в мировой практике книга «Строительная экология» была выпущена в нашей стране в 1992 году, и только в 2001-м появилась книга с таким же названием в США, а затем и в других странах. Сейчас эта наука под разными названиями (строительная экология, устойчивое строительство и др.) преподается во многих строительных вузах мира. Не так давно издательством «Академия» выпущено подготовленное автором статьи первое в отечественной и мировой практике учебное пособие «Архитектурно-строительная экология» (М., 2008).

В круг дисциплин архитектурно-строительной экологии входят градостроительная экология, архитектурная экология, экологическая архитектурная физика, ландшафтная архитектура, строительная экология. Градостроительная экология (урбоэкология) направлена на решение проблем взаимодействия развивающихся городов и систем расселения с природной средой с целью их экологизации. Решением экологических проблем застроенных территорий занимаются три взаимосвя-

полняющие науки — урбоэкология, экологическая инфраструктура, ландшафтная архитектура. Экологические проблемы застроенных территорий в масштабе региона, города, квартала решает урбоэкология, задачи повышения качества городской среды и прилегающей к городу территории — экологическая инфраструктура и ландшафтная архитектура.

Крупный раздел архитектурно-строительной экологии — строительная экология. Среди ее актуальных направлений — интенсивное полифункциональное использование территорий, строительство с сохранением почвенно-растительного слоя, освоение неудобий, природосберегающая застройка шельфа, энергоактивные, экологичные и интеллектуальные здания, инженерные сооружения, экологичная реставрация и реконструкция.

Еще один раздел новой науки — экологическая архитектура. Она учитывает экологические особенности взаимодействия архитектурных объектов и природы, социально-экологические потребности жителей и направлена на приближение людей к природе, избавление их от монотонности городского пространства, гиподинамии, на правильное распределение населения по площади, сохранение

Надземный  
энергоактивный  
дом  
(павильон  
Нидерландов  
на выставке)



не менее 50% пространства городов для зеленых насаждений, изолирование населения от трасс движения транспорта, создание условий для общения и так далее.

Физические факторы, обеспечивающие комфортную внутреннюю среду, рассматриваются экологической архитектурной физикой: архитектурная светология, климатология и акустика (звукология). Экологическая архитектурная физика направлена на экологизацию этих трех параметров внутренней среды зданий — освещенности и цветности (благоприятно воспринимаемого цвета), внутреннего климата (температуры, влажности, движения воздуха), акустики (хорошо воспринимаемой звуковой среды). Архитектурная климатология, светология, звукология выявляют связи между условиями среды, архитектурой зданий и градостроительных образований и ощущениями человека. Знание этих связей позволит архитектору-экологу правильно оценить и учесть климатические, световые и звуковые воздействия, создать в формируемой среде зданий и города благоприят-

ную экологическую обстановку, найти выразительную архитектурную форму, обусловленную природно-климатическими факторами участка строительства.

Городская ландшафтная экология занимается изучением экологических проблем формирования устойчивых (способных оставаться относительно неизменными в условиях разнообразных воздействий) городских естественных и культурных ландшафтов. Растительность как часть ландшафта в городе является одним из главных факторов поддержания высокого качества воздушной, водной, визуальной, звуковой, запаховой среды, поддержки городской фауны, а также важнейшим компонентом архитектурно-ландшафтного облика города. В современном мегаполисе зачастую роль начинает играть дополнительное озеленение: вертикальное озеленение стен, сады на кровле и на этажах, зимние сады на первых этажах и во внутренних помещениях, озелененные здания-холмы и так далее.

Одно из актуальных направлений экологизации городов, построенных ранее на продуктивных ландшафтах или расширяющихся с вытеснением таких ландшафтов (лесов, полей, озер, рек, возвышенностей и др.), — сохранение естественного ландшафта и всех его компонентов: флоры, фауны, почвы, рельефа и прочего. Естественный ландшафт наиболее стоек в природно-климатических условиях своего региона, он сохраняет и поддерживает местную флору и фауну на большой территории, прилегающей к городу; он в течение длительного времени органично связан с водными и воздушными потоками, участвует в их формировании и сам сформирован ими. Поэтому сохранение естественного ландшафта, как уже не раз говорилось выше, относится к важнейшим задачам архитектурно-строительной экологии. Один из реальных путей его сохранения — интенсивное полифункциональное использование городских территорий.



Строительная экология разрабатывает вопросы появления экологичных зданий и инженерных сооружений, способных создавать здоровую и красивую внутреннюю и внешнюю архитектурно-ландшафтную среду, «мягко» взаимодействовать с природой, поддерживать экологическое равновесие и органично вписываться в природную среду (в экосистемы), сохранять и восстанавливать природу и среду обитания человека. Полностью экологичные здания и инженерные сооружения не должны требовать подвода внешних городских сетей для снабжения ресурсами (электричество, вода, газ, тепло) и для удаления отходов (канализация), то есть проблемы ресурсообеспечения и переработки отходов решаются здесь путем применения инновационных архитектурно-строительных и технологических разработок. Подобный подход позволит в значительной степени вернуть природе часть территорий с почвенно-растительным слоем и создать новые дополнительные озелененные площади, а также сократить загрязнения среды, что послужит восстановлению экологического равновесия.

Для достижения наибольшего эколого-экономического и социально-экологического эффекта необходимо комплексное применение взаимодополняющих направлений экологизации градостроительства, архитектуры и строительства на всех территориальных уровнях — от страны и города до отдельных зданий, инженерных сооружений и квартир, для всего комплекса архитектурных и строительных решений (генеральный план, районная планировка, ландшафтная архитектура и озеленение, фасады и интерьеры зданий, конструкции, материалы, отделка и др.), для всех стадий строительного процесса — начиная от вариантного сравнения, проектирования, выбора технологий и кончая разборкой и возвратом материалов в производство, для всех городских технологий (индустрия, транспорт, энергокомплекс,



Неэкологичные  
улицы-  
каньоны  
(США)

индустрия отходов, городское сельское хозяйство и др.), для всех коммунальных технологий (электроснабжение, отопление, водоснабжение, канализация, кондиционирование, удаление отходов и др.). Сюда же относится и интенсивное полифункциональное использование земли. Многие разделы архитектурно-строительной экологии направлены на решение именно этих проблем. Вместо того, чтобы занимать дополнительные территории под озеленение, размещение солнечных батарей и гелиоколлекторов, возведение новых зданий и инженерных сооружений, озеленение и прочие экологичные дополнения и устройства объединяют со зданиями и сооружениями, а некоторые здания размещают в подземном или надземном пространстве, освобождая поверхность земли для выполнения естественных функций природного ландшафта.

Застроенная среда является главной ценностью большинства стран. Поэтому одну из основных ролей в обеспечении устойчивого развития городов и создании высокого, экологически обоснованного

Общий вид  
переуплотненного  
мегаполиса  
(Япония)



Зеленый  
коридор  
над шоссе  
в Токио



Боксы  
для автомобилей  
в экологичном  
поселении  
(Япония)



качества жизни, устойчивой среды обитания с помощью архитектурно-строительной экологии призваны играть строители (градостроители, архитекторы, конструкторы, производственники, эксплуатационники). Перед ними стоят две насущные задачи: создать высокое качество жизни и одновременно обеспечить экологичность городов, снизить поступление загрязнений в среду и достичь экологического равновесия между городами и природой.

Новая наука служит цели формирования экологически образованных специалистов — архитекторов, градостро-

ителей и строителей, которые смогут проектировать и строить объекты и реконструировать ранее построенные таким образом, чтобы не разрушать, а восстановить природу, достигая состояния экологического равновесия между урбанизированной и естественной средой, повышать качество жизни в городах, снижать затраты ресурсов и выброс отходов. Архитектор и инженер-строитель, как основные участники процесса проектирования и строительства зданий и сооружений и их реконструкции, заранее должны представлять, каким образом они будут взаимодействовать с естественной природной средой. От знания законов экологии зависит их профессиональное умение исключить негативное воздействие зданий и сооружений на природу, органично вписать их в нее, помочь развитию природных систем и одновременно повысить качество жизни человека. Надо хорошо представлять взаимодействие технического прогресса и биосферы. В связи с этим сформулируем основные задачи архитектурно-строительной экологии:

изучение особенностей взаимодействия природной среды и мест расселения, включая все виды человеческой деятельности, и разработка способов экологизации этого взаимодействия;

– поддержание урбоэкологическими, архитектурно-экологическими и строительно-экологическими средствами экологического равновесия между местами расселения и окружающей природной средой;

– использование полифункциональных и экологических градостроительных, архитектурных, конструктивных, технологических решений при создании биопозитивных (экологических) зданий и сооружений;

– повышение качества жизни в местах расселения и жилых домах путем экологизации жизни и деятельности человека в городе, экореставрации природной сре-



ды, обеспечения «мягкого» взаимодействия города и природной среды;

- экологичная оптимизация устойчивых архитектурно-градостроительных, конструкторских, технологических решений с учетом исключения негативных воздействий на окружающую природу и восстановления ранее нарушенной среды, реставрации антропогенных ландшафтов;

- экологичная реконструкция городов, зданий и сооружений;

- экономия ресурсов, их устойчивое потребление, все более интенсивное использование возобновимых ресурсов, сокращение и исключение отходов;

- применение природных и природоподобных экологичных материалов, а также экологически допустимых отходов производства при изготовлении строительных материалов и изделий с целью исключения поступления отходов в окружающую среду;

- прогнозирование и оценка возможных негативных последствий строительства и эксплуатации новых и реконструируемых мест расселения, зданий и сооружений для окружающей среды; своевременное выявление объектов, наносящих ущерб окружающей среде при помощи эколого-экономического мониторинга и принятие мер;



*Вертикальное озеленение стен (Швейцария)*



*Университет в Нидерландах*



*Жилой дом с озелененной кровлей и стенами*

- экологическая паспортизация материалов, изделий, зданий, сооружений;

- периодический анализ процесса достижения городом устойчивости развития путем сопоставления предыдущих и текущих значений соответствующих индикаторов.

