**Новая жизнь старой дороги**

Н.Е.Гиговская, кандидат архитектуры

В 1902 году в Москве началось строительство Окружной железной дороги (МОЖД), а в июле 1908-го она была введена в эксплуатацию. Дорога протяженностью 54 километра кольцом охватывала город, в четырех местах пересекая Москву-реку, и соединяла восемь вокзалов и все фабрично-заводские районы: Пресню, Марьину Рощу, Благушу, Лефортово, Дорогомилово и так далее. По Окружной дороге перевозились не только грузы - из 14 станций 9 были пассажирскими.

Схема Московской окружной железной дороги 1902-1903 годы

Уникальная по тем временам транспортная развязка не имела аналогов в практике дорожного строительства. В проектировании ее были задействованы лучшие профессиональные силы России: заслуженный профессор Института инженеров путей сообщения Н.А.Белелюбский выполнил металлические фермы моста через Москву-реку, инженер Л.Д.Проскуряков был автором арочных мостов, архитектур-но-художественной стилистикой сооружений комплекса занимался профессор Императорской академии художеств А.П.Померанцев.

В целом МОЖД - не только памятник истории и культуры, но и уникальный архитектурный ансамбль в стиле русского модерна. Большинство станций и сооружений возводилось по типовым проектам (исключение - Лихоборы и Воробьевы горы) - в красном кирпиче с белыми деталями и черепичными крышами. Они были оборудованы специально изготовленной мебелью из дуба, электрическими часами фирмы "Павел Буре". Освещались станции распыленным газом по системе инженера Кржеминского.

И вот МОЖД вновь в центре внимания -теперь уже не как грузовая, а как пассажирская магистраль. За прошедшее столетие почти в десять раз выросла численность населения столицы, непомерно увеличилась территория города. В настоящее время трасса МОЖД проходит уже в срединной, частично центральной зоне Москвы, на расстоянии двух-трех километров от Садового кольца. В непосредственной близости к дороге расположены 13 станций метрополитена (ранее МОЖД не дублировалась дорожно-уличной сетью).

В XX веке в транспортной инфраструктуре Москвы большое развитие получили связывающие центр с новыми районами радиальные направления значительной удаленности от кольцевой линии метрополитена. В результате город стал ощущать недостаток в кольцевых магистральных связях, идущих в обход центра.

Еще в 1969 году намечалась, но не была осуществлено реконструкция МОЖД с переводом ее на пассажирское движение. Сегодня проект создания интенсивного пассажирского движения на месте МОЖД - типа открытого метрополитена с дополнительным устройством 20 новых станций -сможет решить создавшуюся сложную проблему пассажирских потоков. Раньше железная дорога проходила по зеленой территории, а теперь она оказалась в плотной городской застройке. Но большинство зданий МОЖД хорошо сохранилось (наибольший интерес с точки зрения архитектуры представляют станции Лихоборы, Лефортово и Воробьевы горы).

Концепция превращения Московской Окружной в линию открытого метрополитена и технико-экономическое обоснование к ней были разработаны мастерской № 19 Моспроекта-2 совместно с НИиПИ Генплана и Мосгипротрансом. Была проведена систематизация всех видов станций и разработано единое решение для каждой системы. Размещение 20 новых станций намечено в местах расположения станций метрополитена и возле торговых центров у Третьего автомобильного кольца, проходящего вдоль трассы МОЖД.

Проект мастерской № 19 предусматривает консервацию всех старых объектов МОЖД и замену их ультрасовременными по форме и конструктивному решению. Как известно, памятники архитектуры сохраняются, лишь выполняя свое прямое назначение. За прошедшее столетие Москва лишилась множества замечательных шедевров культовой и гражданской архитектуры. И вот мы снова стоим перед фактом уничтожения исторического ансамбля русского модерна. Может, все же следует задуматься хотя бы о его частичном сохранении?

Нам представляется возможным существование и другой концепции, сочетающей возведение новых станций МОЖД, основанных на принципах архитектуры XXI века, с реконструкцией наиболее интересных старых вокзалов. Разработанное нами (руководитель проекта - Н.Е.Гиговская, архитектор - Е.В.Тимченко) проектное предложение по станции Лужники с введением в новый ансамбль постройки 1906 года - станции Воробьевы горы в апреле было принято Архитектурным советом Москвы. Старая станция, находящаяся в исто-. рическом районе столицы - на Хамовни-ческом поле, в непосредственной близости от Новодевичьего монастыря, - яркий пример псевдорусского направления модерна начала XX века. Проект учитывает ее стилистику в связи с соседством исторического памятника XVI века.

Железнодорожные пути расположены на высокой насыпи, что было вызвано разливами весной в этом месте Москвы-реки (отсюда название - Лужники). Пассажиры попадали на платформу со второго этажа по металлическому мостику консольной системы. Он был перекрыт легким навесом полукруглой формы, опирающимся на изящные колонки с коринфскими капителями.

По проекту мастерской N 19 входной вестибюль на новую станцию располагается под землей в насыпи. Высота подъема пассажиров - 9 метров, а объем подземной части равен 3800 м3.Такое решение значительно удорожает стоимость строительства и эксплуатации (постоянное энергообеспечение и принудительная вентиляция).

По нашему предложению при реконструкции старого здания вокзала высота подъема пассажиров снижается до 4-5 метров, подземная часть - всего 500 м3. Но самое главное - сохраняется исторический облик этого района Москвы. Архитектура нового ансамбля не будет подавлять находящийся поблизости Новодевичий монастырь.

Центром композиции нашего комплекса служит здание старого вокзала. В архитектурное решение платформ, запроектированных в современных большепролетных пространственных металлических конструкциях, введена тема арок. На ней построено решение ограждающих стен, соответствующее стилю памятника архитектуры, - с кирпичными вставками и металлическими решетками растительного орнамента. Чередование глухих и остекленных плоскостей напоминает зубцы монастырской стены.

На первом этаже находятся помещения, непосредственно связанные с движением пассажирских потоков: входной вестибюль с кассовым залом, администрация, охрана, объекты торговли. На втором этаже -кафе-ресторан, к которому в летнее время добавляется открытая территория моста. Цокольный этаж занят техническими и служебными помещениями.

Поскольку платформы расположены на насыпи, к ним ведут эскалаторы и лестницы. Для инвалидов предусмотрены лифты и пандусы на прилегающей территории. К дальним путям ведет подземный переход.

В горизонтальную композицию ансамбля ' (длина платформ порядка 180 метров) введено вертикаль - обзорная башня с часами, с которой открывается вид на Новодевичий монастырь и Лужники. Она же является и своеобразным маяком для людей, которые идут от станции метро "Спортивная".

В заключение хочется еще раз сказать, что бережное отношение к историческому наследию Москвы должно стать нормой для архитекторов. Рассмотренный нами проект, который вдохнет новую жизнь в сооружения начала прошлого века, выполнен с учетом именно такой задачи.