



УДК 712.25

И.Г. Лежава – доктор архитектуры, профессор, академик РААСН

Тел.: (495) 762-41-79

Московский архитектурный институт (МАРХИ)

ВЫБОР XXI ВЕКА – ЛИНЕЙНАЯ СТРУКТУРА ГОРОДСКИХ СИСТЕМ

АННОТАЦИЯ

Приводится сравнительный анализ линейных и радиально-кольцевых систем. На основе ретроспективного анализа формирования планировочной структуры г. Москвы показано постоянное противоборство между концепциями ее линейного и радиально-кольцевого развития. Выдвигается и обосновывается предложение о необходимости в XXI веке в России перейти к системе линейного развития городских систем.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: линейная система расселения, радиально-кольцевая система расселения, транспортные коммуникации, генеральный план Москвы, Московская агломерация, Сибстрим.

I.G. Lezhava – doctor of architecture, professor, academic of RAABS

Tel.: (495) 762-41-79

Moscow Architectural Institute (MARKHI, Moscow)

THE CHOICE OF XXI CENTURY - LINEAR STRUCTURE OF URBAN SYSTEMS

ABSTRACT

In the article the comparative analysis of linear and radial-circular systems is represented. On the base of the retrospective analysis of the shaping of Moscow planning structure the constant confrontation between the concept of its linear and radial-circular development is shown. The suggestion about the necessity in XXI century in Russia to go over to the system of the linear development of the town systems is advanced and substantiated.

KEYWORDS: linear settle system, radial-circular settle system, transport communications, general town planning scheme of Moscow, Moscow agglomeration, Sibstream.

Более ста лет в России и во всем мире идет борьба линейных систем расселения с системами радиально-кольцевыми. Естественно, что это касалось и планировки Москвы. Я сторонник линейных систем. Участвовал в конкурсах. Даже побеждал. Однако, убежденность административного аппарата и архитекторов, принимающих решения, в «генетической» предопределенности радиально-кольцевой структуры Москвы была столь велика, что линейность планомерно отвергалась.

Линейные структуры надо было создавать заново. Надо было тратить огромные средства на реконструкцию всех видов транспорта, на дороги, на разработки новых градостроительных концепций. А радиально-кольцевая система росла как бы сама собой. В конечном итоге к концу первого десятилетия XXI века «легкость» второго решения привела Москву к чудовищному уплотнению застройки и транспортному коллапсу. Москва – наиболее яркий в мировой практике пример радиально-кольцевого города. Веер дорог, особенно на Кремлевском берегу, столетиями формировал радиальную структуру. В то же время городские укрепления превращаются в кольцевые бульвары, а пересечения с ними радиальных дорог –

в площади. Улицы Замоскворечья собирались к мостам, фланкирующим Кремль, способствуя распространению радиальной планировки и в этом направлении. Постепенно образовывался баланс между конно-пешеходным размером Москвы и её радиально-кольцевым функционированием. Несмотря на появление железных дорог, индустриальных пригородов и трамвайного транспорта, большая часть людей передвигалась пешком. Еще в двадцатые годы двадцатого столетия «хождение» в гости, на работу и в зрелищные места было основой социальных контактов москвичей. Даже после Второй мировой войны, при наличии метро, у вокзалов скапливалось множество «частников» с большеколесными тележками и тяжелые вещи пешком везлись на значительные расстояния: например, от Киевского (Брянского) вокзала до Арбата или Никитских ворот. Тогда же в Нескучном саду собирались грибы, ягоды; популярные пляжи были на Фрунзенской набережной в Лужниках и на месте Новоарбатского моста; у стен Новодевичьего монастыря располагался совхоз; Фили и Сокольники были дачными местами. Пока Москва была, по преимуществу, пешеходной, радиально-кольцевая система всех устраивала.