В заключение отметим, что движение в сторону экологизации городов в мировой архитектурно-строительной практике уже началось. Казавшиеся недавно новыми экологичные городские технологии проникают в строительство и становятся обычными: использование возобновимой энергии, «умные» системы экономии энергии, управления коммуникациями и поддержания микроклимата внутри здания, пассивное отопление, энергоэкономичные дома,

## Структура архитектурно-строительной экологии

| Комплекс общих знаний   | Комплекс специальных знаний  |
|---|--|
| 1   | 2  |
| 1. Глобальная экология  | 1. Антропогенные воздействия   |
| 2. Общая экология. Учение о биосфере. Метаболизм в природе                                    | 2. Урбоэкология. Экологическая инфраструктура и среда жизни. Борьба с расползанием городов                             |
| 3. Глобальные экологические проблемы. Экологический кризис и роль городов в его возникновении | 3. Устойчивое строительство. Полифункциональное использование территорий, зданий и инженерных сооружений               |
| 4. Социальная экология. Экология человека   | 4. Устойчивая архитектура. Ландшафтная архитектура   |
| 5. Устойчивость социально-экологической системы города  | 5. Экологичный город. Комфортность городской среды. Архитектурная физика   |
| 6. История взаимодействия городов и природной среды   | 6. Оценка цикла жизни. Экологическая надежность и безопасность   |
| 7. Инвайронментализм, глубокая экология   | 7. Экологичные материалы и методы строительства. Экономия ресурсов. Преимущественное потребление возобновимых ресурсов |
| 8. Экология и религии. Экологические постулаты  | 8. Полифункциональные экологичные здания. «Интеллектуальные» здания  |
| 9. Экологическая психология, философия, этика   | 9. Архитектурное разнообразие. Сенсорная экология  |
| 10. Устойчивое развитие и «Повестка дня XXI века»   | 10. Архитектурно-строительная практика. Природные принципы   |
| 11. «Повестка дня XXI века по устойчивому строительству»                                      | 11. Экологичная реконструкция городов и реставрация ландшафтов   |
| 12. Экологизация потребностей жителя города   | 12. Устойчивые ландшафты. Фитомелиорация. Пермакультура  |
| 13. Равное природное пространство. «Экологический след»                                       | 13. Индикаторы устойчивого развития и устойчивого строительства  |
| 14. Экоциклы. Потоки материалов и энергии в городах.  | 14. Экомониторинг. ГИС. Системы экологической паспортизации и сертификации   |
| 15. Международные соглашения, организации и движения  | 15. Экологическая экспертиза. «Мягкое» управление природой   |
| Полифункциональный экологичный город будущего   |  |

«зеленые коридоры», здания с разной степенью комплексной экологичности. Во многих высших учебных заведениях читаются курсы по архитектурно-строительной экологии, устойчивой архитектуре и строительству, ведется подготовка специалистов. Работают исследовательские организации, регулярно проводятся крупные совещания по устойчивому строительству и архитектуре, по экосити, по «здоровым» городам. Созданы системы экологической сертификации, позволяющие оценить степень экологичности зданий. Углубляются

и расширяются исследования в области архитектурно-строительной экологии, вводятся новые понятия — например, «экологичная красота города и зданий», «обоснованный размер экологического следа», «полифункциональное использование территорий» и прочие. Построены и успешно эксплуатируются небольшие экологичные поселения, кварталы, дома. Запроектированы первые экологичные города. Накапливается ценный опыт проектирования и строительства, жизни города и жителей в гармонии с природой.



ОДИННАДЦАТАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА  
ELEVENTH INTERNATIONAL EXHIBITION

# ЭКСПОКАМЕНЬ EXPOSTONE 2010

**ДИРЕКЦИЯ:**

Тел. +7 499 127 3881; Факс +7 499 120 6211

E-mail: [expstone@expostroy.ru](mailto:expstone@expostroy.ru)

[expostroy@expostroy.ru](mailto:expostroy@expostroy.ru)



ДОБЫЧА, ОБРАБОТКА, ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИРОДНОГО КАМНЯ  
MINING, PROCESSING, TREATMENT, USE OF NATURAL STONE

РОССИЯ, МОСКВА  
ВСЕРОССИЙСКИЙ  
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР  
ПАВИЛЬОН 69

**22-25**  
июня  
june

**ОРГАНИЗАТОРЫ:**

- ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС «ЭКСПОСТРОЙ НА НАХИМОВСКОМ»
- «АБСОЛЮТ» ИНВЕСТИЦИОННАЯ ГРУППА
- КОМИТЕТ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ РФ ПО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВУ В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖКХ

**при поддержке:**

- МИНИСТЕРСТВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ТОРГОВЛИ РФ
- РОССИЙСКОГО СОЮЗА СТРОИТЕЛЕЙ
- РОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА ИНЖЕНЕРОВ СТРОИТЕЛЬСТВА

**при участии**

- АССОЦИАЦИИ «ЦЕНТР КАМНЯ» (РОССИЯ)
- «HUMMEL GMBH» (ГЕРМАНИЯ)
- «CONFINDUSTRIA MARMOMACCHINE» (ИТАЛИЯ)
- Assomarmomacchine» (ИТАЛИЯ)

[www.expostroy.ru](http://www.expostroy.ru)

# «МЕТРО ПОСТРОЕНО БЛЕСТЯЩЕ!»

THE SPLENDID CONSTRUCTED UNDERGROUND

**С**емьдесят пять лет тому назад, 15 мая 1935 года, открылись двери первых тринадцати станций московского метро. Поезда ходили тогда от «Сокольников» до «Парка культуры» и от «Калининской» (сейчас — «Александровский сад») до «Смоленской».

Осенью 1934 года на первой линии метро должен был состояться первый пробный рейс. К этому моменту на Мытищинском заводе в Подмоскovie выпустили первую секцию будущего состава из моторного и прицепного вагонов. Управлять движением по новой линии метро поручили инженеру Михаилу Шполянскому. Это был талантливый специалист, участвовавший в создании первого советского электровоза, разрабатывавший электроустройства для первых троллейбусов и руководивший группой электриков завода «Динамо», которые сдавали в эксплуатацию вагоны для метрополитена.

— Первый рейс состоялся в октябре 1934 года, — рассказывает один из участников события метростроитель Константин Абрамович Ратнер. — Поезд шел тогда медленно, осторожно. Тот, кто вел его, аккуратно проверял путь...

Но таких «первых» рейсов, оказывается, было шесть. Секция из двух вагонов следовала от станции «Сокольники» до «Комсомольской». Шполянский, удостоверившись, что электрооборудование работает хорошо, прокатил пассажиров, что называется, с ветерком.

Три последних рейса поезд уже мчался со скоростью до 65 километров в час. По воспоминаниям очевидцев, это сначала вызвало страх. Так быстро тогда ходили только электрички, но — по земле... Постепенно напряжение прошло и опасения развеялись...

Рождению московского метро предшествовали серьезные и многочисленные теоретические и проектные разработки инженеров-энтузиастов, начавшиеся после введения электротяги в Лондонской подземке и открытия первой линии Парижского метро к Всемирной выставке 1900 года. Именно эту линию изучали в Париже молодые российские инженеры Виктор Леопольдович Николаи и Семен Николаевич Розанов, возглавившие проектирование отечественного метрополитена в 1930-х годах.

Однако вопрос о метро впервые был поднят в России отнюдь не в 1931 году на июньском Пленуме ЦК ВКП(б), а намного раньше. И первые проекты метро делались, оказывается, не для Москвы, а для Петербурга — тогдашней столицы. Инициатор отечественного метростроения инженер Петр Иванович Балинский в конце XIX века предложил сначала проект Петербургского метро, а уж затем — в 1902 году — Московского. В соавторы Балинский взял известного специалиста по строительству крупных мостов Евгения Карловича Кнорре.

Еще один детально разработанный проект Московского метрополитена



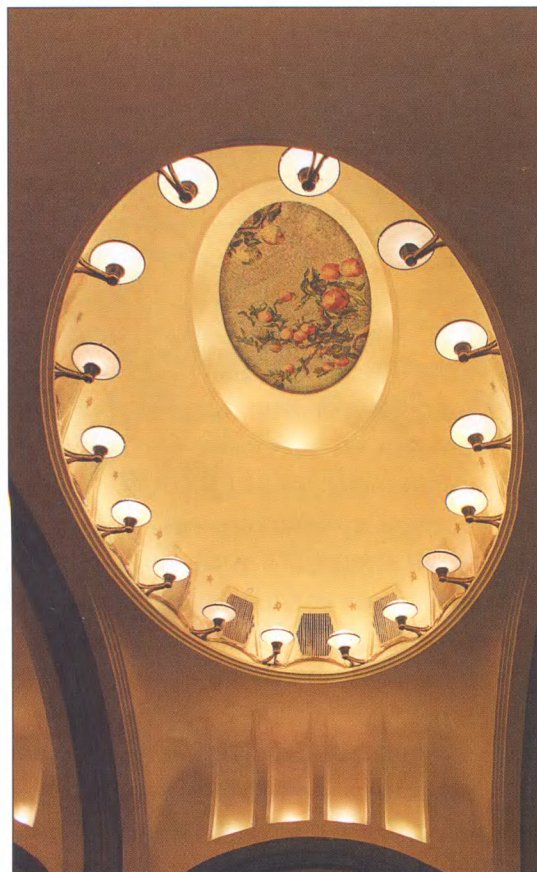


Схема Московского метрополитена





Реконструкция  
станции  
«Маяковская»





представил в Московскую городскую думу инженер путей сообщения А. И. Антонович. Весть о том, что в Москве ведется столь серьезный разговор на эту тему, достигла Америки, и в Россию поспешил предприимчивый бизнесмен Г. Д. Хофф, тоже обратившийся в городскую думу со своим проектом. В возникновении метрополитена неоценимую роль сыграл проект Московской окружной железной дороги, в разработке которого участвовал и вышеупомянутый В. Л. Николаи.

