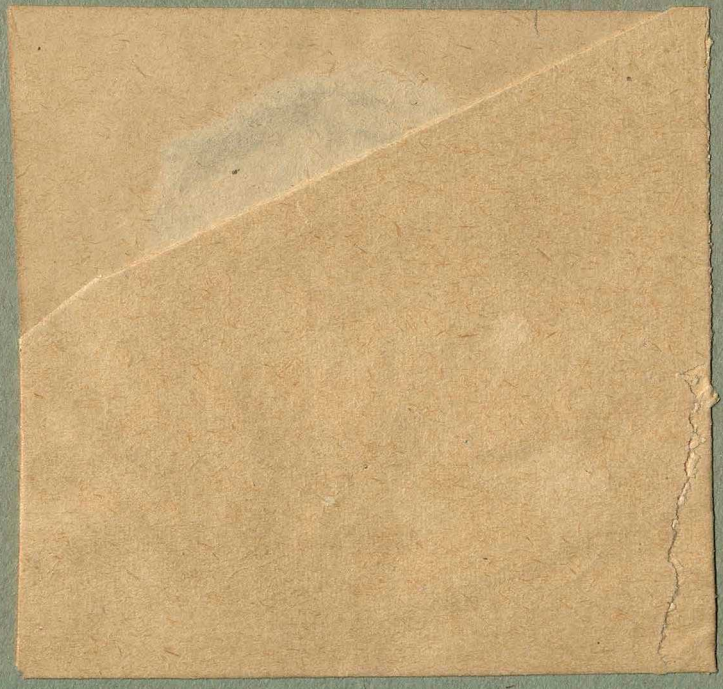
XX 428/68
n. 7-8. 1937.



2015593967

2.
Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
им.

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

XX 428
68

Реконструированный и застраиваемый отрезок Садового кольца в районе площади Курского вокзала

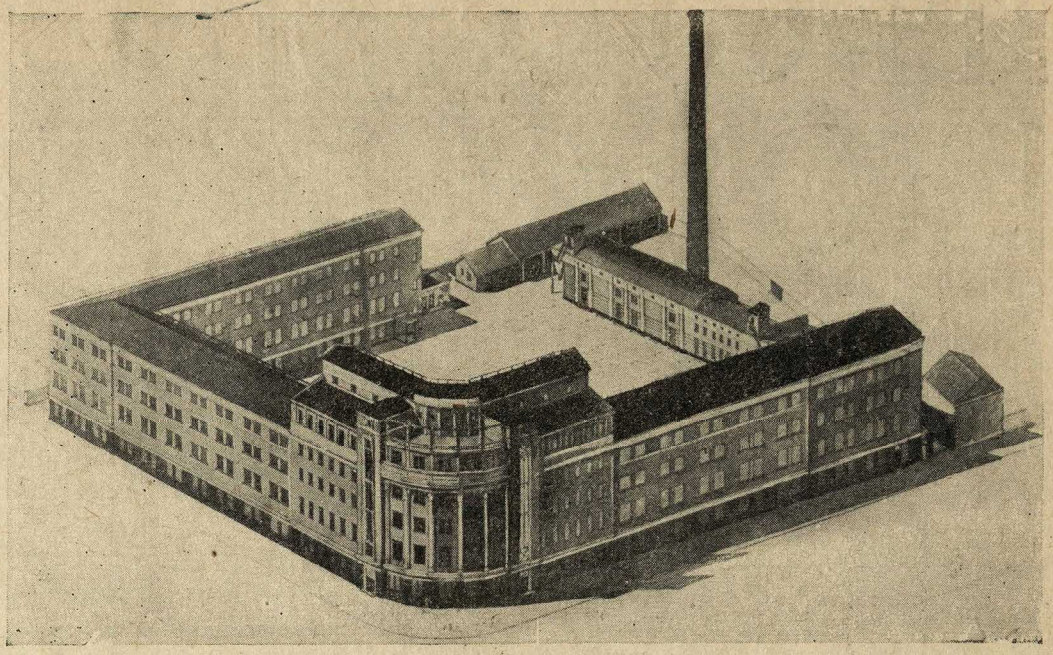
1937

ИЗДАНИЕ МОССОВЕТА

ГОСТРЕСТ

„БАНПРАЧМОНТАЖ"
Наркомхоза
РСФСР

Москва,
Бакунинская, 53
Телефон Е 1-88-40



Фабрика-прачечная

ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ

ПО МОНТАЖУ

механических прачечных, коммунальных, домовых в детяслях, детсадах, больницах и других учреждениях

ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ

бань, прачечных, душевых павильонов и проч. санитарно-гигиенических устройств

ИЗДАТЕЛЬСТВО ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ

ИМЕЮТСЯ НА СКЛАДЕ:

Гане Блюм	— Описание и применение пяти ордеров	— 10 р. 50 к.
Бринкман, А. Э.	— Площадь и монумент	— 15 „ —
Бунин и Круглова	— Архитектура городских ансамблей	— 30 „ —
Витрувий	— Десять книг об архитектуре	— 13 „ —
Гика, М.	— Эстетика пропорций в природе и искусстве	— 10 „ —
Званцов, М. П.	— Домовая резьба	— 16 „ 50
Мессель Эрнст	— Пропорция в античности и в средние века	— 8 „ 50
Мумфорд, Я.	— От бревенчатого дома до небоскреба	— 5 „ 50
Покорный, М. Ф.	проф.— Построение теней в ортогональных проекциях	— 5 „ 50
Покорный, М. Ф.	проф.— Практические методы построения теней и аксонометрии	— 4 „ 50
Некрасов, А. И.	— Очерки по истории древне-русского зодчества	— 20 „ —
Вежа (альбом)	— Сост. Ференци, Б. К.	— 15 „ —

ВЫХОДЯТ ИЗ ПЕЧАТИ В III КВАРТАЛЕ:

Гермонт, Г.	— Решетки Ленинграда и его окрестностей	— 21 р. —
Гидион, Э.	— Архитектура железа и железобетона во Франции	— 6 „ 50
Виоле ле Дюк	— Беседы об архитектуре, т. 1	— 23 „ —
	Ежегодник Музея Архитектуры	— 7 „ 50
Панов, В. А.	— Архитектор А. Н. Воронихин	— 7 „ —

Книги, имеющиеся на складе, высылаются наложенным платежом в любой пункт СССР

НА КНИГИ, НАХОДЯЩИЕСЯ В ПЕЧАТИ, ПРИНИМАЮТСЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАКАЗЫ.

Заказы направлять:

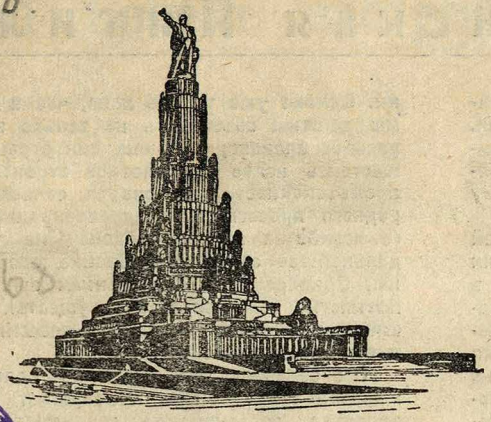
Москва, Пушкинская, 24.
ИЗДАТЕЛЬСТВО ВСЕСОЮЗНОЙ
АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ

Книга имеет:

Печатных листов	Выпуск	В переплетн. един. соедин. №№ вып. 1937	Таблиц	Карт	Иллюстр.	Служебн. № 96	Наклад и исписка	89
	2	7-8 IV	1			26		572

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

XX 428/68



ВСЕСОЮЗНАЯ Библиотека имени В. И. Ленина

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

7

АПРЕЛЬ

1937 г.

XIV ГОД ИЗДАНИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

SOMMAIRE

Третья сталинская пятилетка . 2

La troisième quinquennale

Проф. Н. В. ДОКУЧАЕВ

Эскизный проект застройки Садового кольца 3

Prof. N. V. DOKOUCHAJEV

Le projet de la reconstruction de la magistrale Sadovaja

ОБСУЖДАЕМ ПРОБЛЕМЫ ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКИ

Les problèmes de la troisième quinquennale

В. Л. ОРЛЕАНСКИЙ

Важнейшая проблема 6

V. L. ORLEANSKI

Un problème important

Статьи авторов эскизных проектов транспортной реконструкции Садового кольца 7—25

Articles des auteurs des projets de la reconstruction de transport de la magistrale Sadovaja

К. ЛЯПИН

О снабжении песком московского строительства 27

K. LJAPIN

Le sable pour le bâtiment de Moscou

М. СОЛОМОНОВ

Еще о надстройках 29

M. SOLOMONOV

A propos des surélévations

Москва на стройке 32

Moscou en construction

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ МОСКОВСКОГО СОВЕТА РКиКД

Фото на обложке Я. А. Бродского

Третья Сталинская Пятилетка

Плановое хозяйство — одно из наиболее существенных отличий и преимуществ социалистического строя. Это убедительно продемонстрировано перед всем миром блестящими победами первых двух сталинских пятилеток, коренным образом преобразившими экономику нашей страны.

Еще в январе 1933 года, подводя итоги первой пятилетки, товарищ Сталин отмечал, что «...кажется, ни один шаг по пути хозяйственного строительства в нашей стране не встречал такого отклика в самых разнообразных слоях капиталистических стран Европы, Америки, Азии, как вопрос о пятилетнем плане, об его развитии, об его осуществлении». Он говорил далее, что «...стоило показать первые успехи пятилетки, чтобы весь мир раскололся на два лагеря, на лагерь людей, которые лают на нас без устали, и лагерь людей, которые поражены успехами пятилетки, не говоря уже о том, что имеется и усиливается наш собственный лагерь во всем мире, — лагерь рабочего класса капиталистических стран, который радуется успехам рабочего класса СССР и готов оказать ему поддержку на страх буржуазии всего мира».

С тех пор, как товарищ Сталин дал всестороннюю и глубокую оценку всемирно-исторического значения пятилетнего плана, прошло четыре с половиной года. В течение этого времени программа второй пятилетки досрочно выполнена ведущими отраслями народного хозяйства, одержана еще одна историческая победа.

XVII с'езд партии признал основной политической задачей второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР окончательную ликвидацию капиталистических элементов и полное уничтожение причин, порождающих классовое различие и эксплоатацию. Решающей хозяйственной задачей второй пятилетки с'езд признал завершение технической реконструкции народного хозяйства.

Обе эти важнейшие, органически связанные между собой задачи успешно разрешены. Эксплоататорские классы полностью ликвидированы. Между рабочим классом и крестьянством, между этими классами и интеллигенцией стираются грани. В области технической реконструкции достигнуты решающие успехи, во всех отраслях народного хозяйства проделана колоссальная работа по техническому перевооружению. Наша страна стала мощным индустриальным государством.

Эти блестящие завоевания зафиксированы и закреплены Конституцией СССР. Они в огромной степени усилили мощь нашей страны, ее роль в международной жизни, ее революционизирующее влияние на рабочий класс и угнетенные народы во всем мире. Многомиллионные массы трудящихся Советского Союза реально и конкретно ощущают эти победы, ибо они сопровождались неуклонным под'емом культуры и материальной обеспеченности их жизни.

Достаточно напомнить о последовательно проводимой партией и правительством политике снижения цен при одновременном росте заработной платы трудящихся города и увеличении доходов колхозного крестьянства. Успехи промышленного производства и досрочное выполнение второй пятилетки обеспечили накопление новых материальных ресурсов в руках государства и дали возможность правительству с 1-го июня и с 1-го июля этого года произвести дальнейшее снижение цен на целый ряд важнейших для населения товаров широкого потребления.

«Наше советское общество добилось того, что оно уже осуществило в основном социализм, создало социалистический строй, т. е. осуществило то, что у марксистов называется иначе первой или низшей фазой коммунизма» (СТАЛИН).

Таковы, в общих чертах, победные итоги первых двух пятилеток. Третий пятилетний план народного хозяйства СССР, разработка которого началась по решению правительства от 28 апреля, будет программой неуклонного движения нашей страны к коммунизму.

Теперь еще трудно оценить во всем об'еме грандиозность народнохозяйственных задач третьей пятилетки. Однако уже теперь ясно, что в третьей пятилетке мы должны обеспечить не только новый невиданный расцвет производительных сил страны, не только осуществить новое грандиозное строительство в области промышленности, транспорта, сельского хозяйства, народного просвещения, здравоохранения, коммунального хозяйства и т. д., наконец не только обеспечить дальнейшее совершенствование обороны нашей родины. Одновременно с решением этих задач в третьей пятилетке нам предстоит осуществить переход в высший класс работы, овладеть новыми высотами социалистической культуры.

Это означает, что ленинский вопрос «кто кого» на мировой арене теперь приобретает все более острый характер, соревнование социализма с капитализмом развертывается во все более крупном масштабе. Первые две пятилетки показали, что мы научились обгонять капиталистическую систему по темпам роста производства. Нам предстоит теперь в кратчайший исторический срок догнать и перегнать передовые капиталистические страны в технико-экономическом отношении и в особенности в области производительности труда и качества продукции. На протяжении третьей пятилетки мы должны продвинуться далеко вперед по пути разрешения этой исторической задачи.

Бурный расцвет производительных сил социализма в третьей пятилетке поднимет на огромную высоту культурный и материальный уровень жизни трудящихся. Братская семья народов Советского Союза полнее, ярче разовьет свои неиссякаемые творческие силы и даст тысячи новых замечательных талантов. Порукой тому сталинская забота о человеке, пронизывающая все мероприятия партии и правительства, в том числе и разработку плана третьей пятилетки; порукой тому торжество советской демократии и большевистское воспитание кадров.

Трудящиеся нашей страны отчетливо сознают величайшее значение третьего пятилетнего плана как в жизни народов СССР; так и в международной жизни. Именно поэтому решение Совнаркома СССР от 28 апреля этого года о составлении этого плана и об обсуждении его в печати встретило живой отклик. Таким образом третий пятилетний план, направленный всем своим существом на всестороннее развитие и укрепление нашей страны и, стало быть, на полное удовлетворение растущих потребностей масс, явится результатом творчества передовых строителей социализма, самих масс.

Успешное выполнение первых двух пятилеток было достигнуто в ожесточенной борьбе с врагами народа. Известно, что троцкистско-бухаринские агенты фашизма, вредители, шпионы и диверсанты всячески пакостили нам. И если несмотря на это мы достигли величайших успехов, то только благодаря преимуществам нашего строя, благодаря ленинско-сталинскому руководству ЦК партии и преданности социализму миллионных масс трудящихся.

Третий пятилетний план также будет осуществляться в непримиримой борьбе с врагами народа. Капиталистическое окружение и впредь будет засылать в нашу страну своих агентов, вербовать их внутри нашей страны из осколков разгромленных эксплоататорских классов и троцкистско-бухаринских выродков. Советский народ, партия коммунистов, выпестованные ею кадры партийных, советских, хозяйственных, научных и инженерно-технических работников противопоставят происках врагов удесятеренную бдительность.

Враги будут разоблачены и беспощадно уничтожены! Никакая дьявольская маскировка их не спасет от карающего меча пролетарской диктатуры, как она не спасла мерзавцев Тухачевского, Якира и иже с ними.

Железной рукой пролетарской диктатуры, руководимой партией большевиков и гением Сталина, путь к новым вершинам счастливой, радостной жизни народов Советского Союза будет расчищен от всякой мрази.

Третья Сталинская Пятилетка будет выполнена и, по установившейся замечательной традиции нашего народа, она будет выполнена досрочно!

Проф. Н. В. ДОКУЧАЕВ

Эскизный проект застройки Садового кольца

В 1936 г. решением президиума Моссовета Садовое кольцо на участке от пл. Восстания до пл. Курского вокзала было расширено за счет снятия зелени. Это потребовало изменения красных линий улицы, выявления строительных участков и определения высоты и силуэта застройки улицы. По заданию улица должна быть решена как жилая магистраль с интенсивным транспортным движением.

Бригаде архитекторов Отдела планировки Моссовета, работавшей над эскизными проектами застройки улицы, пришлось преодолеть ряд трудностей, вызванных наличием значительного количества существующих «опорных» зданий, чрезвычайно разнообразных по своему качеству, величине и архитектуре. В весьма короткий срок нужно было не только продумать вопрос о возможном об'единении этого разнохарактерного архитектурного конгломерата и о заполнении случайных интервалов между ними, но и выявить строительные участки и здания, могущие быть надстроенными.

Нам был предложен принцип укрупнения участков с учетом того, чтобы они включали в себя выгодные (с малым выселением) и невыгодные (с большим выселением) части. Предполагалось, что строительство на таких укрупненных участках, осуществляемое рядом об'единенных застройщиков по единому проекту, даст наибольший эффект в деле скорейшей и наиболее рациональной застройки улицы.

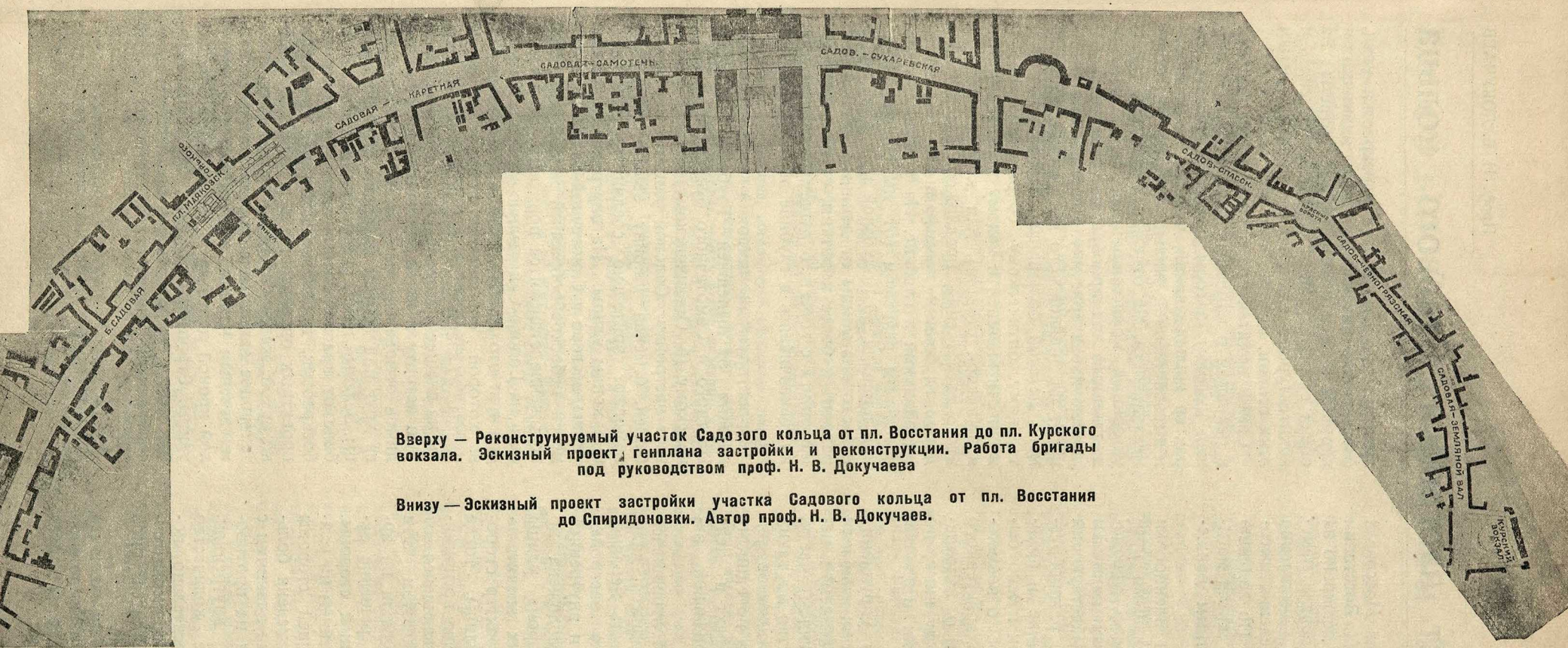
Значительная ширина улицы, получившаяся после сноса зелени, и открывшиеся далекие перспективы заставили учесть неравномерно расположенную опорную застройку улицы и значение ее внешней и внутренней стороны, поскольку улица расположена по кольцу. Внешняя вогнутая сторона улицы (особенно на участках, имеющих значительную кривизну) приобретает характер стороны, «ведущей» перспективу улицы, тогда как внутренняя выпуклая сторона воспринимается как сторона, отворачивающаяся от зрителя, скрывающаяся за поворотом. Эти особенности сторон улицы повлияли на архитектурную характеристику и решение застройки ее внешней и внутренней стороны. Так, например, считаясь с движением по улице и с «ведущей» ролью внешней стороны кольца, застройка последней намечена большими по протяженности жилыми зданиями с более спокойным силуэтом, чем на противоположной стороне. Сторона внутренняя, имеющая к тому же большее количество опорных зданий, решена относительно короткими отрезками, с более живописным силуэтом и разнообразной архитектурной трактовкой фасадов.

Растянутый характер застройки внешней стороны и частоту внутренней взаимно увязывают расположенные друг против друга архитектурно отмеченные перекрестки улиц, озелененные интервалы между зданиями и карманы [1]. Эти архитектурные ответы на обеих сторонах улицы обеспечивают связь и архитектурное единство различным ритмам этих сторон.

Самой архитектуре зданий (выдержанных в основном в каменных формах в 7—8 этажей высоты) авторы пытались придать характер жилых зданий, чуждых помпезности и несвойственной жилью чрезмерной монументальности. На отдельных участках улицы указанный композиционный строй и художественный лад приобретают несколько отличную характеристику. Например, на участке от пл. Маяковского до участка, занимаемого детской больницей, благодаря значительному оптическому сокращению протяженности внешней и явному перевесу противоположной стороны, для корректирования этого впечатления, предложена застройка с двумя глубокими карманами с 9—10-этажными зданиями в глубине. На участках с значительным рельефом (от нынешней Угольной площади до Колхозной площади) внешняя сторона улицы от длинных зданий переходит к более коротким, ступенчато спускающимся с горы к будущему зеленому клину, заканчиваясь в глубине вертикалью башни.

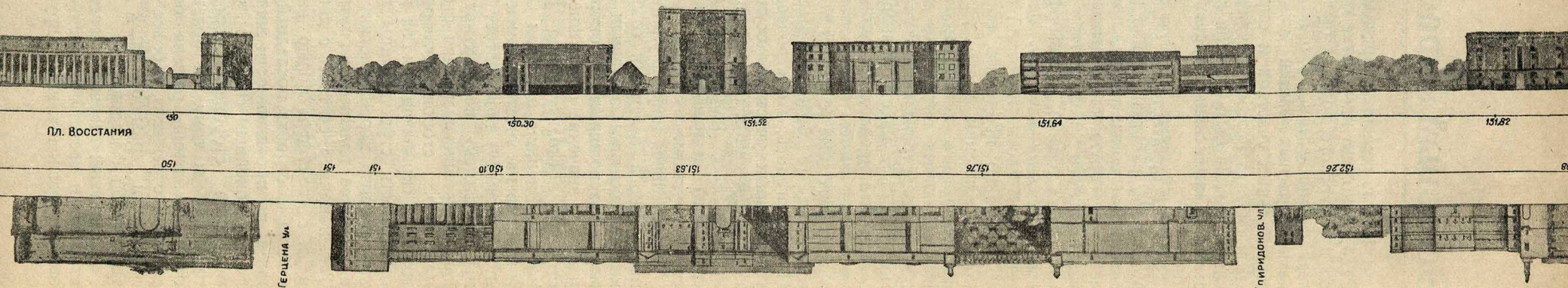
Проектируемый широкий зеленый клин, идущий от нынешней Трубной пл. вдоль Цветного и Самотечного бульваров к Пушкинскому (б. Останкинскому) парку, разрывает застройку Садовой улицы. Вертикали башен, отмечая ширину зеленого массива, помогают зрительно соединить разобщенные концы улицы. На внутренней стороне улицы, на горе у Самотечной-Садовой ул. намечен небоскребообразный жилой дом. Его положение становится понятным, если смотреть на Садово-Самотечную ул. от Колхозной пл.: это необходимая вертикальная ось, за которой скрывается поворот Садовой улицы. Указанное здание и вертикаль башни на внешней стороне улицы вносят известную остроту и необходимый контраст в видимое отсюда скопище крыш, громоздящихся друг над другом по обеим сторонам улицы. Зеленый клин, рассекающий улицу в глубине от красной линии, заполнен двумя небоскребами, предназначающимися для бюро проектных организаций и т. п. Их несколько сухой, железобетонный силуэт даст архитектурное заполнение пространству, занятому зеленым клином, контрастируя с округлой кроной деревьев и основной застройкой улицы. Строительство этих двух небоскребов могло бы оказаться и практически целесообразным. Значительные затраты, связан-

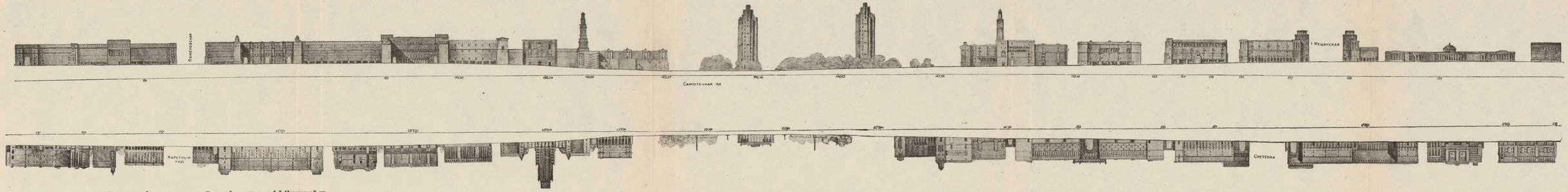
[1] На чертежах благодаря совмещенному изображению обеих сторон улицы, идущей по кольцу, произошло смещение архитектурных ударов и уличных перекрестков в отношении друг к другу.



