



НАЗЕМНЫЙ ВЕСТИБЮЛЬ СТАНЦИИ МЕТРО КУРКИНО В МОСКВЕ КАК ДОМИНАНТА РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ

А. В. Казанов

Б. В. Гандельсман

Московский архитектурный институт (государственная академия), г. Москва

Аннотация

Статья посвящена исследованию взаимодействия точечных градостроительных доминант и застройки окраин мегаполиса. Актуальность работы определяется распространённой проблемой однообразия архитектурно-пространственной среды окраин мегаполисов России, слабой выраженностью ориентиров и дефицитом локальных общественных центров, что снижает качество локальной идентичности территории и читаемость городской среды, затрудняет навигацию. Одним из инструментов преодоления данных проблем выступают рассматриваемые в статье градостроительные доминанты.

Ключевые слова

Градостроительные доминанты, точечные доминанты, мегаполис, система ориентиров, связанность территорий, городской каркас.

Дата поступления в редакцию

15.09.2026

Дата принятия к печати

30.09.2026

Цель исследования

Целью исследования является выявление принципов формирования и размещения точечных доминант на окраинах российских мегаполисов и их применение на примере использования наземных вестибюлей станций метро в качестве локального композиционного акцента.

Особое внимание уделено возможностям практического применения полученных результатов. Выявленные принципы — размещение в узлах пересечения транспортных и пешеходных потоков, повышение функциональной насыщенности объекта, формирование ориентира в городской среде, формирование выразительного архитектурного образа, использование «контролируемого контраста» — могут быть использованы при проектировании аналогичных объектов транспортной инфраструктуры в других периферийных районах.

Их применение позволяет трансформировать объекты преимущественно транзитного назначения в устойчивые точки притяжения, формировать локальные центры активности внутри районов, повышать связанность территорий и улучшать идентичность среды без необходимости радикальной реконструкции застройки.

Введение

Формирование комфортной и читаемой городской среды в условиях периферийных районов крупных и крупнейших городов является одной из приоритетных задач современного градостроительства. Активное освоение окраин мегаполисов, в том числе массовое жилищное строительство, за-

частую приводит к возникновению морфологически однородной среды, подавляющей своим масштабом и лишённой выразительных композиционных акцентов. Это затрудняет ориентацию, снижает уровень визуальной идентификации территории и ограничивает развитие локальных общественных центров.

В этих условиях особую значимость приобретают градостроительные доминанты — элементы городской среды, способные структурировать пространство и сформировать систему ориентиров. Они выступают структурообразующими элементами городской среды, объединяющими функциональную, пространственную, композиционную и смысловую составляющие.

Актуальность исследования

Актуальность исследования определяется необходимостью разработки подходов к формированию локальных центров притяжения в морфологически однородной среде, а также поиском решений, направленных на повышение эстетической выразительности среды, читаемости городской структуры и связности территорий без радикальной реконструкции сложившейся застройки.

Цель исследования

Целью исследования является выявление принципов формирования и размещения точечных доминант и обоснование целесообразности использования наземных вестибюлей станций метро в качестве локального композиционного акцента, а в дальнейшем — узлового объекта формирования общественного центра. Для достижения цели уточняются понятия точечной, линейной и пространственной доминант, анализируется их размещение в планировочной структуре города, влияние на пространственную организацию территории и возможности интеграции общественно-культурных функций в транспортные объекты.

Для достижения поставленной цели решаются следующие задачи:

1. Уточнить понятие точечной доминанты в теории и практике градостроительства и уточнить её роль для условий застройки периферийных районов мегаполисов.
2. Применить системный подход к выявлению особенностей формирования и принципов размещения точечных доминант в морфологически однородной и фрагментированной городской среде периферийных районов крупнейших городов.
3. Обосновать эффективность использования наземных вестибюлей станций метрополитена в качестве точечных доминант окраин мегаполисов и исследовать влияние включения общественно-культурных функций в состав транспортных объектов как локальных центров притяжения.
4. Применить выявленные принципы размещения и формирования наземных вестибюлей станций метро с включением необходимых дополнительных функций на примере предлагаемого участка в районе Куркино в Москве.

В основу исследования положен комплексный междисциплинарный подход, включающий методы градостроительного анализа и детального архитектурного проектирования. Информационную базу исследования составляют научные публикации, посвящённые вопросам формирования городской среды, теории градостроительных доминант и ориентирования в пространстве, а также нормативные документы, регламентирующие развитие транспортной инфраструктуры и планировочную организацию территории. Дополнительно использованы картографические материалы и данные о транспортных и пешеходных потоках.

Объект исследования

Объект исследования: городская среда периферийных жилых районов мегаполиса.

Методы исследования

В работе применены следующие методы исследования:

1. теоретический анализ научных источников с целью уточнения понятийного аппарата;
2. системный подход, позволяющий рассматривать локальный объект как элемент взаимосвязанной городской структуры;
3. сравнительно-типологический анализ для выявления закономерностей формирования доминант;
4. композиционный анализ архитектурных решений;
5. методы пространственного моделирования при разработке проектного предложения;
6. функционально-транспортный анализ, направленный на оценку эффективности размещения объектов.

Использование указанных методов обеспечивает комплексное рассмотрение проблемы и позволяет обосновать предложенные архитектурно-градостроительные решения.

Понятие точечной доминанты

Понятие доминанты в градостроительстве не имеет единого общепринятого определения, что обусловлено многозначностью самого явления и различиями в исследовательских подходах. В научной и проектной сфере под доминантой, как правило, понимаются здания или сооружения, которые занимают господствующее положение в городской среде по совокупности признаков — высотных, композиционных, функциональных и семантических — по отношению к окружающей застройке. Нередко такие объекты располагаются в ключевых точках городской структуры, в том числе на пересечении и наложении узлов и связей нескольких городских каркасов, что усиливает их роль как ориентиров и структурообразующих элементов городской композиции [1].