В 1902 году строительство метро в Москве так и не началось. Но работа первых проектировщиков, несомненно, имела положительное значение. К этому вопросу вернулись в 1911 году, когда обострился кризис городского транспорта. К разработке проекта вновь привлекли инженера Е. К. Кнорре. В Музее истории Москвы хранятся 60 листов каллиграфически исполненных им чертежей.

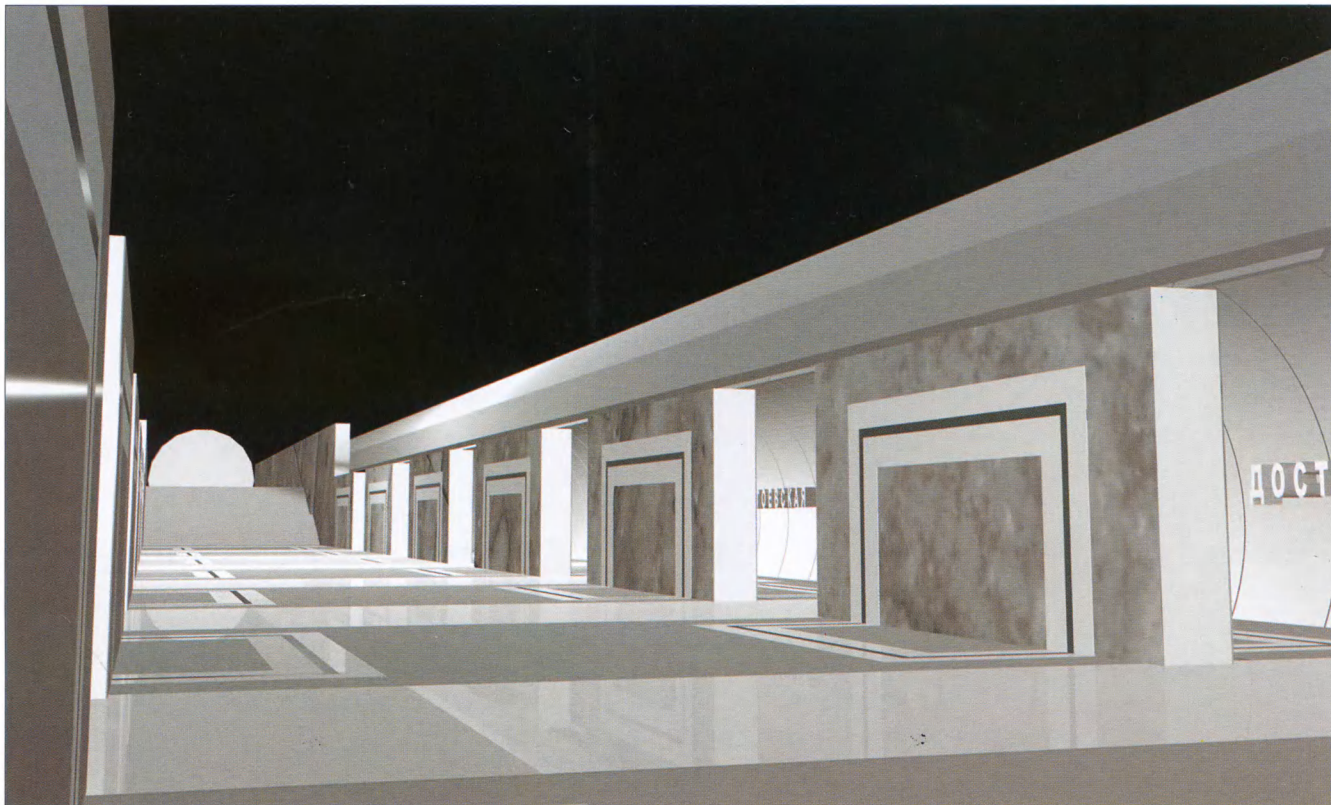
При советской власти о строительстве метро на государственном уровне заговорили сразу после переезда правительства в Москву. Получив статус столицы, Москва требовала коренного преобразования и улучшения городского хозяйства. С этой целью при Моссовете были созданы архитектурные мастерские, образовано Управление московского коммунального хозяйства (МКХ), которому стал подведомствен и городской транспорт.

В 1924 году МКХ поручило специалистам входившего в его состав Управления московских городских железных дорог (МГЖД) подготовить пригодный к быстрой реализации проект метрополитена с производством первоочередных натурных изысканий. В МГЖД создается специальный отдел метрополитена во главе с главным инженером А. В. Гербко, куда вошли известные специалисты, ставшие

впоследствии ведущими проектировщиками Метрогипротранса — С. Н. Розанов, К. С. Мышенков, М. Н. Мошков, А. И. Горьков, В. Г. Цирес и другие. В период с 1925 по 1930 год они разработали сеть из четырех диаметральных и одной кольцевой линий общей протяженностью около 50 километров. Именно работа специалистов МГЖД послужила исходным материалом для постановления Пленума ЦК ВКП(б) 1931 года о начале строительства метрополитена в Москве.

В 1932 году был создан технический отдел непосредственно при Метрострое. Располагался он на Ильинке, 3, где долгие годы размещалось Управление московского «Метростроя». Именно в этом историческом здании рядом с Кремлем рождались чертежи метро. Первые предложения проектировщиков в том же году прошли апробацию четырех экспертных комиссий — советской, германской, французской и английской. В 1933-м технический проект одобрила советская государственная экспертиза. Принципиальные проектные и технические решения были приняты правильно. Схема линий метро соответствовала структуре города и охватывала главнейшие направления пассажирских потоков.

В июне 1933 года организуется центральная контора «Метропроект» — предшественница института «Метрогипротранс». По мнению ветеранов-проектировщиков, возникновение этой конторы, объединившей лучших специалистов, было связано с увеличением объема проектных работ и изменением их характера. Учитывая напряженность международной обстановки, на многих участках метро открытый способ прокладки линий заменялся глубоким: в случае войны метрополитен уже тогда рассматривался как укрытие для населения.



Станция метро «Достоевская»



Станция метро «Лесопарковая»





Станция метро «Технопарк»



Разработка плана реконструкции Москвы велась параллельно с проектированием первой очереди метрополитена. Даже в официальной прессе говорилось о том, что Метрострой не ждал, когда градостроители окончательно установят перспективные направления улиц и расположение площадей. Таким образом, не Генеральный план, а во многом метрополитен определил будущую планировку Москвы. Тем большая ответственность ложилась на плечи сотрудников сначала Метропроекта, а затем Метрогипротранса, где на ватман наносились первые наброски уже реальных линий и станций.

С самого начала метро решало не только проблему транспорта. Перед целой плеядой архитекторов, увлеченных подземным зодчеством, стояла непростая, но увлекательная задача: создать особую отрасль архитектуры — архитектуру метро. Вот почему так красивы и разнообразны станции, убранством которых мы до сих пор не перестаем восхищаться.

Весной 1934 года в московских газетах появилось сообщение о конкурсе на лучшие проекты архитектурного оформления станций метро. В нем приняли участие видные зодчие Москвы, Ленинграда, Киева. В тесном содружестве с архитекторами работали выдающиеся художники и скульпторы страны. Эскизы проектов выставлялись в праздничные дни в витринах магазинов на Тверской, и возле них толпились люди.

Вот что вспоминала о тех днях ученый секретарь созданного при Метрострое архитектурно-художественного совета, заместитель Главного архитектора Метрогипротранса Любовь Александровна Шагурина:

«Конкурсная комиссия заседала на Тверской. На первом этапе проектирование станций и вестибюлей первой очереди поручили группе молодых

архитекторов — А. Тархову, М. Седиковой, И. Таранову, Н. Быковой, Л. Шухаревой, Л. Шагуриной, Ю. Ревковскому, Н. Андриканису, Я. Лихтенбергу и другим. Но Московский комитет партии и Моссовет предложили привлечь к этому более широкие круги архитекторов. Возможность соревноваться получили представители различных творческих направлений. В конкурсе участвовали А. Щусев, Б. Иофан, В. Гельфрейх, Н. Колли, И. Фомин, Д. Чечулин... Каждому хотелось, чтобы именно его проект победил. Работать в метро было очень интересно. До конца жизни членом архитектурно-художественного совета был Алексей Викторович Щусев, который внес немало ценных замечаний при рассмотрении конкурсных проектов.

