



Дороги уходят под землю  
и поднимаются в воздух

ЦГАНТД СПб представляет  
виртуальную выставку,  
иллюстрирующую документами архива  
историю развития транспортного  
строительства.



В ряду современных транспортных сооружений в нашем городе и, путешествуя по стране и миру, мы встречаем технически сложные, иногда эстетически великолепные транспортные развязки, путепроводы, виадуки, тоннели.

Их создание, прежде всего, обуславливают интенсивность движения и большие скорости.

В ЦГАНТД СПб разнообразные материалы (распоряжения, схемы, проектные чертежи, текстовые документы и пр.), посвященные транспортным развязкам, путепроводам, виадукам и тоннелям, хранятся в фондах:

- № 17 – «ЛЕНЗНИИЭП»,
- № 21 – «ЛЕНГИПРОИНЖПРОЕКТ»,
- № 29 – «НИИПГрадостроительства»,
- № 33 – «ЛЕНМЕТРОГИПРОТРАНС»,
- № 36 – «ЛЕНИИПРОЕКТ»,
- № 46 – «ЛЕНГИПРОГОР»,
- № 85 – «ЛЕНГИПРОТРАНСМОСТ»,
- № 174 – «ПГУПС»,
- № 205 – «ЛИСИ» (СПбГАСУ),
- № 297 – «ВНИИГС»,
- № 315 – «ВНИИГ им. Б.Е. Веденеева»,
- № 386 – КГА (ГЛАВАТТУ),
- № 388 – ОБЛАТТУ.

# К истории сооружения пешеходных тоннельных переходов на Невском проспекте.

В 60х годах прошлого века под Невским проспектом были сделаны 2 пешеходных тоннеля, связанные с появлением станций метро.

В сохраняемом историческом центре города менять транспортную инфраструктуру весьма трудно и дорого.



# К истории сооружения пешеходных тоннельных переходов на Невском проспекте.

Слушали: 2. Архитектурное решение подземного пешеходного перехода под Невским проспектом и вестибюля станции метрополитена "Невский проспект". Рег. № 352 и 380.

Представлено и разработано ин-том "Ленметро-проект".

Авторы: подземного перехода - арх. А.С.Гецкин, вестибюля - арх. А.К.Андреев.  
Эксперт - арх. А.В.Васильев.

Постановили: Архитектурное решение подземного пешеходного перехода под Невским проспектом и вестибюля станции метрополитена "Невский проспект" **ОДОБРИТЬ**.

↑ Из Протокола заседания  
Градостроительного совета  
ГлавАПУ 27.04.1963г.  
Ф.386. Оп.1-6. Д.192. Л.42.

Из стенограммы заседания  
Градостроительного совета →  
ГлавАПУ 27.08.1965 г.  
Ф.386. Оп.1-6. Д.258. Л.20.

ТРОИЦКИЙ Г.В. - Я прошу четко сформулировать, что выдвигаем отказываясь от пандуса и делая лестницу.

КОМИН И.И. - Мы выдвигаем 2 момента: 1. устройством пандусов мы занимаем гораздо больше места и 2. лестницы - это надежно, они будут с подогревом. Сделать пандусы из лестницы всегда возможно.

СЛАВЯНСКИЙ И.А. - Как быть с инвалидами и детьми в колясках?

КОМИН И.И. - Подождут зеленого света.

КРИЦОВ К.С. - Беспрецедентный случай - впервые за 20 лет совместной работы с Игорем Ивановичем я выступаю против его предложения.

Я за пандусы. Я за то, чтобы переходы полностью развязывались с транспортными потоками, чтобы никаких пешеходов через Садовую улицу не было.

Этот переход отличается от улицы Бродского, здесь большее количество пешеходов и трамвайное движение 6 маршрутов. На этом перекрестке около ста пересечений в час. Толпа по лестнице будет затормаживать движение даже по зеленому сигналу не только автомобильное, но и трамвайное.