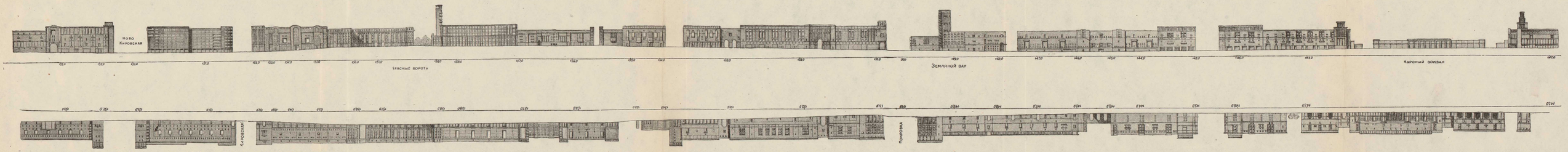
Вверху — Реконструируемый участок Садового кольца от пл. Восстания до пл. Курского вокзала. Эскизный проект генплана застройки и реконструкции. Работа бригады под руководством проф. Н. В. Докучаева

Внизу — Эскизный проект застройки участка Садового кольца от пл. Восстания до Спиридоновки. Автор проф. Н. В. Докучаев.





Эскизный проект застройки участка Садового кольца от Угольной площади до 1-й Мещанской ул.
(Автор арх. Н. В. Докучаев)



Эскизный проект застройки Садового кольца от 1-й Мещанской ул. до площади Курского вокзала
Авторы арх. Н. Поляков, Кравчук и Варенцов

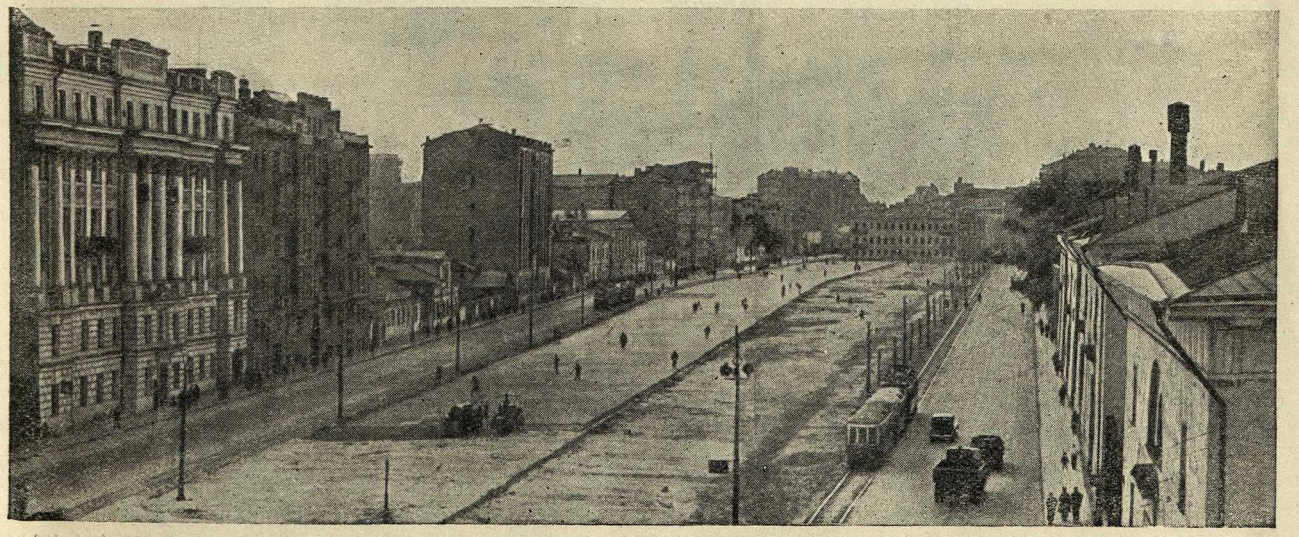
ные с большим выселением при реализации зеленого клина, могли бы быть частично возложены на застройщиков отведенных под строительство небоскребов участков. При значительности полученной застройщиками кубатуры и полезной площади такие обязательства могли бы оказаться для них не слишком обременительными.

От Колхозной до Красноворотской пл. застройка теряет свой живописный характер, сменяясь более строгим силуэтом, предопределяемым в значительной степени имеющимися на этих участках крупными жилыми и общественными зданиями. Этот несколько суровый архитектурный строй разнообразится Красноворотской площадью, решенной арх. Чалдымовым круглой в плане, с спокойной периметральной застройкой, с врезающейся в нее башней здания Комиссариата путей сообщения.

Наличие значительных опорных зданий и на участке от Красноворотской пл. до пл. Курского вокзала продиктовало застройку с малыми разрезами между зданиями, почти без карманов и зелени, с тем же несколько холодноватым и официальным тоном архитектуры жилых зданий, который типичен для больших городов. Этот характер застройки оказывается выгодным для решения пл. Курского вокзала. Широкое пространство площади, застроенное в глубине относительно невысоким зданием вокзала, с интересно решенным под'ездом к нему в двух уровнях (проект арх. Н. Х. Полякова), раскрывается среди чинной застройки «окном», выгодно обогащая ансамбль, внося в него новые мотивы и содержание.

Расширение Садовой улицы «с'ело» существовавшие на ее протяжении площади. Последние почти перестали существовать как расширенное пространство. В особенности это относится к площадям Колхозной, Земляного вала, Самотечной, отчасти к пл. Восстания, Маяковского и меньше всего к Красноворотской и Курского вокзала. Значительно расширять и тем самым подчеркивать площади за счет прилегающих кварталов было не выгодно как экономически, так и из транспортных соображений. Это было бы связано с необходимостью значительного сноса ценных жилых зданий; чрезмерная ширина площадей транспортом не использовалась бы, но в то же время делала бы их центр почти недоступным ни для конного транспорта, ни для пешеходов. Кроме того оформление таких гипертрофированных площадей жилыми зданиями представило бы большие трудности, особенно, если застройка осуществлялась кусками и по проектам нескольких архитекторов. Поэтому многие из перечисленных площадей Садового кольца приобрели характер уширенных транспортных узлов, с большей или меньшей спокойной зоной перед общественными зданиями.

Публикуемая работа — эскизный проект застройки улицы. Это первая попытка выявить и систематизировать строительные участки, определить принципы, высоту и силуэт застройки улицы. Теперь дело за коллективами архитекторов, которые должны приступить к всесторонней разработке ансамбля улицы с целью его конкретизации и реального осуществления.



Работа по реконструкции Садового кольца на участке между Зубовской и Крымской площадью

Транспортная реконструкция Садового кольца

ОТ РЕДАКЦИИ

В журнале «Строительство Москвы» за 1936 год (№№ 11, 16, 18, 19 и 22) были опубликованы статьи и письма читателей по вопросу об организации движения транспорта в двух уровнях на перекрестках основных магистралей гор. Москвы. Предложения авторов этих статей и писем были учтены работниками Отдела планировки Моссовета при разработке проекта инженерно-транспортной реконструкции Садового кольца. В рассмотрении этого проекта в Отделе планировки принимали участие авторы опубликованных в журнале статей. Таким образом помещаемые ниже статьи авторов эскизных проектов инженерно-транспортной реконструкции важнейших пересечений Садового кольца с радиальными магистралями, утвержденных Отделом планировки и переданных на рассмотрение в президиум Моссовета, являются как бы первым итогом обсуждения этого вопроса на страницах нашего журнала.

Редакция обращается ко всем читателям с предложением принять активное участие в дальнейшем обсуждении публикуемых проектов и этим обеспечить осуществление в натуре наиболее рационального решения по каждому пересечению Садового кольца с радиальными магистралями.

Работы по инженерно-транспортной реконструкции Садового кольца, как основной кольцевой транспортной магистрали, связывающей радиальные улицы столицы, должны быть осуществлены на протяжении третьей пятилетки. Это диктуется все растущей напряженностью транспортного движения и невозможностью иными средствами радикально разрешить эту проблему. В связи с этим редакция обращается к архитекторам, инженерам-дорожникам и ко всем читателям с предложением обсудить в журнале эти вопросы третьего пятилетнего народно-хозяйственного плана г. Москвы.

В. Л. ОРЛЕАНСКИЙ

Важнейшая проблема

Несомненно, что в третьем пятилетнем плане народного хозяйства Москвы будет предусмотрено очень значительное увеличение всех видов современного внутригородского транспорта как общественного, так и находящегося в индивидуальном пользовании. Достаточно сказать, что количество автомашин в Москве должно возрасти с 26 тыс., имеющихся теперь, до 100 тыс. в ближайшие годы.

В связи с этим решение транспортной проблемы, в частности расширение и приспособление московских улиц к все возрастающему движению, является одной из важнейших проблем реконструкции столицы и вместе с тем проблем третьей пятилетки по Москве.

Садовое кольцо — одна из наиболее важных и перегруженных транспортных кольцевых магистралей, связывающих радиальные магистрали города. Уже теперь на ряде пересечений радиальных магистралей с Садовым кольцом наблюдаются постоянные заторы транспорта. Рост загрузки виден из приводимой ниже таблицы.

Данные этой таблицы указывают, во-первых, на огромный рост загрузки радиальных магистралей, особенно Садового кольца; во-вторых, на то, что Садовое кольцо значительно сильнее загружено, чем радиальные магистрали; в-третьих, на то, что наибольшая загрузка наблюдается на частично уже реконструированных, расширенных улицах (1-й Мещанской, площадях Колхозной, Земляного вала, Маяковского).

Поток в час максимума в одну сторону по радиальным магистралям на пересечениях с Садовым кольцом

		Легковых машин	Грузовых машин	Автобусов	Троллей-бусов	Прочие	Итого
Ул. Горького . .	1934	195	2	40	—	8	245
	1937	220	19	100	14	1	354
1-я Мещанская .	1934	57	68	8	—	7	140
	1937	206	177	14	12	30	439
Покровка	1934	120	120	—	—	68	308
	1937	77	144	—	—	13	234
Радищевская . .	1934	72	87	—	—	68	255
	1937	115	164	36	—	31	346
По Садовому кольцу							
Пл. Маяковского	1934 г.	159	112	12	—	98	381
	1937 г.	265	450	149	30	63	937
Колхозная пл.	1934 г.	150	220	16	—	152	538
	1937 г.	425	554	84	31	132	1226
Пл. Земляного вала	1934 г.	39	146	2	—	136	323
	1937 г.	263	392	97	27	58	837
Таганская пл.	1934 г.	90	134	—	—	88	312
	1937 г.	75	270	45	—	35	425

В 1936 году была осуществлена первая очередь реконструкции Садового кольца на отрезке от площади Восстания до пл. Курского вокзала, состоявшая в расширении проезжей части за счет сноса загромождавшей улицу зелени и сломки части торцовых зданий. Эти мероприятия в текущем году будут проведены по всему Садовому кольцу, но их недостаточно для обеспечения бесперебойного

движения транспорта. Основной причиной заторов являются задержки, возникающие при пересечении потоков транспорта на перекрестках.

Заграничная практика, в первую очередь Парижа, показывает, что радикальным разрешением этой проблемы является организация пересечения транспортного движения в разных уровнях путем устройства на перекрестках тоннелей (или пассажей, как их называют в Париже).

Отдел планировки разработал и представил на утверждение президиума Моссовета эскизный проект радикальной инженерно-транспортной реконструкции Садового кольца. Проектом предусмотрено расширение магистрали, смягчение уклонов, снос или передвижка торцовых домов, устройство тоннелей на пересечениях кольца с основными радиальными магистралями. Тоннели, как правило, запроектированы по трассе Садового кольца за исключением тех случаев, когда условия рельефа местного или наличие крупных подземных сооружений диктуют устройство их по трассе радиальной магистрали. Более подробные данные о проекте инженерно-транспортной реконструкции Садового кольца, дающие представление об об'еме и характере предстоящих работ, приведены в помещаемых ниже статьях авторов эскизных проектов отдельных узлов Садового кольца.

Кроме этой работы Отдел планировки закончил разработку эскизного проекта автомагистрали Ленинских гор, соединяющей Калужское шоссе с Бережковской набережной, и заканчивает работу над эскизным проектом инженерно-транспортного решения Бульварного кольца.

Все эти и другие реконструктивные работы, связанные с быстрым ростом в Москве всех видов современного внутригородского транспорта, предполагается осуществить в ближайшие годы. При разработке третьего пятилетнего народно-хозяйственного плана гор. Москвы следует учесть необходимость проведения этих работ, особенно реконструкции Садового кольца, в предельно короткие сроки. Это вызывается не только тем, что на ряде важнейших магистралей уже теперь движение транспорта и пешеходов весьма затруднено. Нужно иметь ввиду и другое обстоятельство — неизбежность во время производства реконструктивных работ, частичного, а иногда и полного закрытия для движения транспорта отдельных участков магистралей, что нарушает нормальную жизнь столицы.

Проведение этих работ в более короткие сроки предполагает, прежде всего, широкое применение механизмов. Это должно найти свое отражение в пятилетних планах заводов, поставляющих для Москвы строительные механизмы — экскаваторы, транспортеры и т. п.

Сказанным, разумеется, не исчерпываются все вопросы указанного строительства, которые должны быть учтены при разработке третьего пятилетнего плана народно-хозяйственного развития Москвы. Наши замечания следует рассматривать только как напоминание соответствующим органам на необходимость учесть потребности этого нового и весьма крупного строительства в Москве.

Инж. Ю. П. БЯЛЫНОВИЧ

Площадь Маяковского

Площадь Маяковского, как место пересечения двух магистралей (ул. Горького и Садового кольца) с интенсивным и все увеличивающимся движением, уже не удовлетворяет требованию скоростного и безопасного движения транспорта. Потому реконструкция площади должна быть осуществлена в ближайшее время.

Наиболее эффективным способом транспортной развязки в данном случае надо признать устройство движения в разных уровнях. Рельеф местности и значительная ширина Садового кольца облегчают устройство автомобильного тоннеля по Садовому кольцу.

Так как решение транспортного вопроса не может быть отложено до момента осуществления расширения площади в намечаемых по генплану реконструкции красных линиях, то для тоннеля была найдена трасса, не требующая при своем осуществлении сноса строений.

Открытая рампа длиною 70 м начинается напротив театра Народного творчества (отступая на 26 м от его фасада). Под улицей Горького и через подвал дома № 72/2 проходит тоннель длиною 136 м, затем идет открытая рампа длиною 120 м, отступающая от застройки левой стороны Садово-Триумфальной только на ширину тротуара.

Тоннель намечен шириною 9 м, то-есть достаточной для разностороннего движения, максимальный уклон 5,5 проц., высота проезда в тоннеле 5 м.

Наличие автомобильного тоннеля совершенно исключит пересечения транспортных потоков Садового кольца и ул. Горького. Правые повороты легко осуществляются обычным способом, кроме поворота с Садово-Триумфальной на ул. Горького. Для этого движения необходимо пробить выход с Садовой на Оружейный переулок. Для левого поворота необходимо будет сделать разворот на Садово-Триумфальной или Б. Садовой и пройти через тоннель. Ширина Садового кольца в этом месте вполне допускает такие развороты.

Для более полного обслуживания транспортом театров, расположенных на пл. Маяковского, и для загрузки пробиваемой к площади 2-й Брестской ул. дано движение вокруг рампы, выходящей на Б. Садовую.

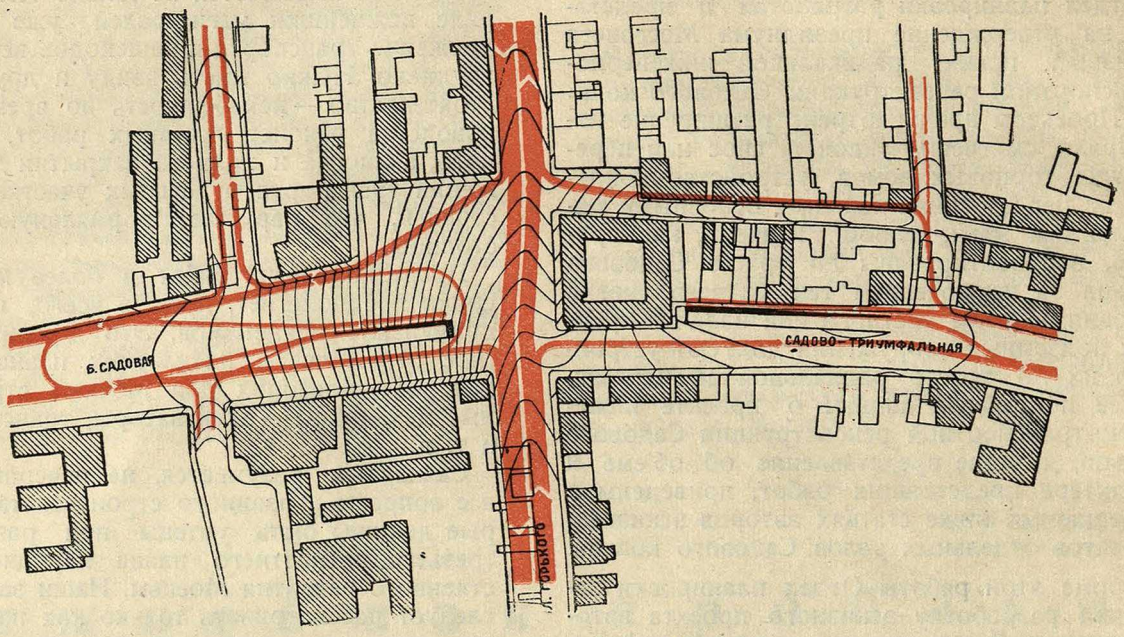
Все перечисленные выше мероприятия являются первоочередными. В дальнейшем, при осуществлении намечаемого сноса кварталов, расположенных между Садово-Триумфальной и Оружейным пер., станет возможным дальнейшее улучшение движения транспорта путем расширения тоннеля. Второй тоннель пройдет рядом с первым, или выйдет на Садово-Триумфальную симметрично к оси улицы, что будет стоить дороже, но удобнее для транспорта, так как использует равномерно всю ширину улицы. Каждый из тоннелей служит для одностороннего движения.

Рампы, выходящие к Б. Садовой ул., намечено перекрыть горизонтальной площадкой в уровень с ул. Горького, под которой возможно устройство подземного гаража.

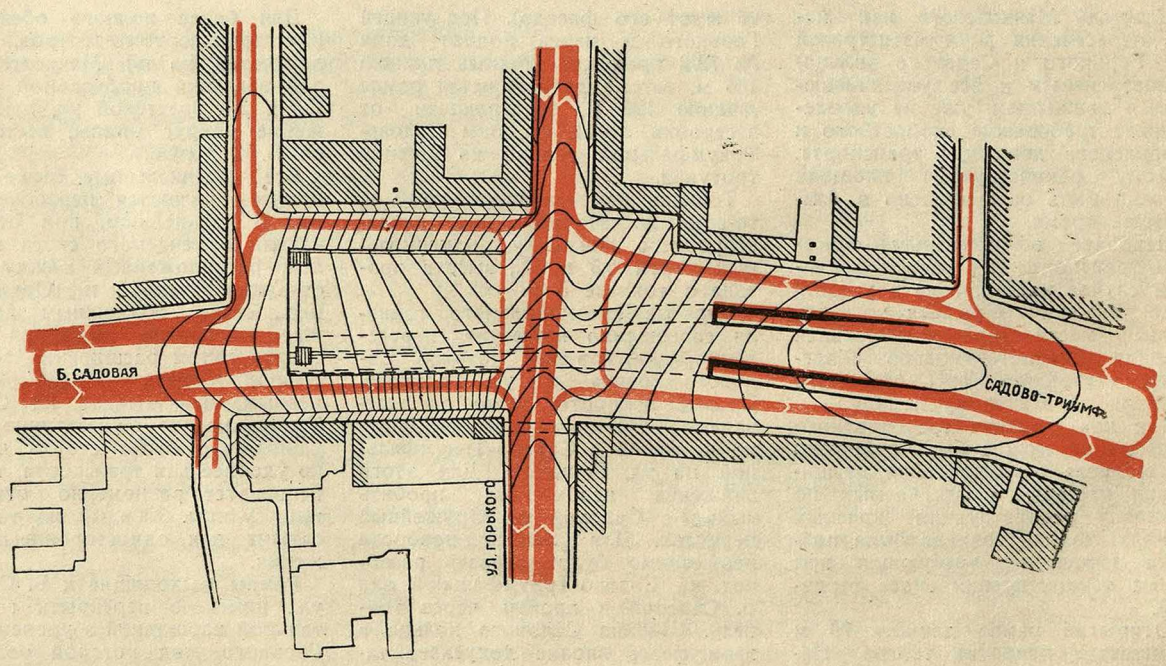
С устройством тоннеля станет затруднительным пешеходное движение через беспрерывно движущиеся потоки транспорта. В связи с этим проектом предусмотрено, в числе первоочередных мероприятий, устройство пешеходного тоннеля из вестибюля метро в театре им. Мейерхольда на противоположную сторону, где в будущем будет вестибюль метро трассы Садового кольца. Этот тоннель будет служить также и для пересадок с одного направления метро на другое. В дальнейшем пешеходный тоннель можно построить и на другом конце площади из здания Межрабпома.

Прокладка автомобильного тоннеля вызывает перекладку почти всех подземных сооружений по Садовому кольцу около площади.

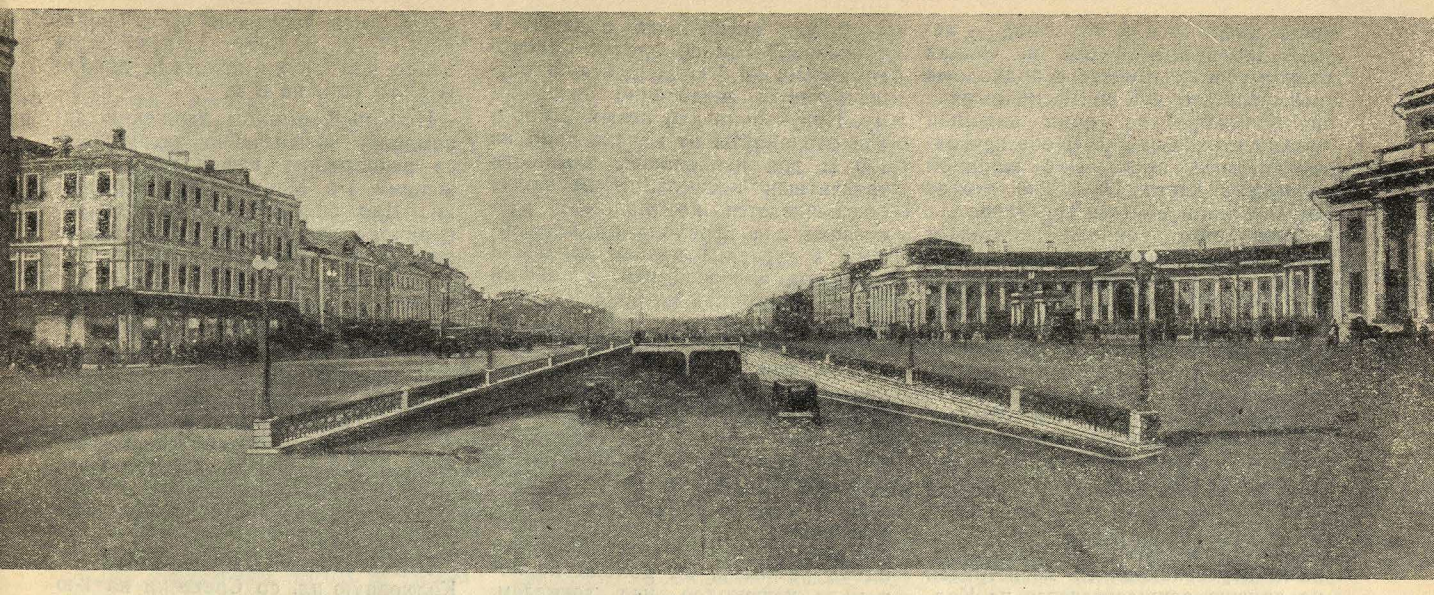
Так как площадь в основном уже застроена опорными зданиями, то вертикальная планировка с целью уменьшения уклонов возможна лишь в незначительных размерах.