Много внимания уделял архитектуре станций метро первый начальник Метростроя Павел Павлович Ротерт. Он активно участвовал в работе комиссии, просматривал все проекты, представленные на конкурс. Рассказывают, что творческие дискуссии нередко продолжались и дома у Ротерта, где собирались архитекторы. Наряду с известными мастерами, здесь часто бывала и молодежь. Впоследствии все они стали видными архитекторами, лауреатами Государственной премии СССР — Виктор Андреев, Иван Таранов, Надежда Быкова, Леонид Павлов...».

В одной из книг о метро, выпущенной в 1945 году издательством «Московский большевик», я нашла слова Л. М. Кагановича, курировавшего строительство метрополитена: «На метро мы видим величайший разворот творчества, расцвет архитектурной мысли — что ни станция, то дворец, что ни дворец, то по особому оформленный». Московское метро должно было существенно отличаться от зарубежных подземных магистралей. Облик станций должен был соответствовать стилю новой Москвы,



выражать творческую мощь нашего народа. Отсюда — широкое использование мрамора, гранита, художественной росписи, лепки, мозаики, скульптуры. Попадая на станцию метро, пассажир ни в коем случае не должен был испытывать ощущение, что он находится под землей. Именно об этом в 1935 году писал известный советский архитектор Н. Я. Колли: «Подземные станционные сооружения метро не могут быть просто сугубо утилитарными сооружениями, они являются неотделимой частью всего городского ансамбля в целом, своеобразным продолжением города под землей».

Инженер И. Фиалковский, часто по должности сопровождавший иностранных гостей в поездках по метро, вспоминал отзыв Уинстона Черчилля: «Мастерское творение, полное воображения и благородства»: Настоящим музеем подземной архитектуры назвали наше метро французские парламентарии. А вот в одном из швейцарских журналов однажды появилась статья под заглавием «Московское метро — парадный трюк советской власти». На снимках — пустые станции. Автор писал, что из-за роскошной отделки в московском метро пришлось ввести систему крупных штрафов за малейшие повреждения интерьеров и установить столь высокую стоимость проезда, что пользоваться метрополитеном могут только наиболее состоятельные люди.

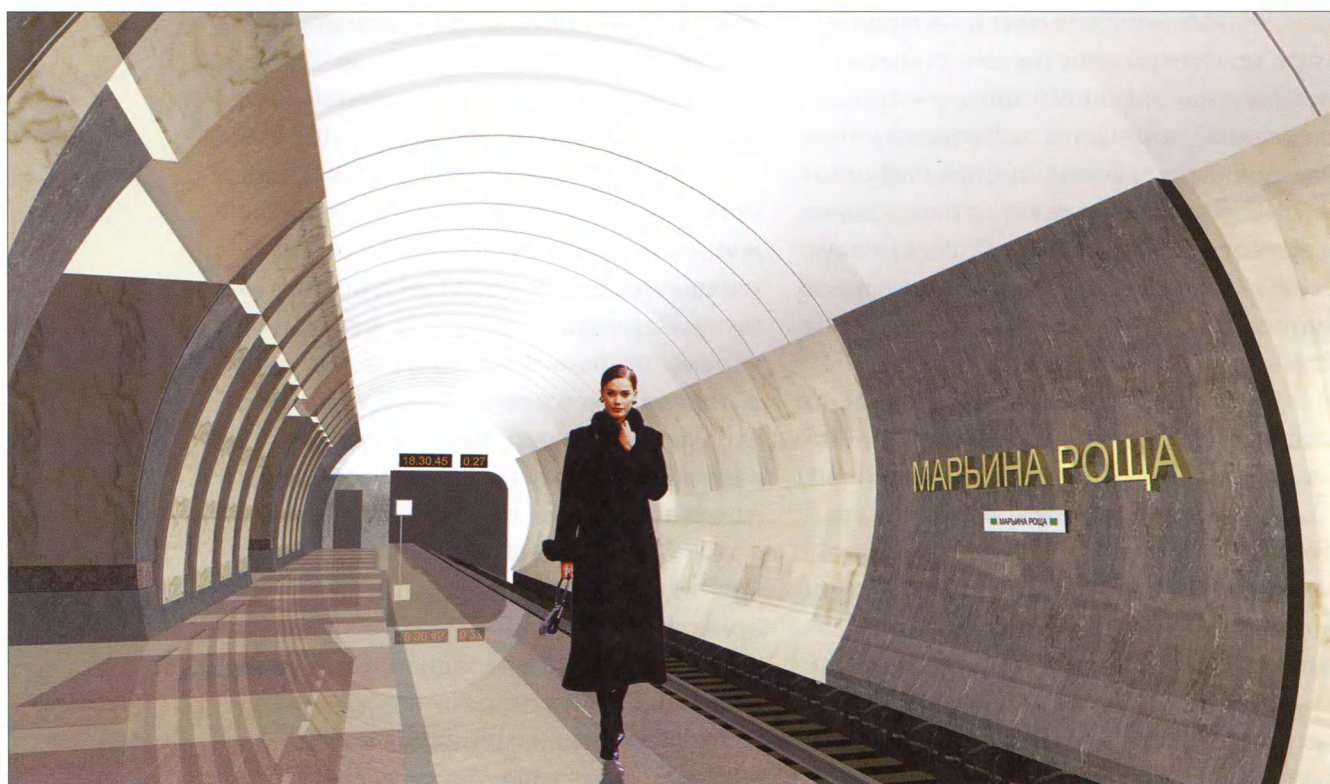
К сожалению, до сих пор на станциях московского метро нет табличек с именами тех, кто их создал: Н. Алешиной, Ю. Вдовина, В. Виленского, Н. Демчинского, В. Клокова, Ю. Колесниковой, М. Марковского, А. Маровой, И. Петуховой, Р. Погребного, Л. Попова, Н. Самойловой, А. Стрелкова, Я. Татаржинской, М. Тренина, В. Черемина и многих других. Особый вклад в архитектуру метро внес выдающийся зодчий Алексей Николаевич Душкин — трижды лауреат Го-

сударственной премии СССР, который много лет был главным архитектором института «Метрогипротранс». Созданные им станции «Кропоткинская», «Маяковская», «Новослободская», получившие всемирное признание, до сих пор остаются классическим примером монументальности, выразительности, образной яркости.

«Наших дел глубокий след останется в земле на сотни лет...». Эти слова поэта-проходчика первой очереди метро Григория Кострова знали все первостроители метрополитена. Они были действительно уверены в том, что строят на века. И им надо отдать должное: не имея ни опыта, ни современных технологий, механизмов, материалов, они делали свое дело мастерски. Станции первой очереди — все тринадцать — памятники архитектуры, истории и культуры. Уже в 1938 году Гран-при на международных выставках в Париже и Брюсселе получили станции «Красные ворота» и «Кропоткинская»; тогда же была отмечена удачная архитектура «Комсомольской»-радиальной.

«Метро построено блестяще. То, что мы увидели в натуре под землей, превзошло по впечатлению все ожидания», — говорил о первой очереди А. В. Щусев. А. Н. Душкин: «Облик метро — это явление, неотделимое от истории и культуры народа». Архитектору Н. Н. Андриканису принадлежат слова: «На мой взгляд, первые станции Московского метрополитена отмечены серьезностью поисков, запоминающимися архитектурными образами. Каждая отмечена своеобразным почерком автора».

Сегодня в Москве уже более 180 станций метро. И те традиции подземной архитектуры, которые были заложены еще на первой очереди, сохраняются и сегодня. Несмотря на все сложности с финансированием, каждый новый подземный дворец неповторим по своему художественному облику. Открывшиеся



Станция метро «Марьина роща»





*На сооружении станции метро «Строгино» полным ходом идут работы*



в последние годы станции «Дубровка», «Улица академика Янгеля», «Аннино», «Воробьевы горы», «Бульвар Дмитрия Донского», «Парк Победы», «Славянский бульвар», «Строгино», «Трубная», «Сретенский бульвар» и другие отличаются интересными архитектурными решениями, разнообразием использованных отделочных материалов и приемов освещения.

В канун 2010 года метростроители сдали в эксплуатацию почти семь километров подземной магистрали с тремя новыми станциями — «Мякинино», «Волоколамская» и «Митино». Митино-Строгинская линия связала со станцией «Парк Победы» и дальше с центром города огромный жилой район Митино. Впервые метро столицы «шагнуло» в Подмоскovie: станция «Мякинино» сооружена на территории Красногорского района Московской области.

И конструкцией, и архитектурой поразила пассажиров «Волоколамская». Даже жесткий режим экономии и связанные с ним потери не смогли испортить станцию, задуманную в лучших традициях подземного зодчества. В полтора раза — до девяти метров — увеличена ее высота и с шести до девяти метров — шаг колонн. «Подобного в Москве еще не было, — рассказывает один из авторов станции архитектор Александр Орлов. — Метровокзал выиграл от таких непривычных для станций метро объемов. Поскольку технология строительства шагнула далеко вперед, для сооружения свода мы использовали новую опалубку и получили невероятно красивый свод. Это отнюдь не элементарное перекрытие в виде сборных плит, а максимум пластики и изящества. Пассажир спускается... и видит похожую на дворец «Волоколамскую», одетую в традиционный мрамор и гранит. А на поверхности наземные павильоны гармонично сочетаются с зеленью, вписались в ландшафт, ведь они

сооружены в парковой зоне, обращены к Москве-реке».