Большинство исследователей выделяют точечные, линейные и пространственные доминанты, например, Б. В. Гандельсман [2, с. 16] и А. Г. Бабенко, который впервые предложил такую классификацию, но понимал под точечными доминантами только высотные сооружения и памятники [3, с. 76, 93]. Вопросами их размещения в исторических городах занимался в т. ч. В. Я. Клименко, М. В. Кубасова, М. П. Кудрявцев [4, 2, с. 14] и др. И. Г. Лежава, Л. Н. Авдотын и И. М. Смоляр фокусируются на роли высотных доминант, как точечных ориентиров [5]. У Г. А. Потаева точечные доминанты подразделяются на высотные и стилевые [6, с. 23], у Я. С. Мазманова объединение точечных доминант называется кустовой доминантой [7, с. 345]. В ГОСТ Р 59124–2020, который регламентирует вопросы сохранения объектов культурного наследия, применяется подразделение на общетерриториальные, районные и локальные доминанты. Последнее выражение близко по уровню к рассматриваемому в статье виду точечных доминант районного значения (п. 3.22) [8].

В отличие от линейных или пространственных структур, точечные доминанты представляет собой отдельно стоящие объекты, выделяющиеся самостоятельным объёмно-пространственным решением. К этому типу относятся вертикальные акценты, такие как башни, колокольни, храмы, ряд высотных зданий XX в., а также выдающиеся гражданские здания (например, Большой театр,

Исторический музей в Москве, Биржа в Санкт-Петербурге и т. д. [2, с. 14]). Согласно Кевину Линчу, ориентиры в городе являются «точечными элементами» городской среды [9, с. 52].

Точечные высотные ориентиры выражают идею вертикальной оси, имеющей выраженный антропоморфный характер — аналогию с телом человека. Прямой угол, образуемый вертикалью и горизонтом, создает базовую схему ориентации, о его необходимости говорили такие ученые, как Рене Декарт, Р. Арнхейм и другие [3, с. 77].

Точечные доминанты фиксируют важные градостроительные узлы, центры или границы зон, обеспечивая «читаемость» городского ландшафта. Они служат символом конкретного места и осуществляют моделирующую функцию (позволяют восстановить в воображении общую структуру города [6, с. 15, 26; 3, с. 84]). Градостроительная роль точечной доминанты определяется масштабом рассматриваемого городского пространства и характером его восприятия. Например, Мавзолей В. И. Ленина на Красной площади является локальной доминантой внутри ансамбля благодаря мастерству автора, выразившемуся в точном расчёте места его постановки, пропорций и размеров, отчего даже небольшой и невысокий «зиккурат» имеет величественный и монументальный образ и масштаб. Однако он подчинён историческим точечным доминантам площади — храму Василия Блаженного и Спасской башне, простирающим своё «доминирующее действие» далеко за пределы ансамбля. При этом Красная площадь в целом, включая Кремлёвскую стену с башнями, Исторический музей и другие объекты, образует пространственную доминанту в масштабе всего исторического центра Москвы [3, с. 83].

Таким образом, точечная доминанта — это здание или сооружение, выделяющееся в структуре застройки в качестве пространственного ориентира благодаря своим функциональным, высотным, масштабным, пропорциональным, объёмно-пространственным, образным, символическим и семантическим характеристикам. В структуре городской среды точечные доминанты формируют узловые элементы композиционного и планировочного каркасов на разных масштабных уровнях.

Развитие района Куркино и градостроительная политика Москвы

Согласно действующему до 2035 года генплану Москвы, в долгосрочной перспективе [10] предусмотрено развитие метрополитена в направлении Зеленограда с прохождением через район Куркино. В документе рассматриваются два возможных транспортных коридора.

Первый вариант предполагает продление Арбатско-Покровской линии от станции «Пятницкое шоссе» в сторону Зеленограда. Второй вариант — отдельный радиус от Марьиной рощи с пересадочными узлами на станциях «Дмитровская» и «Беломорская», а также на проектируемой станции «Бутаково», где запланирована пересадка на продление Таганско-Краснопресненской линии [10].

С учётом транспортной нагрузки более рациональным выглядит развитие наименее загруженной линии — Арбатско-Покровской, что соответствует положениям Генерального плана. В 2025 году наиболее высокая загруженность наблюдалась на Таганско-Краснопресненской линии. Среднесуточный пассажиропоток от Планерной до центра (м. Баррикадная) достиг 668 тыс. человек в сутки, в отличие от 605 тыс. человек пассажиров от ст. Пятницкое шоссе до Киевской Арбатско-Покровской линии [11].

Предпосылки размещения станции метро на Юровской улице

Генеральный план предусматривает строительство двух станций метрополитена в рассматриваемом районе [10]. Одна из них планируется на территории школы № 1985, вблизи пересечения Куркинского шоссе и Ландышевой улицы. Однако в связи с расположением на границе района и стесненными условиями окружающей застройки данный вариант обеспечивает охват лишь части населе-

ния района. Кроме того, для размещения платформы требуется площадка длиной не менее 250 м, что невозможно без сноса существующих строений.