Эскизный проект организации транспортного движения на пл. Маяковского. Первая очередь



Вторая очередь



Перспектива тоннеля на Колхозной площади. Проект

Инж. Л. Н. СОРОКИН

Колхозная площадь

Пересечение двух магистралей города — Садового кольца и 1-й Мещанской ул. — является уже в настоящее время одним из наиболее напряженных.

При бурном росте автомобильного парка столицы и увеличении интенсивности движения транспорта в городе, по Садовому кольцу, как по кольцевой магистрали, соединяющей радиальные направления, будут протекать мощные потоки автотранспорта.

1-я Мещанская ул. — артерия, соединяющая центр города с Ярославским шоссе, Ржевским вокзалом и зеленым массивом в Пушкинском (б. Останкино). Она также должна пропускать весьма значительные транзитные потоки транспорта. Очевидна необходимость организации движения в двух уровнях. Ширина Колхозной пл. в 60—80 м совершенно свободно допускает устройство тоннеля, ее рельеф также в достаточной степени этому благоприятствует.

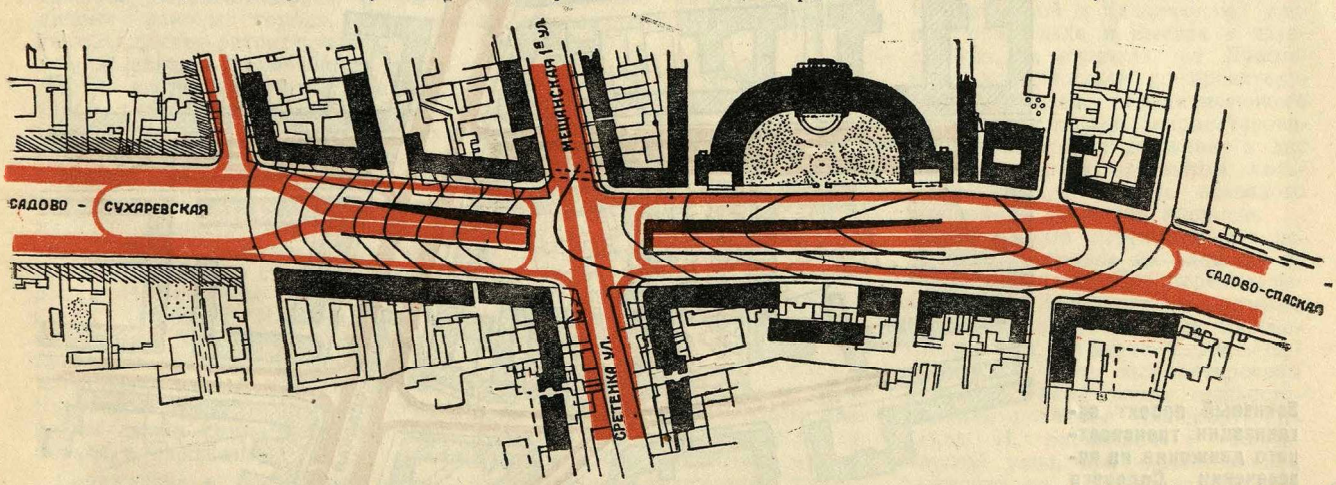
Проект пересечения в двух уровнях, приводимый в настоящей статье, предусматривает устройство тоннеля, расположенного по оси Колхозной площади.

Существующая вертикальная планировка Колхозной пл. при устройстве тоннеля сохраняется за исключением участка, где площадь уширяется у 2-й Мещанской ул.

Запроектированный по Колхозной пл. тоннель рассчитан для движения в три ленты на каждое направление. Это обеспечит пропускную способность практически в 2500—3000 экипажей в час. Общая ширина тоннеля взята 20,5 м, считая перекрытие его двумя пролетами, с разграничением направлений движения расположенными по середине опорами. Проезжая часть тоннеля шириной в 9 м с каждой стороны отграничена от стен и средних опор служебными тротуарами по 0,5 м.

Длина тоннеля определена в 80 м из соображений свободного размещения потоков транспорта и пешеходов в направлении Сретенка — 1-я Мещанская ул. Конструктивная высота перекрытия тоннеля взята 1,0 м. Толщина засыпки над тоннелем вместе с перекрытием проезжей части колеблется от 0,5 до 1,3 м, что позволяет над тоннелем проложить пересекающие его подземные сооружения. Для этой цели допущен перелом уклона в тоннеле, несколько увеличивающий толщину засыпки от принятого минимума в 0,5 м. При этом длина рамп не увеличивается, вследствие меньшей длины переходных уклонов. Габарит проезда в тоннеле по высоте принят 5 м, что обеспечит возможность движения двухэтажных автобусов и троллейбусов.

Максимальный продольный уклон рамп выбран 5 проц., имея ввиду, что бо́льший уклон создаст затруднения для скоростного движения, которое предусматривается по Садовому кольцу. Длина



Эскизный проект организации транспортного движения на Колхозной площади

КОЛХОЗНАЯ БИБЛИОТЕКА

рамп (подходов к тоннелю) — левой 126 и правой 202 м. Общая длина тоннеля вместе с подходами выразилась в 408 м. Расположение на Колхозной пл. рамп шириной между стенками 20,5 м обеспечивает боковые проезды с шириной проезжей части 17—21 м между парапетом и бортом тротуара.

Устройство тоннеля позволяет организовать нерегулируемое движение транспорта, допускающее значительные скорости для автомашин.

Движение по 1-й Мещанской и Садовому кольцу предусматривается в четыре ленты, направления транзитных потоков 1-й Мещанской и Садового кольца пересекаются в разных уровнях. В месте пересечения допущены только правые повороты на боковые проезды вдоль рамп.

Левый поворот с одной из взаимно пересекающихся магистралей на другую осуществляется на Колхозной площади, за пределами тоннеля. Для левого поворота со Сретенки на Садовое кольцо в направлении Самотечной площади, машина поворачивает направо, проезжает вдоль рампы и, вливаясь в общий транзитный поток, поворачивает налево около указателя левого поворота у Б. Спасской ул., после чего в'езжает в тоннель. Левый поворот с Садового кольца на 1-ю Мещанскую осуществляется аналогично описанному. Полукольца для левых поворотов отодвинуты от начала рамп на 170 м для наибольшей плавности транзитных потоков. Этим также обеспечивается необходимое расстояние для перехода на ближайшую к середине полосу движения машинам, вливающимся в общий поток транспорта из боковых проездов.

Для уменьшения длины пробега машин, при левом повороте с Садового кольца на второстепенные улицы, например на 3-ю Мещанскую, эти левые повороты осуществляются на площадке над тоннелем. Таким образом машина, идущая от Самотечной пл. и поворачивающая на 3-ю Мещанскую, проедет по боковому проезду вдоль рампы и, не доходя до перехода пешеходов над тоннелем, повернет на другую сторону Колхозной площади. Затем, пройдя в обратном направлении вдоль рампы, повернет на 3-ю Мещанскую.

Стоянки автотранспорта при этой схеме организации движения могут быть расположены вдоль парапета рамп, так как боковые проезды, имея проезжую часть шириной 17—21 м, будут загружены не более чем двумя полосами движения, то есть на 6 м.

При непрерывном движении автомашин чрезвычайно затрудняется пересечение пешеходным движением 1-й Мещанской и Сретенки. Для обеспечения безопасного перехода пешеходам, идущим в направлении Садового кольца, под 1-й Мещанской и Сретенкой предусматривается устройство подземных пешеходных тоннелей. Их ширина 5 м.

Лестничные сходы в тоннель для пешеходов проектируются в углах зданий, выходящих на перекресток. Архитектурное оформление входов в вестибюли должно быть достаточно выразительным и тем самым организующим пешеходное движение.

Поток пешеходов, переходящих Колхозную пл. со Сретенки на 1-ю Мещанскую, пересекает сравнительно слабый поток машин, поворачивающих направо. Это не может представлять большой опасности для пешеходов. По этим соображениям нет надобности в разобщении уровней для пешеходного движения при пересечении Колхозной площади.

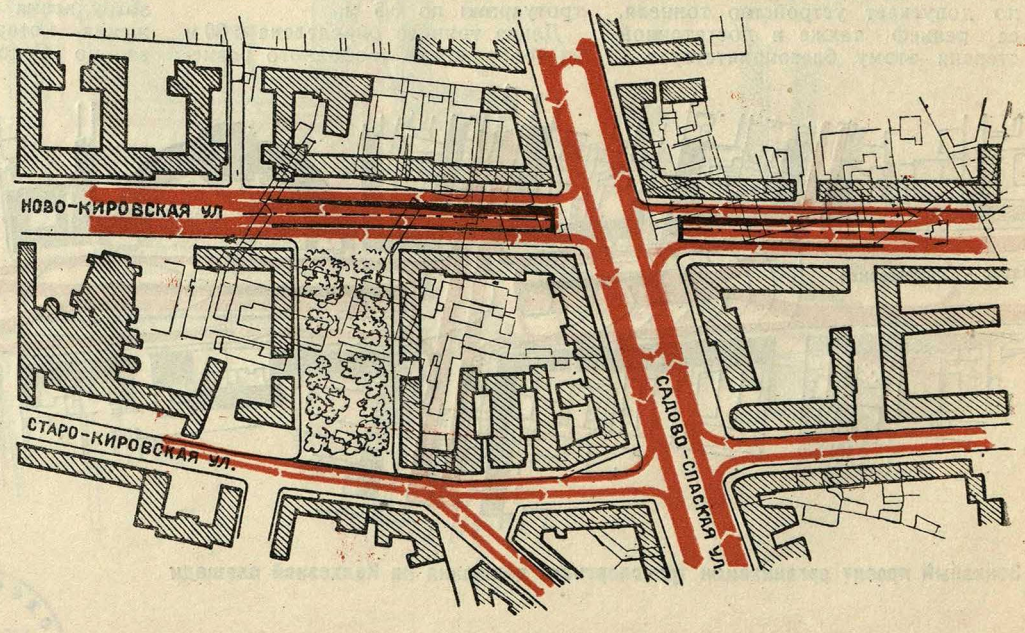
Инж. Л. Н. СОРОКИН

Пересечение Садового кольца и Ново-Кировской улицы

При реконструкции столицы Ново-Кировская ул. будет являться отрезком основной диаметральной магистрали, пересекающей весь город в направлении от парка им. Сталина (Измайловского) до Ленинских гор на новую юго-западную территорию.

Несомненно, что по Ново-Кировской ул. будет протекать мощный поток транзитного транспорта. Это тем более верно, что на этом направлении расположен крупнейший транспортный узел города — Комсомольская пл., с ее тремя вокзалами. На Садовом кольце, соединяющем все радиальные магистрали города, потоки транзитного транспорта еще более мощны. Таким образом необходимость разобщения уровней на пересечении Ново-Кировской ул. и Садового кольца совершенно очевидна.

В приводимом в настоящей статье проекте, разобщение уровней осуществлено путем устройства тоннеля по Ново-Кировской ул. От вариантов устройства тоннеля по Садовому кольцу пришлось отказаться вследствие значительного



Эскизный проект организации транспортного движения на пересечении Садового кольца и Ново-Кировской улицы

продольного уклона со стороны Красноворотской площади. Нельзя признать удачным и вариант устройства эстакады по Садовому кольцу ввиду значительно большей стоимости ее по сравнению со стоимостью сооружения тоннеля. Помимо этого, сооружение эстакады будет загромождать проезд и закрывать фасады зданий.

Запроектированный на Ново-Кировской ул. тоннель имеет общую ширину 14,5 м считая, что он будет иметь перекрытие двумя пролетами с рядом расположенных по середине опор. Детальный расчет конструкции и экономическое обоснование могут показать возможность перекрытия тоннеля одним пролетом в 13 м.

Проезжая часть тоннеля имеет ширину по 6 м для каждого направления и отграничена от стен тоннеля и средних опор служебными тротуарами по 0,5 м. Принятая ширина обеспечивает практически пропуск около двух тысяч экипажей в час в каждом направлении. Проезд в тоннеле имеет габарит по высоте равный 5 м.

Основные принципы проектирования продольного профиля тоннеля аналогичны изложенным выше, при описании тоннеля по Колхозной площади. При расположении тоннеля на Ново-Кировской ул., имеющей ширину 43 м, боковые проезды на ней имеют ширину 10 м между парапетом и бортами тротуара. Ширина тротуаров установлена 4 м.

Предлагаемая схема организации движения представляется в следующем виде. Транзитные потоки транспорта по Ново-Кировской ул. и Садовому кольцу пересекаются в разных уровнях. Непосредственно в месте пересечения этих магистралей допускаются лишь повороты направо. Левый поворот осуществляется на Садовом кольце, что вполне возможно при минимальной ширине его в этом месте в 55 м. При этом учитывалось, что движение по Садовому кольцу будет происходить в четыре ленты в каждом направлении, и ширина тротуаров равна 5 м с каждой стороны. Для того, чтобы машины, вливающиеся в транзитный поток Садового кольца с Ново-Кировской ул., имели возможность перейти с крайней полосы движения на ближайшую к середине, полукольца левых поворотов отодвинуты от углов на 80 м.

При разработке схемы организации движения предусматривалось, что все транзитное движение будет проходить лишь по Ново-Кировской ул. Таким образом существующие в настоящее время Кировская ул. и Орликов пер. будут иметь второстепенное значение и обслуживать главным образом местное движение.

На пересечении Садового кольца с Орликовым пер. и Кировской ул. допущены только правые повороты.

Переход пешеходов через Садовое кольцо на перекрестке Ново-Кировской можно осуществить путем устройства пешеходного тоннеля под Садовым кольцом. Расположение подземного перехода необходимо комплексно решить при разработке проекта станции метро на углу Ново-Кировской и Садового кольца.

Инж. Г. Н. ГОЛОДКОВСКИЙ

Площадь Красных ворот

В плане гор. Москвы площадь Красных ворот, помимо большого в настоящее время транзитного значения (кольцевого и радиального), имеет также большое местное значение. В районе площади размещены крупные учреждения: НКПС, Наркомзем, ОГИЗ, Наркомвнуторг и др.

Площадь имеет пересечения Садового кольца с Ново-Басманной улицей, Каланчевской, Кировским проездом, Боярским пер. и Хоромным тупиком. Площадь Красных ворот, являясь ближайшей к привокзальной Комсомольской пл., имела особое значение как посадочно-пассажирский узел для пригородных железнодорожных пассажиров, направляющихся в различные районы города. Однако снятие, после реконструкции Садового кольца, трамвайного движения, постройка первой очереди метро, резкое увеличение автобусного движения — все это сильно изменило транспортное лицо площади.

В связи с осуществлением генплана реконструкции столицы транспортное значение площади Красных ворот в системе планировки Москвы еще более изменится. Пробивка Ново-Кировской магистрали даст прямую транзитную связь центра с Комсомольской площадью, минуя существующую Кировскую улицу и Орликов пер., и тем самым снимает транзитные потоки с площади.

Сооружение в ближайшие годы Курско-Октябрьского железнодорожного тоннеля и организация по трассе существующей Курско-Октябрьской передаточной жел.-дор. ветки городской мощной магистрали дает прямую транзитную связь Комсомольской пл. с пл. Курского вокзала, минуя площадь Красных ворот.

Таким образом с транспортной точки зрения площадь Красных ворот следует рассматривать как перекресток движения Садового кольца с движением местного значения: центр — Н. Басманная ул.

Исходя из этого, разобщение движения Садового кольца с движением центр — Н. Басманная в двух уровнях было бы нецелесообразным, тем более, что при постройке тоннеля необходимо вложить крупные капиталовложения по перекладке мощных подземных сооружений.

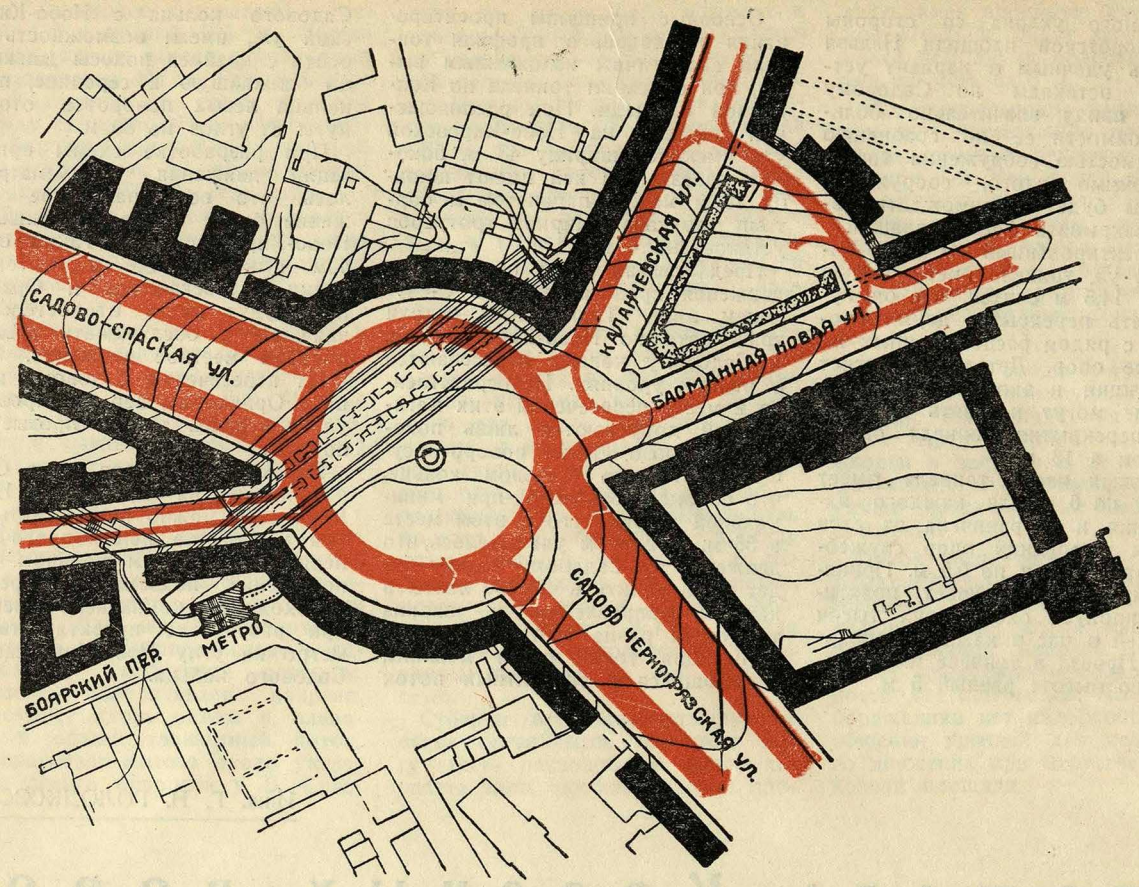
Предлагаемый вариант реконструкции площади Красных ворот представляет собой, с точки зрения транспортного решения, перекресток движения Садового кольца с движением центр — Н. Басманная, решенный по принципу кольцевого движения. По площади проектируется одностороннее движение в четыре ленты, что при скорости в 15 км/час определяет пропускную способность в 3500 машин в час.

Для кратковременных стоянок и остановок на площади, по ее периметру, отводится две полосы. Движение по Садовому кольцу проектируется четырьмя лентами в каждую сторону. Кировский проезд, являющийся в настоящее время транзитной связью центра с Комсомольской площадью через площадь Красных ворот, после пробивки Ново-Кировской магистрали будет являться проездом местного значения, обслуживающим движение по направлению центр — Н. Басманная ул. и ряд крупных наркоматов и учреждений, расположенных в районе площади Красных ворот.

Движение по Кировскому проезду запроектировано по одной полосе в каждую сторону. Стоянки для автотранспорта намечены вдоль фасада здания НКПС по Н. Басманной улице (на 25 автомашин) и на месте существующего сквера против здания НКПС (на 50 машин).

Для избежания пересечений по Н. Басманной и Каланчевской улицам при в'езде и выезде с автостоянки, на отрезках от Красноворотской площади до проектируемого проезда, ограничивающего застройку площади, запроектировано одностороннее движение в две полосы с самостоятельным кольцевым движением, вне основного кольцевого движения площади.

Специальных переходов для пешеходных потоков на площади не запроектировано. Для перехода пешеходами транспортных потоков Садового кольца в конце Садово-Спасской и в начале Садово-Черногрязской улиц запроектированы островки между двумя разносторонними потоками транспорта. Переход Н. Басманной и Каланчевской улиц, при одностороннем движении на них, разделенном к тому же тротуаром, отграничивающим автостоянку, не вызывает



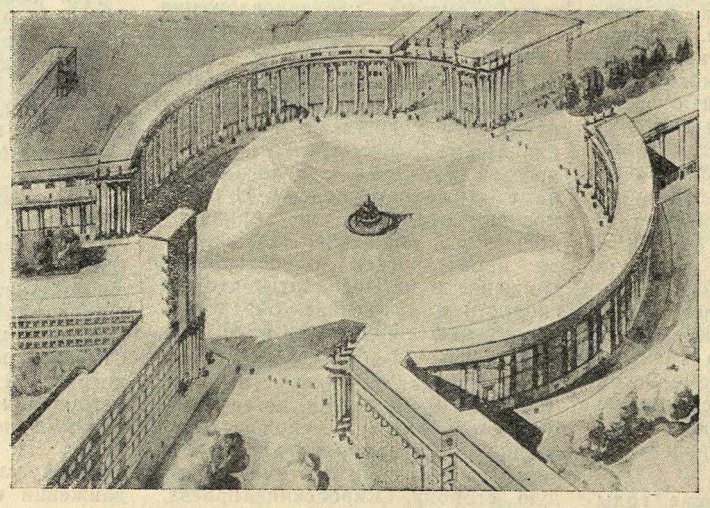
Эскизный проект организации транспортного движения на площади Красных ворот

большой опасности для пешеходов.

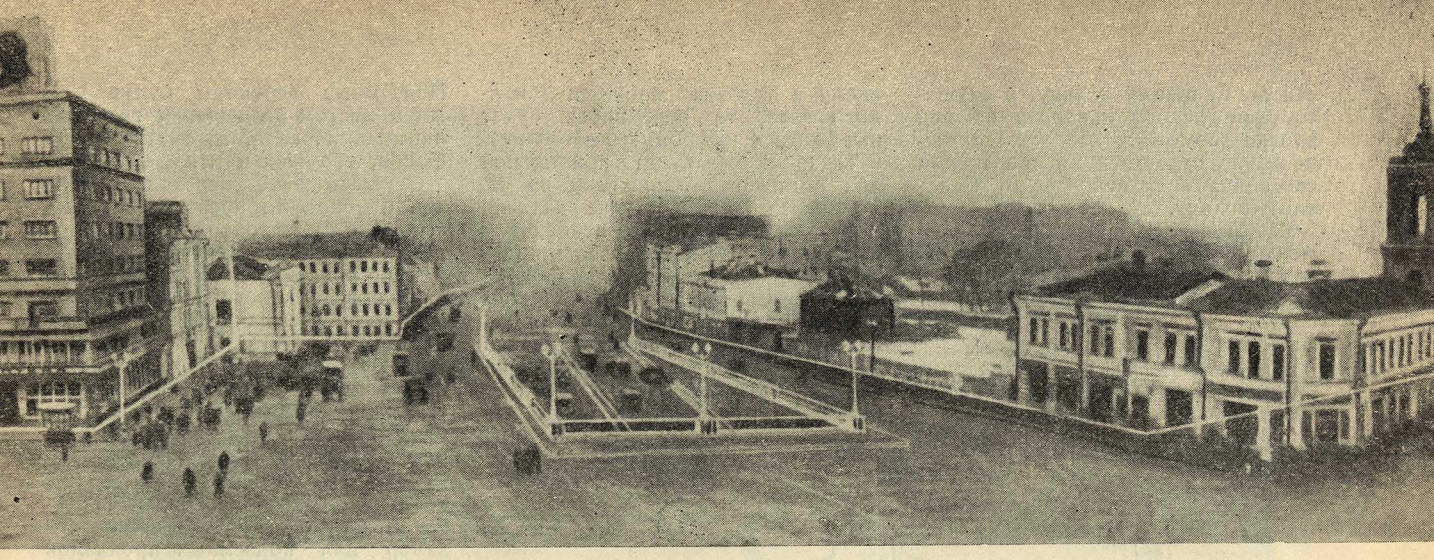
Движение пешеходов по площади кольцевое, подчиненное архитектурно-пространственному решению площади и схеме организации движения.