Недавно архитектурный совет Москомархитектуры утвердил архитектурные решения для станций южного участка Люблинской линии от «Марьино» до «Зябликово». Эта трасса объединит две очень загруженные линии — Замоскворецкую и Люблинско-Дмитровскую, позволит перераспределить потоки пассажиров. Три новые станции — «Борисово», «Шипиловская» и «Зябликово» — образуют единый ансамбль благодаря общей концепции — использованию аналогичных отделочных материалов, единой системы освещения и информации. Это будет ансамбль с «изюминками». По мнению авторского коллектива, стиль проектирования трех новых станций на Люблинской линии отвечает современным общемировым тенденциям. Подобные решения принимаются при строительстве новых линий метро в Лондоне, Париже, Риме и других крупных городах мира.

В этом году в подземном городе должны открыться новые станции «Достоевская» и «Марьино Роща». В канун юбилея на метрополитене произошло знаменательное событие — закончилась реконструкция одной из самых красивых станций — «Маяковской», сооруженной в 1938 году и почти сразу же удостоенной Гран-при на международной выставке в Нью-Йорке. В процессе реконструкции и реставрации специалистам удалось защитить конструкции подземного сооружения от грунтовой воды. Станция, где несколько десятилетий все мы наблюдали меняющийся по своей интенсивности, но постоянный капеж, стала сухой. Отреставрирован вестибюль, встроенный в здание Московской филармонии; выполнены гидроизоляционные работы в наклонном тоннеле; заменены эскалаторы, выработавшие свой технический ресурс; защищены от воды свод и путевые стены; заменены вставки



из уральского родонита на колоннах; ярко освещена мозаика в куполах; в новый наряд из уфалейского (месторождение в Челябинской области) мрамора оделись путевые стены...

Недавно правительство города приняло программу развития Московского метрополитена на ближайшие годы. Утвержден перечень новых станций и линий, проектирование которых будет выполняться в 2010–2011 годах, а строительство начнется после 2012-го. Это станция «Суворовская» на Кольцевой линии; «Спартак» на Таганско-Краснопресненской; «Технопарк» на Замоскворецкой; новая линия в Лихоборы; линия от «Делового центра» через Ходынское поле до Савеловского вокзала; участок от «Выхино» до Жулебино; Калининско-Солнцевская линия; продолжение Замоскворецкой линии в Братеево; соединение Бутовской и Калужско-Рижской линий, устройство новых выходов на станциях «Бауманская», «Комсомольская», «Парк культуры»-кольцевая и других.

Архитектура метро стала «законодателем мод» в подземном зодчестве. Ее достижения используются сегодня при сооружении крупных транспортных развязок, подземных торгово-транспортных площадей и пересадочных узлов.

«Сила нашего коллектива именно в сохранении традиций, — считает главный архитектор Метрогипротранса, член Московского союза архитекторов, член-корреспондент Российской академии художеств Николай Шумаков. — Если мы и впредь будем следовать лучшим традиционным приемам, преломляя их в дне сегодняшнем, учитывая требования и достижения XXI века, результат и впредь будет удачным. В подземной архитектуре очень важна преемственность поколений. Мы можем гордиться, что во время посещения нашей столицы оценочная комиссия Международного Олимпий-

ского комитета побывала в московском метро. Гости проехали от станции «Проспект Вернадского» до «Воробьевых гор», и уникальный метровокзал над Москвой-рекой привел их в восторг».

Московский метрополитен работает сегодня с огромной нагрузкой. Рассчитанный на комфортную перевозку 6,5 миллионов пассажиров в сутки, он в будние дни перевозит до 9 миллионов. На большинстве линий уже использованы все технические возможности для повышения провозной способности: к составам добавлены дополнительные вагоны, интервал между поездами доведен до минимального — 90 секунд (это один из лучших результатов в мире), в вестибюлях установлены турникеты новых моделей, которые реверсируются в нужную сторону в зависимости от пассажиропотока, благодаря билетам типа «ультралайт» сокращено время прохода через турникеты...

Более четырех тысяч вагонов перевозят пассажиров столичного метро. В течение нескольких лет парк регулярно пополняется вагонами «Русич», выпущенными на Мытищинском вагоностроительном заводе. Эти вагоны имеют асинхронный двигатель, принудительную вентиляцию, новую просторную кабину машиниста. Салон такого вагона разработан с учетом современных требований к комфорту и дизайну. Он максимально насыщен электроникой: машинист может прямо из кабины проводить полную диагностику работоспособности своего поезда. «Русичи» курсируют на Бутовской линии легкого метро, на Арбатско-Покровской и Филевской линиях. А вот вагоны типа «Е» спустя полвека с начала их эксплуатации были недавно исключены из списка подвижного состава метрополитена. Остался лишь один — в депо «Новогиреево» как музейный экспонат.

Вообще у подвижного состава метрополитена своя история. «Изначально


внешнему виду и интерьеру отечественных вагонов метро придавалось большое значение, — рассказывает директор Музея метрополитена Константин Черкасский. — Сначала вагоны имели деревянные лавочки. Приехавшему принимать первый состав Л. М. Кагановичу это не очень понравилось, хотя во всем отечественном транспорте тогда были сиденья, собранные из дощечек. Прозвучала знаменитая фраза: «Каждому пассажиру надо дать по мягкому месту». Сиденья с тех пор стали делать полумягкими, и этот принцип сохранился до сих пор».

Более пятнадцати лет пассажиры московского метро ездили в вагонах, привезенных сразу после войны из Берлина. Они были приспособлены для работы в нашем метрополитене и не отличались техническим совершенством. Из 120 берлинских вагонов в Москве сохранился опять же один. Сегодня метрополитен располагает уникальной коллекцией вагонов разных серий и типов.

Пассажиры метро привыкли к голубому экспрессу. Но вагоны метрополитена не всегда имели такую расцветку. Самые первые были красно-желтыми (низ — красный, верх — желтый). Голубые же экспрессы появились на Горьковском радиусе. Вообще с расцветкой вагонов метро проводились различные эксперименты. Например, опытный тип «Д» сделали вишневым. Изначально желтые вагоны, привезенные из Берлина, позже перекрасили в горчично-желтый цвет. Так называемые номерные вагоны красили то в желтый, то в зеленый, то в розовый цвет — состав получался разноцветным. А вот сегодняшние вагоны «Яуза» и «Русич» — серебристые.

Метро в Москве продолжало строиться и в военные годы. Было сооружено семь новых станций, в вестибюлях которых установлены памятные доски. Действующий же метрополитен не толь-

ко перевозил пассажиров, но и спасал москвичей от бомбежек. И станции, и перегоны использовались как бомбоубежища. Именно в метро, на станции «Маяковская», прошло в ноябре 1941 года торжественное заседание, посвященное 24-й годовщине Октябрьской революции, на котором выступал Сталин.

Настоящим триумфом народа-победителя стала Кольцевая линия метрополитена. Ее строительство задумывалось еще до Великой Отечественной войны, однако к работам приступили в середине 1944-го, когда победа над фашизмом была уже совсем близко. Кольцевая линия длиной двадцать километров с двенадцатью станциями сооружалась почти десять лет и была полностью открыта в 1954 году. Все двенадцать станций кольца величественны, монументальны, богаты декором. Здесь есть потрясающие работы художников и скульпторов, которые выделяют Кольцевую линию, делают ее «парадной». Это прежде всего купол на своде эскалаторного зала на станции «Таганская» и ее пилоны, декоративная ваза в эскалаторном зале станции «Курская», потолочная мозаика на «Комсомольской», витражи «Новослободской», мозаика на «Киевской». Над проектом «Комсомольской» группа архитекторов под руководством А. В. Щусева начала работать в 1948 году. Получился подземный дворец, который называли Залом Победы. Макет «Комсомольской» на международной выставке в Брюсселе в 1958 году был удостоен Гран-при. 

## Б. Х. БУХАРИНА

**Ввиду ограниченности объема  
иллюстрации к материалу  
отражают  
лишь день сегодняшний  
Московского метрополитена**



# ПОДПИСКА-2010

## Уважаемые читатели!

Вы можете оформить подписку на журнал «Архитектура и строительство Москвы» в любом отделении почтовой связи.

Наш индекс в каталогах:

«Роспечать» – 72775

Подписку также можно оформить через альтернативные агентства:

«Интер-почта» – (495) 500-00-60

**Объявляется льготная годовая подписка через редакцию. Стоимость годовой подписки**  
при получении в редакции – 420 руб.,  
при получении по почте – 630 руб.

| Форма № ПД-4 |  |
|--------------|--|
| Извещение    | АНО «Редакция журнала «Архитектура и строительство Москвы»<br>(наименование получателя платежа)<br>7703024985<br>(ИНН получателя платежа)<br>№ 40603810238360104006<br>(номер счета получателя платежа)<br>в Сбербанк России г. Москва в Центральном ОСБ<br>№8641/081<br>(наименование банка и банковские реквизиты)<br>К/с 30101810400000000225 |
|              | БИК 044525225  |
|              | Оплата за журналы<br>(наименование платежа)  |
|              | Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. ____ коп.   |
|              | Плательщик (подпись) _____   |
| Кассир       |  |
|              | АНО «Редакция журнала «Архитектура и строительство Москвы»<br>(наименование получателя платежа)<br>7703024985<br>(ИНН получателя платежа)<br>№ 40603810238360104006<br>(номер счета получателя платежа)<br>в Сбербанк России г. Москва в Центральном ОСБ<br>№8641/081<br>(наименование банка и банковские реквизиты)<br>К/с 30101810400000000225 |
|              | БИК 044525225  |
|              | Оплата за журналы<br>(наименование платежа)  |
|              | Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. ____ коп.   |
| Квитанция    |  |
|              | Плательщик (подпись) _____   |
| Кассир       |  |



Для оформления льготной подписки  
на журнал «Архитектура и строительство Москвы»  
отправьте почтовым переводом стоимость  
годовой (полугодовой) подписки по адресу:

**109004, Москва, а/я 40,  
редакция журнала «Архитектура и строительство Москвы»,  
отдел распространения**

или извещением через банк с нашими реквизитами.  
На бланке перевода обязательно укажите  
свой почтовый адрес с индексом и контактный телефон.