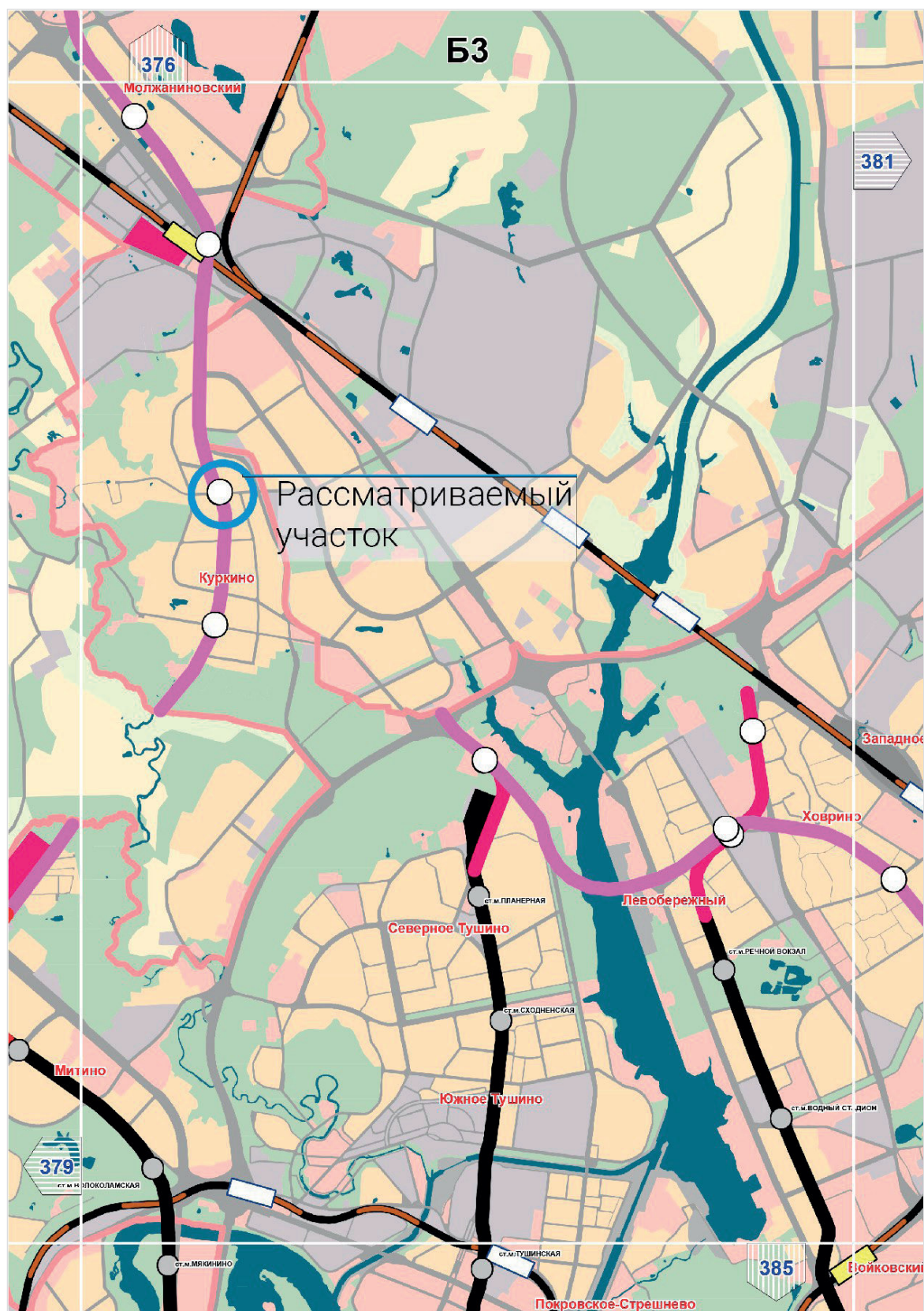


Рис. 1. Фрагмент схемы генерального плана Москвы от 2010 года с расположением рассматриваемой станции [12, с. 380]

В связи с этим авторами рассматривается более реалистичный сценарий, предполагающий размещение второй станции, предусмотренной Генеральным планом, вблизи жилой застройки по адресу: Юровская улица, д. 105 (см. рис. 1). Расстояние от проектируемой станции до станции метро «Планерная» по прямой 4,97 км, а по предполагаемой трассе — 5,37 км, тогда как до станции «Пятницкое шоссе» требуется проложить 5,57 км, так как прямое расстояние 5,2 км. Согласно расчетам, выполненным с использованием приложения «Яндекс-Метро», время поездки от Кольцевой линии (ст. Киевская) до станции «Пятницкое шоссе» составляет около 40 минут, в то время как от ст. Баррикадной до станции «Планерная» — порядка 29 минут.

В настоящее время основная часть транспортных потоков ориентирована на станцию метро «Планерная» и ТПУ возле неё, которая испытывает значительную перегрузку, несмотря на многоуровневую структуру [13, с. 213]. Генеральный план Москвы предусматривает перераспределение пассажиропотока на Арбатско-Покровскую линию. Однако, реализация данного решения сопряжена с рядом территориально-планировочных ограничений: трасса проходит по территории Московской области, пересекает долину реки Сходня со значительным перепадом рельефа, входящую в состав особо охраняемых природных территорий с 2003 года, а также затрагивает слабо освоенные территории, что осложняет размещение строительной инфраструктуры, вентиляционных шахт и других объектов метрополитена.

Напротив, продление Таганско-Краснопресненской линии согласно предложению мэра Москвы, высказанному в конце августа 2026 года, с размещением станции в районе парка «Четыре стихии», представляется более обоснованным. Однако на данный момент ещё не выбран участок и не разработаны архитектурно-планировочные решения [14].

Проектное предложение

В районе Куркино уже сформированы локальные объекты притяжения, однако их разрозненность не позволяет выстроить целостный образ места. В этих условиях особую роль может сыграть новая доминанта, способная не только привлечь потоки жителей и посетителей парка, но и улучшить идентичность района [15, с. 282]. В качестве такой точечной доминанты предлагается здание, включающее наземный вестибюль станции метро и музей фотографии с арт-пространством, формирующий узнаваемую точку притяжения и организующий на этом месте культурную функцию.

Его появление позволит улучшить инфраструктурную обеспеченность и туристическую привлекательность периферийных территорий, традиционно уступающую центральным районам мегаполисов [16, с. 128], как в районах Путилково в Красногорске и Митино в Москве, так и в Химках [17, с. 326], где в настоящее время наблюдается дефицит таких общественных центров [18, с. 427]. Районы при повышении связанности смогут «обмениваться» объектами социальной инфраструктуры и рекреации, такими как поликлиники, школы, скверы, парки и др. [19, с. 159]. При этом больше москвичей получают доступ к всесезонной ярмарке в японском стиле, которая стала значимым центром притяжения района [20].