Справившись подввергнется ли экспертизе транспортный вопрос. Конечно да. Этот вопрос подробно рассматривался в Госстрое.

Мне кажется бесспорным, что нужно оставить пандусы и продолжать строительство полным ходом, чтобы закончить его в 1965 году.

ТЕХНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Количество					
			Варианты					
			№ 1	№ 1-а	№ 2	№ 3	№ 4	
1	2	3	4	5	6	7	8	
1	Длина переходов	м	170	186	210	126	185	
2	Длина тоннеля	м	-	-	-	-	72+226	
	Ширина переходов	м	3x3 1x4	3x3 1x4	3x3 1x4	3x3	1x3 1x4	1x6 1x4 1x6
	Ширина тоннеля	"	-	-	-	-	-	
3	Глубина заложения от существующих отметок переходов	"	3,0	4,5	2,0	6,0	2,5	
	тоннеля	"	-	-	-	-	4,5	
4	Общая площадь переходов	квм	1230	1280	1750	810	1140	
	тоннеля	квм	-	-	-	-	4770	
5	Площадь галлерей отчуждаемых зданий	квм	430	480	430	480	740	
6	Общая стоимость дорожных работ и перекладки подземных сооружений	т.р.	3096	1163	8434	753	6713	
7	Капитальные затраты на один квм площади перехода	руб	2500	945	2000	980	1113	

Таблица из работы  
«Пешеходные тоннели  
на Невском проспекте»  
Ф.21. Оп. 3-1. Д.113. Л.4.

# К истории сооружения транспортных развязок-подходов при строительстве моста Александра Невского



# К истории сооружения транспортных развязок-подходов при строительстве моста Александра Невского

Схема  
подходов к новому Невскому  
мосту. М.Э.1:10000

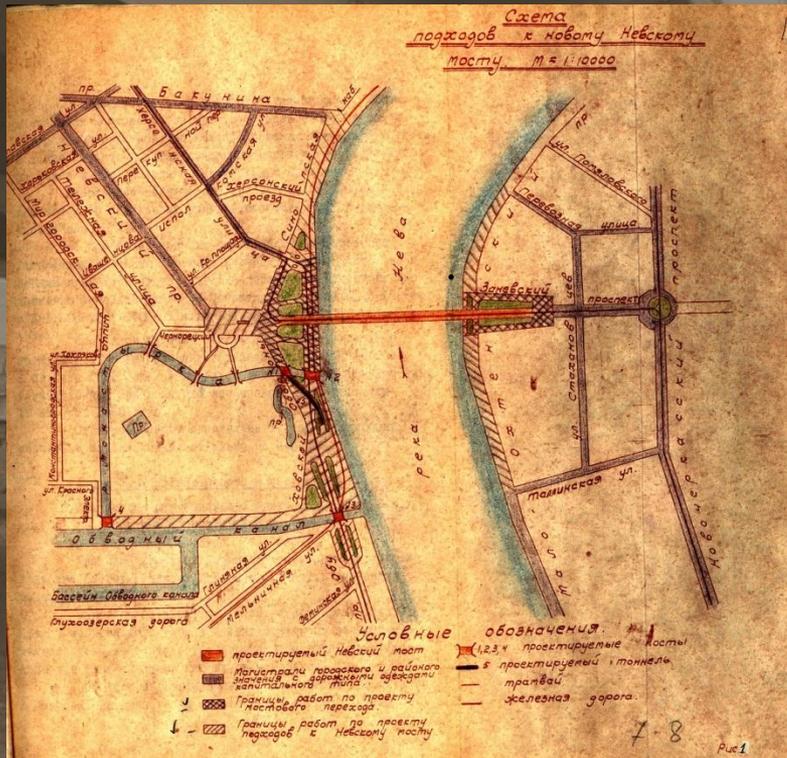


Схема организации движения транспорта. Ф.21. Оп.3-1. Д.1. Л.11.