Рельеф площади, учитывая крупные дорожные работы, произведенные при реконструкции Садового кольца, остается существующий. Площадь по оси Садового кольца имеет двухскатную покатость от центра (где будет установлен архитектурный монумент) в сторону Садово-Спасской (1,8 проц.) и Садово-Черногрязской (0,4 проц.). Общий рельеф площади представляет собой наклонную плоскость в сторону отрезка, образуемого Садово-Спасской и Каланчевской ул., с максимальным уклоном, достигающим 2 проц.

Выходящие на площадь Красных ворот магистрали и улицы реконструированы, имеют усовершенствованное покрытие и остаются в существующих отметках с незначительными работами по установке борта вокруг автостоянки.



Перспектива площади Красных ворот. Проект планировки



Перспектива тоннеля на площади Земляного вала. Проект

Арх. С. А. БОЛДЫРЕВ

Инж. В. И. ПОЛЯКОВ

Площадь Земляного вала

Результаты обследования, проведенного в декабре 1936 г., показывают, что на площади Земляного вала движение по Садовому кольцу почти в три раза мощнее, чем по радиусу Покровка — Марксова улица. Так, по данным обследования, произведенного в 1929 г. на Покровке у площади Земляного вала, за сутки прошло в одном направлении (к центру) 1288 единиц транспорта, из них 821 гужевого, а в 1936 г. эта цифра увеличилась до 2489 единиц, при этом гужетранспорт исчисляется несколькими единицами. На Садовой, также в одном направлении, между Курским вокзалом и пл. Земляного вала в 1929 г. зарегистрировано 3560 единиц транспорта, из них 2610 гужевого, а по данным 1936 г. эта цифра увеличилась до 7267 единиц, при гужетранспорте в 442—456 единиц.

Учитывая, что мощность потока по Садовому кольцу будет все больше возрастать, необходимо уже сейчас предусмотреть осуществление в ближайшем будущем на перекрестке Садового кольца и магистрали Покровка — Марксова ул. пересечения в разных уровнях, то-есть подземного тоннеля.

Расположение тоннеля запроектировано по направлению потока большой мощности, то-есть Садового кольца. Это диктуется и соображениями архитектурного порядка. Магистраль Покровка — Марксова ул. при ширине в 42—47 м такого рода сооружением была бы затеснена. Нельзя также не учитывать, что по Марксовой ул. и Покровке в дни праздников и демонстраций движутся потоки демонстрантов ряда районов. Кроме того, ширина Садово-Черногрязской ул. при подходе к перекрестку с Покровкой — Марксовой запроектирована небольшим раструбом, что создает большую свободу видимости при поворотах с Марксовой ул. на Садовое кольцо и с последнего на Покровку.

Общая длина проектируемого тоннеля с рампами 329 м. Длина рампы по Садово-Черногрязской ул. 155 м. Перекрытая часть тоннеля имеет длину 80 м. Такая длина перекрытой части взята с целью создания лучшей пространственной и архитектурной организации площади. Рампа по Садово-Земляной ул. запроектирована длиной в 94 м. Эта длина, при принятом уклоне в 6,25 проц., укладывается до выхода на Садовое кольцо Гороховской ул., что достигается использованием существующего рельефа с уклоном примерно в 2 проц. в сторону Курского вокзала.

Проектируемый тоннель принят поперечного сечения в 20 м, из расчета два служебных тротуара по 0,75 м (пешеходное движение направляется поверху), проезжая часть для каждого направления движения по 9 м и полоса в 0,5 м по оси тоннеля на постановку опор, уменьшающих пролет и разделяющих движение транспорта в тоннеле.

Внутренняя высота тоннеля принята в 5 м из расчета пропуска двухэтажного транспорта (автобус и троллейбус).

Проезжая часть в 9 м для каждого направления движения принята из расчета, что одна внешняя полоса движения в тоннеле специально отводится под троллейбус, как наиболее громоздкий вид транспорта. Остающиеся две полосы проезжей части (6 м) отводятся под легковые и грузовые автомашины.

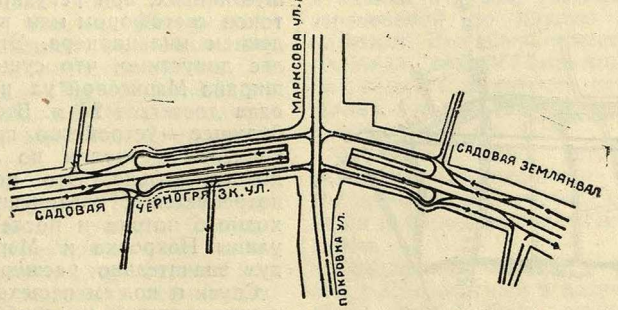
Вопрос о ширине тоннеля подлежит уточнению путем соответствующих расчетов на пропускную способность. Необходимо только отметить, что имеющиеся ссылки на практику Парижа (кольцо по линии бывших укреплений), где тоннели построены шириною 12—18 м с проезжей частью до 6—8 м для каждого направления не предусматривают троллейбусное движение.

При осуществлении тоннеля на площади Земляного вала могут быть применены следующие схемы движения транспорта.

Вариант 1. Левый поворот осуществляется непосредственно на Садовом кольце в центре проезжей части на известном расстоянии от начала рампы.

Если, например, требуется чтобы автомашина, идущая из центра города, направилась к площади Красных ворот, то она должна при выходе с Покровки на площадь Земляного вала свернуть вправо, влиться в движение по Садовому кольцу и, пройдя некоторое расстояние, сделать левый поворот в центре проезжей части.

Несмотря на то, что мы имеем достаточную ширину проезжей ча-

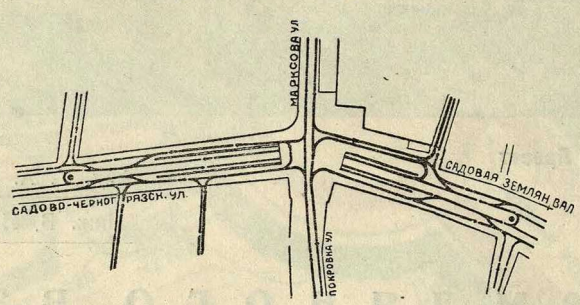


Первый вариант

сти по Садовому кольцу, и осуществление левого поворота на ней вполне возможно, все же его выполнение отразится на пропускной способности транспорта по Садовому кольцу.

Чтобы избежать задержки движения транспорта на этой магистрали, может быть применима (по варианту 2) схема движения транспорта с осуществлением левого поворота на боковом проезде.

В этом случае боковые проезды, имеющие ширину до 18 м (включая тротуары), вполне могут допу-

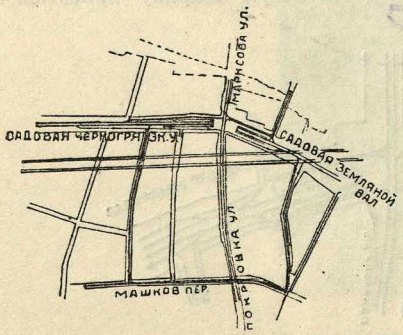


Второй вариант

стить движение транспорта по двум направлениям (встречное). Ширина боковых проездов будет равна существующей ул. Кирова. Предлагаемая схема движения транспорта полностью обеспечивает пропускную способность по обеим направлениям. И только при обратных поворотах машин, выехавших из тоннеля на боковой проезд, ширина площадки для разворота должна быть не менее 17 м. Эта величина допускает поворот на 180° автомашин типа автобус «ЗИС-8» или автомобиль «ЗИС-101», радиус поворота которых равен 8—9 м. Кроме этого, на боковом проезде для встречного движения предусматривается полоса в 3 м и ширина тротуара до 5 м. Таким образом ширина бокового проезда при тоннеле на площади Земляного вала должна быть не менее 22 м (считая от подпорной стенки рампы).

Иметь указанную ширину на всю длину проезда не требуется, поэтому при данной схеме движения должны быть предусмотрены местные уширения.

Схема движения транспорта с левым поворотом при использовании существующих переулков вокруг площади (вариант 3) практически непригодна ввиду лишних перепробегов транспорта. Так, например, если применить данную

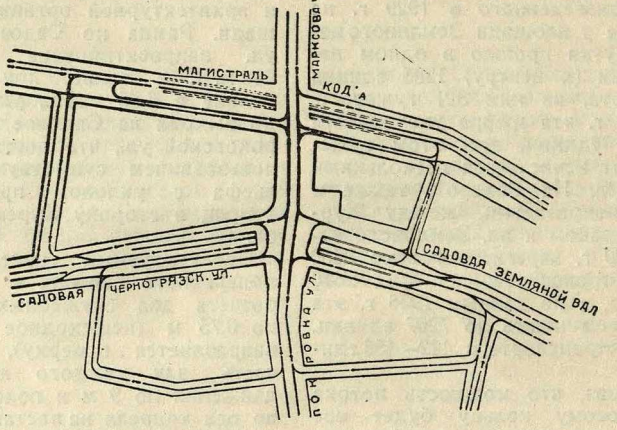


Третий вариант

схему в условиях площади Земляного вала, то перепробег будет выражаться цифрой 750—1000 м.

Такая схема будет приемлемой для организации движения на пл. Земляного вала в случае наличия небольших кварталов и огибающих их переулков вокруг площади (вариант 4). Это потребует пробивки двух небольших проездов для одностороннего движения по прилегающим кварталам с внутренней стороны Садового кольца. С внешней же стороны Садового кольца будут использованы проезды существующие и сохраняемые по будущей планировке города, — Гороховская ул. и Хомутовский пер., а также проектируемая Курско-Октябрьская магистраль.

Предлагаемый проект не предусматривал особой схемы движения



Четвертый вариант

пешеходов, имея ввиду, что радиальный поток их будет пересекать только местное (поворотное) движение с Садового кольца. Что же касается пешеходов, двигающихся по Садовому кольцу, то здесь могут быть два решения: первое — на ближайший ряд лет — простой переход по мостовой в шуц-линиях, при регулировании потоков светофором или под наблюдением милиционера. Это тем более допустимо, что существующая ширина Марксовой ул. и Покровки едва достигает 20 м. Второе — на будущее — устройство пешеходных тоннелей-переходов по линии Садового кольца. Это мероприятие потребуется с увеличением пешеходного потока и после того, как улицы Покровка и Марксова будут значительно расширены.

Спуск и под'ем пешеходов будут осуществляться на глубину 3—3,5 м с помощью движущихся лестниц. Подземные переходы будут служить местом размещения газетных киосков, ларьков, автоматов, телефонов, уборных и т. п.

Осуществление переходов-тоннелей необходимо провести согласованно с постройкой коллекторов для подземного хозяйства.

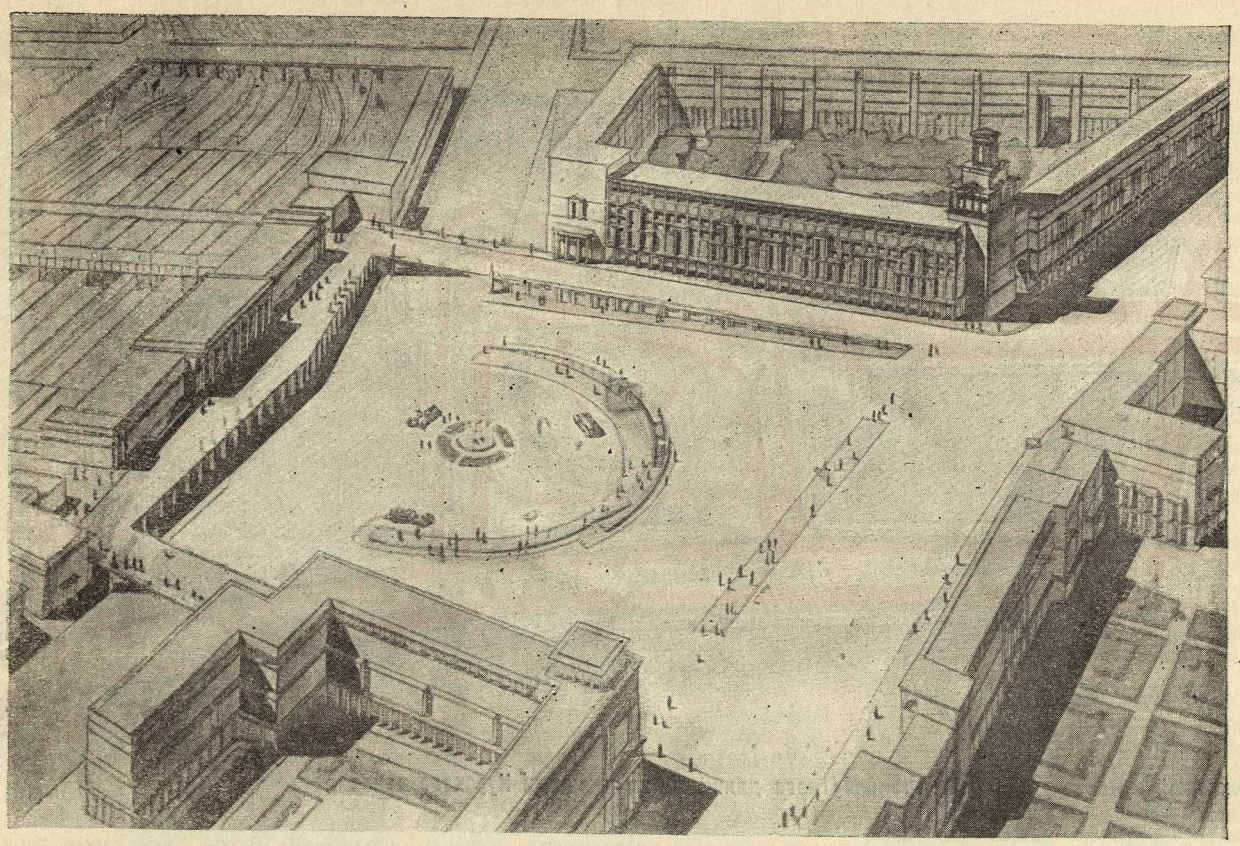
Все подземные сооружения на площади Земляного вала проложены по бокам Садового кольца, ближе к тротуару. Это обстоятельство благоприятствует осуществлению тоннеля без значительной перекладки подземных сооружений и без большой ломки асфальтированной поверхности площади. Конструкция и толщина перекрытия над тоннелем запроектированы с расчетом на устройство в толще его камер для подземных прокладок радиального направления.

Стоимость сооружения описанного здесь тоннеля для автодвижения подсчитана ориентировочно в сумме 3,5 млн. руб., включая перекладки подземных сооружений.

При устройстве тоннеля должны быть разрешены еще две задачи: во-первых, спуск поверхностных и ливневых вод в общую водосточную сеть и, во-вторых, устройство таких приспособлений, которые бы создали нормальное движение по тоннелю в условиях суровой снежной зимы, когда обычным явлением бывает гололедица.

Первое в проекте решается путем мощных подземных водоприемников и соответствующей насосной и моторной установок в боковом помещении тоннеля, с автоматическим (в зависимости от наполнения) действием откачки воды из резервуара в водосточную сеть. Второе, — очистка рамп и тоннеля от снега, — производится с помощью уже применяемых в Москве средств очистки (авто-скребки, авто-метелки и т. п.).

Для устранения ледяной корки на асфальте тоннеля во время гололедиц проектом предлагается укладка под поверхностью асфальтового полотна паро- или водопроводной разводящей сети. В моменты гололедиц в эту сеть вводится пар или горячая вода из теплофикационной магистрали, которая безусловно будет проложена по Садовому кольцу. Расходы на такое подогревание не должны быть высоки, а эффект будет безусловно большой.



Перспектива площади Курского вокзала. Проект планировки

Инж. А. В. БАБИЧЕВ

Площадь Курского вокзала

Реконструкция пл. Курского вокзала и транспортное решение ее предусматривают создание четко работающего транспортного узла с огромным количеством грузовых и пассажирских потоков. Проект реконструкции самого вокзала предусматривает пристройку новых павильонов с обеих сторон вокзала и надстройку второго этажа.

Площадь уширяется за счет прирезки к ней новой территории, равной по величине примерно половине существующей площади. Это открывает фасад вокзала по всей его длине и выводит площадь широким фронтом на Садовую улицу. Непосредственно перед фасадом вокзала по площади проходит пробиваемая новая магистраль — КОД (Курско-Октябрьский диаметр, соединяющий Комсомольскую пл. с Абельмановской заставой), — используемая для подхода транспорта к первому этажу вокзала. Ко второму этажу с двух сторон ведет пандус, прилегающий к ограничивающей площадь застройке и перекрывающий КОД.

Назначение пандуса состоит, во-первых, в том, чтобы подвести пассажира автотранспортом непосредственно на второй этаж (который предназначен для пассажиров дальнего следования) и, во-вторых, обеспечить в разных уровнях пересечение с транспортом, идущим по КОД'у через площадь. Это дает возможность избежать установки светофоров при подходах улицы КОД к площади и тем самым обеспечить сквозное бесперебойное движение транспорта по новой магистрали.

Стоянка автотранспорта располагается в центральной части площади. Уклон площади от Садовой улицы в сторону вокзала, достигающий в начале 5—5,5 проц., неудобен для стоянки, ввиду чего вертикальной планировкой предусматривается создание в центре площади — на месте стоянки — площадки с небольшим уклоном к вокзалу. Последняя отделяется от окружающих более высоких участков площади отвесной стенкой, имеющей в плане форму полукруга с радиусом 50 м и сопрягается с общей площадью при достижении одинаковых отметок. Две лестницы, подымающиеся со стоянки, дают выход на площадь вблизи Садовой улицы. Под'езд транспорта на стоянку так же, как и выезд его со стоянки, осуществляется левым поворотом.

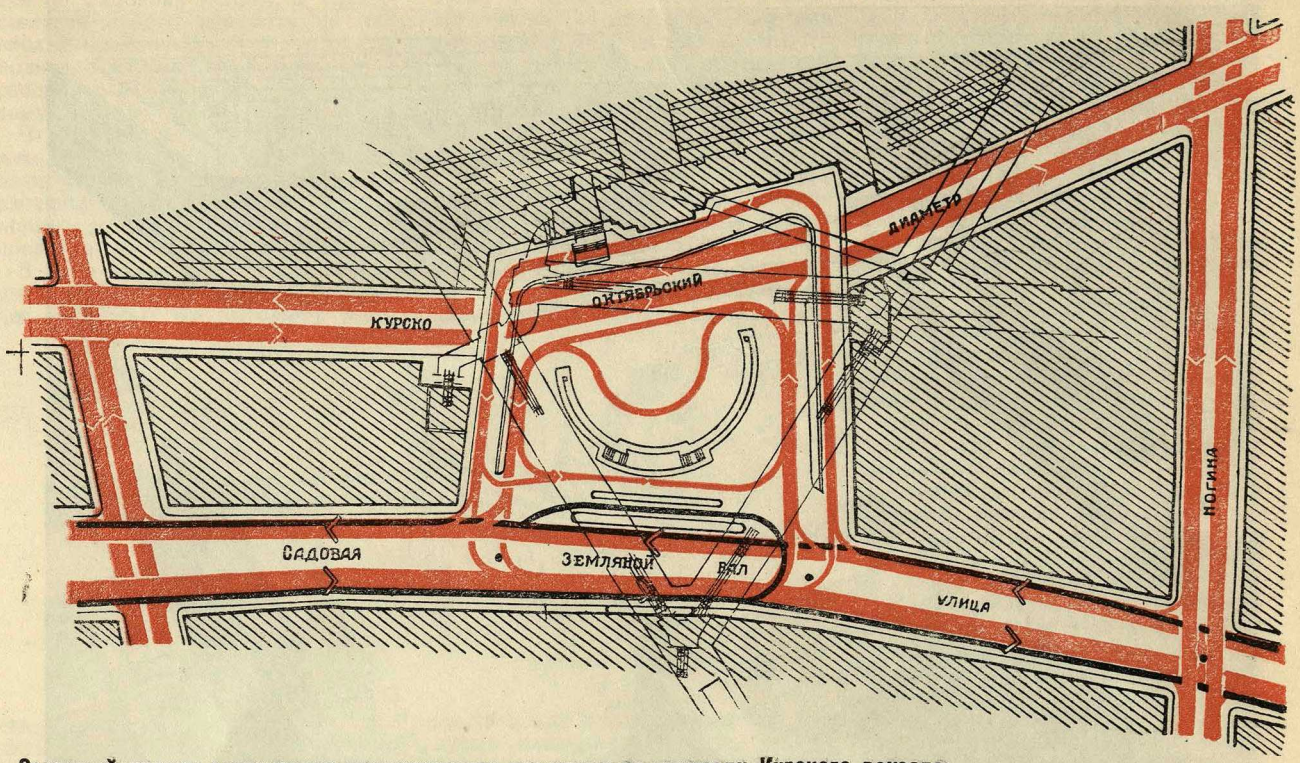
Соединение трех линий метро 2-й и 3-й очереди (Покровский радиус, Рогожский радиус, Садовое кольцо), образующее под площадью сложный узел, находит выход в трех наземных вестибюлях. Общий вестибюль Покровского и Рогожского радиусов располагается в линии застройки на Садовой улице против площади. Два другие располагаются в зданиях, ограничивающих площадь.

Общий вестибюль Покровского радиуса и Садового кольца располагается в первом этаже существующего корпуса, где сейчас размещены кассы дороги им. Дзержинского. Запроектированные Метропроектом входы и выходы этого вестибюля, обращенные на площадь, при осуществлении пандуса должны быть перенесены на угол Садовой улицы ввиду невозможности расположения дверей вестибюля под пандусом, имеющим в данном месте недостаточную для этого высоту.

Третий вестибюль, об'единяющий Рогожский радиус и Садовое кольцо, будет расположен на углу в здании будущей гостиницы, выстраиваемой по другую сторону площади. Вестибюль имеет вход с площади, причем высотный габарит пандуса достаточен для размещения под ним дверей, ведущих в помещение вестибюля.

Вестибюли метро, устраиваемые в зданиях, выходящих на площадь, соединяются подземными пешеходными коридорами-тоннелями с вокзалом.

Соединение вокзала с вестибюлем, располагаемым в здании гостиницы, может быть осуществлено двояким образом. Первый вариант



Эскизный проект организации транспортного движения на площади Курского вокзала

предусматривает устройство спуска в тоннель внутри самого вестибюля, причем в этом случае пассажир, приехавший на метро, подымается эскалатором до уровня пола вестибюля и затем опускается из вестибюля в тоннель. В этом же случае пассажир, прибывший на автотранспорте, чтобы попасть на вокзал, должен зайти в вестибюль метро и там спуститься в тоннель, ведущий к вокзалу.

Второй вариант предусматривает подачу приехавшего на вокзал пассажира эскалатором до уровня пола тоннеля. Желающие же выйти на поверхность подымаются далее уже другим эскалатором, имеющим начало на уровне пола тоннеля и конец в вестибюле. Пассажиры, прибывающие на автотранспорте, попадают в тоннель, ведущий к вокзалу, по лестнице, спускающейся непосредственно с тротуара, причем входной люк располагается рядом с остановкой автобусов, служащей для высадки пассажиров.

Аналогичный тоннель соединяет вокзал со стоянкой автотранспорта и предусматривает движение пассажира с вокзала на стоянку. Выход из тоннеля происходит через двери, устраиваемые в ограничивающей стоянку полукруглой рампе, в месте достаточной для этого высоты.

Система подземных пешеходных коридоров, проектируемых под площадью, в основном преследует цель избежать пересечения большого людского потока, стремящегося на вокзал и с вокзала, с интенсивным автомобильным движением, идущим через площадь по магистрали КОД.

Все транспортное движение запроектировано на площади с расчетом минимума пересечений. Левые повороты с пересечениями допускаются в двух местах на Садовой улице перед площадью: при под'езде к площади и при выезде с нее, а также при с'езде с пандуса влево на площадь.

Троллейбус с конечным маршрутом до Курского вокзала делает кольцо на Садовой улице, не заходя вглубь площади.

Автобус с таким же маршрутом заходит на площадь и высаживает пассажиров на остановке, расположенной напротив вестибюля метро в гостинице, далее, минуя стоянку автотранспорта, автобус подходит к остановке для посадки пассажиров, расположенной на другой стороне площади и затем выезжает на Садовую улицу.

