

Реконструкция или реставрация — сложный выбор



Ю. А. Чистый,
канд. техн. наук,
и.о. заведующего кафедрой
«Здания и сооружения
на транспорте»
Российской открытой
академии транспорта
Российского университета
транспорта (МИИТ)
(РОАТ РУТ (МИИТ)),



А. В. Патрикеев,
канд. техн. наук,
доцент кафедры «Здания и
сооружения
на транспорте»
РОАТ РУТ (МИИТ),



М. В. Карпов,
руководитель проекта
АО «Центральная при-
городная пассажирская
компания

При развитии объектов транспортной инфраструктуры, как правило, актуальным является поиск разумного компромисса между экономически выгодной реконструкцией и не всегда обоснованной — с позиций экономии средств — реставрацией. Между тем отреставрированные объекты могут стать художественными и смысловыми доминантами местности, формирующими положительные эмоции пассажиров.

Реконструкция и реставрация зданий различного назначения — это особый, наиболее сложный и трудоемкий вид строительных работ, отличающийся большим разнообразием проектных решений и используемых строительных технологий. Специфика и сложность этих работ заключается как в необходимости осуществлять переустройство зданий, построенных в разное время и имеющих свои конструктивные особенности, для обеспечения требований современных нормативных документов, так и в обязательном учете фактического технического состояния объекта, определенного техническим обследованием. При этом необходимо учитывать комплексный характер решения технических, экономических, социальных и экологических задач [1].

Необходимость расширения объема работ по переустройству зданий в России, в том числе сооружений и строений, относящихся к инфраструктуре железных дорог, является следствием их неоправданно быстрого морального и физического износа (старения) и выбывания из эксплуатации [2]. Внедрение на железнодорожном

транспортном транспорте новых, перспективных комплексных транспортных решений, таких как Центральные диаметры Центрального транспортного узла, проектирование и строительство высокоскоростных магистралей Москва — Санкт-Петербург, Москва — Казань, Москва — Минск и др. резко ускоряет моральный износ существующих строительных объектов.

В силу специфики железнодорожного транспорта новые магистрали обычно устраиваются на тех направлениях, где уже существуют действующие железнодорожные линии. Таким образом, внедрение перспективных решений оказывается связано не только с новым строительством, но и с реконструкцией (или реставрацией) большого количества разнообразных инженерно-строительных объектов.

Работы по реконструкции зданий отличаются повышенной трудоемкостью по сравнению с новым строительством (в среднем на 25–30%), а при расчете стоимости проектных работ применяется коэффициент 1,5. Поэтому очень важно правильно оценить возможность реконструкции или реставрации, научно обосновать, дать оценку возможным мероприятиям капитального ремонта, а также максимально точно подобрать технологию работ для соответствующего объекта.

Технология и организация строительного производства при реконструкции зданий и сооружений на реконструируемом участке железной дороги имеет следующий ряд особенностей по сравнению с новым строительством¹. Более актуальными становятся вопросы однородности, рассредоточенности и малого объема выполняемых работ. В ходе реконструкции и реставрации объектов изначально предполагается включение в проектное решение большого объема работ по разборке или демонтажу



Рис. 1. Вокзал станции «Раменское» за 10 дней до сноса (фото автора)

¹ Рекомендации по проектированию вокзалов. М.: Госстрой России, ЦНИИП градостроительства, 1998. 63 с.

конструкций, части зданий, их усиление, замена отдельных элементов, причем без учета обследовательских данных.

Работы по реконструкции всегда ведутся вблизи действующей железнодорожной линии, что существенно влияет на общую схему организации и технологии производства¹. Все это усложняет работы, затрудняет применение оптимальных комплексов машин, механизмов, предъявляет особые требования к охране труда и особым условиям выполнения работ.