**Телефон для справок: (495) 912-23-04  
Заказ журналов по Интернету: [izdatel@mosjour.ru](mailto:izdatel@mosjour.ru)**

Оборотная сторона  
Информация о плательщике

\_\_\_\_\_  
(Ф.И.О., адрес плательщика)

\_\_\_\_\_  
(ИНН налогоплательщика)

№ \_\_\_\_\_  
(номер лицевого счета (код) плательщика)

Оборотная сторона  
Информация о плательщике

\_\_\_\_\_  
(Ф.И.О., адрес плательщика)

\_\_\_\_\_  
(ИНН налогоплательщика)

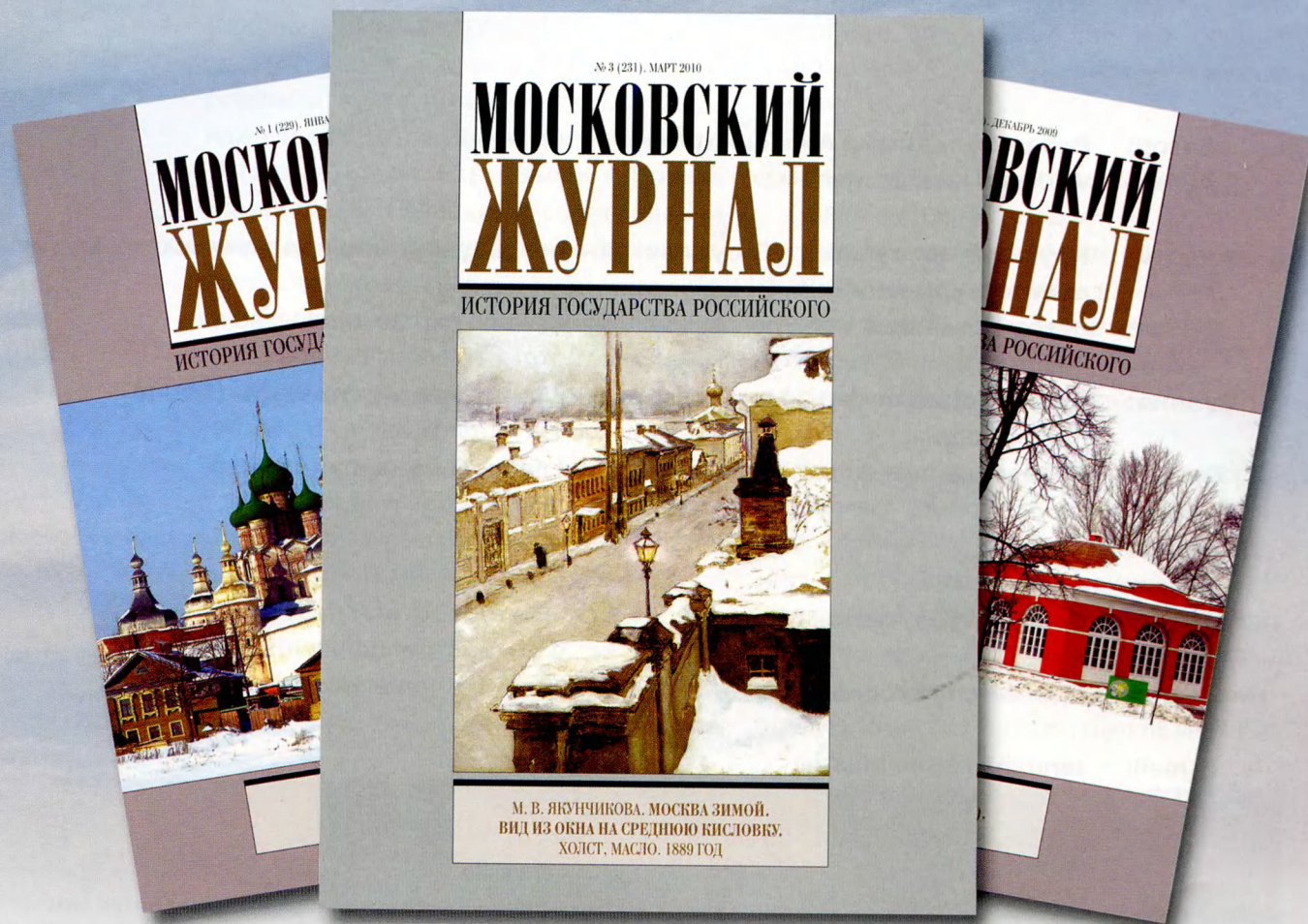
№ \_\_\_\_\_  
(номер лицевого счета (код) плательщика)



# НАША ИСТОРИЯ – ЭТО МЫ

ИНДЕКС В КАТАЛОГАХ:

«РОСПЕЧАТЬ»-73371 • «ПОЧТА РОССИИ»-99716 • «ПРЕССА РОССИИ»-42158



## ЧИТАЙТЕ В ЖУРНАЛЕ:

статьи, очерки, документальные материалы, рассказывающие об истории необъятной Родины, о ее красивейших уголках, а также о выдающихся наших соотечественниках.

**Адрес редакции:** 109004, Москва, Никольямская ул., д. 45/8, стр. 1  
**Телефон:** (495) 911-76-13, 912-94-03. **E-mail:** mosmag@mosjour.ru  
**Отдел распространения:** (495) 912-23-04. **E-mail:** izdatel@mosjour.ru  
**Официальный сайт:** [www.mosjour.ru](http://www.mosjour.ru)



## НОВИНСКИЙ БУЛЬВАР

## NOVINSKI BOULEVARD

**Автор:** Резвин Владимир Александрович

**Author:** Vladimir Alexandrovich Rezvin

**Должность:** Научный консультант Государственного научно-исследовательского музея архитектуры имени А. В. Щусева

**Post:** Research assistant with Shchusev's State Research Architectural Museum

**Звания:** Член-корреспондент Международной Академии архитектуры (МААМ), профессор

**Degree:** Correspondent member in International Architectural Academy, professor

**Сфера**

**научных**

**интересов:** Архитектура города Москвы

**Field**

**of research:** Moscow architecture

**E-mail:** tanusha1068@mail.ru

**УДК** 72.035

**Аннотация:** Отрезок Садового кольца между Смоленской и Кудринской площадями носит название Новинский бульвар. До сегодняшнего дня здесь сохранились уникальные памятники архитектуры конца XVIII–XX века.

**Summary:** Novinski boulevard is a section of Sadovoe ring road between Smolenskaya and Kudrinskaya squares. Nowadays there are unique architectural memorials of the XVIII–XXth centuries

**Ключевые**

**слова:** Новинский бульвар; народные гулянья; А. И. Таманян; дом князя Щербатова

**Key words:** Novinski boulevard; street festivities; A. I. Tamanyan; the house of the prince Shcherbatov

**Литература:** Вересаев В. Пушкин в жизни. М., 1927.

Сытин П. Из истории московских улиц. М., 1948.

Сытин П. История планировки и застройки Москвы. Т. III. М., 1972.

Федосюк Ю. Москва в кольце Садовых. М., 1983.

Маркус Б. Московские картинки. М., 1999.



**О** трезок Садового кольца между Смоленской и Кудринской площадями, носящий название Новинский бульвар, начинается от Проточного переулка, но москвичи почему-то привыкли считать, что улица исходит от пересечения Садового с Новым Арбатом.

Этот район издавна славился народными гуляньями. На первых планах города, созданных после пожара 1812 года, он так и назывался — Новинское гулянье. На Пасху здесь устраивали ярмарки, ставили балаганы, карусели, цирк-шапито. На гулянья собирались не только мещане, торговцы, ремесленники и рабочий люд. Посмотреть, как веселится народ, съезжалась и «чистая публика». Очень колоритны на гуляньях были вывески: «Большой новый римский восковой кабинет А. Каспаро», «Танцы. На тугом канате с превращением и понтонинной балет», «Талисман злобы, или Оборотни»... У Кудринской площади в 1841 году, за десять лет до появления в Москве железной дороги, продемонстрировали паровоз

«Меркурий». Он страшно дымил и катал публику в колясках по рельсам под музыку военного оркестра.

В детстве на гуляньях бывал А. С. Пушкин с родителями. Позднее поэт не раз приезжал сюда с друзьями: он любил подобные зрелища. А вот как описывал гулянья Е. А. Баратынский в поэме «Эда»:

*Своими длинными шестами  
Качели крашенные там  
Людей уносят к небесам.  
Волшебный праздник довершая,  
Меж тем с веселым торжеством  
Карет блестящих цепь тройная  
Катится медленно кругом...*

Когда-то здесь, на правой стороне бульвара, стоял небольшой деревянный особняк — образчик послепожарного московского классицизма. Его построил в 1817 году архитектор Осип Бове для князя Н. С. Гагарина. В 1941-м этот дом, в котором в то время размещалась Книжная палата, был полностью

Вид  
Подновинского  
предместья  
в Москве.  
С оригинала  
Ж. Делабарта.  
С гравюры  
1799 года





*Дом князя  
Н. С. Гагарина.  
Фотография  
конца XIX века*

разрушен прямым попаданием немецкой бомбы. Чудом уцелели только два мраморных сфинкса. Сегодня они находятся в вестибюле Государственного научно-исследовательского музея архитектуры имени А. В. Щусева.