Весь комплекс реконструктивных мероприятий позволит создать новую площадь, наиболее полно отвечающую требованиям, пред'являемым к напряженным вокзальным площадям.

Арх. Ю. Н. МУШИНСКИЙ

Инж. Г. А. ШКАБАТУР

Таганская площадь

Таганская площадь в настоящее время состоит из двух самостоятельных площадей: верхней и нижней. Верхняя площадь исключительно транспортная. На этой площади по существу развязываются все транспортные потоки Таганской, Воронцовской, Б. Коммунистической, Верхней Радищевской ул. и Садового кольца. Большая часть нижней площади занята сквером, в транспортном отношении она является лишь вспомогательным элементом Таганского транспортного узла.

Таганская площадь, как в настоящее время, так и в перспективе является транзитной площадью. Роль ее должна заключаться в том, чтобы быстро, бесперебойно и безопасно развязывать и пропускать в разных направлениях транспортные потоки. В настоящее время площадь по своей планировке не удовлетворяет ни одному из этих условий.

Новая планировка этого узла определяет на перспективу следующие основные транспортные потоки: Садовое кольцо; магистраль к

заводу им. Сталина; Нижегородское и Остаповское шоссе — центр. Садовое кольцо предполагается, как транзитная кольцевая магистраль, принимающая на себя транспорт значительной зоны тяготения и разгружающая центр от диаметральных сквозных потоков. Магистраль Солянка — завод им. Сталина соединяет центр города с промышленным Пролетарским районом и потому в транспортном отношении очень напряжена. Нижегородское и Остаповское шоссе связывают центр Москвы не только с окраинами города, но и с городами Московской области

Площадь имеет форму треугольника, одна сторона которого сливается с магистралью Солянка — завод им. Сталина, идет по существующей ул. Володарского; другая сторона треугольника является продолжением Остаповского и Рязанского шоссе и идет по В. Радищевской ул. Красная линия, образующая основание треугольника, является продолжением Садового кольца в направлении нового Краснохолмского моста.

Транспортная развязка осуществляется на участке площади прямоугольной формы, являющемся частью всей площади, организованным за счет верхней и нижней площадей. Часть площади, образуемая проездами по В. Радищевской и ул. Володарского, отводится под постройку памятника или обелиска и фонтанов.

Однако эта конфигурация площади полностью не решает проблемы транспорта.

Быстрый рост транспорта; большая роль Садового кольца как транзитной магистрали; особенность рельефа, нуждающегося в значительном смягчении продольных уклонов Садового кольца — все это диктует необходимость организовать пересечение Садового кольца с Таганской площадью в двух уровнях. Этому мероприятию благоприятствует рельеф местности. Таганская площадь расположена на отметках 140—144, то-есть на 20 м выше набережных Москва-реки и р. Яузы, на 6 м выше проектируемого Краснохолмского моста и на 15 м выше Ульяновской ул.

Пересечение в разных уровнях путем устройства тоннеля запроектировано нами с выходом на Краснохолмский мост, набережную Москва-реки, с устройством остановочных пунктов коммунального транспорта в тоннелях, путем уширения в них проезжей части.

Садово-Земляная ул. в настоящее время пересекается в одном уровне с Ульяновской улицей. На этом участке уже в настоящее время имеют место частые заторы. Ульяновская ул. в будущем расширяется до 42 м, является единственной улицей, соединяющей площадь Прямикова с центром города и служит продолжением шоссе Энтузиастов. Следовательно, транспортная роль ее значительно возрастает. Учитывая это, проектом предусмотрено пересечение Садового кольца с Ульяновской ул. в разных уровнях путем устройства эстакады над последней. Рельеф местности также этому способствует.

Для обеспечения необходимой пропускной способности двух других основных потоков (магистрали завода им. Сталина, Нижегородского и Остаповского шоссе) запроектировано пересечение одного потока транспорта (левый поворот) в разных уровнях.

Пересечение названных потоков в одном уровне потребовало бы установки светофора и тем самым понизило бы пропускную способность обоих потоков на 25—30 проц. Мало того, по условиям вертикальной планировки остановка транспорта у светофора против под'ема, доходящего до 4 проц., влечет за собой в зимнее время буксование, простои, а при плохих тормозах аварии.

Устройство двух названных тоннелей и организация транспортной развязки по принципу кругового движения на площади обеспечивают беспрепятственную непрерывную езду всех видов транспорта.

В проекте исключительное место занимает вопрос о пешеходах. Транспортные потоки, показанные на чертеже количеством лент, при непрерывности их создают трудные условия для переходов улиц пешеходами. Это вызывает необходимость организовать переход Б. Коммунистической, Нижегородского и Остаповского шоссе, Народной ул. и Садово-Земляного вала путем устройства островков через каждую ленту. Причем скорость автомашин, как правило, на переходах допускать не выше 10 км/час, а расстояние машин одна от другой не ближе 20 м. Для перехода же через магистраль завода им. Сталина и новой В. Радищевской ул. запроектировано устроить подземные пешеходные тоннели, а при наличии больших пешеходных потоков устроить небольшие эскалаторы.

Постройка тоннеля под Таганской площадью, а также постройка эстакады над Ульяновской ул. влекут за собой перекладку подземных сооружений (водопровод, водосток и пр.) протяжением около 1000 м.

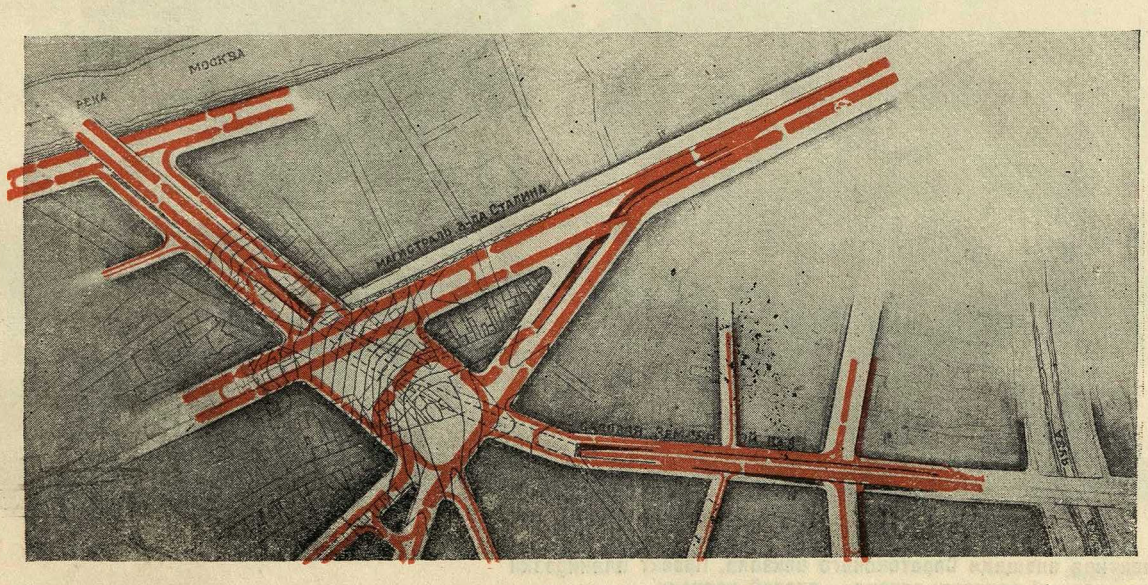
Постройка тоннеля под Таганской площадью должна производиться одновременно с постройкой эстакады, так как при одновременном производстве работ можно более целесообразно разместить земляные массы и рационально производить работы по перекладке подземных сооружений.

Второй тоннель может быть построен независимо от первого в последнюю очередь.

Запроектированный Гормостом левый пандус Краснохолмского моста необходимо изменить в сторону его укорочения, изменения величины и знака продольного уклона.

Первый вестибюль по трассе III очереди метро располагается на углу ул. Б. Каменщиков и Таганской площади.

Ориентировочная стоимость осуществления предлагаемого проекта Таганской площади с тоннелями и эстакадой составит несколько больше 17 млн. руб. (без стоимости перекладки подземных сооружений).



Эскизный проект организации транспортного движения на Таганской площади

Арх. МАНКЕВИЧ и ЯСЕНЕВ
Инж. О. Н. ГОРОХОВА

Площадь Саратовского вокзала

В перспективе осуществления генплана реконструкции Москвы планировка площади Саратовского вокзала решена в двух вариантах,— с оставлением вокзала на месте и с выходом его к Жукову проезду.

В первом варианте площадь запроектирована в форме трапеции размером в 3,2 га, в центре которой размещается сквер с памятником С. М. Кирову. По красным линиям площади размещаются два вестибюля метро: первый у вокзала, в первом этаже проектируемого здания; второй—у существующего здания Райсовета.

При организации транспортного движения на площади основной задачей ставилось дать пересечение Садового кольца с магистралью Ново-Кузнецкая — Дубининская в разных уровнях, чтобы обеспечить бесперебойное скоростное транзитное движение по Садовому кольцу. Эта задача разрешается устройством тоннеля по Садовому кольцу протяжением 420 м, ориентировочная стоимость которого выражается в 3,2 млн. руб.

Высотный габарит тоннеля принят 5 м, ширина 20,6 м, максимальный уклон 5 проц. При ширине тоннеля 20,6 м обеспечивается движение транспорта по 3 линиям в каждом направлении.

Транспортный поток Садового кольца со стороны Добрынинской площади и Н. Кузнецкой улицы к Саратовскому вокзалу регулируется светофором с целью сохранения непосредственного движения к вокзалу, так как в этом направлении предполагается движение транспорта общественного пользования. Автотранспорт, идущий к вокзалу, ответвляется от общего потока, подходит к вокзалу, проходит предвокзальную площадку, снова вливается в общий поток и по кольцу распределяется по всем входящим на площадь потокам. Второстепенные транспортные потоки Кожевнической и Б. Татарской улиц подчиняются основным направлениям.

Стоянка автомашин намечается на площади со стороны Саратовского вокзала. Пешеходное движение на перекрестках организуется следующим образом: через Кожевническую ул. против вокзала и через Б. Татарскую в одном уровне, но с устройством островков безопасности через каждую ленту; через Дубининскую ул. пешеходные потоки регулируются светофором; переход Садового кольца в месте пересечения с Н.-Кузнецкой — Дубининской магистралью происходит по тротуарам над тоннелем, а Н.-Кузнецкой улицы и Садового кольца и на углу Б. Татарской улицы осуществляется посредством устройства пешеходных тоннелей.

Вертикальная планировка площади решена проектными горизонталями сечением через 0,2 м, приближающимися к существующему рельефу. Общий уклон площади направлен от Н.-Кузнецкой ул. в сторону Кожевнической и Б. Татарской улиц. Максимальный уклон на площади принят 0,3 проц. минимальный — 0,4 проц.

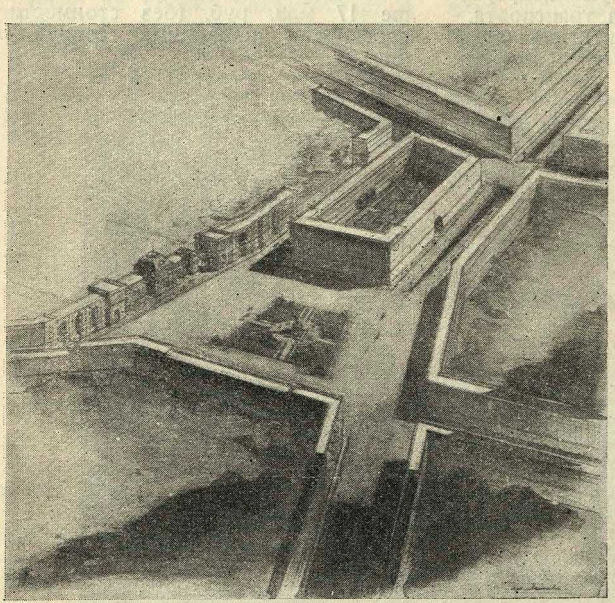
Второй вариант планировки площади (без вокзала) проектируется в форме прямоугольника размером 3 га. В центре также запроектирован сквер с памятником С. М. Кирову. Райсовет размещается в обособленном габарите здания, которое является композиционным центром площади. На противоположных сторонах по красным линиям площади в зданиях размещаются два вестибюля метро.

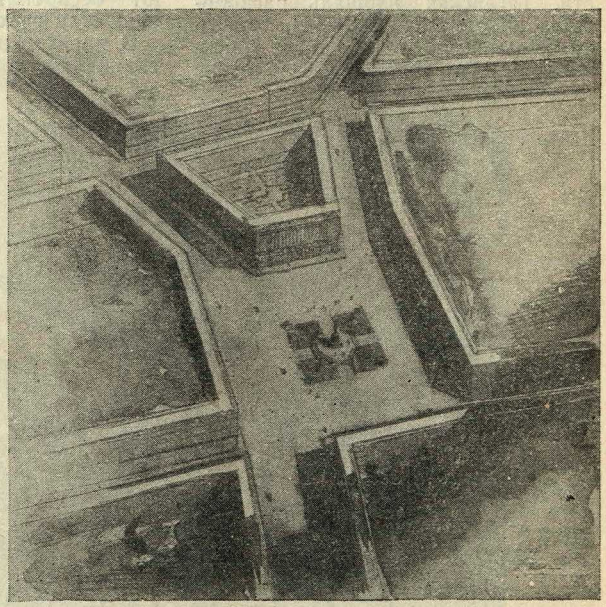
При разработке схемы организации транспортного движения на площади по данному варианту ее планировки преследовалась та же цель—решить основное пересечение Садового кольца с магистралью Н.-Кузнецкая — Дубининская в разных уровнях.

В данном случае вопрос разрешается устройством тоннеля по магистрали Н.-Кузнецкая—Дубининская протяжением 439 м и ориентировочной стоимостью в 3.474 тыс. руб.

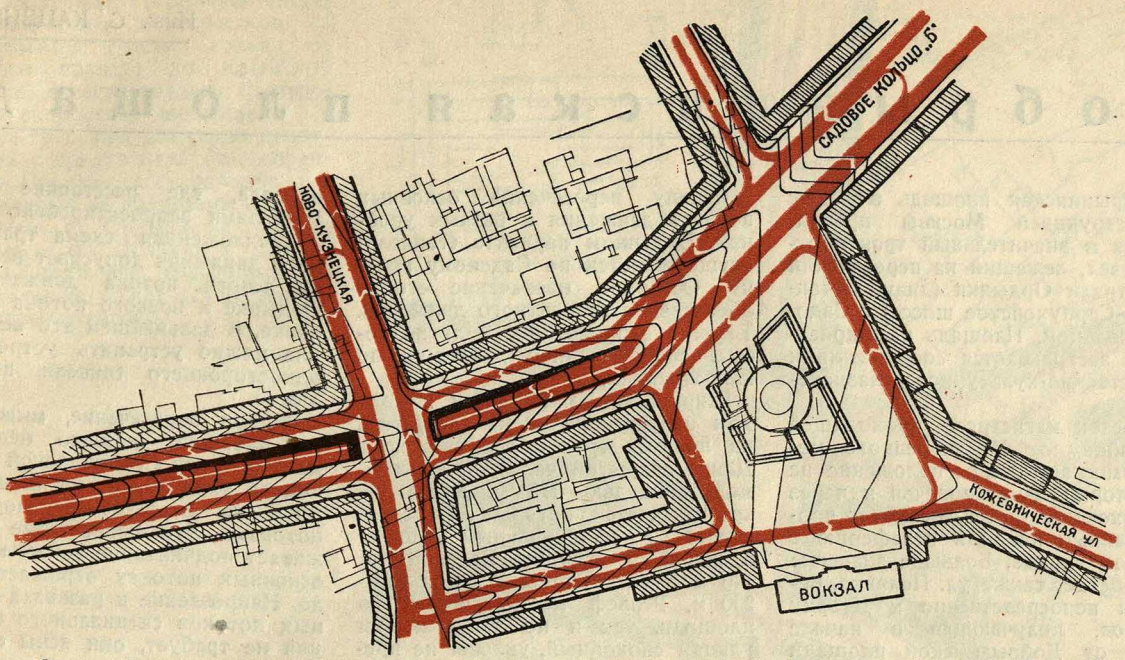
Высотный габарит тоннеля принят 5 м; ширина 20,6 м, максимальный уклон 5 проц. Устройство тоннеля обеспечивает бесперебойное движение скоростного транзитного транспорта по Садовому кольцу. Транспортные потоки с магистрали Н.-Кузнецкая—Дубининская на Садовое кольцо и обратно подчиняются основному потоку Садового кольца, сливаются с ним, пройдя метров 100—150, делают поворот радиусом 10 м и вливаются в потоки обратного направления.

При таком решении отпадет надобность в светофоре и сохраняется основной принцип обеспечения максимальной пропускной способности основных потоков Садового кольца и Н.-Кузнецкой ул. Такой же принцип решения принят на перекрестке Садового кольца с Б. Татарской улицей. Транспортные потоки на пересечении Кожевниче-





Перспектива площади Саратовского вокзала. Проект планировки
Слева — первый вариант; справа — второй вариант



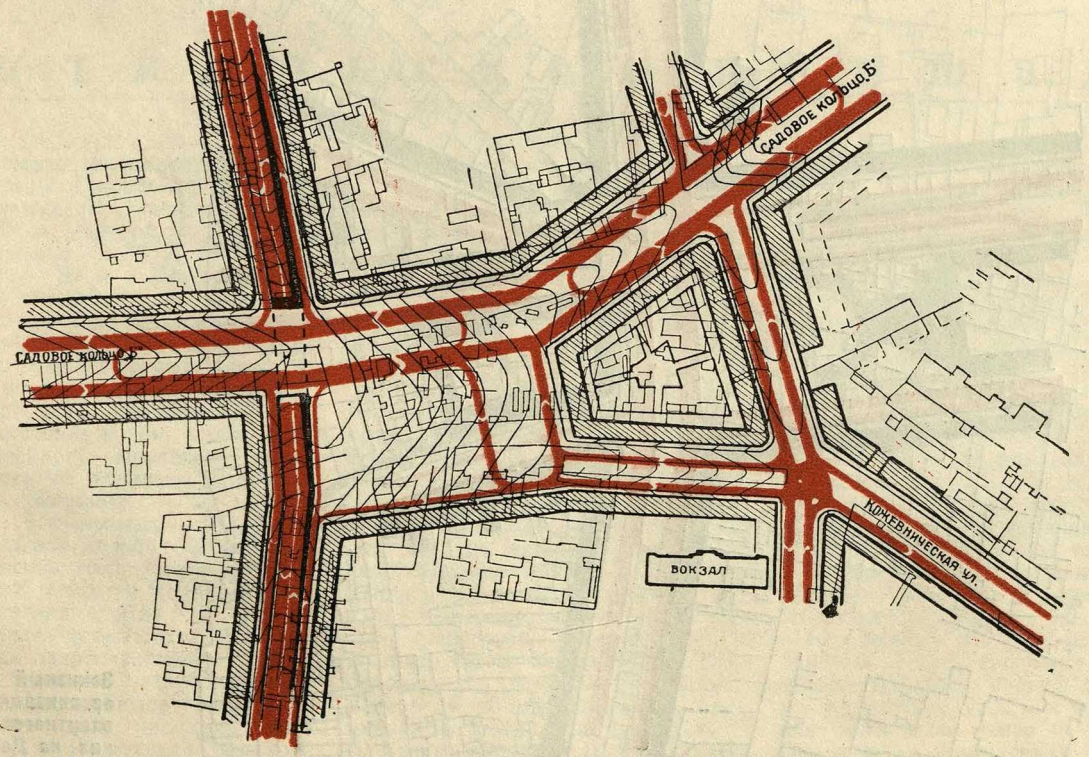
Эскизный проект организации транспортного движения на площади Саратовского вокзала. Первый вариант

ской ул. с вновь проектируемым проездом регулируются светофором, так как данные улицы имеют исключительно районное значение.

Стоянка автомашин намечается на площади перед зданием Райсовета.

Пешеходное движение на перекрестках организуется следующим образом: переход Н.-Кузнецкой — Дубининской улиц в месте пересечения их с Садовым кольцом происходит по тротуарам над тоннелем, а Садового кольца у Н.-Кузнецкой и Б. Татарской улиц посредством устройства пешеходных тоннелей. Потоки пешеходов Кожевнической улицы и вновь проектируемого проезда регулируются светофором, а Б. Татарской ул. устройством островков безопасности через каждую ленту транспортного движения.

Вертикальная планировка площади решена горизонталями сечением через 0,2 м, близким к существующему рельефу. Общий уклон площади, как и в первом варианте, направлен от Н.-Кузнецкой улицы к Б. Татарской и Кожевнической улицам. Максимальный уклон площади 1,2 проц., минимальный—0,4 проц.



Второй вариант

Инж. С. КАЦЕНБОГЕН

Добрынинская площадь

Добрынинская площадь в связи с реконструкцией Москвы превращается в значительный транспортный узел, лежащий на пересечении магистрали Ордынки (диам. Останкино—Серпуховское шоссе) с Садовым кольцом. Площадь расширяется и застраивается сооружениями общественно-культурного назначения.

Отрезок магистрали, проходящей по району от Москворецкого моста, занимает осевое положение на территории Замоскворечья и через Серпуховское шоссе связывает промышленный район и переферию с центром города. Большое значение приобретает также ул. Полянка, ведущая непосредственно к Дворцу Советов, получающая в начале своем от Добрынинской площади до Казачьего переулка новое направление. В данный узел входят также Пятницкая и Серпуховская улицы. В связи с постройкой нового Москворецкого моста и моста через Водоотводный канал с выходом на Ордынку, Пятницкая улица теряет непосредственную связь с центром и становится разгрузочной улицей, идущей параллельно основной магистрали. Серпуховская ул. на участке Добрынинская пл.—Стремянный переулок спрямляется.

Организация транспортного движения на площади разрешается по предлагаемому нами проекту по принципу пересечения основных потоков движения в разных уровнях. В данном варианте (тоннель) осуществляется по Садовому кольцу. Основное назначение его — обеспечение транзитного движения. Тоннель запроектирован двухочковым с разделением движения по направлениям.

Ширина проезжей части в каждом направлении (9 м) рассчитана на пропуск трех полос движения. Длина закрытой части, прикрываемой площадью—175 м, длина открытых частей, которые запроектированы с максимальным уклоном 5 проц. со стороны Валовой ул. 146 м и со стороны Житной ул.—230 м. Рельеф местности как по площади, так и по прилегающим улицам спокойный, уклоны не превышают 2 проц. Этим об'ясняется большая длина открытых частей тоннеля.

За пределами Добрынинской площади также обеспечено бесперебойное движение транзита по Садовому кольцу. Со стороны Октябрьской пл. тоннель, проходящий под нею, начинается на расстоянии 103 м по выходе из тоннеля на Добрынинской пл. Это расстояние дает возможность перегруппировки автотранспорта для непосредственного его попадания на площадь. Таково же положение с площадью Саратовского вокзала, где расстояние между тоннелями запроектировано 225 м.

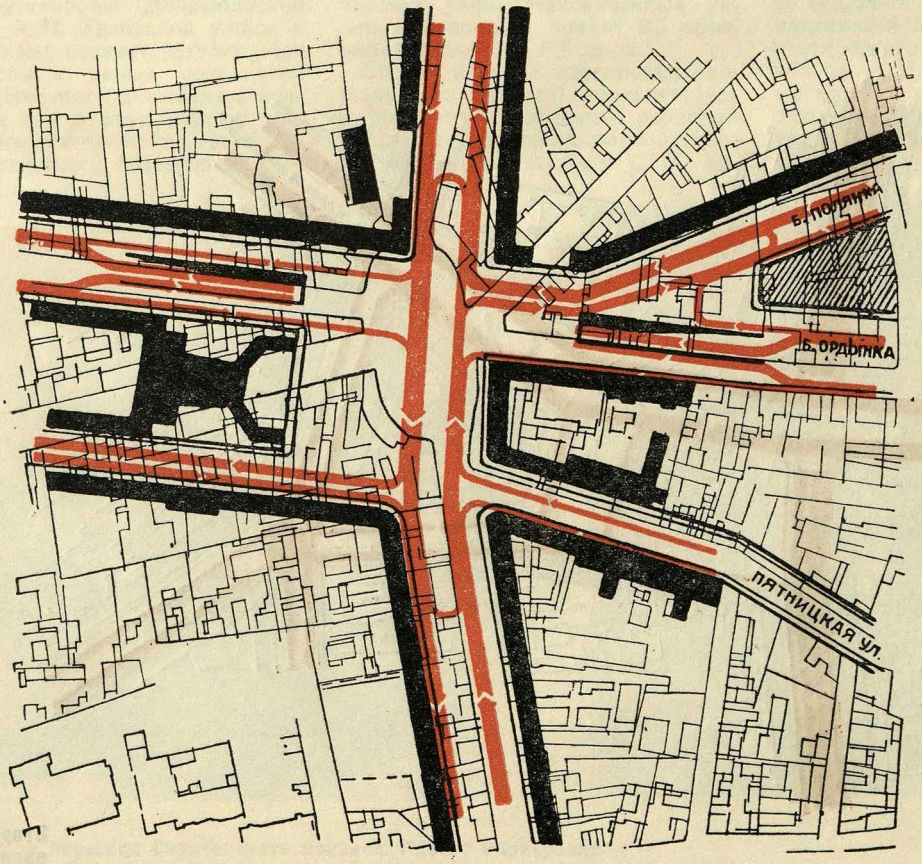
Предложенная схема транспортного движения допускает пересечение левого потока движения по Ордынке и правого потока по Полянке. В дальнейшем это пересечение можно устранить устройством одностороннего тоннеля по Ордынке.