Из I тома работы «Подходы к новому мосту через р. Неву в районе площади Александра Невского». Ф.21. Оп.3-1. Д.97. Л.8.

- I -

## I. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

В соответствии с проектом генерального плана Ленинграда Исполком Ленгорсовета в августе 1958 г. принял решение о строительстве нового моста через р.Неву в районе площади Александра Невского.

Работы по строительству нового моста начаты в 1960 г. Проект мостового перехода разработан институтом Лентрансмостпроект.

Новый мост, сооружаемый у площади Александра Невского, обеспечит кратчайшую связь центра города - Невский пр. и пр.Обуховской обороны с главной магистралью района М.Охты, Заневским и Дальневосточным пр.и кварталами новой застройки района М. Охты и правого берега р.Невы, значительно разгрузит транспортные потоки идущие к Охтенскому мосту, а также улучшит организацию движения на левобережной части, на пересечении пр.Обуховской обороны с наб.Обводного канала.

Кроме того, сооружение нового моста через р.Неву, обеспечит создание нового комплекса архитектурно-планировочного ансамбля предмостных площадей и завершения благоустройства района памятника архитектуры - Александра Невской лавры.

Для обеспечения надлежащего благоустройства подходов к новому мосту через р.Неву намечается большой комплекс работ по строительству дорог, инженерных сооружений и подземных коммуникаций в границах (см.рис.1)

**Левый берег:** площадь Александра Невского, пр.Обуховской обороны и Синопская набережная от наб.Обводного канала до пр.Бакунина, а также Херсонская ул. и ул.Александра Невского.

**Правый берег:** Мало-Охтенский пр., от Перезовской ул.до Таллинской ул., а также Заневский пр. от Мало-Охтенского пр.до Новочеркасского пр.

# К истории сооружения транспортных развязок-подходов при реконструкции Литейного моста



# К истории сооружения транспортных развязок-подходов при реконструкции Литейного моста

1

РСФСР  
Исполнительный Комитет Ленгорсовета депутатов трудящихся  
"ЛЕНГИПРОИИПРОЕКТ"

ПРОЕКТНОЕ ЗАДАНИЕ  
реконструкции Литейного моста через реку Неву  
в Ленинграде

Том VI  
Переустройство подземных сооружений  
и дорожные работы

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА И ЧЕРТЕЖИ

ИЗДАНИЕ	21
Лист	31
Допол.	32

Директор Ленгипроинж-проекта *И* /Горшков К.Ф./

Главный инженер института *В.А. Берендиков* /Берендиков В.А./

Главный инженер проекта *С. Юрчук* /Юрчук С.Г./

Шифр: Д-2728

Связьчи: Ленгипроинжпроект

на 7/кл.

Ленинград - 1968 г.

Разработанное  
Ленгипроинжпроектом  
многотомное проектное  
задание  
по реконструкции  
Литейного моста  
охватывает широкий  
спектр работ:  
от переустройства всех  
инженерных  
коммуникаций  
до озеленения  
на подходах к мосту.

Ф.21. Оп.3-1. Д.32. Л.1.

# К истории сооружения Канонерского тоннеля.



# К истории сооружения Канонерского тоннеля.

Фрагмент Введения и Схема центральной оси тоннеля из Отчетов по геодезическому обеспечению строительства подводного транспортного тоннеля, сооружаемого методом погружения готовых секций.

Ф. 174. Оп. 2-3. Д. 587. Л.5.

Ф. 174. Оп. 2-3. Д. 584. Л.61.