С середины пятидесятых годов Москва стала расширяться с невероятной скоростью. К шестидесятым годам появилась кольцевая автомобильная дорога, и всего за двадцать лет гигантская территория, во много раз превышающая «старый» город, наспех заполнилась жилыми кварталами. Политика активного привлечения рабочих-мигрантов довела численность Москвы до восьми миллионов. Десятки строительных комбинатов пытались обеспечить эту массу типовым жильем. Однако, столь мощные количественные изменения не оказали практически никакого влияния на градостроительную концепцию развития города. «Свято» соблюдался принцип радиально-кольцевого роста. Институт генерального плана города наращивал кольца и хорды. Теоретики-транспортники (в частности, профессор В. Черепанов) доказывали преимущество радиально-кольцевой схемы. Административные районы формировались как сектора круга, следуя «высокой» политике, поскольку с одной стороны они стремились «прикоснуться» к Кремлю и собрать партийные взносы с сильных мира сего, а с другой стороны - периферийные районы обеспечивали их связью с рабочей массой.

Результатом всего этого явился генплан Москвы конца семидесятых годов с секторной ромашкообразной структурой. По замыслу её авторов город должен был развиваться совершенно равномерно, заполняя всю территорию в пределах МКАДа. В каждом районе был запланирован центр (размером превышающий Новый Арбат). Между районами предполагались зеленые «клинья». Промышленность активно выводилась. Прокладывались новые автомагистрали, росли протуберанцы метрополитена.

Интересно проследить участь этого «произведения». К 90-м годам, то есть к началу эры капитализма, все осталось по-прежнему. Естественно, что центры секторов не могли быть созданы, поскольку места их размещения никак не были связаны с жизнью города, а их размеры не соответствовали никаким реалиям. Промышленность так и осталась на своих местах (а иногда и расширилась), зеленые «клинья» стали «зарастать» жильем, третье кольцо «застряло» в Лефортово. К середине восьмидесятых стало ясно, что генеральный план провалился.

В небольшой статье нет возможности провести широкий анализ этого явления. Тут можно найти политические, экономические и даже социальные причины, однако мы попытаемся ограничиться разбором лишь градостроительных основ этого явления.

Теоретически радиально-кольцевая транспортная схема обладает значительными преимуществами перед всеми иными. Но это лишь в том случае, если она построена идеально, то есть: радиальные и кольцевые трассы равноценны по скоростям передвижения;

системы поворотов, разворотов и съездов одинаково удобны; центральная зона представляет собой сложную транспортную развязку. Очевидно, что осуществить это в историческом городе можно только путем планомерного уничтожения прошлой его застройки. Так оно в Москве и происходило, поскольку все магистрали заканчивались тупиками в центре города. Только переход на линейную структуру мог спасти положение.

Идея линейного развития Москвы возникла во времена постройки Санкт-Петербурга, когда Россия приобрела «двойную» столицу. Строительство железной дороги стимулировало рост числа поселений вдоль этой трассы. В начале двадцатого века появляются фантастические идеи связать эти два города линейной системой, состоящей из городов-садов. После революции активно работали в этом направлении и конструктивисты. Линейные города Милютина; дезурбанистические проекты Гинзбурга; волнообразная система расселения Охитовича и, наконец, великая парабола Ладовского, демонстрирующая «энергетический» выброс Москвы в сторону Ленинграда. Все это направлялось в той или иной степени на создание новой планировочной структуры столицы. До войны проводилось несколько конкурсов на реконструкцию Москвы. Было предложено множество интереснейших схем линейного развития города. Но победил радиально-кольцевой вариант, и Генплан 1935 года узаконил это. После этого началось планомерное уничтожение городского центра в угоду транспортным требованиям. Причем транспорт предполагался в будущем. А тогда улицы были удобны только для людских масс и армии, идущей на парад. Пока в Москве было 20 машин на 1000 жителей, дорожная сеть тридцатых годов всех удовлетворяла. Кризис наступил в конце девяностых.

В шестидесятые годы (в 1968 г.) был проведен первый послевоенный конкурс на реконструкцию центра столицы. Из пятнадцати проектов только проект МАРХИ (в разработке которого я принимал активное участие) в полной степени выходил на районную планировку и в рамках этой планировки предлагал линейное развитие города.

Предлагалось пять основных направлений: Ленинград, Ярославль, Новгород, Воронеж, Минск. Направления формируются мощными двойными магистралями, между которыми располагались двухсоттысячные города-спутники. Таким образом создавалось пять линейных селитебно-производственных образований, включающих некоторые городские районы и ряд подмосковных поселений. Среди них: Кунцево, Хорошево-Мневники.