Второе пересечение, имеющееся на площади, вызвано необходимостью связи Серпуховской и Пятницкой улиц со всеми вливающимися на площадь транспортными потоками. Это пересечение обслуживает подчиненное движение и на основных потоках отражается мало. Направление и развязка остальных потоков специального пояснения не требует, они ясны из чертежа.

Движение пешеходов регулируется имеющимися светофорами и, где этого недостаточно, островками безопасности, расположенными между транспортными транзитными потоками.

Остающееся свободным пространство на площади у предполагаемой центральной общественной застройки используется под стоянку автомашин.

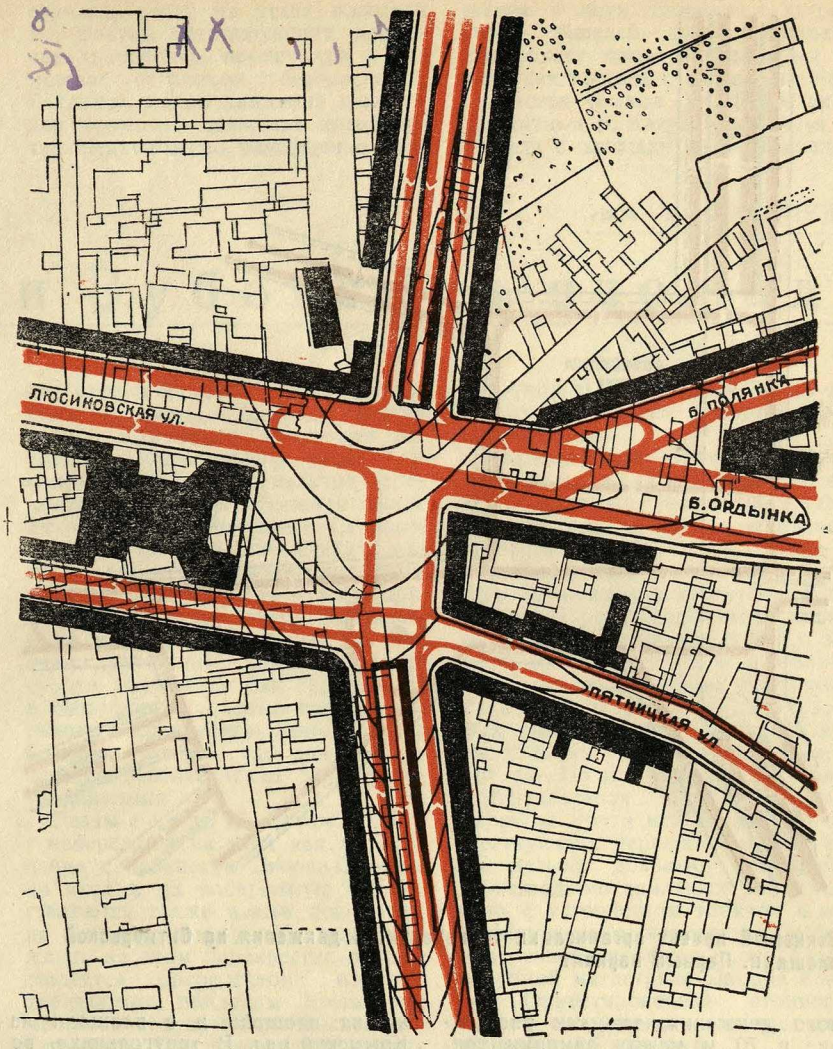
Основным преимуществом данного варианта решения площади является осуществление тоннеля по Садовому кольцу, дающее возмож-



Эскизный проект организации транспортного движения на Добрынинской площади. Первый вариант

ность выдержать стройную систему однотипных перекрестков на значительном участке кольца от Курского вокзала до Крымской площади, то-есть создать бесперебойное скоростное движение.

Кроме того, при движении демонстраций с предприятий Москворецкого и Пролетарского районов, расположенных за пределами Садового кольца, по Ордынке на Красную площадь и по Полянке к Дворцу Советов, движение транспорта по кольцу также может осуществляться беспрепятственно.



Второй вариант

Инж. Т. М. ЕЛИСЕЕВ

Октябрьская площадь

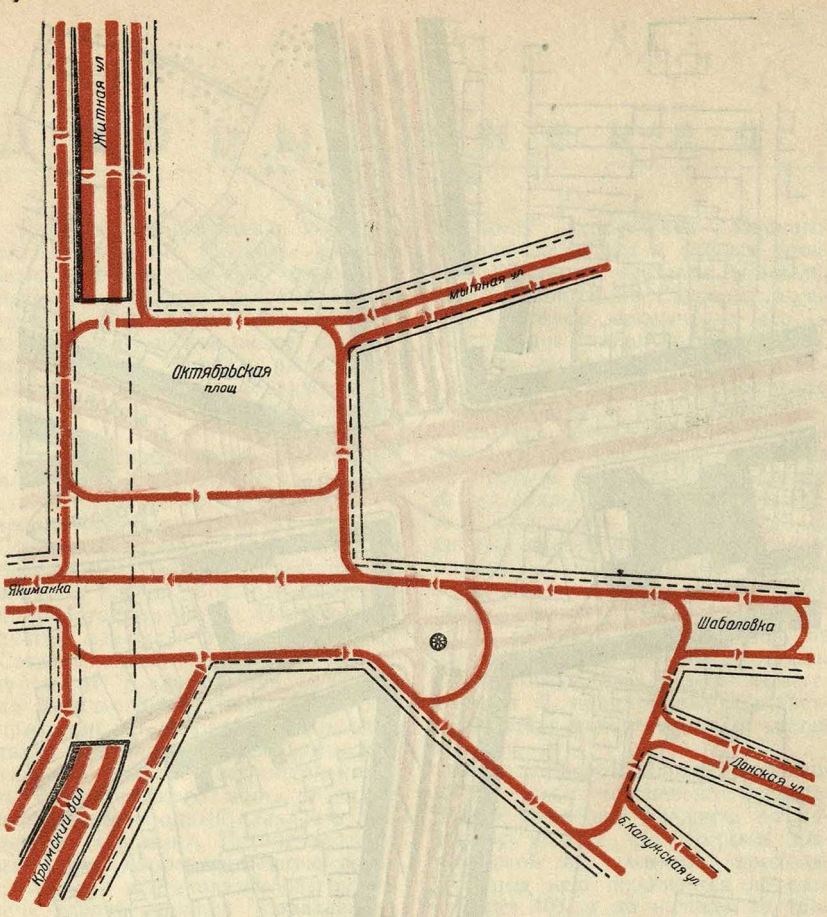
Основными магистралями, сходящимися к Октябрьской площади, являются: Б. Якиманка шириной в 40 м, Житная ул. — 60 м, Крымский вал — 72 м, Б. Калужская ул. — 50 м и Шаболовка — 50 м. В существующих габаритах Октябрьская пл. занимает территорию в 1,5 га, по проекту реконструкции она увеличится до 5 га.

При эскизном решении транспортного узла Октябрьской пл. задача состояла в том, чтобы дать прямолинейное движение автотранспорта по основным направлениям: Б. Якиманка — Б. Калужская ул., Б. Якиманка — Шаболовка и Садовое кольцо (Житная ул. — Крымский вал). Остальные направления являются подчиненными по отношению к этим.

Движение транспорта во всех вариантах запроектировано в двух уровнях. Тоннель запроектирован двухочковым, каждое отверстие шириной в 10,5 м, проезжая часть равна 9 м и 1,5 тоннеля под тротуары. Габарит тоннеля 7 м, длина его 200 м с уклоном в 1,2 проц., длина рампы со стороны Житной ул. 175 м с уклоном в 5,1 проц., со стороны Крымского вала 135 м с уклоном в 3,9 проц. Глубина заложения тоннеля запроектирована с таким расчетом, чтобы пересекаемые трассой тоннеля подземные сооружения можно было проложить над конструкцией его перекрытия.

Первый вариант предусматривает сведение до минимума пересечения потоков движения и сохранение прямолинейности основных направлений на площади. Потоки, идущие с площади на Шаболовку и с Б. Калужской ул. на площадь, проходят по периметру треугольника. Потоки, идущие с Б. Якиманки и Крымского вала на Мытную ул., вливаются в основной поток транспорта, движущийся с площади на Б. Калужскую и Шаболовку, а в треугольнике делают поворот в об'езд черепахи и вливаются в поток, движущийся с Б. Калужской ул. и Шаболовки на площадь. С Житной ул. на Мытную и с Мытной на Б. Якиманку движение транспорта проходит по кольцу. Потоки транспорта с Житной ул. на Шаболовку, Донскую, Б. Калужскую и с Шаболовки, Донской, Б. Калужской ул. и Мытной на Крымский вал проходят через тоннель по Садовому кольцу.

Решение транспортной схемы по первому варианту находится в зависимости от решения транспортной схемы на Добрынинской площади. Потоки с Шаболовки, Б. Калужской, Донской и Мытной ул. на Крымский вал проходят через тоннель, что исключает пересечение потоков транспорта у Б. Якиманки. Организация потоков с указанных выше направлений возможна без снижения пропускной способности транспорта по Садовому кольцу в том случае, если тоннель на Добрынинской площади будет проложен не по трассе Садового кольца (Житная ул. — Валовая ул.), а в направлении магистрали север — юг (Б. Ордынка — Люсиновка). Направление тоннеля по Садовому кольцу исключает организацию указан-



Эскизный проект организации транспортного движения на Октябрьской площади. Первый вариант

ного движения, так как расстояние в 70 м между рампами тоннеля Октябрьской и Добрынинской площадей недостаточно для поворота вписыванием в основной поток указанных выше потоков.

Вариант № 2 предполагает организацию движения транспорта для всех направлений по периметру площади с устройством светофора или милицейского поста на пересечении потоков с Б. Якиманки на площадь и с площади на Крымский вал. В треугольнике, во избежание пересечения потоков, направляющихся с Б. Калужской ул. на площадь и с площади на Шаболовку и на Донскую ул., запроектировано пересечение в разных уровнях путем устройства двух тоннелей для потоков с площади на Шаболовку и на Донскую ул. Транспорт, направляющийся с Б. Калужской ул. на площадь, проходит над тоннелями и вливается в поток, движущийся с Шаболовки на площадь.

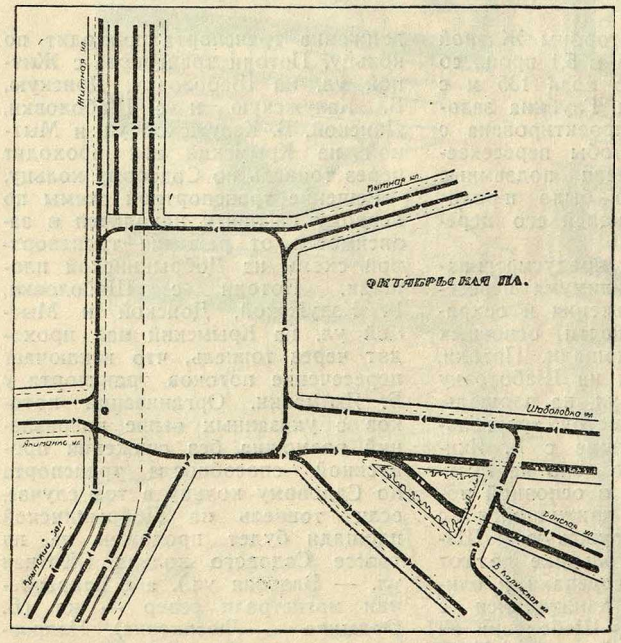
Тоннели запроектированы открытыми, а в местах пересечения транспорта устраивается перекрытие по типу путепровода с шириной проезжей части в 21 м и тротуары по 3 м. Длина тоннеля по Шаболовке 230 м, из них перекрывается 27 м, ширина 10,5 м, из которых проезжая часть 9 м и служебные тротуары по 0,75 м, продольный уклон максимально 5 проц., габарит 5 м.

Длина тоннеля по Донской ул.— 230 м, из них перекрывается 21 м. Ширина тоннеля 10,5 м, из которых ширина проезжей части 9 м и служебные тротуары по 0,75 м. Продольный уклон максимально 5 проц., габарит 5 м.

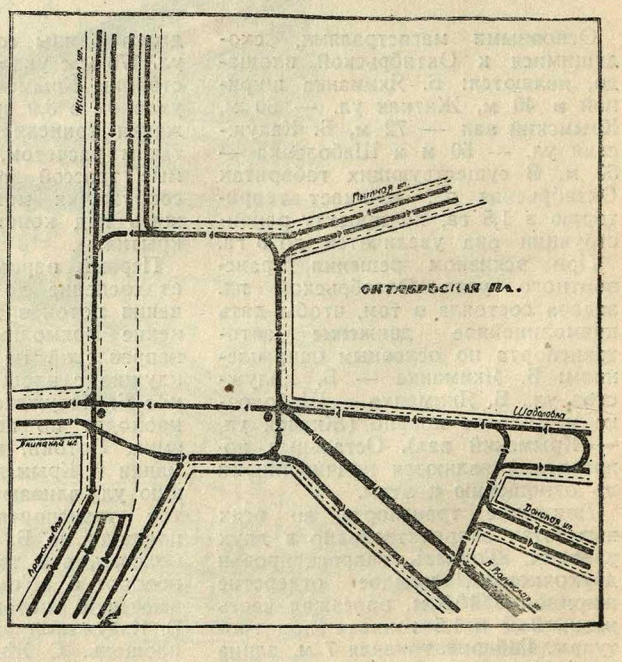
Отвод атмосферных осадков обеспечивается путем устройства водостока с включением последнего в общую сеть.

Решение транспортного узла по варианту № 3 предусматривает сохранение прямолинейности движения основных направлений с организацией движения второстепенных потоков по периметру площади и с подчинением последних основному потоку. Это вызывает необходимость устройства двух светофоров, работающих одновременно при отношении потоков 1 : 6, причем транспорт, идущий с Житной ул. на Б. Калужскую и Шаболовку, проходит тоннелем с разворотом последнего на Крымском валу вокруг черепахи.

В целях увеличения пропускной способности, избежания пересечения потоков транспорта в треугольнике, движущихся с Б. Калужской на площадь и с площади на Шаболовку и Донскую ул., запроектирован односторонний тоннель по Б. Калужской ул. для потоков, движущихся на площадь. Потоки с площади на Шаболовку и Донскую ул. проходят над тоннелем по периметру. Длина тоннеля 300 м, из которых для проезжей части перекрывается 27 м,



Второй вариант



Третий вариант

проезжая часть 21 м и два тротуара по 3 м, максимальный уклон 5 проц. Ширина тоннеля 10,5 м, из них проезжая часть 9 м и служебные тротуары по 0,75 м, габарит 5 м.

Движение пешеходов во всех перечисленных вариантах в тех случаях, когда на углах площади нет постов, регулирующих движение транспорта, происходит с помощью островков безопасности. В случае, когда движение пешеходов тормозит движение транспорта, предположено разобщение движения в двух уровнях с устройством тоннелей для пешеходов. Это может быть необходимым на участках выхода с площади на перекресток (выход на Шаболовку, Донскую и Б. Калужскую ул.) и на выходе с площади на Б. Якиманку.

Инж. Л. И. КАЛЕНОВА

Крымская и Зубовская площади

Ныне существующая Крымская площадь по плану реконструкции Москвы становится перекрестком мощного транспортного движения. Ее конфигурация и границы меняются, во-первых, в связи с новым Крымским мостом, пандус которого выходит очень близко к площади; во-вторых, в связи с пересечением этого направления вновь проектируемой магистралью проспекта Дворца Советов. Существующий Крымский проезд расширяется, сливаясь с Садовым кольцом.

Таким образом на Крымскую площадь выходят две мощные магистрали. В связи с этим транспортная развязка запроектирована в виде пересечения в двух уровнях. Пересечение здесь задумано с тоннелем по новому направлению проспекта Дворца Советов. Проспект имеет здесь ширину 60 м, что обеспечивает расположение рамп и достаточные проезды с обеих сторон.

Устройство тоннеля в направлении Садового кольца связано с некоторыми трудностями: наличие не глубоко залегающей от поверхности осуществленной трассы метро; близкий подход к площади пандуса нового Крымского моста—это затрудняет организацию тоннеля в направлении кольца; наличие перекрестка, где пересекается новое Усачевское направление с Садовым кольцом, не позволяет сделать одну из рамп достаточной по длине.

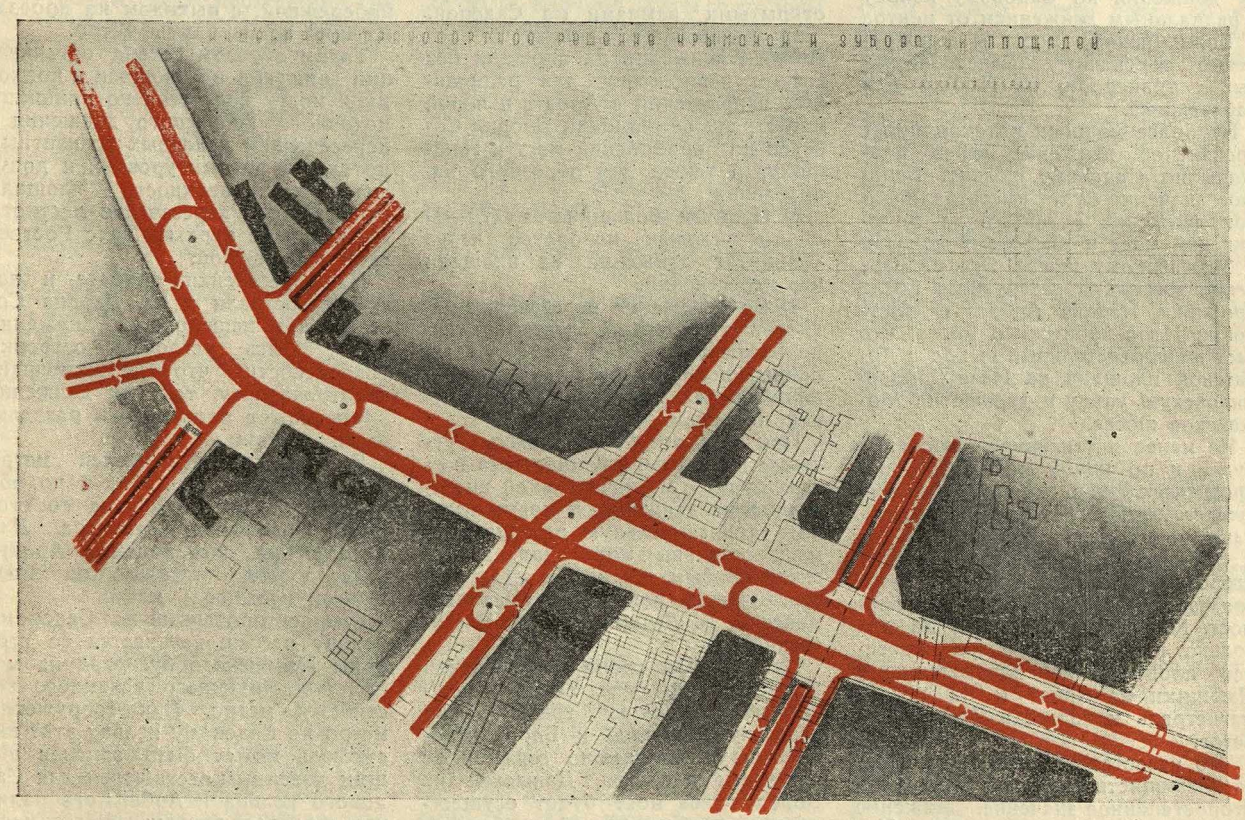
Устройство тоннеля ставит прямое движение по обеим направлениям в хорошие условия, так как схема наземного движения транспорта получается без пересечений и светофоров, а левые повороты с самого перекрестка выносятся на Садовое кольцо, где они совершаются безболезненно для прямого движения.

С'езды с моста на набережную и с набережной на мост как и попадание с проспекта Дворца Советов на мост и на набережную осуществляются также левым поворотом на Садовом кольце. Местное движение на этом перекрестке осуществляется посредством второго проезда под пандусом Крымского моста со стороны Фрунзенской набережной. При разработке транспортной схемы предусмотрены достаточные радиусы поворотов (минимум 12 м).

Движение пешеходов регулируется островками между лентами, что не представляет большой трудности, так как на площади имеется всего два потока.

Тоннель запроектирован шириною 16 м—вполне достаточной для пропуска разностороннего движения, высота подземной части в свету 5 м, длина ее 92 м с незначительными продольными уклонами в ту и другую сторону; две открытых рампы длиною—одна 127 м с продольным уклоном 4,7 проц. и другая—115 м с уклоном 5,4 проц.

Вертикальная планировка этой площади почти вся остается в существующих черных отметках, так как рельеф довольно спокойный. Производство земляных работ связано с устройством тоннеля и выравниванием в нескольких местах поперечного профиля вновь проектируемой магистрали Дворца Советов. Ориентировочная стоимость этого сооружения определяется суммой в 3,5 млн. руб.



Эскизный проект организации транспортного движения на Крымской и Зубовской площадях

Конфигурация Зубовской площади, предложенная в данном варианте, обусловлена существующей застройкой. При организации транспорта приходилось с этим считаться. Здесь также вопрос решен пересечением в двух уровнях. Из двух возможных вариантов: 1) устройство тоннеля в направлении кольца; 2) и в направлении Зубовской-Кропоткинской улиц, — мы предлагаем последний. Он имеет два преимущества: подземное решение транспортной схемы получается проще и сам тоннель получится короче, что удешевляет его постройку.

Как и на Крымской площади график подчинен двум основным направлениям — Садовое кольцо и Зубовская ул., которая расширяется до 40 м и соединяет центр города с вновь осваиваемым юго-западным районом Москвы. Тоннель запроектирован шириной 16 м для разностороннего движения. Высота подземной части в свету 5 м, длина 133 м и две рампы — одна длиной 120 м с продольным уклоном 5,6 проц. и другая 140 м с продольным уклоном 4,8 проц.

Рельеф Зубовской площади также очень спокойный и не вызывает особых затруднений. Земляные работы связаны только с устройством тоннеля. Отсутствие на перекрестке светофора ставит транспорт в хорошие условия, но движение пешеходов труднее регулировать и для этой цели приходится делать специальные островки. Это мероприятие не совсем удовлетворяет и над этим вопросом, повидимому, придется специально поработать.

Арх. А. Ю. ТИЗЕНБЕРГ

Инж. В. А. ЧЕРЕПАНОВ

Смоленская площадь

В настоящее время Смоленская площадь не имеет четко выраженной планировки и представляет собой несколько расширенный отрезок Садового кольца с весьма затрудненной транспортной развязкой в местах выхода Арбата, Плющихи и Смоленской улиц. Планировка реконструируемой Смоленской площади предусматривает развитие ее в форме вытянутого прямоугольника от Садового кольца к Бородинского мосту.

Расположение площади в новой ее конфигурации между Садовым кольцом, Плющихой и Смоленской улицей, а также запроектированная планировка прилегающего района определяют основную задачу схемы организации движения на площади после ее реконструкции. Площадь должна дать четкую развязку движения по Садовому кольцу с радиальным движением от центра к Бородинскому мосту и одновременно обеспечить бесперебойный выход транспорта на Плющиху и набережные.

Наиболее мощным потоком будет транзитное движение через площадь по Садовому кольцу. Большое значение будет иметь радиальное движение с Арбата на Бородинский мост к Киевскому вокзалу и Можайскому шоссе. Это направление несколько разгрузится после пробивки Нового Арбата и постройки Ново-Арбатского моста, что даст непосредственный выход с Арбатской площади на Ново-Дорогомиловскую улицу и дальше на Можайское шоссе.