Численность населения района Куркино на 2025 год составляет 33676 человек [21], что сильно уступает соседнему району Митино с населением около 199 тыс. человек. Однако в зоне транспортной доступности рассматриваемого участка на расстоянии около 3,5 км пешком или 2,4 км по прямой располагается район Путилково с численностью населения не менее 27 тыс. человек [22]. В пешеходной доступности в 400 м находится район Новокуркино, где проживает более 30 тыс. человек [17, с. 325]. Он является частью города Химки, численность которого превышает 200 тыс. человек, формирующего значительный потенциальный спрос на транспортную инфраструктуру [23, с. 50].

Котлован будущей односводчатой станции предлагается разместить на участке между Юровской улицей с юга и многоуровневой парковкой по адресу: Новокуркинское шоссе, 39 — с севера. Главный наземный вестибюль, планируемый как одна из доминант района, размещается ближе к жилым домам по адресу Новокуркинское шоссе 35 и 35 к. 1. Предлагается удаление автобусных «карманов» и организации защищенных углов для сужения габаритного коридора по концепции «Vision zero» [24, с. 159] (см. рис. 2).

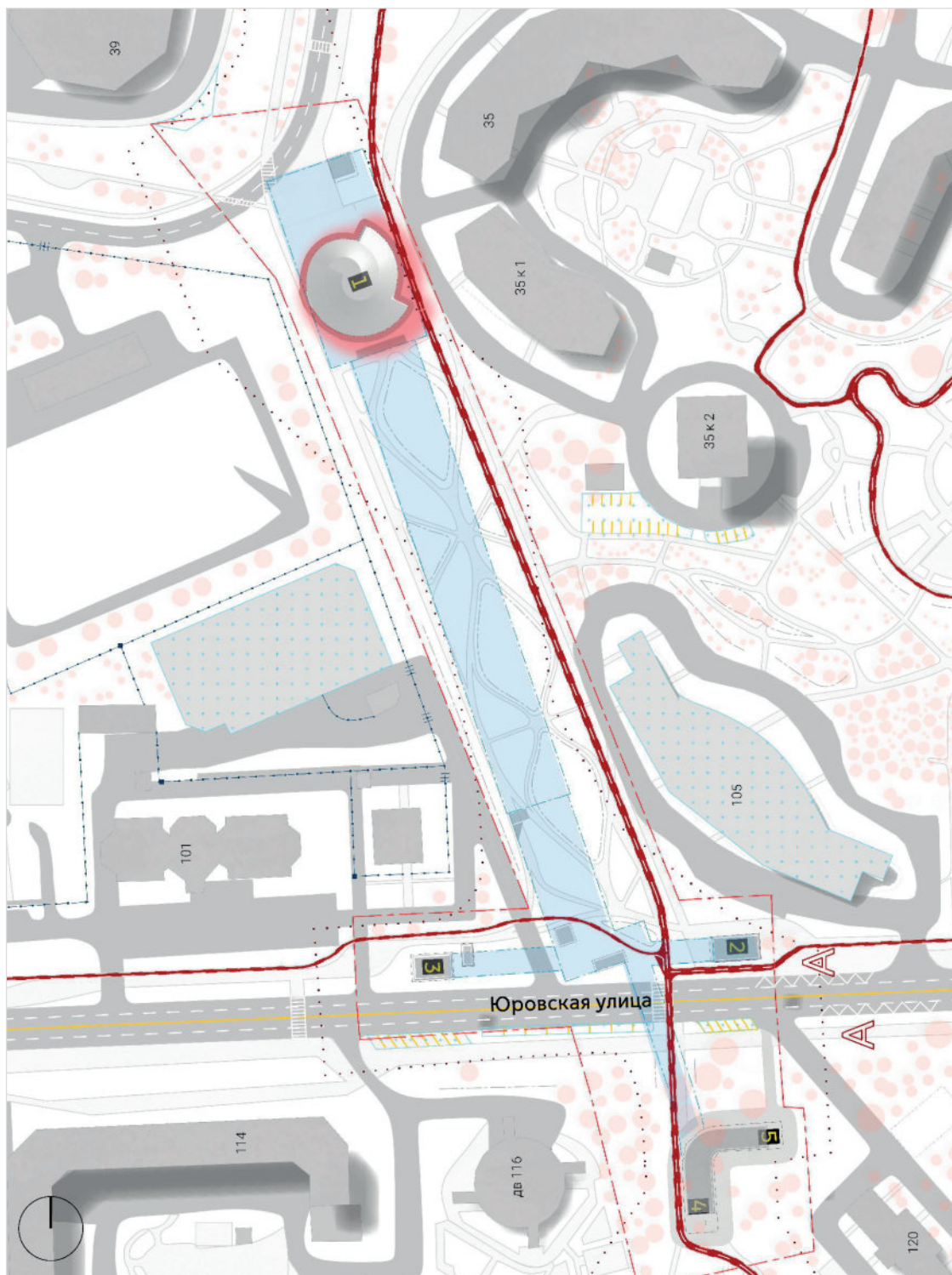


Рис. 2. Схема планируемого размещения участка застройки наземного вестибюля и подземной части новой станции метро

Архитектурно-художественное решение вестибюля базируется на образе катушки фотоплёнки, интерпретируемой как метафора временной шкалы и возможности фиксации событий — формы движения истории в пространстве. Такой приём становится средством формирования идентичности территории, так как подчёркивает преемственность исторических этапов ее развития: от древнерусского периода до современной градостроительной трансформации начала XXI века, когда на месте деревни был спроектирован экспериментальный эко-район (см. рис. 3).