К сожалению, на Российских железных дорогах (РЖД) часто возникает ситуация, когда в процессе принятого решения по реконструкции еще до получения полного отчета о техническом и моральном состоянии объекта здание сносится. Такое отношение выражает определенное пренебрежение к сохранению культурного наследия, уникального исторического облика транспортного пути. К подобной ситуации можно отнести, например, решение по сносу здания вокзала на остановочном пункте «Раменское» Рязанского направления Московской железной дороги в декабре 2004 г. (рис. 1). Первоначально целью оценки фактического состояния несущих конструкций вокзала являлось определение возможности проведения капитального ремонта здания, даже не реконструкции.

Известно, что станция открыта в 1862 г., а вокзал принят в эксплуатацию в 1910 г. В 1972 г. проводилась реконструкция здания с пристройкой к правой части без изменения несущих конструкций основного объема. На момент сноса возраст здания составлял более 94 лет.

Несмотря на то, что вокзал по результатам обследования находился в ограниченно работоспособном состоянии, он мог быть полностью восстановлен в пределах эксплуатационных характеристик. И тем не менее здание снесено, а на его месте построено новое из легко сборных стальных конструкций, без какой бы то ни было выразительности (рис. 2).

В пределах Московской агломерации на направлениях Центрального транспортного узла накоплен значительный опыт реконструкции участков железных дорог, включающий реконструкцию зданий и сооружений, относящихся к объектам как транспортной инфраструктуры, так и расположенным на земельных участках, прилегающих к транспортной инфраструктуре и отнесенных, в соответствии с земельным законодательством,

к охранным зонам земель транспорта²³.

В последние годы в РЖД сформулированы единые ведомственные требования к архитектуре и дизайну объектов транспортной инфраструктуры, разработаны типовые архитектурно-художественные решения для этих объектов, с применением фирменного стиля Российских железных дорог^{4,5,6,7}.

Полагаем, что необходимо более внимательно и всесторонне изучить результаты такого опыта, включая как положительные его стороны, так и отрицательные. Данный подход в дальнейшем позволит учесть все аспекты, связанные с разработкой единой концепции реконструкции объектов инфраструктуры железных дорог России.

Ориентируясь на прирост населения, в частности, в Москве и Московской обл., суммарный пассажиропоток только в пригородном сообщении по направлениям Центрального транспортного узла, согласно прогнозу института АО «ИЭРТ», к 2030 г. увеличится вдвое и составит 1409 млн чел. Дальнее пассажирское сообщение в России также активно развивается. Все большую популярность приобретает железнодорожный туризм [3].

Основное внимание при новом строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры уделяется наиболее значимым объектам — вокзальным комплексам крупных и средних городов, транспортно-пересадочным узлам и пр. [4]. То, что находится между этими «ключевыми точками» маршрута с эстетической точки зрения не имеет большого значения.

² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

³ Постановление Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений)...

⁴ Распоряжение ОАО «РЖД» от 09.03.2017 № 429/р. Требования к архитектуре и дизайну объектов инфраструктуры пассажирского комплекса ОАО «РЖД».

⁵ Требования к типовым архитектурно-художественным решениям объектов инфраструктуры МЖД. Утверждены ОАО «РЖД» и согласованы Правительством Москвы 29.12.2018.

⁶ Распоряжение ОАО «РЖД» от 15.12.2011 № 2724/р. Руководство по применению фирменного стиля ОАО «РЖД».

⁷ Базовые принципы формирования планировочных и технологических решений Московских городских вокзалов МЖД. Утверждены ОАО «РЖД» и согласованы Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы 15.07.2024.



Рис. 2. Вокзал станции «Раменское» современный вид (2022) <https://avatars.mds.yandex.net/get-altay/5482460/2a0000017e653bcd869f9ae919677f8d617f/XXXXL>

Однако перемещение пассажира по маршруту его движения занимает определенное время, в течение которого он наблюдает из окна движущегося поезда пейзаж, включающий в себя как природные объекты, так и здания, сооружения, расположенные в полосе охранный зоны железнодорожной магистрали. А современный подход к реконструкции объектов инфраструктуры формирует за бортом состава однотипную, невыразительную застройку в цветовом исполнении бренда РЖД или же состоящую из строений, еще не прошедших реконструкцию, имеющих явные визуальные признаки сверхнормативного физического и морального износа. Такой вид из окна поезда, регулярно воспринимаемый и «потребляемый» сознанием пассажира, формирует комплексный образ эстетического восприятия окружающего пространства. И очень важно, каким он будет в результате формирования. Важно как для пассажира, так и для компании перевозчика [5].