Не менее интенсивное движение будет и по новой магистрали, запроектированной по направлению существующего Гагаринского переулка от площади Дворца Советов к Смоленской, что предопределяет второй радиальный поток из центра через площадь на Бородинский мост. Менее значительный, но довольно интенсивный поток пересечет площадь по направлению с Плющихи на Арбат и на новую магистраль к площади Дворца Советов.

Что касается угловых поворотов, то большинство из них будет иметь второстепенное значение. Движение с Садового кольца со стороны Новинского бульвара получает непосредственный выход в Дорогомилово через Ново-Арбатский мост, а к Арбатской площади через Новый Арбат. Транспортный поток из Фрунзенского района в Дорогомилово получает непосредственный выход через Киевский мост, а к центру через проспект Дворца Советов. Относительно более интенсивным может явиться только движение с Садового кольца со стороны Новинского бульвара на Плющиху.

Соответственно этому распределению транспортных потоков схема организации движения по Смоленской пл. запроектирована, исходя из следующих основных установок:

1) Устройство пересечения в разных уровнях для пропуска основного транзитного движения по Садовому кольцу путем сооружения пассажа с тоннелем на площади и открытыми рампами на Садовой.

2) Организация кольцевого поточного движения на площади без всяких пересечений для радиальных направлений с Арбата и новой магистрали от площади Дворца Советов на Бородинский мост и Плющиху, а также для обратного направления.

3) Пропуск большинства (70—80 проц.) угловых поворотов через кольцевое движение на площади без пересечений.

4) Во избежание пересечения радиальных потоков частичное использование пассажа для второстепенных поворотов и вписыванием в движение по Садовому кольцу перед пассажем.

При этом все более сложные угловые повороты, идущие через пассаж, будут с незначительной интенсивностью движения и могут получить дополнительную разгрузку по межквартальным проездам, запроектированным по направлению существующих переулков (Неаполимовский, Б. Левшинский, Б. Власьевский).

Приведенная схема организации движения предусматривает одновременно полную транспортную развязку подходов к Бородинскому мосту, неразрывно связанных с решением площади. Движение на Бородинский мост будет осуществляться по Смоленской ул. без всяких пересечений.

Для пропуска транспорта с Ростовской на Смоленскую набережную запроектировано пересечение в разных уровнях со Смоленской улицей путем сооружения пассажа вдоль набережной.

Для с'езда с Бородинского моста на Ростовскую и Смоленскую набережные запроектированы пандусы по обе стороны Бородинского моста, вдоль выстроенной стенки набережной. Движение по пандусам запроектировано одностороннее.

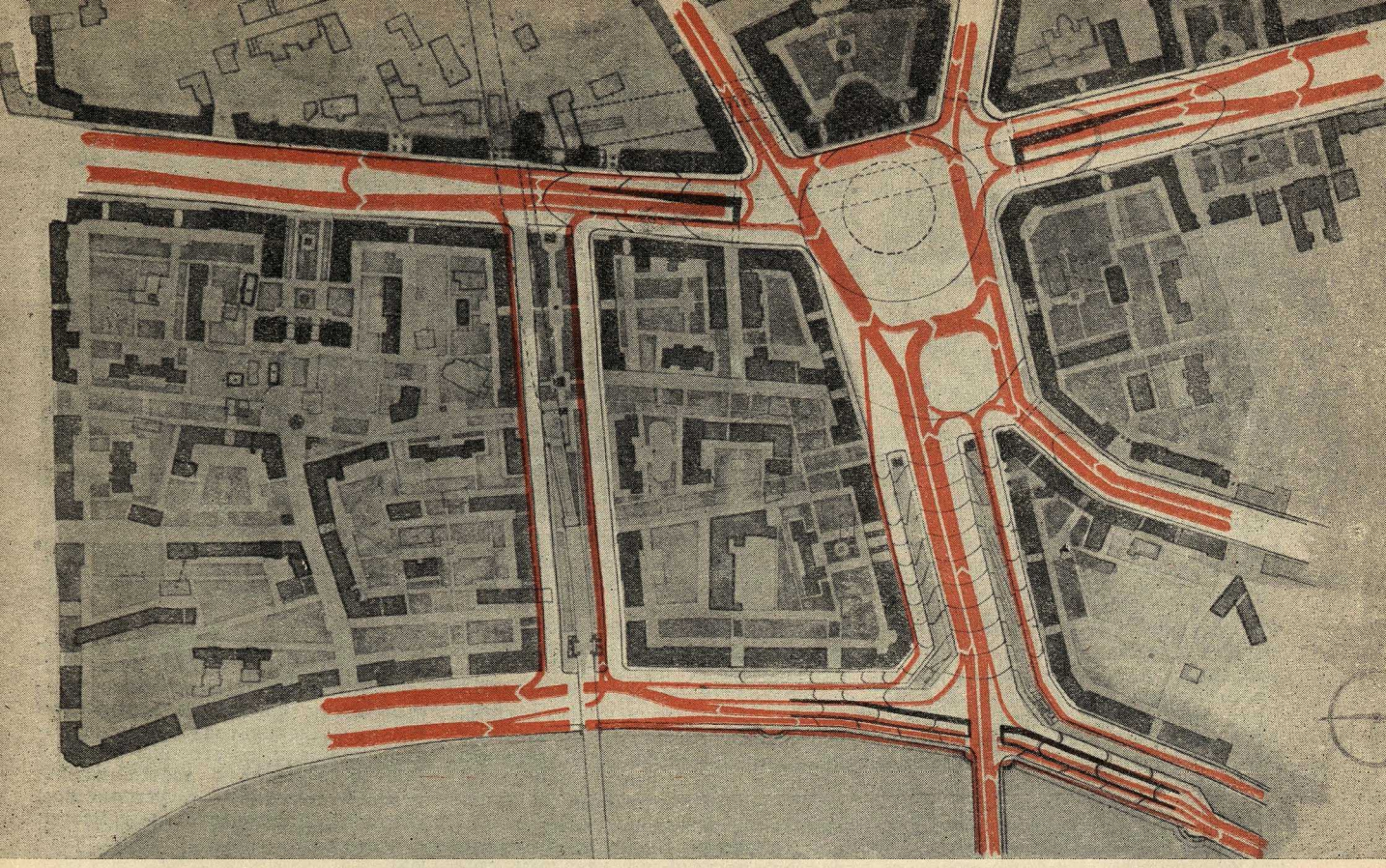
Местное движение на верхний ярус Ростовской набережной и к жилому кварталу на углу Смоленской ул. и Смоленской набережной запроектировано по верхнему ярусу Смоленской ул. при двустороннем движении со стороны Ростовской набережной и одностороннем движении со стороны Смоленской набережной, с выходом на проезд, идущий вдоль рампы метро.

Таким образом схема организации движения по площади и подходу к мосту построена по принципу поточного кольцевого движения с пересечением основных транзитных потоков в разных уровнях и допускает на поверхности площади единственное пересечение местного движения на верхний ярус Ростовской набережной.

На пересечениях Арбата и новой магистрали к пл. Дворца Советов для пешеходного движения могут быть устроены островки безопасности, что не помешает автотранспорту, так как движение здесь может происходить раздельными лентами.

Выходы из вестибюлей метро предусмотрены на Арбат и по обе стороны Садового кольца со стороны Новинского бульвара. Для пересечения пешеходами Арбата целесообразно использовать подземный вестибюль метро.

Запроектированный по Садовому кольцу пассаж начинается со стороны Новинского бульвара на месте существующего наземного вестибюля метро. При сооружении метро по Садовому кольцу этот вестибюль может быть заменен общим наземным вестибюлем для Садового кольца и Арбатского радиуса, с расположением его за линией застройки.



Эскизный проект организации транспортного движения на Смоленской площади

Сооружение пассажа по Садовому кольцу запроектировано при 5—6-проц. уклонах, общей длиной 480 м, в том числе 230 м тоннеля. Это значительно экономичнее сооружения пассажа по другому варианту—по радиальному направлению. В этом случае необходимо сооружение двух пассажей с Бородинского моста на Арбат и на магистраль к Дворцу Советов, с устройством пересечения с одной из полос движения в третьем ярусе, причем общая длина пассажа увеличивается до 900 м, в том числе 550 тоннеля.

Конфигурация площади в виде вытянутого к реке прямоугольника, вызываемая выходом на площадь Плющихи, предопределяет необходимость засыпать существующую выемку Смоленской улицы на отрезке, входящем в состав площади. На остальном протяжении до Бородинского моста Смоленская ул. запроектирована в двух ярусах.

Нижний ярус, предназначенный для пропуска транзитного движения на Бородинский мост, проектируется по направлению существующей Смоленской ул. путем подсыпки ее от 0 до 2—3 м и расширения до 50 м. Верхние ярусы со стороны Смоленской и Ростовской набережных необходимы для под'езда к прилегающим кварталам.

Существующую около Бородинского моста яму запроектировано засыпать для устройства пандуса с Ростовской набережной к Смоленской ул. и организации проезда по верхнему ярусу Ростовской набережной.

Во избежание значительного уклона по Смоленской улице (6 проц.) выход Плющихи к площади запроектирован с изломом по существующему ее направлению, что, сокращая габарит площади, дает возможность сохранить четырехэтажный дом и довести уклон Смоленской ул. до 5 проц.

Баланс земляных работ по планировке площади, Смоленской ул. и подходов к Бородинскому мосту по ориентировочному подсчету получается вполне благоприятный: об'ем насыпи почти равен об'ему выемки (без пассажей и внутриквартальной территории) и составляет около 40.000 м³.

Об'ем выемки земли при сооружении пассажей по Садовому кольцу и под Бородинским мостом составляет около 60.000 м³. Этот избыток земли может быть использован для проектируемой подсыпки Ново-Арбатской площади.

Общая стоимость реконструкции Смоленской площади и подходов к Бородинскому мосту определяется в размере около 12 млн. руб. с учетом земляных работ, сооружения пассажей и устройства дорожного покрытия.

Инж. И. Б. ГЛУХОВ

Площадь Восстания

В существующем ныне виде пл. Восстания, расположенная на перекрестке магистралей Садового кольца с ул. Герцена — Красная Пресня и отдельно выходящей улицей Воровского, не отвечает требованиям транспортных развязок. На всех подходах к площади постоянно создаются транспортные заторы.

Бурно растущий транспорт столицы требует коренной реконструкции этого узла уже в настоящее время. Проведение ряда планировочных мероприятий, связывающих прямой магистралью центр города с окраинами и расположенными там складскими базами и заводами, вызовет еще большую нужду в реконструкции пл. Восстания. Вновь пробивается магистраль по линии М. Никитской мимо Нервопсихиатрического института на улицу Красная Пресня. Улица Воровского несколько расширяется. Улица Герцена в части от Никитских ворот до пл. Восстания и Баррикадная ул. подлежат закрытию. В связи с этим и транспортные потоки в радиальном направ-

лении переключатся на М. Никитскую.

В перспективе пл. Восстания должна значительно увеличиться по Садовому кольцу, дойдя до М. Никитской. Транспорт, пересекающий площадь, будет состоять из троллейбусов, автобусов и автомашин. Трамвай, как затрудняющий движение, запроектировано снять с площади.

При разработке инженерно-планировочного решения пл. Восстания в основу было положено стремление избежать перекрестков транспортных потоков, создающих неизбежные остановки и заторы транспорта. Это достигнуто решением основных направлений в разных уровнях. По предлагаемому нами проекту радиальное направление М. Никитская — Красная Пресня пройдет под Садовым кольцом путем устройства тоннеля. Потоки с улицы Воровского хотя и большие, но все же не являющиеся основными на площади вольются в основной поток Садового кольца и развяжутся в нужном им направлении, мимо регулирующих транспорт островков безопасности. Все дополнительные потоки (с М. Никитской ул. на Садовое кольцо, с Садового кольца на ул. Воровского) осуществляются правым поворотом.

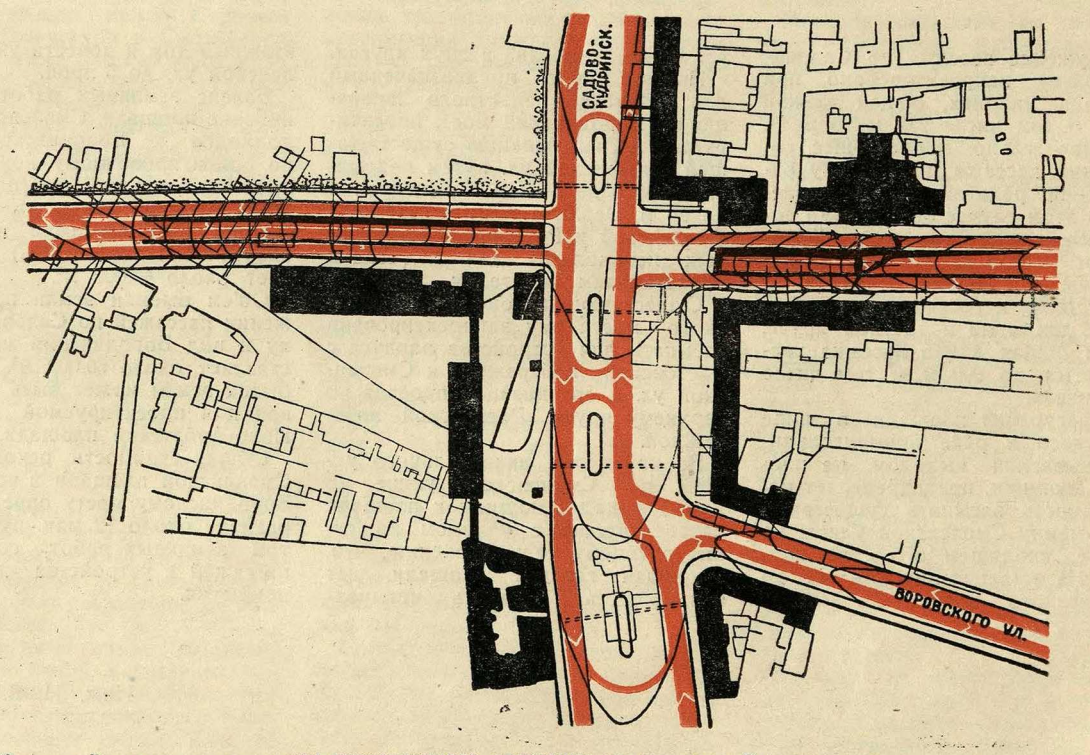
Как сказано выше, тоннель располагается под Садовым кольцом в направления М. Никитской улицы и перекрыт всей площадью Восстания. Его длина 86,0 м, чистая ширина для пропуска транспорта намечается в 12 м по две ленты в каждую сторону. Длина рамп по М. Никитской 171,0 м, по пробиваемому проезду 224,0 м. По М. Никитской ул. в рампе подход к тоннелю запроектирован на максимальном 6-проц. уклоне, по вновь пробиваемому проезду длина рампы несколько больше из-за существующего рельефа Баррикадной ул. у подхода к пл. Зоопарка. Высота пассажа принята в 5 м, обеспечивающая пропуск предполагаемого у нас двухэтажного транспорта.

Толщина перекрытия пассажа принята с расчетом возможности прокладки в нем подземного хозяйства небольшого диаметра. Рампы как по М. Никитской, так и по пробиваемому проезду располагаются в центре проезда с организацией около рамп боковых односторонних проездов.

Переходя к рассмотрению вертикальной планировки, можно сказать, что М. Никитская ул. подходит к площади Восстания со спокойным уклоном, не превышающим 0,1 проц. Садово-Кудринская имеет минимальный 0,2-проц. уклон в сторону площади. Вновь пробиваемый проезд, идущий по кварталу владения Нервопсихиатрического института и смежного с ним, перебивается разностью отметок (6,0 м) на выходе к Баррикадной ул. Здесь, в целях увязки с существующими опорными зданиями семиэтажных домов по Баррикадной ул. и Нервопсихиатрического института, пришлось допустить максимальный уклон в 6 проц., обеспечивший высотную подвязку проектируемого проезда с опорной застройкой. Сама пл. Восстания проектируется на минимальном 0,2-проц. уклоне в сторону Новинского бульвара и принимает на себя также спокойный 0,4-проц. уклон ул. Воровского.

Под Садовым кольцом в будущем должна пройти линия метрополитена с остановкой на пл. Восстания. Вестибюли станции предполагается расположить на углу Садовой и ул. Воровского и другой—на углу Садовой и М. Никитской ул.

Основные пешеходные потоки будут направляться к этим двум точкам. Со стороны центра пешеходный поток попадет к вестибюлям без пересечения транспортного потока площади, со стороны Красной Пресни пешеходам дается четкий график движения с устройством островков безопасности в местах пересечения транспортных потоков.



Эскизный проект организации транспортного движения на площади Восстания

К. ЛЯПИН

Институт минерального сырья

О снабжении песком московского строительства

Добыча песка является наиболее благополучной отраслью московской нерудной промышленности. Тем не менее резкое возрастание потребности в песке при полном размахе работ по реконструкции столицы обязывает ликвидировать относительную узость сырьевой базы, распыленность источников питания песком и неудовлетворительность организационных форм добычи и распределения песка.

По последним расчетам Горплана Моссовета среднегодовая потребность Москвы в песке на предстоящее десятилетие составляет около 4 млн. м³ только по жилищному и культурному строительству. Учитывая промышленное и дорожное строительство, эту цифру придется увеличить до 5—6 млн. м³. Огромная потребность в песке может быть удовлетворена лишь при правильной организации добычи, обеспечивающей максимальную механизацию, необходимый ассортимент сырья и низкую себестоимость на строительной площадке.

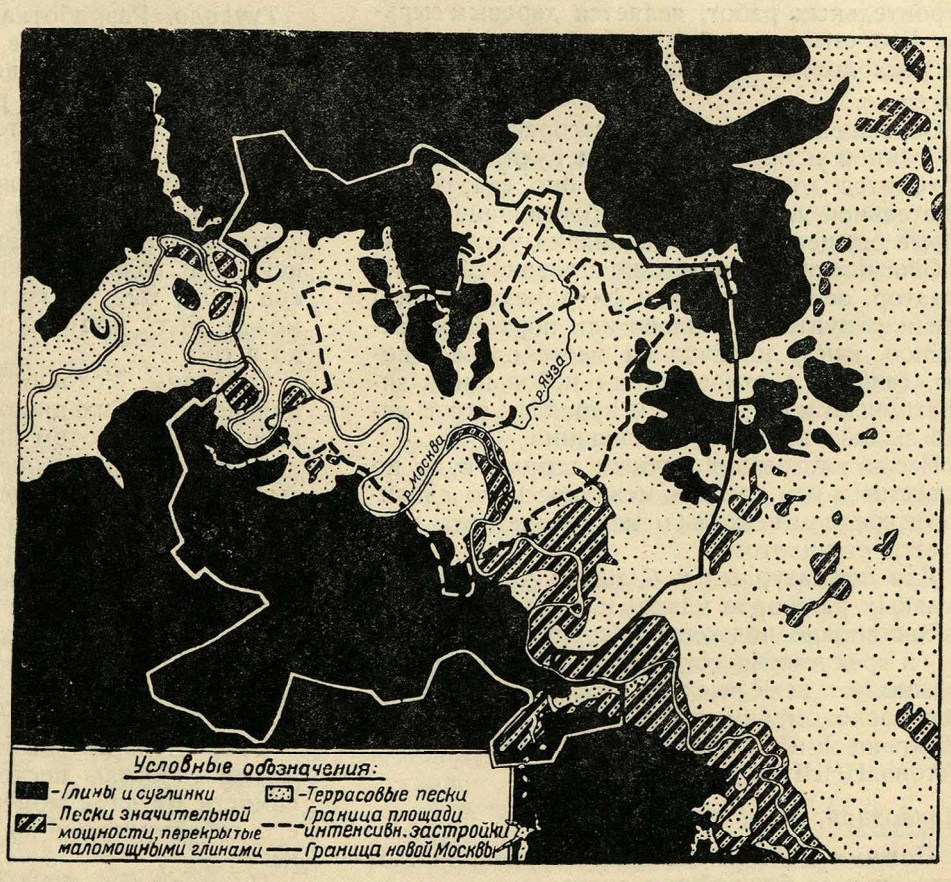
Геолого-экономические исследования Всесоюзного института минерального сырья (ВИМС) в результате анализа сырьевой базы намечают рациональную схему добычи песка и снабжения им московского строительства. Возможные источники снабжения песком разделяются на две большие группы: подмосковные пески (в городе или близ его границ) и привозные пески.

Подмосковные пески

Геологические предпосылки нахождения песков в непосредственной близости от Москвы, как это видно из помещенной литологической карты, весьма благоприятны. Песчаные отложения близ г. Москвы и под самым городом весьма широко распространены. Запасы песка практически неограничены.

Основные площади распространения песков сосредоточены в террасах долины Москва-реки, где они в большинстве случаев выходят непосредственно на поверхность, покрываясь сверху лишь тонким почвенным слоем; только в черте города они спорадически погребены под довольно мощным культурным слоем. Мощность террасовых («горных») песков составляет в среднем 15—20 м, причем от половины до трех четвертей толщи лежит ниже уровня грунтовых вод.

Качество песка распределяется по выделенной на карте площади распространения



Площадь распространения песка в окрестностях Москвы

алювиальных песков неравномерно. Общей особенностью террасовых песков является укрупнение зерна в нижней части разреза. Верхняя половина разреза представлена как правило более или менее однородными мелко- и среднезернистыми песками. В нижних частях разреза преобладают средне- и крупнозернистые пески. Засоренность песков глинистыми и органическими примесями неравномерна, но в общем невелика.

Недавние разведки русла Москва-реки выше и ниже города выявили, что дно реки покрыто почти непрерывным пластом песка мощностью от 1 до 10 м. Речные пески преимущественно среднезернисты, слабо засорены органическими примесями и глинами (2—7 проц.).

Земляные работы в черте города неизбежно будут связаны с выемками песка, так как большая половина территории новой Москвы располагается над песчаными отложениями. Размеры территории, предназначенной для застройки согласно утвержденному правительством плану будущей Москвы, составляют по грубым прикидкам около 320 км². Из них над песком находятся около 200 км². Если отнять отсюда территорию старой Москвы, в пределах которой песок погребен под мощным культурным слоем, то площадь застройки, на которой фундаменты зданий будут погружены в песок, составит приблизительно 150 км².

По приблизительным подсчетам средний об'ем песка, который будет ежегодно выниматься при строительных работах по всей новой Москве, определяется величиной 2 млн. м³.

Песок, получающийся от планировочных и строительных работ, является даровым сырьем. Его стоимость на стройке складывается из расходов по обогащению и транспортных расходов.

Обогащение этих песков, засоренных обычно глиной и органиками, при ручной работе обходится довольно дорого; оно связано с тщательной промывкой и просеиванием, которые осуществляются на мелких установках.

Обогащение при механизированной (экскаватор, землечерпалка и гидромеханизация) выемке грунта из каналов или портовых бассейнов, ввиду наличия на месте выемки воды, связано с относительно небольшими затратами на мойку песка и передачу его с места выдачи на место обогащения.

Песок из древних речных террас, судя по известным нам данным механического анализа, в среднем несколько мельче, чем это требуется стандартом.

Для штукатурных и большей части строительных растворов мелко- и среднезернистый песок вполне подходит. Использование мелко- и среднезернистого песка для бетона возможно, но нежелательно, так как связано с перерасходом цемента в смеси порядка 5—10 кг на 1 м³ бетона (данные лаборатории бетона ЦНИИПС).

Привозной песок

Помимо добычи песка на территории Москвы и в ее ближайших окрестностях имеется возможность подвоза песка извне. Одним из источников является добыча песка на р. Оке близ Серпухова, предлагаемая Горпланом Моссовета. С другой стороны, важным источником песка могут явиться гравийные карьеры, в которых песок получается как отход при обогощении. Наконец, можно добывать песок в отдельных пунктах пригородной зоны Москвы (напр., Мытищи, Хлебниково) и завозить его в Москву по железной дороге или по каналу Москва—Волга. Рассмотрим вкратце все возможности привоза песка извне.

Река Ока. Дноуглубительные работы по Подмокловскому перекату выше Серпухова могут дать значительные количества речного песка. Условия эксплоатации здесь схожи с москворецкими. Как побочный продукт работ, песок может считаться даровым сырьем. Это сырье может быть доставлено от землечерпалок прямо в Москву водой по реке Оке и Москва-реке или перегружено на раз'езде «Ока» и перевезено по М.-Курской железной дороге.

Дмитров и Икша. В дмитровских и икшанских карьерах песок получается как отход при разработке гравийных месторождений. Лабораторные испытания и опыт Москваволгостроя свидетельствует о превосходных качествах этого песка, как бетонного материала.