В этих условиях Москва превращалась во множество самостоятельных селитебных образований со своими производственными, деловыми, общественными и культурными центрами. Такие преобразования должны были привести к резкому



сокращению в Московской агломерации трудовых и культурно-бытовых поездок. Центр Москвы формировался из двух городских образований: «старого» города в Камер-Коллежских валах с традиционной функцией управления и «нового» города Юго-Западного района с научно-производственной и рекреационной функцией.

Предполагалось, что в этих двух «городах» расположатся центры управления Москвой, Московской областью и Россией. Деловой же центр Советского Союза формировался между этими центрами вдоль излучин Москвы-реки в направлении от северо-запада на юго-восток, по направлению окружной железной дороги.

Несмотря на некоторую фантастичность, логика этого проекта была безупречна. Он получил первую премию. Однако, в «дело» пошел радиально-кольцевой вариант, который и был узаконен в генеральном плане семидесятых годов. Это была та самая «ромашка», о которой говорилось в начале статьи. Поскольку ромашковый генеральный план не осуществился, через двадцать лет, в конце восьмидесятых (1988 г.), был проведен новый конкурс на реконструкцию центральной части столицы и опять проект, которым я руководил, предложил вариант линейного развития. Проект получил вторую премию, а первую – естественно, радиально-кольцевой. «Линейность» в проекте была более скромной, чем в предложении 68-го года. За 20 лет территории, по которым проходили наши системы, были застроены. В новом проекте центр Москвы огибался мощными транспортными магистралями, образующими своими очертаниями «рыбку». Концепция «рыбки», по мнению авторов, должна была прекратить бесконечный радиально-кольцевой рост Москвы. Город переходил на линейную систему развития по направлениям: на север – Тверь, Санкт-Петербург; на юг – Серпухов, Ростов-на-Дону. Мощные магистрали, обходящие центр, располагались в зоне железных дорог, где был значительный резерв свободных территорий. Все «боковые» радиальные потоки «упирались» в «рыбку» и тем самым транспортный удар по центру в значительной мере ослабевал. Интересно, что прошло ещё двадцать лет и сейчас, в 2006 году, по этим же трассам планируются мощные автомобильные пути, но уже в рамках развитой радиально-кольцевой системы.

С введением капитализма в России начался новый этап развития Москвы. В конце прошлого века был сформирован очередной генплан. Он, естественно, продолжал совершенствовать радиально-кольцевую структуру. Следуя ему, в Москве было проложено третье транспортное кольцо. Началось строительство четвертого. Была построена новая кольцевая дорога с гигантскими развязками. Множество улиц покрылись подземными и надземными переходами. Исчезли светофоры. Но поток машин увеличился. Все свободные городские территории, включая заводы,

плотно застраиваются жильем. Пригородные зоны покрываются виллами, строятся офисы и гигантские магазины. Все это вызывает огромные утренние и вечерние автомобильные потоки, пробки, аварии, провалы земли. В ближайшее время вылетные магистрали начнут дублировать. Но любая московская дорога имеет два конца и второй ее конец (в отличие от линейной системы) упирается в Кремль. Сейчас в центре машины паркуются уже в три ряда, оставляя для проезда узкую полосу движения, а автомобилизация только набирает обороты ...

Почему же линейные системы не победили? Причин много. В небольшой статье нет возможности провести широкий анализ этого явления. Тут можно найти политические и экономические, и даже социальные причины. Но главная проблема в неразвитости в России транспорта и дорожной сети. Десятилетиями в Москве дороги были плохими, машин мало. Мог бы спасти трамвай (особенно скоростной) или монорельс (вспомним, что в начале прошлого века именно трамвай предлагался основой линейного города в Испании, предложенного Сория-и-Мата). Но после войны трамваи стали исчезать и машины устремились в центр. Судя по всему, Москва навсегда останется гигантским радиально-кольцевым монстром.