## ВВЕДЕНИЕ

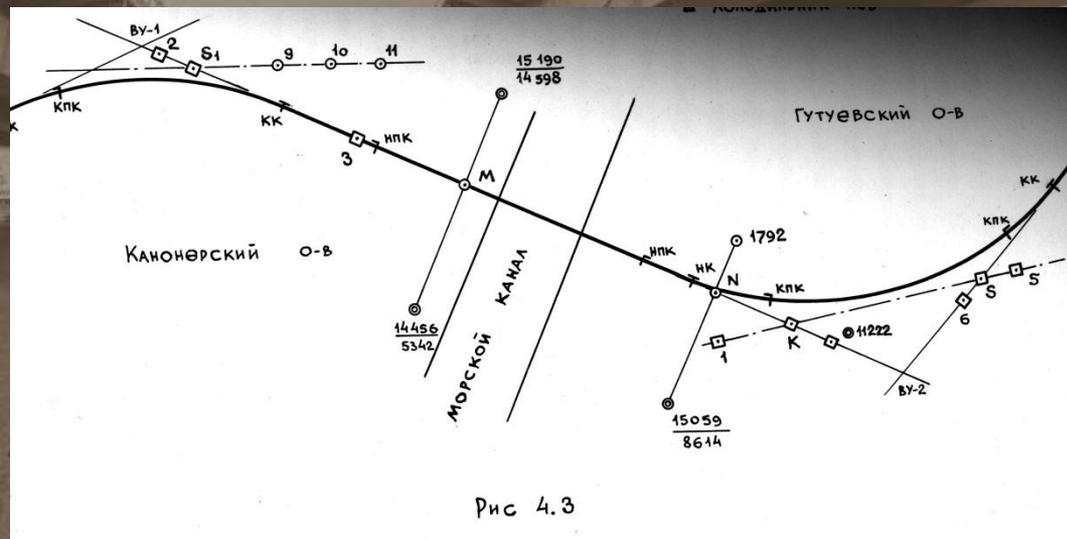
### § I. Постановка вопроса

Отчет составлен по научно-исследовательской работе, проведенной во исполнение приказа Министра транспортного строительства СССР № 223 от 21 декабря 1970 г. и в соответствии с планом №1664 мероприятий по подготовке и строительству транспортного тоннеля на Канонерский остров под Морским каналом в Ленинграде по договору ОТИ-04-71 р.4 от 15/III-71 г. между Главмостостроем МТС СССР и Ленинградским институтом инженеров железнодорожного транспорта.

Выполненное исследование имело целью разработку средств и методов геодезического обеспечения строительства подводного тоннеля на Канонерский остров в гор. Ленинграде, сооружаемого методом опускания готовых тоннельных секций в подготовленную траншею. Задачей исследования является создание приборов и способов, обеспечивающих установку тоннельных секций в проектное положение и их стыковку с необходимой точностью.

Решение названной задачи не может быть полностью выполнено геодезическими методами, применяемыми в обычных условиях (на суше). Этому препятствует специфика условий, которая состоит в необходимости выполнять измерения высокой точности в обстановке движения объекта измерений, удаленного от берега, погружаемого на значительную глубину, испытывающего под воздействием течения крен и дифферент. Обстановка усложняется необходимостью выполнения измерений с минимальными затратами времени с тем, чтобы результаты измерений могли быть немедленно использованы для управления выведением погружаемой секции в проектное положение.