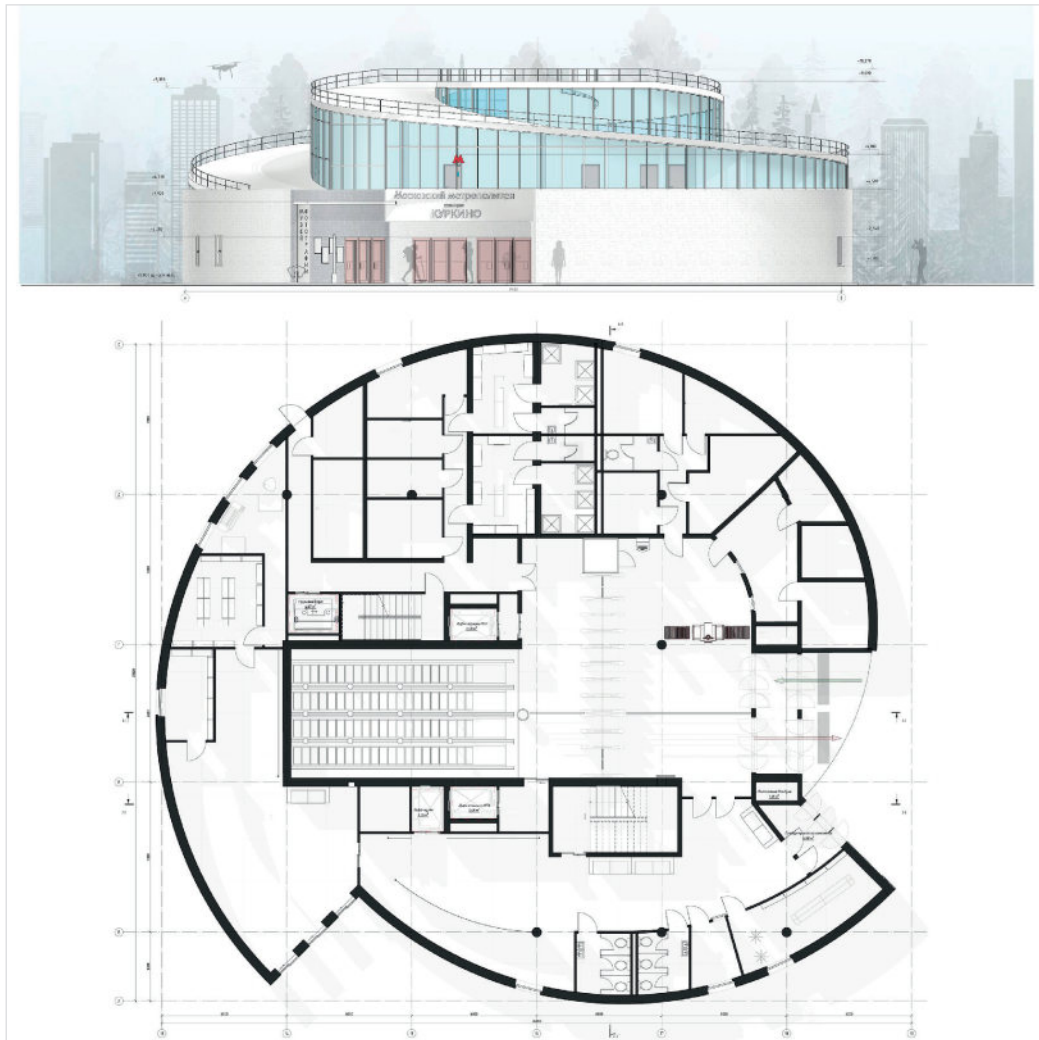


Рис. 3. Наземный вестибюль станции метро и решение фасада здания с входом в музей и метро

Дополнительным формообразующим принципом является использование спирали, основанной на числовой последовательности ряда Фибоначчи, соотносимой с пропорциями золотого сечения (~1,618) [25, с. 66]. Пространственная интерпретация данной геометрии реализуется через систему сопряжённых криволинейных элементов, обеспечивающих пластичность объёма [26, с. 105] (см. рис. 3).

Стилистически объект не входит в противоречие с существующей застройкой начала XXI века, однако за счёт применения отделочных материалов — в частности, двух типов сланца и керамогранита (см. рис. 4) — достигается «контролируемый контраст». Это позволяет, с одной стороны, избежать диссонанса нового объекта с существующей застройкой, а с другой — подчёркивает общественную значимость проектируемого здания. При этом вестибюль становится доминантой благодаря не своей высоте, а форме, масштабу и смысловой нагрузке.

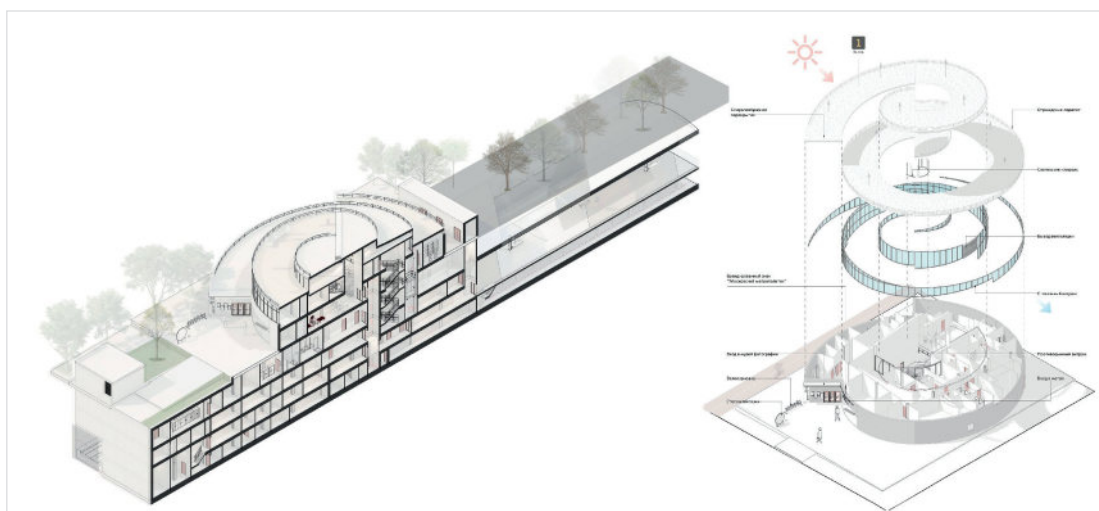


Рис. 4. Аксонометрия архитектурных решений вестибюля метро и музея фотографии

Интерьер станции продолжает заданную в вестибюле концепцию: мотив спирали транслируется на поверхность свода и покрытия платформы. Предложено контрастное, но зрительно облегчённое решение в виде уходящих в перспективу витков с золотистой окантовкой.