Массовая реконструкция малых остановочных пунктов в соответствии с действующими ведомственными и региональными нормами на реконструируемом участке железной дороги выполняется достаточно быстро, индустриально и экономически обоснованно. При этом вариант реставрации этих пунктов в сравнении с реконструкцией выглядит как экономически нецелесообразный. Реставрационные работы, связанные с восстановлением и сохранением первоначального облика объекта, трудоемки, для их выполнения требуются специалисты высокой квалификации. Кроме того, подавляющее большинство реконструируемых объектов в соответствии с законодательством, не являются исторически и архитектурно ценными. В большинстве своем они морально устарели, т. е. не отвечают современным требованиям, предъявляемым к объектам транспортной инфраструктуры.

В качестве еще одного примера рассмотрим историю и современное состо-

² СП 225.13260000.2014. Станционные здания, сооружения и устройства.

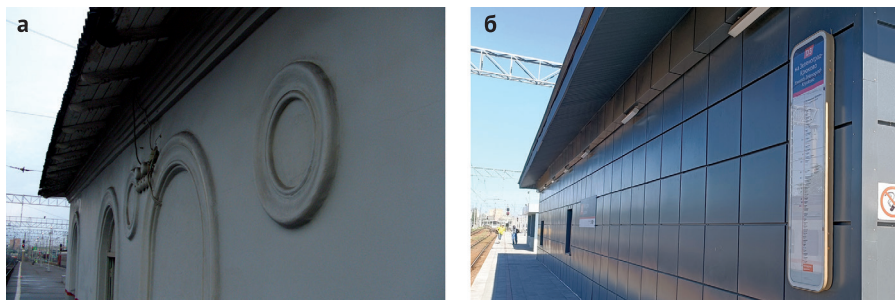


Рис. 3. Фасад здания: а — до последней реконструкции, но с изменениями, включая начало 2000-х годов; б — после реконструкции в Московском центральном диаметре

яние станционного здания (павильона), расположенного на центральной островной платформе остановочного пункта «Ипподром» (до 20 февраля 2020 г. «Платформа 47-й километр») на участке Москва — Рязань Московского центрального узла. Платформа и станционное здание на ней введены в эксплуатацию в 1931 г. в связи с открытием депо поездов пригородного сообщения от Казанского вокзала до города Раменское. Здание выполнено по типовому проекту, архитектурную основу которого составляли эскизы знаменитого архитектора А. В. Щусева.

В настоящее время подобных зданий на станциях и остановочных пунктах уже практически не осталось. Первоначально в них располагалась билетная касса и помещение дежурного по приему и отправлению пригородных поездов. Здание окрашено в традиционной в те годы желто-белой гамме, на желтых оштукатуренных стенах, выполненных кладкой из кирпича глиняного обыкновенного, выделялись широкие белые арки окон и дверей. Между арками такими же белыми розетками на стенах были обрамлены двухрожковые бра для освещения прилегающей части платформы и подсветки фасада здания. В 1960-е годы бра были утрачены, в 1990-е здание перекрасили в рекомендуемые цвета (различные оттенки зеленого) Московско-Рязанского отделения Московской железной дороги. В начале 2000-х годов здание вновь перекрасили, на этот раз в цвета РЖД (серый и темно-серый с разделительной красной полосой).