*Мраморный  
сфинкс  
из дома князя  
Н. С. Гагарина*

Застройка правой стороны этой части Садового кольца, названной в 1940 году улицей Чайковского, полностью изменилась. В 1961-м в середине проезжей части устроили транспортный тоннель, проходящий под Новым Арбатом к Смоленской площади. Зато на левой стороне улицы сохранились здания, вошедшие в золотой фонд московской архитектуры

и культуры. На пересечении Садового кольца с Новым Арбатом можно увидеть замечательный, но, к сожалению, мало знакомый москвичам дом № 11. Он построен в 1911–1913 годах архитектором А. И. Таманяном (Тамановым) для князя Сергея Щербатова. На Новинский бульвар выходят два боковых трехэтажных флигеля. Главный корпус, отступая вглубь участка, образует парадный двор-курдонер. Терракотового цвета фасад декорирован белыми лепными деталями и барельефами. Главное украшение дома — верхние этажи центрального корпуса. Их несколько укрупненный декор напоминает отделку дворцов эпохи классицизма. Двор слегка приподнят по отношению к тротуару. Когда-то тут стояла ажурная металлическая ограда с фонарями на столбах. Московская городская управа назвала этот дом лучшей постройкой Москвы 1914 года и присудила автору проекта золотую медаль. Архитектурные журналы посвятили щербатовскому особняку несколько публикаций, а Таманян стал членом Российской академии художеств.

Несколько слов о хозяине особняка. Князь Сергей Александрович Щербатов — меценат, коллекционер и художник, — в 1898 году окончил исторический факультет Московского университета с золотой медалью. Но история ему в конце концов наскучила, и он решил целиком посвятить себя искусству. Сняв квартиру на Новинском бульваре, С. А. Щербатов совершил неожиданный поступок — женился на крестьянке своего наро-фоминского имения Полине Розановой. Молодая княгиня Щербатова была очень хороша собой, и многие художники, в том числе В. И. Суриков и В. А. Серов, писали ее портреты. Летом семья отдыхала в подмосковном имении «Нара», но на зиму супругам потребовался солидный дом

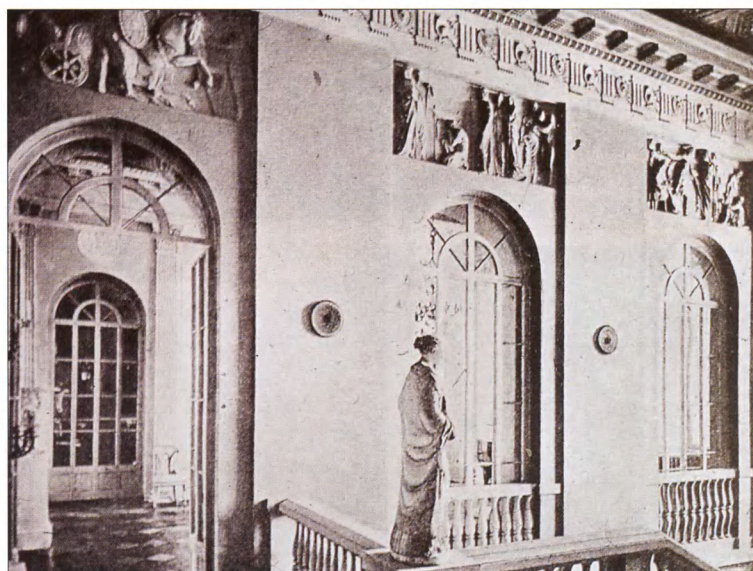




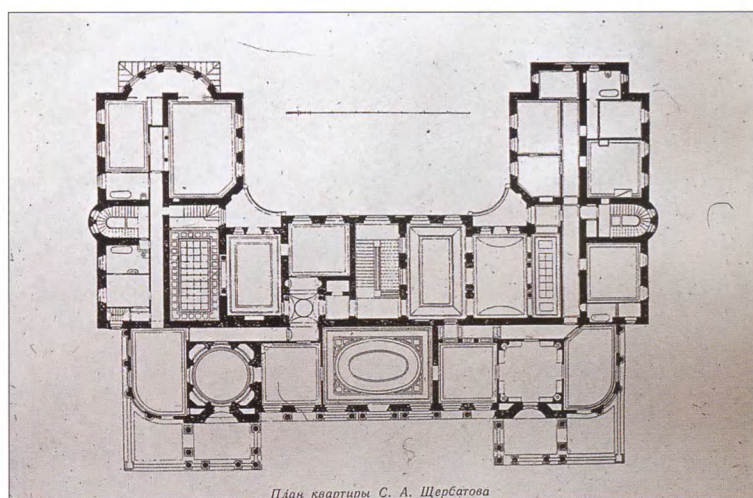
Дом князя  
С. А. Щербатова.  
Современная  
фотография

в городе. Щербатову хотелось иметь особняк в стиле эпохи Екатерины Великой. Постепенно у него все отчетливее вырисовывается идея: будущая постройка должна быть не только уютным домашним гнездом, но и доходным домом. Князь покупает участок на Новинском бульваре и занимается поисками талантливого архитектора, способного понять главную идею и «заболеть» ею. Выбор пал на молодого зодчего Александра Ивановича Таманяна, в 1904 году блестяще окончившего Императорскую академию художеств и быстро получившего признание. Петербург навсегда превратил его в страстного поклонника русского классицизма. Предложение Щербатова заинтересовало молодого зодчего, и вскоре он представил заказчику эскизы доходного дома-особняка. Как писал князь в своих воспоминаниях, проект превзошел все его ожидания.

Участок был небольшой, места для парадного двора, без которого немислим богатый особняк, почти не оставалось. Таманян нашел выход, построив здание в виде трех флигелей, расположенных наподобие буквы «Н». Образовались два двора — парадный и хозяйственный. Доходная часть дома состояла из 28 квартир, по восемь комнат в каждой.



Дом князя С. А. Щербатова. Парадная лестница.  
Фотография 1914 года



План квартиры С. А. Щербатова

План квартиры



В будущем Щербатов предполагал занять часть этих квартир под своего рода музей личных коллекций, а потом передать музей городу.

Квартира, где жили Щербатовы, размещалась на пятом и шестом этажах центрального корпуса, состояла из тридцати девяти комнат и двух террас и была полностью изолирована от квартир остальных жильцов: туда вел отдельный вход с собственным лифтом. Нетрадиционное сочетание особняка и доходного дома оказалось удачным компромиссом и не только не нарушило цельности архитектурного облика здания, но придало ему дополнительную экспрессию. Скупое декорированные фасады нижних этажей эффектно оттеняются выразительными верхними. Металлическую ограду парадного двора венчали старин-

ные фонари, стоявшие в XVIII веке перед Московским университетом — этот «раритет» предприимчивый Щербатов купил за восемь рублей у утильщика.

Комнаты и залы были обставлены реставрированной мебелью из дома графа Федора Васильевича Ростопчина, в картинной галерее висели старинные иконы, полотна Ф. А. Малявина, Н. К. Рериха, К. А. Сомова, Л. С. Бакста, А. Я. Головина, в том числе знаменитый портрет Шаляпина в роли демона. Интерьеры украшали копии скульптур И. П. Мартоса, М. И. Козловского, В. И. Демут-Малиновского. Письма современников полны восторженных отзывов о доме Щербатова.

Двинемся дальше в сторону Кудринской площади. На углу Садового кольца и Большого Девятинского переулка стоит дом № 17 — небольшой особняк, изначально принадлежавший Настасье Федоровне Грибоедовой. Здесь, в доме матери, А. С. Грибоедов провел детство и раннюю молодость. В начале 1970-х годов частично деревянный дом «реставрировали» — разобрали до основания и построили заново в кирпиче по старым чертежам и обмерам. Сегодня можно во многих публикациях прочесть, что это и есть тот самый дом, где прошло детство автора «Горя от ума». Но куда же исчезла гранитная мемориальная доска, висевшая на фасаде со стороны Новинского бульвара? Она сохранилась, но, видимо, из-за несоответствия истине утверждения, что Грибоедов жил именно в доме постройки 1973 года, доску перенесли на задний фасад.

Дом Грибоедова стал примером явления, которое я бы назвал «новая подлинность». Подобное происходит, когда построенное заново историческое здание с годами перестает восприниматься как новодел. Так случилось с пушкинским Михайловским, домом Нащокина

Дом  
А.С. Грибоедова.  
Современная  
фотография





в Гагаринском переулке, с Водовзводной башней Кремля. То же будет с домом Чайковского на Кудринской площади, и с гостиницей «Москва»...

Минуем американское посольство, возведенное в 1954 году по проекту известного архитектора Евгения Стамо. Он мастерски объединил в одной композиции три разноэтажных дома, стоявших на этом месте, создав импозантное здание в духе архитектуры середины прошлого века.