Хотя с градостроительной точки зрения объект играет доминирующую роль, но она ограничена локальным уровнем ближайшего окружения. Во-первых, высотные параметры сооружения сопоставимы с окружающей застройкой и не формируют силуэтного превосходства; во-вторых, зона его визуального влияния ограничена ближайшими кварталами; в-третьих, объект встраивается в уже сформированную пространственно-планировочную структуру, не предполагая её значительных изменений.

В соседстве с крупномасштабными доминантами районного значения, как торгово-общественные комплексы или значимые рекреационные пространства, например, парк «Четыре стихии» и «Пальмира», небольшой по объёму и площади объект представляется соподчинённой им точечной доминантой [27, с. 214], формирующей идентичность конкретного планировочного узла. Однако в перспективе, при условии активной реконструкции окружения, этот узел способен достичь статуса пространственной доминанты.

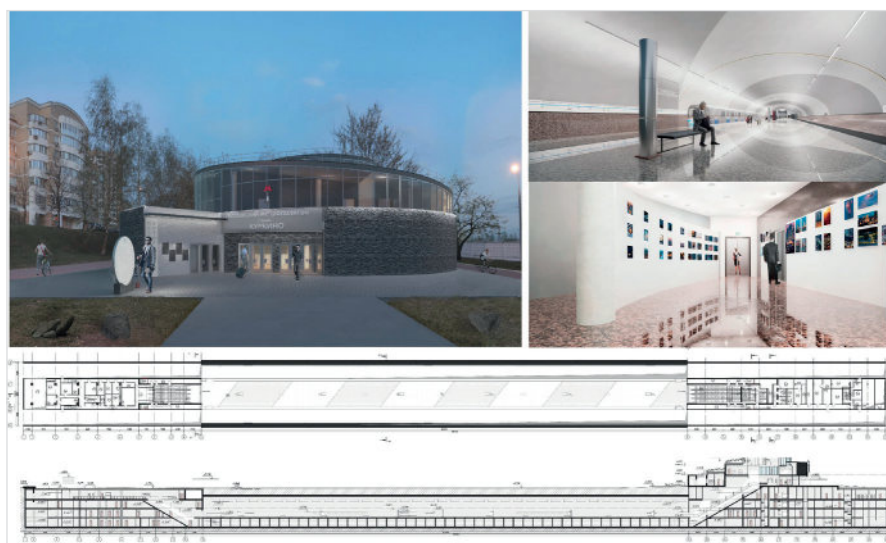


Рис. 5. Перспектива здания наземного вестибюля станции и интерьеры платформы метро и музея

В результате можно сформулировать следующие *принципы* формирования системы доминант в среде окраин мегаполисов:

- **Структурно-узловой принцип** — доминанта размещается в узле существующих или потенциальных транспортных и пешеходных связей и, в свою очередь, усиливает этот узел.
- **Функционально-интеграционный принцип** — доминанта совмещает основную транспортную функцию с общественной или культурной, превращаясь из объекта с транзитными потоками в точку притяжения.
- **Идентификационно-образный принцип** — выразительный архитектурный образ используется для формирования узнаваемости конкретного места.
- **Принцип контролируемого контраста** — объект должен выделяться на фоне однородной застройки, но не вступать с ней в композиционный конфликт.
- **Композиционно-масштабный принцип** — доминирование может достигаться не высотой, а сочетанием формы, пластики, масштаба, силуэта и других характеристик.
- **Навигационно-ориентирующий принцип** — доминанта должна фиксацию места и облегчать ориентацию в монотонной среде.

Заключение

Проведённое исследование подтверждает, что в современной городской среде доминирующее действие определяется не только высотными параметрами, но совокупностью функциональных, композиционных и смысловых характеристик объекта, а также его включённостью в систему городских связей. Вестибюли станций метрополитена могут рассматриваться как распространённый вид точечных градостроительных доминант в среде окраин мегаполисов России.

В качестве новизны предложены принципы формирования и преобразования системы доминант в структуре окраин мегаполисов, учитывающие природно-ландшафтный и историко-культурный каркасы, транспортно-коммуникационную структуру, визуальные коридоры, силуэт и панорамы города.

Установлена зависимость между включением общественно-культурных функций в состав транспортных объектов и улучшением идентичности периферийных жилых районов. Тем самым подтверждается поставленная цель исследования, связанная с обоснованием роли вестибюля станции как структурообразующего элемента городской среды. Полученные результаты позволяют перейти к формулировке основных выводов исследования.

Ограничения исследования связаны с тем, что рассматриваются только окраины мегаполисов РФ, в то время как аналогичный опыт мог бы быть применим и для зарубежных городов.

Выводы

1. Точечная доминанта в современной градостроительной практике является не только и не всегда элементом, превосходящим окружение по высоте, но прежде всего значимым узлом городской композиции, выделяющимся за счёт объемно-пространственной пластики, функционального насыщения и смысловой нагрузки. В условиях периферийной застройки она выполняет структурообразующую и навигационную функции, обеспечивая формирование системы ориентиров и повышая читаемость городской среды при отсутствии выраженного силуэта.
2. Применение системного подхода позволяет рассматривать точечные градостроительные доминанты как элементы взаимосвязанной городской структуры. Их положение и функции

определяется характером окружающей застройки, транспортных и пешеходных связей. При этом сами доминанты способны воздействовать на данную структуру, усиливая значение узлов, формируя точки притяжения и повышая связанность территории.