В нашей стране опыт таких работ отсутствует, поскольку строи-

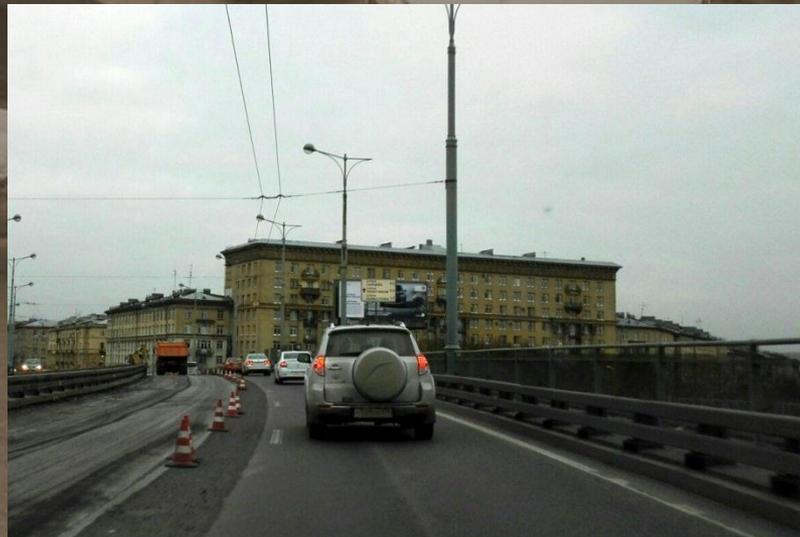


**К истории сооружения путепровода на проспекте Стачек.**

В 1935 году в Ленинграде имелось более 200 пересечений улиц с железной дорогой в одном уровне (Ф.386. Оп.3-5. Д.4).

В 1959 году в городе оставалось порядка 100 таких пересечений городских проездов с железнодорожными путями (Ф.386. Оп.3-1. Д.28).

Путепровод на проспекте Стачек у станции метро Автово проектировался для надежного и безопасного движения через Окружную железную дорогу.



# К истории сооружения путепровода на проспекте Стачек.



Эскизы вариантов №2 и №3 путепровода  
из Пояснительной записки к вариантам  
путепроводов индивидуальной планировки  
Ф.21. Оп. 3-1. Д.90. ЛЛ.11 и 12.

# Неосуществленные проектные предложения

В 1977 году в соответствии с Решением Ленгорисполкома Ленгипротрансмост разработал предпроектную документацию транспортных тоннелей для Генеральной схемы использования подземного пространства Ленинграда.

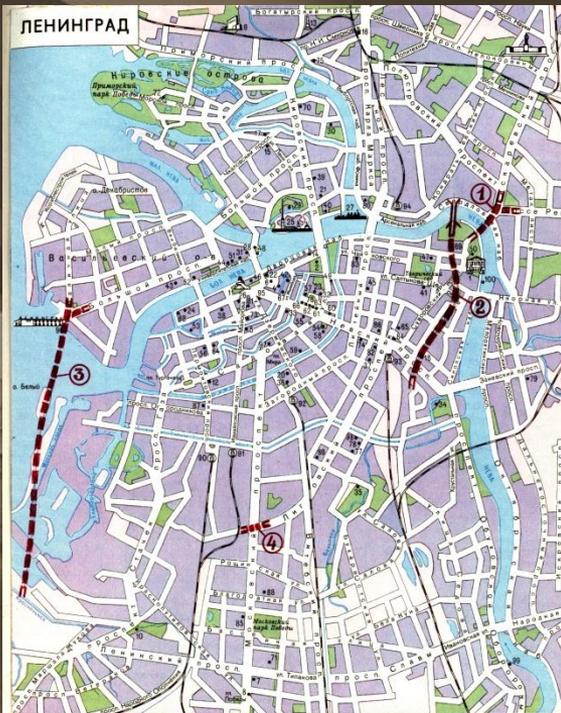
←

Ф.386. Оп.3-2. Д.69. Л.4.

Комплексная схема транспорта из Проекта Генерального плана Ленинграда 1970 года.

→

Ф.386. Оп.3-3. Д.76. Л.9.