Далее почти до самой Кудринской площади цепочкой стоят невысокие особнячки, нарядно украшенные лепниной. Всем москвичам знаком дом № 23, который в 1910 году приобрел для своей семьи Ф. И. Шаляпин. Он жил тут до самого отъезда за границу в 1922 году. Дом Шаляпина отреставрирован под



*Дом  
Ф. И. Шаляпина  
и бюст певца  
в нише  
на фасаде.  
Современные  
фотографии*





руководством архитектора Галины Ду-  
ханиной. Отреставрированы и соседние  
особняки. В 1957 году в нише на фаса-  
де установлен беломраморный бюст  
Ф. И. Шаляпина работы скульптора  
А. Елецкого.

Теперь пора рассказать о необыч-  
ном доме, который построен в 1928–  
1930 годах для работников Нарком-  
фина. Он стоит прямо за шляпинским  
в глубине двора.

Главным направлением поисков мо-  
лодых архитекторов-новаторов тех лет  
являлось революционное transforma-  
ция массового жилища. Крайним выра-  
жением этой идеи стали проекты домов-  
коммун. Их авторы отрицали «старый  
мещанский» быт и, соответственно,  
квартиры как изолированное жилище  
семьи; да и необходимость самой се-  
мьи вызвала у них большое сомнение.  
Подобные идеи развивались не только  
на бумаге в проектах, но и воплощались  
в натуре. В Москве на улице Орджони-  
кидзе в 1930 году закончилось строи-  
тельство студенческого дома-коммуны

(архитектор И. С. Николаев). Здесь жи-  
лая и общественная функции строго  
разделялись. В восьмизэтажном корпусе  
по обе стороны двухсотметрового ко-  
ридора находилась тысяча «спальных  
кабин» площадью по шесть квадрат-  
ных метров, что позволяло разместить  
в каждой только две кровати и два табу-  
рета. Такие «пеналы» отвергали всякую  
мысль о традиционном семейном уюте.

Однако очень скоро стала очевидна  
несостоятельность концепции домов-  
коммун и необходимость создания не-  
коего компромиссного вида жилища,  
сочетающего традицию с социаль-  
ным новаторством. Одним из самых  
ярких архитектурных сооружений тех  
лет стал жилой дом переходного ти-  
па, возведенный в 1928–1930 годах  
по проекту архитекторов М. Гинзбурга  
и И. Милиниса и инженера С. Прохо-  
рова в глубине участка на Новинском  
бульваре. Заказчик — нарком финан-  
сов РСФСР Николай Александрович  
Милютин, автор нашумевшей книги  
«Соцгород» (1930), — был поклонни-



Дом  
Наркомфина.  
Главный  
фасад.  
Фотография  
1990-х годов





*Архитектор М. Я. Гинзбург.  
Фотография 1930-х годов*

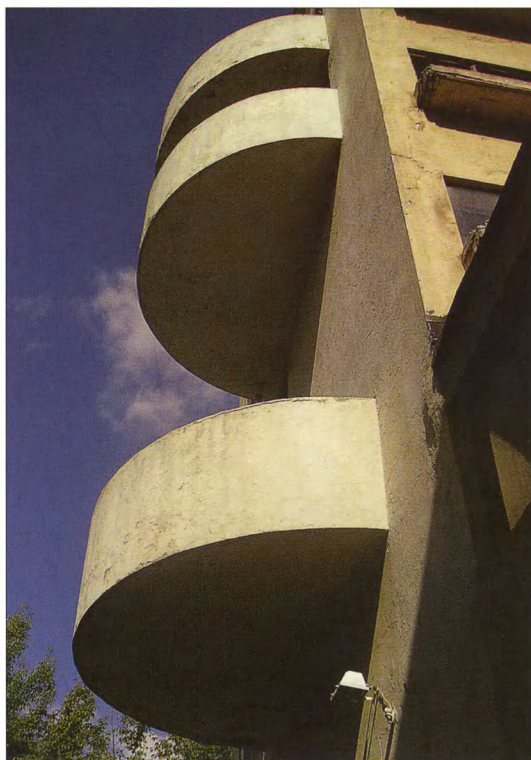
ком творчества Гинзбурга и во многом разделял его архитектурные идеи. Видимо, данным обстоятельством можно объяснить то, что первым заказчиком экспериментального дома стал Наркомфин, а среди его жильцов оказался и сам нарком.

Интересна планировка жилого корпуса. В нем предусмотрены квартиры трех типов: для больших семей, мало-метражки с кухней-нишей и комнаты-общеежития, причем большие квартиры были двухэтажными. Оживленную дискуссию вызвала предложенная авторами высота помещений — 2,3, 3,6 и 5 метров. Такое решение позволило ограничиться двумя лестничными клетками и двумя коридорами на втором и пятом этажах. Кроме того, на втором этаже вдоль всего корпуса проходит открытая галерея, соединенная с коридором. Галерея — так же, как и солярий на плоской кровле, — предназначалась для отдыха и общения.

Солярий явился подлинным украшением дома. Он напоминал палубу океанского лайнера с надстройками, почему за домом и закрепилось название «корабль». Там были разбиты цветники, сделаны навесы от солнца, пергола. Обитатели «корабля» в первые годы после окончания строительства любовались отсюда Москвой.

После Великой Отечественной войны состав жильцов кардинально изменился, помещения общего пользования стали переделывать. Солярий забросили, и он превратился в свалку ржавого металла, где сквозь бетонные плиты покрытия бурно растет трава. Окна «палубных надстроек» разбиты, бетон потрескался.

Дом имеет каркас из железобетона. Здание стояло на круглых бетонных «ногах», и под ним существовал проход из переднего двора в задний. Оба двора были хорошо озеленены. В качестве облегченного стенового материала использовались шлаковые блоки типа «крестьянин». Малый вес позволил



*Дом  
Наркомфина.  
Боковой фасад.  
Южная сторона.  
Фотография  
2006 года*



*Проект реставрации дома Наркомфина (автор – архитектор А. В. Гинзбург). Северная сторона и вид с крыши*

поставить их не на землю, а на специальные консоли. Однако испытание временем этот материал не выдержал. Штукатурка стала трескаться и обваливаться, вода разрушала пористую конструкцию. Сегодня стены дома в аварийном состоянии.

Теперь о так называемом коммунальном блоке. Десятиметровый гигантский куб с одной полностью остекленной стеной соединяется с жилым корпусом на уровне второго этажа теплым переходом. Тут должны были помещаться общественная столовая и спортзал. Но сначала на месте спортзала появился детский сад, а вскоре перестала существовать столовая. Так печально окончился этот социальный эксперимент.

Какова же сегодня судьба дома, вошедшего во все учебники по архитектуре? Его можно увидеть, если обогнуть дом-музей Шалапина на Садовом кольце и вдоль забора американского посольства пройти через скверик в глубину квартала. Однако людям со слабыми нервами я этого делать не советую. Состояние многих памятников славного периода советской архитектуры 1920-х годов оставляет желать лучшего, но дом на Новинском выделяется даже на этом грустном фоне. Штукатурка во многих местах осыпалась, часть раздвижных окон забита фанерой. Пространство под домом еще раньше было застроено жилым этажом. Полностью вышли из строя все инженерные коммуникации. Торец дома со знаменитыми полукруглыми балконами еще недавно являл собой страшную картину разрушения. То ли потому, что он смотрит на американское посольство, то ли по другой причине его недавно оштукатурили и покрасили. Этим и ограничились. Все усилия Союза архитекторов, международной архитектурной общественности, друзей автора проекта спасти дом результатов не дали. У многих опустили руки. Владимир и Алексей Гинзбурги — сын и внук архитектора — продолжали борьбу. В 1996 году они завершили разработку проекта возрождения всего комплекса сооружений дома Наркомфина. Проект был встречен в архитектурных кругах с большим интересом. На международном фестивале «Зодчество-98» он удостоился Золотого диплома, а также получил дипломы Международной академии архитектуры и конкурса «Золотое сечение». В последнее время в судьбе дома наметился просвет. Возможно, некая фирма отреставрирует и приспособит его под отель. Однако кризис замедлил этот процесс. Остается надеяться, что дело спасения дома Наркомфина все-таки завершится благополучно. —



Индекс 72775

ISSN 0039-2421



Архитектура  
и строительство  
Москвы  
№ 2 (550) 2010

ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС  
**"ЭКСПОСТРОЙ**  
*на Нахимовском"*

1000 фирм  
предлагают  
всё для  
ремонта и  
обустройства  
вашего дома,  
офиса, квартиры.

 **Москва, Нахимовский проспект, 24**

Ежедневно с 10.00 до 19.00  
(Воскресенье с 10.00 до 18.00)

тел. (495) 718-55-30  
(495) 719-03-57

## "Трэйд Экспо Холдинг" на Фрунзенской

Тел. 8 (499) 242-89-51, моб. 8-985-722-22-21  
Фрунзенская наб., д.30, павильон 27

### из натурального камня **Фасады**

Песчаник · Известняк · Доломит  
Ракушечник · Травертин · Сланец  
Мрамор · Гранит · Оникс  
[www.mircamnya.ru](http://www.mircamnya.ru)

- ✓ Производство
- ✓ Продажа
- ✓ Проектирование
- ✓ Монтаж

#### Мрамор, гранит, травертин, оникс



ступени, столешницы, подоконники, на заказ [www.mircamnya.ru](http://www.mircamnya.ru)

#### Керамогранит, панно, мозаика



от производителей: Италия, Китай, Россия [www.plitka-teh.ru](http://www.plitka-teh.ru)

#### Межкомнатные двери



от производителей: Италия, Китай, Россия [www.nextdoors.ru](http://www.nextdoors.ru)



Бежевый известняк

Желтый известняк

Желтый известняк

Песчаник

Бежевый известняк

Бежевый известняк