3. Включение общественно-культурных функций в состав транспортных объектов способствует расширению их роли до уровня локальных центров притяжения за счёт формирования дополнительных сценариев привлечения пользователей, не связанных непосредственно с транспортным обслуживанием. Совмещение транспортной, общественной и культурной функций повышает интенсивность использования объекта и продолжительность его функционирования как точки притяжения, что позволяет ему приобрести значение локального общественного центра.
4. В условиях морфологически однородной, зачастую монотонной и фрагментированной жилой застройки, создание визуальных акцентов по принципу «контролируемого контраста» формирует систему точечных доминант, структурирующую сложившуюся среду.
5. Размещение наземного вестибюля станции метрополитена в качестве точечной доминанты в зоне пересечения транспортных и пешеходных потоков позволяет перераспределить транспортную нагрузку, сформировать локальный общественный центр и повысить связанность прилегающих территорий, что особенно актуально для окраин крупных и крупнейших городов России с дефицитом общественных пространств.

Перспективы исследования

В перспективе целесообразно развитие исследования типологии точечных доминант, в том числе изучение процессов их концентрации и взаимодействия, приводящих к формированию пространственных доминант (по аналогии с многофункциональными комплексами, подобными «Москва-Сити»). Планируется исследовать особенности доминант в срединных и в периферийных поясах российских мегаполисов, а также в больших, средних и малых городах. Дополнительный интерес представляет анализ социально-экономических эффектов реализации аналогичных транспортных узлов, включая изменение пассажиропотоков и динамику стоимости жилой недвижимости в зоне их влияния.

Библиографический список

1. Казанов, А. В. Роль градостроительных доминант в мегаполисах РФ / А. В. Казанов; науч. рук. Б. В. Гандельсман // Наука, образование и экспериментальное проектирование: тезисы докладов Международной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава, молодых ученых и студентов. — Москва: МАРХИ, 2026. — Т. 1. — С. 315.
2. Гандельсман, Б. В. Проблема доминант в исторической части Москвы: дис. ... канд. архитектуры: 18.00.04. — Москва, 1997. — 202 с.
3. Бабенко, А. Г. Пространственные ориентиры и их функции в городской застройке : дис. ... канд. архитектуры: 18.00.01. — Москва, 1986. — 163 с.: прил. (28 с.: ил.).
4. Клименко, В. Я. Закономерности постановки доминант в градостроительных ансамблях древнерусских городов XVI–XVIII вв. (Москва, Тула, Ивангород, Сергиев Посад): автореферат дис. ... кандидата архитектуры: 18.00.01. — Москва, 1990. — 35 с.: ил.
5. Авдоткин, Л. Н. Градостроительное проектирование: учебник для архит. спец. вузов / Л. Н. Авдоткин, И. Г. Лежава, И. М. Смоляр. — Москва: Стройиздат, 1989. — 432 с.: ил. — ISBN 5-274-00602-7.

6. *Потаев, Г. А.* Градостроительное искусство: традиции и инновации / *Г. А. Потаев*. — Минск: БНТУ, 2016. — 220 с. — ISBN 978-985-550-887-9.
7. *Мазманов, Я. С.* Доминанты градостроительной композиции в развитии городов / *Я. С. Мазманов, Т. С. Кенешов* // Известия Кыргызского государственного технического университета им. И. Раззакова. — 2022. — № 4 (64). — С. 345–351. — DOI 10.56634/16948335.2022.4.345-351. — EDN KGYPW.
8. ГОСТ Р 59124–2020. Сохранение объектов культурного наследия. Состав и содержание научно-проектной документации проекта зон охраны. Общие требования. — Введ. 2021-01-01. — Москва: Стандартинформ, 2020. — 31 с.
9. *Линч, К.* Образ города / *К. Линч*; пер. с англ. В. Л. Глазычева. — Москва: Стройиздат, 1982. — 328 с.: ил.
10. Закон города Москвы «О Генеральном плане города Москвы»: в ред. Закона г. Москвы от 15.03.2017 № 10. — Москва: Московская городская Дума, 2017.
11. *Турулин, С.* Пассажиропоток станций Московского метрополитена, Москва, 2025 год, 2 квартал [Электронный ресурс] / *С. Турулин* // Metrostat. — URL: <https://metrostat.ru/ru/moscow/2025-2> (дата обращения: 26.04.2026).
12. Карты, схемы территориального планирования города Москвы. Книга 3 [Электронный ресурс] // Институт Генплана Москвы. Генеральный план города Москвы до 2035 года. — Москва, 2020. — 644 с. — URL: https://genplanmos.ru/project/generalnyy_plan_moskvy_do_2035_goda/ (дата обращения: 26.04.2026).
13. *Сафронов, С. А.* Значение функционального зонирования для формирования объемно-пространственной структуры в транспортно-пересадочных узлах / *С. А. Сафронов, Н. С. Калинина* // Системные технологии. — 2024. — № 4 (53). — С. 206–217. — DOI 10.48612/dniti/2024_53_206-217. — EDN KODTEO.
14. Сергей Собянин: Таганско-Краснопресненская линия метро будет продлена в район Куркино [Электронный ресурс] // Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы. — 31.08.2026. — URL: <https://stroimsk.ru/news/sierghiei-sobianin-taghansko-krasnopriesnienskaia-liniia-mietro-budiet-prodliena-v-kurkino> (дата обращения: 02.09.2026).
15. *Казанов, А. В.* Влияние архитектурных доминант на восприятие и ориентацию в городской среде / *А. В. Казанов* // Инвестиции, градостроительство, технологии как драйверы социально-экономического развития территории и повышения качества жизни населения: материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Томск, 11–13 марта 2026 г. — Томск: ТГАСУ, 2026. — С. 280–285. — EDN UDVVBE.
16. *Храмов, И. В.* Принцип наименьшего сопротивления в градостроительстве как универсальный механизм формирования урбанистических каркасов: сравнительный анализ микрорайонных структур и городской среды / *И. В. Храмов, М. А. Храмова, А. В. Романов* // Системные технологии. — 2026. — № 2 (59). — С. 119–145.
17. *Мамедова, Н. М.* Урбанизм: прагматика или эстетика? / *Н. М. Мамедова, А. К. Мельникова* // Россия и мир в поисках новых решений: экономика, право, гуманитарные науки: доклады науч.-практ. конф., Москва, 15–23 ноября 2016 г. / под ред. Ф. Л. Шарова. — Москва: МИЭП, 2017. — С. 322–327. — EDN ZHWTCJ.