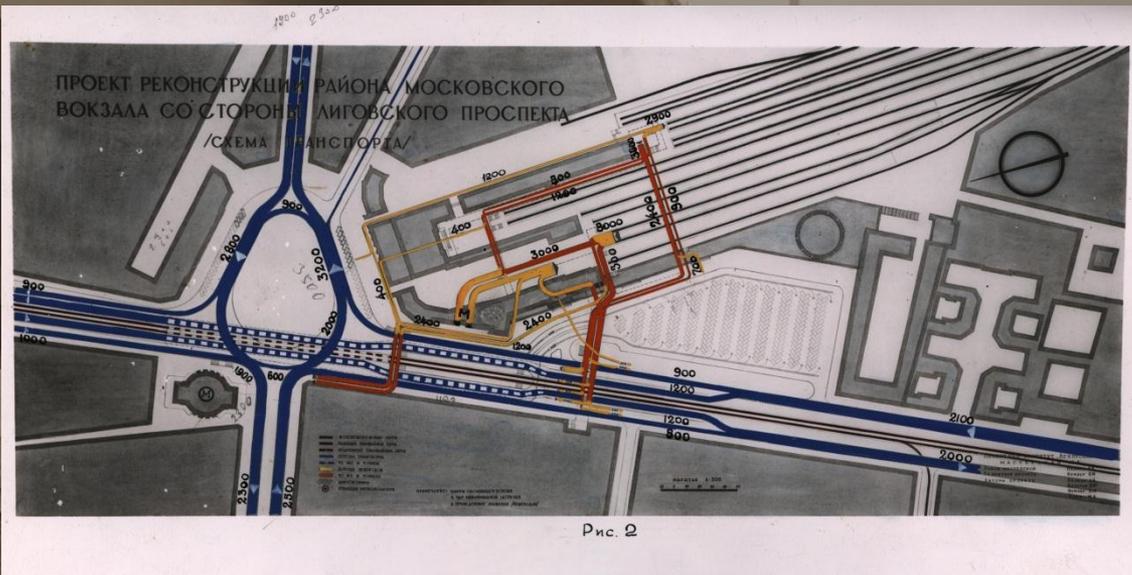


1. Транспортный тоннель под Невой по створу Пискаревского и Суворовского проспектов
2. Транспортный тоннель - Центральный диаметр
3. Транспортные тоннели для связи: Северо-Запад - Юго-Запад
4. Транспортный тоннель на пересечении Лиговского и Московского проспектов
5. Транспортный тоннель на пересечении Лиговского и Московского проспектов



— ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ  
— ТРАНЗИТНЫЕ АВТОДОРОГИ  
— ПРИГОРОДНЫЕ АВТОДОРОГИ  
○ СТАНЦИИ ПЕРЕСАДОК  
● ТОРГОВЫЕ, КУЛЬТУРНЫЕ И СПОРТИВНЫЕ ЦЕНТРЫ  
— СУЩ. 1970 1980 ПЕРС.  
— ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА  
— МОНОРЕЛЬСОВАЯ ДОРОГА  
— ТРАМВАЙ  
— ТРОЛЛЕЙБУС

# Неосуществленные проектные предложения



О тоннельной развязке и организации движения транспорта из «Проектных предложений по району Лиговского проспекта и площади Восстания», 1960г.

Ф.386. Оп.3-1. Д.33. ЛЛ.7 и 13.

## IV. Организация движения транспорта и пешеходов.

Основными мероприятиями, решающими вопросы организации движения в районе площади Восстания являются сооружение развязки в двух уровнях Невского и Лиговского проспектов и подземных переходов от вокзала в сторону Невского проспекта, а также организация автомобильной стоянки на новой площади вдоль Лиговского проспекта (черт. 2).

Развязка в двух уровнях намечается путем устройства тоннеля по направлению Лиговского проспекта. Полоса трамвая и две проезжие части общей шириной 23,5 м. от Кузнечного переулка опускаются 3% уклоном и входят в тоннель, проходящий под площадью. После проходе под площадью вновь начинается подъем тем же уклоном. Подъем заканчивается около 2-й Советской улицы. По обе стороны спусков-подъемов сохраняются проезжие части шириной 7-9 м. для транспорта, делящего повороты. При подходе к площади Восстания со стороны Кузнечного переулка, после окончания спуска, против вокзала, проектируется открытая часть тоннеля-выемка, в которой предусмотрена трамвайная остановка, в оба направления, с платформами, рассчитанными на два трамвайных поезда каждый.