В процессе реконструкции для нового транспортного проекта Московский центральный диаметр — 3 (МЦД-3) остановочный пункт переименовали в станцию «Ипподром», являющуюся конечной для поездов «Иволга» данного центрального диаметра. В ходе реконструкции здания проведена замена кровли, а также изменено функциональное предназначение здания в целом. Теперь в нем размещаются служебные и технические помещения МЦД-3. При этом поверх существующих

стен выполнен вентилируемый фасад из металлических листов темно-серого цвета (рис. 3).

Разумеется, вид здания после ряда неудачных вмешательств (рис. 3, а) проигрывает современному решению (рис. 3, б), однако в архитектурном плане, нынешнее оформление напрочь лишено художественной привлекательности. Если представим изначальную оригинальную цветовую гамму фасада, двухрожковые подсветы оттенка старой бронзы в круглых белых розетках между белыми декоративными арками на желтой стене, то первоначальный вывод нам покажется уже далеко не столь однозначным.

Тем более данный остановочный пункт является конечным на МЦД-3, а значит, со временем должен превратиться в городской вокзал. И сохраненная здесь частичка старого в абсолютно новом, современном пространстве смогла бы привлечь внимание пассажиров и послужить ценной доминантой. А рядом полезно было бы поместить интерактивный экран или хотя бы табличку с QR-кодом с возможностью узнать больше об истории данного объекта, а также о перспективах развития Московских центральных диаметров.

Возможно, разумным компромиссом между экономически обоснованной реконструкцией и «невыгодной» реставрацией было бы применение опыта создания специальных комплексных комиссий с привлечением помимо представителей ОАО «РЖД» местных органов самоуправления, краеведов, специалистов по культуре, архитектуре, истории железных дорог.

Из общего числа зданий, строений и сооружений, относящихся к участку железной дороги, подлежащему реконструкции, после предварительных изысканий выделялись бы несколько объектов транспортной инфраструктуры, для которых наилучшим решением было бы сохранение исторического облика. Это должны быть знаковые объекты, известные местным краеведам, хорошо

просматриваемые из окна поезда и формирующие эстетическое восприятие прилегающей территории. Такие здания и сооружения, по результатам рекомендаций комплексной комиссии, впоследствии должны вноситься в особый перечень с дальнейшим решением о присвоении им статуса памятника архитектуры или исторически (культурно) знаковых объектов с последующей разработкой проекта реставрации в составе комплекса работ по реконструкции участка железной дороги.

В градостроительной деятельности есть такое понятие как «градообразующие» или «улица образующие» объекты. Они не относятся ни к памятникам архитектуры, ни к историческим зданиям, но также подпадают под защиту российского законодательства. Считаем, что было бы уместно ввести понятие «транспортно-образующего» объекта для зданий и сооружений транспортной инфраструктуры, чтобы после реконструкции реставрированные объекты становились художественными и смысловыми доминантами пейзажа за окном поезда. Чтобы перед будущим пассажиром разворачивался ландшафт, формирующий положительный эмоциональный фон.

Между тем бездумное уничтожение или стирание исторической, архитектурной выразительности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта в погоне за экономическим эффектом может являться не только неуместным с историко-культурной и художественной точек зрения, но и ограничивать привлекательность транспортных маршрутов. ■

Литература

1. Наследова О. В. Организация видов работ при эксплуатации и реконструкции строительных объектов: конспект лекций. М.: РУТ (МИИТ), РОАТ, 2015. 117 с.
2. Ахметзянов Ф. Х., Павлов В. В., Радайкин О. В. Реконструкция и эксплуатация зданий и сооружений. Казань: КазГАСУ, 2013. 56 с.
3. РЖД ТУР. URL: <https://rzdtoir.com> (дата обращения: 12.01.2026).
4. Карпов М. В. Организация строительства мультимодальных пассажирских комплексов в условиях городских агломераций. Магистерская диссертация. М.: РУТ (МИИТ), РОАТ, 2025.
5. Каганский В. Л. Ландшафтная концепция глубинного туризма // Заседание Комиссии рекреационной географии и туризма МО РГО 19.02.2025. URL: https://vkvideo.ru/video1402592_456239216 (дата обращения: 12.01.2026).