Что же дальше? На мой взгляд, радиальные города не выйдут из кризиса. Даже если машины резко уменьшатся в размерах. Даже если выхлопные газы исчезнут и транспорт перейдет на водородное топливо. Положение могут улучшить многоуровневые подземные системы в зоне центра, но сложнейшие геологические условия, наличие метро и разветвленной сети огромных подземных сооружений вряд ли позволят это сделать. Надежда на то, что параллельно с существующими городами появятся линейные системы расселения всероссийского масштаба. Первая такая система Москва-Петербург уже начинает формироваться. Следующей может явиться гигантский линейный город от Петербурга до Владивостока*. Была предложена новая линейная система расселения вдоль гигантского транспортного коридора, связывающего Атлантический океан с акваторией Тихого океана. Термин «транспортный коридор» стал использоваться в мировой литературе с 50-х годов. На Критском конгрессе было определено несколько транспортных коридоров европейского масштаба. Коридор представляет собой линейную систему, включающую в себя основные виды транспорта, энергопроводы, водопроводы и коммуникационные связи. Но в проекте предлагается не просто транспортный коридор, а линейная система расселения, то есть вытянутый в линию город со всеми присущими ему элементами.

* Проект создавался для международного газового конгресса в Токио в 2003 году Хазановым М.Д., Лежавой И.Г., Шубенковым М.В., Мулагильдиным Р.М.



В данном случае уместна аналогия с живыми существами. Обладая одними и теми же жизненными органами, еж и змея (старый город и линейный город) имеют совершенно разные пространственные компоновки. Прогнозируется всего лишь победа «змеи» над «ежом».

Следует также отметить, что предлагаемое линейное расселение – это не просто улицы, вытянутые в линию. Это обширная зона вдоль транспортного коридора. Зона эта может занимать территорию до пяти километров в каждую сторону. Это сложный организм, включающий скоростные автомобильные трассы, места посадки всех видов летного транспорта, водный транспорт, скоростные трассы поездов, энергетические и информационные каналы, а также движение сырья и грузов и т.д. В зонах транспортного коридора расположены сады, парки, заповедники, леса, жилые районы, городки, поселки, промышленные, научные и учебные центры, супермаркеты, офисы и т.д. В этой зоне должны быть сформированы места поселений, промышленности, заповедников, научных и учебных заведений, центров торговли и культуры и т.п., так же, как в любом генеральном плане города. Используемая в этом случае многоступенчатая транспортная система не будет иметь ни случайных пересечений, ни скользких зимних дорог, ни аварийных ситуаций, ни пробок. Передвижение по коридору должно быть быстрым и удобным. 300 километров поезд будет проходить за полчаса (сейчас в часы «пик» из одного конца Москвы до другого можно потратить до двух часов)**. На скоростном поезде, учитывая остановки, человек сможет преодолеть расстояние до Владивостока меньше чем за сутки. Из Москвы или Санкт-Петербурга на воскресенье можно будет поехать на Байкал, а за пару часов оказаться на Урале.

Кроме того, это должен быть не просто транспортный коридор, а главный город России –

деловая столица страны. Новая Москва. Мы назвали этот линейный город Сибстрим. Естественно, что исторические города останутся на своих местах и сохранят свое историко-культурное значение. Москва останется политической столицей. Но вся активная жизнь может уйти на скоростную магистраль.

Линейная магистраль Сибстрима (новой Москвы) будет основная, но не единственная. Ее могут пересечь семь поперечных магистралей, связывающих акватории Северного Ледовитого океана с южной границей России. Эти магистрали: Мурманск-Новороссийск, Архангельск-Астрахань, Воркута-Омск, Норильск-Красноярск, Хатанга-Иркутск, Тикси-Сковородово, Анадырь-Владивосток. Естественно, что эти пересекающие транспортные коридоры не выдуманы нами. Они уже сложились и многие из них существуют. Естественно также, что Сибстрим (новая Москва) во многих местах будет разветвляться и усложняться (например участок БАМа), но его основная часть станет к концу следующего века хребтом будущей России и будет являться таковым еще не одно столетие. Итак, да здравствует Новая Москва, Москва-Линейная. Город конца века.

Литература

1. Гутнов А.Э., Лежава И.Г. Четыре проблемы архитектуры будущего. // Современная архитектура, 1970, № 1.
2. Букин А.В., Саваренская Т.Ф. История градостроительного искусства. – Т. 1, 2. – М.: Стройиздат, 1979.
3. Владимиров В.В. Избранные труды (1990-2000). – М.: АО «Московские учебники и картолитогрфия», 2001.
4. Перцик Е.Н. Города мира. География мировой урбанизации. – М.: Международные отношения, 1999.

** Скорость экспериментальных поездов на магнитной подушке уже сейчас достигает 600 км/час.