По окончании сооружения канала Москва—Волга Дмитров и Икша сохраняют значение важнейшего района добычи гравия. При общей годовой производительности своих карьеров в 1 млн. м³ эти районы смогут дать Москве до 1,5 млн. м³ бетонного песка в год.

Тучково. Разработка тучковского гравийного месторождения в настоящее время стоит под сомнением в связи с нахождением его в лесоохранной зоне р. Москвы. При введении тучковского месторождения в эксплоатацию, получаемый от комплексной разработки песок без обогащения может быть использован лишь на 60—70 проц., так как верхняя часть песчано-гравийной толщи засорена глиной. При годовой производительности карьера в 500 тыс. м³ гравия, с месторождения может быть получено 600—700 тыс. м³ песка в год.

Сильницы. Условия попутного использования песка в Сильницах совершенно тождественны с Дмитровом или Икшей. При годовой производительности карьера 400—500 тыс. м³ по гравию здесь можно получить до 700 тыс. м³ песка в год.

Добыча песка в карьерах близ Москвы, в 50-км зоне, дает сейчас по преимуществу рядовое сырье, но при умелом выборе точек для эксплоатации можно будет получить хороший бетонный материал.

Схема снабжения Москвы песком

Окончательный выбор опорных точек для питания Москвы песком определится в зависимости от двух моментов: качества песка и его себестоимости на строительной площадке.

По подсчетам ВИМС'а наиболее выгодными источниками песка для снабжения г. Мо-

сквы являются строительные и планировочные работы в самом городе, Москва-река, Дмитров, Икша и пригородные карьеры. Считая, что половина требуемого количества песка должна быть средне- и крупнозернистым качественным материалом, можно наметить следующий план покрытия потребности Москвы в песке:

Источник сырья	Годовая добыча песка в тыс. м³	
	Качественный	Рядовой
Дмитров	800	—
Икша	700	—
Котлованы под здания	—	2 000
Пригородные карьеры . . .	200	100
Москворецкая контора . . .	800	200
Планировочные работы. . . .	—	200
Итого	2 500	2 500

Предлагаемая схема снабжения московского строительства песком обеспечивает среднюю себестоимость его примерно 4 руб. за 1 м³ против существующей 15—20 рублей.

Намеченная выше нормальная стоимость песка на стройплощадке реально достижима при условии правильной организации и механизации процессов добычи, перегрузки и транспортировки сырья. Необходимой предпосылкой механизации является большой масштаб добычи песка, а последний в свою очередь требует концентрации добычи в ограниченном числе точек и централизации управления добычей, перевозкой и распределением сырья.

Важнейшими задачами в области снабжения песком московского строительства являются, таким образом:

1) возможно более широкое использование дешевого песка от строительных и планировочных работ в черте города;

2) использование песчаных отходов на близлежащих гравийных карьерах;

3) укрупнение и механизация разработок песка.

Необходим решительный пересмотр существующего ныне размещения пунктов добычи песка и сосредоточение всей добычи в руках единой хозяйственной организации. Последняя должна точно учесть все возможности добычи и запросы потребителей, взять курс на резкое снижение стоимости песка на стройплощадке за счет сокращения расходов по добыче и транспортировке сырья.

Такой организацией является в настоящее время Мосгорнеруд, но последний вместо сосредоточения в своем ведении всей добычи песка продолжает оставаться одним из заготовителей, хотя и самым крупным. Для реализации намеченной выше схемы в распоряжении Мосгорнеруда должны быть переданы дмитровско-икшанские гравийные карьеры. Кроме этого Мосгорнеруд должен расширить добычу песка в русле Москва-реки и принять на себя руководство пригородными карьерами, из которых следует оставить в действии лишь удобно расположенные и дающие качественный песок.

Строительное управление Моссовета должно обязать все строительства Москвы полностью использовать дешевый песок, вынимаемый в котлованах под здания.

Еще о надстройках

ОТ РЕДАКЦИИ

Еще в 1931 г. тов. Л. М. Каганович, отмечая, что «большое место в городском строительстве Москвы отводится надстройке этажей», предупреждал, что «это надо делать с толком, организовав строго технический надзор, тщательно исследуя фундаменты, стены и т. д.».

Это предупреждение забыто многими московскими строительными организациями, ведущими надстройки и обязанными контролировать это строительство.

В номере 6-м журнала «Строительство Москвы» (1937 г.) была помещена статья инж. А. Пеклер, в которой автор обстоятельно и сурово критикует установившуюся практику производства надстроек.

Публикуемые ниже материалы на конкретных примерах ныне ведущихся надстроек целиком подтверждают оценку и выводы, сделанные в статье тов. А. Пеклер. Эти материалы показывают, что некоторые хозяйственники и строители грубо нарушают советские законы, а Госстройконтора не проявляет должной настойчивости, не доводит проверку работы строителей до конца, безответственно относится к этому участку строительства.

Такое положение далее совершенно нетерпимо. Не исключено, что вредители уже приложили свою руку к этому немаловажному участку строительства столицы.

Редакция обращается к Комиссии Советского Контроля при СНК СССР и Государственному контролеру по строительству г. Москвы (тов. Никитину) с предложением произвести тщательное обследование положения дел на этом участке московского строительства, затрогивающего, помимо всего прочего, интересы живущих в надстраиваемых домах.

Было бы неправильным делать отсюда вывод о недопустимости надстройки зданий. Речь идет о соблюдении и выполнении элементарных строительных правил и об ограждении интересов живущих в надстраиваемых домах, жилищные условия которых зачастую игнорируются строителями и проектировщиками.

В интересах оформления города и, в особенности, основных магистралей, сохранения и повышения ценности существующих капитальных зданий на этих магистралях над-

стройки следует производить и впредь, но с полным соблюдением всех необходимых архитектурных и строительных правил. Необходимо лишь ограничить надстройки зданий внутри кварталов, в узких переулках и уличках города, как не дающие необходимого эффекта в оформлении города, а лишь затесняющие и затемняющие эти кварталы и улицы. Это надо учесть Отделу городских земель и отвода участков и Управлению Госконтролера по строительству Москвы в практике дальнейшей застройки города.

Три года ожиданий

Вот уже три года как трест «Заводстрой» осуществляет на ул. Кирова, 22 надстройку под жилье для Московского Художественного Академического театра им. Горького.

Казалось бы, что местонахождение надстройки на одной из главных и самых оживленных улиц столицы обязывало строителей форсировать строительство. Но темпы строительства, ход и качество строительных работ таковы, что в дело пришлось вмешаться строительной секции Моссовета и Госстройконтролю.

Еще в июне 1935 г. бюро строительной секции Моссовета констатировало «безобразное отношение к ведению надстройки» и предложило строителям устранить вопиющие дефекты в работе. Однако последующие обследования показали, что руководители постройки не только не принимали мер к устранению дефектов, но «продолжали хладнокровно смотреть на разрушение жилого фонда и издеваться над живущими, сумев промочить все перекрытия нижележащего этажа». Такова характеристика, данная строительству в июле 1935 г.

В другом акте мы читаем, что «за прошедшую зиму и весну 1936 г. положение на постройке не улучшилось и издевательства над живущими не прекратились. Так, например, уже при наличии кровли строители сумели промочить перекрытия нижележащих этажей при бетонировании санузлов. За два с половиной года готовность надстройки—50 проц., качество работ низкое».

В акте специальной комиссии Госстройконтроля, обследовавшей строительство в августе 1936 г., указано: «засыпка чердака произведена неудовлетворительно, анализы древесины на влажность и отсутствие грибка не пред'явлены, в ряде стропил затяжки поставлены негодные, загнившие и треснувшие; закрепление стропил скобами не произведено; карниз подлежит разборке и переделке; техника безопасности не соблюдается; междупольное пространство не отеплено у наружных стен; в междупольном пространстве засыпка сделана в 1—2 см вместо 6—7 см; смазка сделана неудовлетворительно: опоры у балок на обрезе наружных стен в некоторых местах даны всего в три четверти кирпича, что явно недостаточно».

Нет водосточных труб, вода заливает стены дома, проникает в комнаты. Строители на это не обращают внимания. Проект водопровода в надстройке не увязан со всей системой водопровода в доме и с общестроительными работами. Работы по вентиляции не производятся.

Последним сроком для окончания работ и сдачи об'екта в эксплоатацию было 1-е сентября 1936 г. В марте 1937 г. Госстройконтроль вторично обращается к прокурору Куйбышевского района с просьбой привлечь к уголовной ответственности лиц, виновных в дефектном выполнении работ по надстройке, большом перерасходе против сметных назначений, перерасходе фонда зарплаты (139 проц. плана) и превышении административно-хозяйственных расходов против плана, а также за оплату недоброкачественно выполненных работ и за затяжку сроков окончания работ.

Надстройка к началу мая этого года еще не сдана. В течение трех лет новые жильцы ждут не дождутся надстройки, а старые жильцы дома 22 терпят всяческие невзгоды от промочек, сырости и т. д.

Оправдывается ли это, по крайней мере, дешевизной надстройки? Ничего подобного. После неоднократных и тщетных запросов Госстройконтроль получил данные, из которых видно, что лишь за один 1936 год перерасход против годовой сметы составил 96.700 руб. — 13,7 проц., а против плановой стоимости 28,3 проц. (177.747 руб.).

Интересна фигура прораба Сидорова, отвечающего за надстройку. Будучи единственным техническим и оперативным руководителем на строительстве, он со своей задачей явно не справился. И все же, несмотря на настояния Госстройконтроля о том, чтобы его сняли с прорабства, Сидоров попрежнему «руководит» и оказывается «незаменимым».

Хронология одной надстройки

В июне 1935 г. Мосжилтрест заключил с Главным аптечным управлением Наркомздрава РСФСР договор на надстройку двух корпусов в жилом доме № 2/14 по Брюсовскому пер. Аптечное управление передало производство работ маломощной строительной организации «Москопромстрой».

В сентябре 1936 г. совсод дома № 2/14 сигнализирует в Моссовет и Госстройконтроль об «аварийном положении строительства». В одном корпусе надстроено два этажа, работы приостановлены, а крыши нет. Дождь заливает квартиры. Дымоходы печного отопления обоих корпусов выходят наружу на уровне старой крыши, где расположены леса надстройки — топить запрещено.

В течение лета на место работ трижды выезжал управляющий Мосжилтрестом, но работы с места не сдвинулись.

Срок окончания строительства истекал 1 ноября 1936 г, а 13 ноября 1936 г. комис-

сия в составе представителей Госстройконтроля, Строительного управления Моссовета и Мосжилтреста признала, что «положение строительства катастрофическое. Строительство ведется без утвержденного проекта. Благодаря имевшим место в течение целого года протечкам (новая крыша покрыта лишь 1 ноября 1936 г.) в большинстве комнат, лежащих ниже надстройки, штукатурка потолков повисла, вся в трещинах и местами обвалилась. Комиссия считает такое положение угрожающим жизни 100 жильцов и предлагает надстройщику принять меры к обеспечению безопасности жильцов».

Комиссия, кроме того, подчеркнула, что дымовые трубы в первом корпусе угрожают падением и не дают никакой тяги при топке, так как они не выведены поверх крыши.

29 ноября 1936 г. Госстройконтроль в заявлении на имя пом. прокурора г. Москвы по строительным делам сообщает следующие дополнительные данные, рисующие не только строительно-технические, но и так сказать, бытовые стороны строительства надстроек. По договору застройщика с Мосжилтрестом, последний должен был вывезти жильцов из квартир, подлежащих перепланировке и переселить жильцов, находящихся в наиболее неблагоприятных условиях, в две квартиры, предоставленные для этой цели Аптечным управлением. Так как обещанное переселение не было произведено, то жильцы, опасаясь, что их обманут и в дальнейшем, не дают произвести укрепления потолков от обвала и, остаются в помещениях.

Госстройконтроль просит пом. прокурора привлечь к ответственности руководство Главного аптечного управления «за допущение протечек в нижележащем этаже и руководство Мосжилтреста — за непринятие мер принуждения застройщика к своевременному выполнению взятых обязательств, за непринятие мер к охране жизни жильцов нижележащих этажей надстройки, нерасторжение договора с несостоятельным надстройщиком и за бесхозяйственность во всем доме № 2/14, в результате чего строители сгноили чердачные перекрытия».

Достойным завершением всей этой печальной истории звучит лаконическое заключение районного инженера Госстройконтроля тов. Горбунова от 17 апреля 1937 г.: «констатирую, что денег для продолжения строительства у Главного аптечного управления нет. Надстройка ведется два года. Заказчик (Аптечное управление) не проявляет должного интереса к постройке. Перспектив на завершение им надстройки в этом году нет. Необходимо поставить перед Мосжилтрестом и Моссоветом вопрос о расторжении договора и передаче постройки другой организации, так как затянувшееся строительство ухудшает состояние нижележащих этажей».

На скорую руку, без проектов, без смет

В Госстройконтроле отмечают, что подавляющее большинство московских надстроек — это «больные» строительства, изобилующие вопиющими дефектами. Дело кончается чаще всего привлечением строителей надстроек к судебной ответственности.

Сказанное полностью относится и к надстройке в доме 135/137 по ул. Горького, Мосжилтрест уже обратился к Госстройконтролю с просьбой о предании строителей суду. Мотивы просьбы следует признать вполне обоснованными.

Надстройка была начата в сентябре 1936 г., когда по времени года ее вряд ли вообще можно было производить. Заказчик — Главуголь Наркомтяжпрома — передал выполнение работ «Союзводстрою (начальник работ т. Путятко).

Работы ведутся на скорую руку, без утвержденных проектов и смет. Договором строительство не оформлено. Как констатирует Мосжилтрест с самого начала строительства руководство надстройки наплевательски отнеслось к заботе о людях, проживающих в нижележащих этажах. Вместо того, чтобы принять все необходимые меры к устранению протечек крыши, строители привели ее в негодное состояние и «протечки превратились в систематическое затопление нижележащих этажей» (из акта).

Сигналы и акты об этих безобразиях превратились в пустую писанину, так как со стороны «Главугля» и «Союзводстроя» никаких реальных мер к их ликвидации не принималось.

Госстройконтроль в настоящее время принимает меры к тому, чтобы заставить такие мощные организации как «Главуголь» и «Союзводстрой» серьезно подойти к строительству надстройки с учетом интересов всех жильцов дома и особенностей производства надстроек.

Для этого прежде всего необходимы проект и смета. Нельзя допускать, чтобы из-за надстройки страдали интересы жильцов и наносился ущерб существующему жилому фонду надстраиваемых домов.

М. СОЛОМОНОВ

На строительстве Дворца Советов

✸ Фундаменты высотной части Дворца Советов представляют собой два огромных бетонных кольца высотой по 20,5 м и шириной 3,5 м. Для закладки этих колец необходимо было произвести битумизацию грунта. Работы эти уже закончены. Битумизация грунта создала непроницаемую завесу для грунтовых вод и тем самым облегчила работы по рытью траншей. Работы эти уже начались и после проверки качества земляных работ в траншее длиной в 30 м производится кладка бетона. Первое кольцо (диам. 160 м) будет сооружено в текущем году.

На территории строительства смонтирован мощный бетонный завод-автомат, который будет выдавать 1 тыс. м³ бетона в день.

Тысяча дач

✸ В пригородной зоне в текущем году Моссовет построит тысячу дач. Дачи будут трех типов: в три, четыре и пять комат. В проектировании дач принимали участие архитекторы шести проектных мастерских Моссовета. Представленные в Отдел проектирования Моссовета проекты после отбора переданы на рассмотрение в президиум Моссовета.

Выставка изобретательства

В Центральном клубе им. Дзержинского открывается выставка — показ стахановских-изобретательских и рационализаторских предложений строителей Москвы. Выставку организовали Обком союза рабочих жилкомстроительства, Строительное управление Моссовета и его тресты, строительные организации НКО и НКВД, «Госгражданстрой», «Госотделстрой», Облсовет ВОИЗ'а, Госстройконтроль и редакция газеты «Московский строитель».

Заявки организаций, готовящих экспонаты, показывают, что выставка даст много интересных и полезных предложений, не нашедших должного практического применения вследствие косности, безразличного отношения руководителей строительных организаций к свежей технической мысли.

На выставке будет 12 отделов, в которых разместятся экспонаты строительных машин и инструментов.

По группе земляных работ намечено показать: новые типы тачек, увеличивающих в два раза производительность труда; несколько видов новых бункеров, инвентарных распорок для рытья канав, автосамосвалов, канавокопателей и канавозасыпателей, трамбовок-автоматов, щитов, машин для разрыхления мерзлого грунта; новый способ битумизации грунта.

В отделе каменных работ: поточно-тросовых транспортеров; подъемника тов. Калмыкова; установок для механического гашения извести; ковшей для подачи раствора; растворомешалок с автоматическим питанием Фурера; тачек для кирпича; контейнеров для кирпича; подлесков для каменной кладки; инвентарной мачты для кранаукосины; растворомешивателя тов. Куротова и т. д.

Много экспонатов будет представлено и по группе плотничностолярных работ — станки тт. Ерохина, Павлихина, Юдакова, Воробьева, Мамонкина; остроумные приборы тт. Лычкина и Крикунова для сплачивания полов; безгвоздевая опалубка тов. Красавина и т. д.

Особый интерес представляет отдел штукатурных работ. Здесь в полном об'еме будут показаны растворомешалки МШТ и завода «Спринклер», все типы затирочных машин, печи для сушки штукатурки, изделия заводов сухой штукатурки, станки для подбойки драни, подлески для штукатурных работ, инструменты тт. Артеменко, Астахова, Березовского, накрывочные машины, различные шаблоны, наружные леса и т. д.

В отделе малярных работ посетители выставки увидят краскотерки, револьверы, новые способы отделки стен под шелк, жидкие обои, различные новые инструменты и т. д.

Немало экспонатов готовятся и по отделам — паркетных, отделочных, электротехнических и сантехнических работ.

Изобретателям и рационализаторам будет выдано 36 премий и почетные дипломы.

Автомобильные станции

✸ Для обслуживания значительного количества владельцев собственных машин решено построить две автомобильные станции. Строить эти станции предполагается: одну на стыке Волоколамского и Ленинградского шоссе, другую — на Колхозной пл. На станциях будет продаваться бензин и автол, машина может быть осмотрена квалифицированным мастером, вымыта и если нужно — произведен несложный ремонт.

Строительство станций намечено закончить в июле.

Регулирование уличного движения

✸ Увеличивающееся из года в год уличное движение в Москве ставит новые задачи в деле упорядочения движения транспорта и пешеходов. На перекрестках улиц пешеходные дорожки обозначаются кнопками из нержавеющей стали и стойкой краской.

До 1937 г. проложено 315 дорожек, но в течение текущего года количество их будет доведено до нескольких тысяч. Для обозначения переходов в ночное время устанавливаются колонки с красными светящимися шарами. Кроме этого на центральных магистралях будут установлены 80 колонок с автоматическим светофором, регулирующим движение транспорта и пешеходов.

Опытная стройка

✸ В текущем году на Ленинградском шоссе Строительное управление Моссовета намечает построить жилой шестиэтажный дом. Это будет опытная стройка. Здесь будут применены все новые конструкции: пустотелых блоков, перегородок, отделанных керамикой и сухой штукатуркой, сборных перекрытий, новые отделочные материалы и санитарно-техническое оборудование.

В проектировании дома принимают участие различные научно-исследовательские организации Москвы.

Издатель—Московский Совет РК и КД
Отв. редактор А. Булушев
Зам. отв. редактора Я. Грунт
Редколлегия: Г. Воронежский, В. Дедюхин, А. Заславский, Н. Колли, И. Сидоров, И. Финкель. И. Черкасский, С. Чернышев
Зав. редакцией Е. Шнейдер

Адрес редакции: Москва, ул. Горького, 114.
телеф. Д-1-04-43, Д-1-33-16, Д-1-64-39.

Мособлгорлит Б—2947. Тир. 9.900
13-я тип. Мособлполиграфа, Петровка, 17.
Статформат А—4—211-297 мм.
4 п. л. Зак. тип. 443

Рукопись сдана в набор 9/VI—1937 г.
Подписано к печати 19/VI—1937 г.
Выпускающий Н. К. Кропивницкий

ГОССТРАХ СССР

ПРОВОДИТ ДОБРОВОЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ЖИЗНИ И ДОМАШНЕГО ИМУЩЕСТВА ТРУДЯЩИХСЯ

ПО КОЛЛЕКТИВНОМУ СТРАХОВАНИЮ ЖИЗНИ каждый рабочий, служащий, колхозник и кооперированный кустарь может застраховать свою жизнь на случай смерти от любой причины и постоянной инвалидности от несчастного случая в сумме от **500** до **5000** руб.

Страхование заключается, если не менее 50 процентов всех членов данного коллектива участвуют в страховании. В каждом коллективе устанавливается одинаковая страховая сумма для всех страхующихся. Плата за страхование 12 руб. в год за каждую **1000** рублей страховой суммы. Допускается рассрочка—поквартально.

ПО ИНДИВИДУАЛЬНЫМ СТРАХОВАНИЯМ ЖИЗНИ можно страховаться на любую сумму от **1000** руб. и выше:

а) **на случай смерти и дожития**. По этому страхованию Госстрах выплачивает страховую сумму самому застрахованному при постоянной инвалидности от несчастного случая или при дожитии до конца срока страхования, а в случае смерти застрахованного страховая сумма выплачивается лицу, указанному в завещании. На страхование принимаются лица в возрасте от 16 до 60 лет. Годовая плата с **1000** р. от 44 руб. и выше в зависимости от срока страхования и возраста страхующегося лица.

б) **на случай смерти от любой причины** (годовая плата от 15 до 39 рублей с **1000** руб).

в) **только на случай смерти и инвалидности от несчастных случаев** (годовая плата от 2 руб. 50 к. до 15 руб. с **1000** руб.)

ДОБРОВОЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ДОМАШНЕГО ИМУЩЕСТВА ТРУДЯЩИХСЯ, а также оборудования и инструментов специальных кабинетов, принадлежащих врачам и научным работникам, производится на случай гибели имущества от огня и других стихийных бедствий. Страховые платежи в городах—от 1 руб. 50 коп. до 4 р. 50 к. за **1000** р. страховой суммы. Имущество колхозников и трудящихся единоличников страхуется по ставкам окладного страхования.

СТРАХОВАНИЯ ПРИНИМАЮТСЯ СТРАХОВЫМИ ИНСПЕКЦИЯМИ ПРИ РАЙОННЫХ И ГОРОДСКИХ ФИНАНСОВЫХ ОТДЕЛАХ ВО ВСЕХ ГОРОДАХ И РАЙОНАХ СОЮЗА ССР

Цена 1 р. 50 к.

М482 Б

ТРЕСТ
СКУЛЬПТУРЫ И ОБЛИЦОВКИ
ПРИ ПРЕЗИДИУМЕ МОССОВЕТА

Москва, Большой Черкасский пер., д. № 6. Адрес для телеграмм: Москва, Скульптура. Телефоны: К 1-81-06, К 4-72-39, К 5-83-90, К 5-83-26.

Завод механической обработки камня—Марьина Роща, угол Полковой и Надеждинской ул., д. № 3/4, тел. Д 1-04-81.

Завод скульптурно-лепных работ и художественного литья — Ленинградское шоссе. Петровско-Разумовский проезд, д. 1а.

СОБСТВЕННЫЕ КАМЕНОЛОМНИ:

1) Белого мрамора—Урал, бл. г. Челябинска.
2) Известняка—бл. г. Коломны, Московской обл., д. Дубенки

КОНТОРЫ ОБЛИЦОВОЧНЫХ РАБОТ:

1) Мрамором и гранитом—Б. Черкасский пер., д. № 7, пом. 15. Тел К 0-55-46, К 0-37-92
2) Скульптуры и лепки—Б. Черкасский пер., д. № 7, пом. 15. Тел. К 2-59-51

ПРИНИМАЮТСЯ ЗАКАЗЫ:

На всевозможные изделия и работы из мрамора, гранита, лабрадора, песчаника и других строительных камней.

Облицовка фасадов, стен, полов, колонн, пилястр, каминов, фонтанов.

Ступени для лестниц, крылец и входов, подоконники, балясники, перила.

Мемориальные доски, высечка надписей.

Вырубка из мрамора, гранита и других камней: фигур, бюстов, орнаментов, статуй и пр.

Сооружение общественных памятников.

Скульптурно-художественные работы из гипса: внутренние и наружные отделки домов во всех стилях, фигуры, статуи, орнаменты, барельефы, художественная отливка из бронзы и других металлов.

Искусственный мрамор всех цветов.

Мраморная крошка для штукатурки фасадов и мозаичных работ.

Портретная и ковровая мозаика.

Большой выбор цветных натуральных мраморов.

Гостиница „Москва". Облицовочные работы выполнены трестом Скульптуры и Облицовки