Подземный переход, являющийся продолжением вокзального тоннеля, пересекает Лиговский проспект проходя под транспортным тоннелем, т.е. в третьем уровне и выходят на нечетную сторону Лиговского проспекта. Из этого перехода предусмотрены подъемы на обе платформы трамвайной остановки. Таким образом, благодаря этому переходу пассажиры из вокзала, не выходя на улицу и не пересекая проезжих частей, попадают на остановку трамвая и на противоположную сторону Лиговского проспекта. Такой же подземный переход проектируется ближе к площади Восстания с северной стороны трамвайной остановки (черт. 3).

Продолжением этих переходов является тоннель под нечетным тротуаром Лиговского проспекта, ведущий на четную сторону Невского проспекта - к остановкам троллейбуса и автобуса.

# Неосуществленные проектные предложения

## ВЫПИСКА

из Решения Л Г И

от 18.08.66 г - 767

О проведении работ, связанных с вводом в эксплуатацию киноконцертного зала на Греческой площади

В целях своевременного выполнения всех работ по благоустройству, связанных с окончанием строительства здания киноконцертного зала на Греческой площади, организации продажи билетов, а также обеспечения безопасных и удобных пешеходных связей с киноконцертным залом, Исполнительный комитет Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся р е ш а е т:

1. Построить подземный пешеходный переход под Лиговским проспектом от дома № 21а/63 к углу 4 Советской улицы и Лиговского проспекта.

Сделать удобные пешеходные связи между киноконцертным залом и транспортными станциями на углу улицы Некрасова и Греческого проспекта, установив новые границы участка Туберкулезного института и Некрасовского сквера.

Разместить кассы киноконцертного зала в доме № 21а/63 по Лиговскому проспекту.

6. Объявить управление "Дормост" заказать в 5-дневный срок институту Ленгипроинжпроект:

а) разработку комплексных проектов по благоустройству Лиговского проспекта на участке от площади Восстания до Греческой площади, Греческой площади, 4 Советской улицы и территории между 5 Советской улицей и Друдковским переулком.

б) проектно-сметную документацию на строительство пешеходного подземного перехода под Лиговским проспектом.

9. Объявить институт "Ленгипроинжпроект" закончить проектную документацию по работам, указанным в п.6 настоящего решения, к 1 января 1967 г.

14. Объявить "Ленметрострой"

а) к 1 ноября 1966 г. освободить временно занимаемую им территорию по Греческому проспекту со сносом всех расположенных на ней строений;

-2-

б) выполнить строительство подземного пешеходного перехода под Лиговским проспектом, с окончанием работ к 1 сентября 1967 г.

18. Объявить управление - "Дормост", Садово-парковое и Трамвайно-троллейбусное выполнить в натуре все работы, предусмотренные проектной документацией в соответствии с пунктом 6- "а" в сентябре 1967 г.

15. Объявить управления - "Водоканал", "Ленгаз", кабельную сеть Ленэнерго и Управление Ленинградской городской телефонной сети закончить к 1 апреля 1967 г. работы по прокладкам и перекладке всех необходимых подземных коммуникаций в зоне строительства киноконцертного зала.

Председатель Исполкома Ленгорсовета  
депутатов трудящихся - А.Сивов

Секретарь Исполкома Ленгорсовета  
депутатов трудящихся - Н.Христоворов

Копия выписки  
из Решения  
Ленгорисполкома,  
предусматривавшая  
тоннель к БКЗ  
«Октябрьский»

Ф.21. Оп.1-1. Д.363.  
ЛЛ.1 и 12.



**В проекте использованы фотографии сайтов:**

<http://www.fontanka.ru/>, <http://most-812.narod.ru/>,

<http://mrlycien.livejournal.com/>, <http://spb-projects.ru/>,

<http://panevin.ru/>, <https://photoblogspb.ru/>,

<https://ic.pics.livejournal.com/>

и др.