18. Лобжанидзе, А. А. Проблемы развития социальной инфраструктуры городов Ближнего Подмосковья / А. А. Лобжанидзе // Социально-экономическая география: теория, методология и практика преподавания: материалы Всерос. науч.-практ. конф. — Москва, 24–25 сентября 2020 г. — Москва: ПТ-Принт, 2020. — С. 421–428. — EDN AKJGRM.
19. Казанов, А. В. Организация пешеходных связей в пространстве линейных разделителей городской структуры на примере Юго-Восточного округа Москвы / А. В. Казанов, Б. В. Гандельсман // Архитектура и современные информационные технологии. — 2024. — № 2 (67). — С. 155–172. — DOI 10.24412/1998-4839-2024-2-155-172. — EDN RWTFLD.
20. Фестивальная площадка «Московские сезоны» в Куркино [Электронный ресурс] // Russpass. — URL: <https://russpass.ru/place/66ed1c5d6d4f160f890038da> (дата обращения: 26.04.2026).
21. Оценка численности населения г. Москвы по состоянию на 1 января 2025 года и в среднем за 2024 год [Электронный ресурс] // Росстат. — URL: <https://77.rosstat.gov.ru/folder/64634#> (дата обращения: 26.04.2026).
22. Мещанев, И. «Не можем доехать даже до больниц»: жители Путилково обратились в Госдуму... [Электронный ресурс] / И. Мещанев // MSK1.ru. — 19.09.2025. — URL: <https://msk1.ru/text/gorod/2025/09/19/76037884/> (дата обращения: 26.04.2026).
23. Голубчиков, О. Ю. Применение концепции «окраинного города» для анализа современных процессов урбанизации в РФ (на примере г. Химки) / О. Ю. Голубчиков, А. Г. Махрова, Н. А. Фелпс // Вестник Московского университета. Серия 5: География. — 2010. — № 3. — С. 48–54. — EDN MVXLOX.
24. Коржемпо, Я. А. Концепция «нулевой смертности» (Vision Zero) в городском транспортном планировании: международный опыт инженерных решений / Я. А. Коржемпо // Системные технологии. — 2026. — № 1 (58). — С. 154–162. — DOI 10.55287/22275398_2026_58_154. — EDN GSWIXS.
25. Речкин, Д. В. Числа Фибоначчи как инструмент и применение в математике / Д. В. Речкин // Научному прогрессу — творчество молодых. — 2025. — № 1. — С. 65–67. — EDN EXQAОВ.
26. Филиппова, О. Н. Метро в творчестве мастеров XX века / О. Н. Филиппова // Актуальные проблемы монументального искусства: сб. науч. трудов. — Санкт-Петербург, 2020. — С. 104–109. — EDN ZRUAMM.
27. Казанов, А. В. Иерархия градостроительных доминант в «сталинскую» эпоху Москвы / А. В. Казанов // Реабилитация жилого пространства горожанина: материалы XXII междунар. науч.-практ. конф. им. В. Татлина. — Пенза: ПГУАС, 2026. — Ч. II. — С. 212–215.

THE MOSCOW KURKINO METRO STATION VESTIBULE AS A DISTRICT DOMINANT STRUCTURE (LANDMARK)

A. V. Kazanov
B. V. Gandel'sman

Moscow Architectural Institute (State Academy), Moscow

Abstract

This article examines the phenomenon of point-based urban landmarks in the context of peripheral residential development. The relevance of the study is determined by the widespread morphological uniformity found on the outskirts of Russian megacities, the weak expression of spatial reference points, and the lack of local public centres. These conditions reduce the legibility of the urban environment, make wayfinding more difficult, and weaken the formation of local identity. In this context, point-based urban landmarks are considered as a possible tool for addressing these issues.

The aim of the study is to identify the key principles for forming point-based landmarks and to justify the use of a metro station vestibule as a local compositional and public centre. To achieve this aim, the study clarifies the concept of a point-based landmark, analyses the need for its placement within the urban structure, examines the possibility of integrating social and cultural functions into transport facilities, and evaluates their impact on the spatial organisation of the area.

Special attention is given to the practical application of the results. The identified principles — placement at intersections of flows, functional enrichment of the facility, creation of a clear architectural image, use of “controlled contrast”, and provision of a navigational role — can be applied in the design of transport infrastructure in other peripheral areas. Their use makes it possible to transform transit facilities into stable points of attraction, create local centres of activity within neighbourhoods, improve spatial connectivity, and strengthen the identity of the built environment without the need for large-scale reconstruction. The proposed approach is flexible and can be adapted to different conditions of peripheral urban development.

The Keywords

Urban dominants, point dominant, metropolis, system of landmarks, territorial connectivity, urban framework.

Date of receipt in edition

15.09.2026

Date of acceptance for printing

30.09.2026

Ссылка для цитирования:

А. В. Казанов, Б. В. Гандельсман. Наземный вестибюль станции метро Куркино в Москве как доминанта районного значения. — Системные технологии. — 2026. — № 3 (60). — С. 177 – 190.