

**Генеральный план
реконструкции Москвы и
вопросы планировки городов
СССР**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84
Г34

Г34 Генеральный план реконструкции Москвы и вопросы планировки городов
СССР / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 44 с.

ISBN 978-5-521-30105-8

ISBN 978-5-521-30105-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

Для разгрузки центра города от транзитного движения и установления кратчайшей связи между узловыми пунктами создаются новые прямые магистрали, связывающие отдельные районы между собой без захода в центр.

Создается новая система городских площадей. Привокзальные площади расширяются и организуются для принятия и распределения огромного количества людей и автомашин.

Единое целое образует система площадей в центральной части города. Красная площадь расширяется вдвое за счет сносимого здания ГУМ. Китай-город постепенно очищается от мелкой застройки, и на освобожденной территории, среди зелени, будет построено несколько монументальных зданий государственного значения.

В первую очередь жилая застройка, согласно указаниям тов. Сталина, будет происходить по набережным Москва-реки и по основным диаметрам города. Новая система расселения разуплотнит центральные районы города и повысит плотность населения на периферии, доводя ее в среднем до 400 человек на га. По мере вывода из города некоторых промышленных предприятий образуются компактные промышленные группы, вокруг которых будут созданы зеленые защитные зоны.

План охватывает непосредственно примыкающую к городу территорию в радиусе 50 км, так называемую пригородную зону. В ней разместятся коммунальные, промышленные и сельскохозяйственные предприятия, обслуживающие нужды города.

Организуется зеленый массив, кольцом окружающий город, являющийся мощным резервуаром чистого лесного воздуха.

Зелень мощными клиньями проникает в город.

Парки районного значения, скверы и бульвары, равномерно распределенные по территории города, включаются в общую систему озеленения.

В жилых кварталах зелень займет около 30% площади.

Современный железнодорожный узел Москвы с планировочной точки зрения имеет ряд крупных недостатков, которые сводятся в основном к разобщению отдельных районов города товарными станциями и путями железных дорог, затрудняющими связь и организацию транспорта.

В целях устранения этих недостатков предусмотренная генпланом реконструкция узла намечает:

разгрузку города от сортировочных и технических станций и внутригородских прирельсовых складов,

соединение сходящихся в Москве железных дорог тоннельными диаметрами, постройку в первую очередь курско-октябрьского диаметра,

создание взамен юго-восточной и юго-западной части Московской окружной железной дороги нового железнодорожного полукольца,

электрификацию движения всего железнодорожного узла.

Наряду с реконструкцией железнодорожного транспорта значительное видоизменение намечено и уже осуществляется в части речного транспорта. Строятся Северный и Южный порты, запроектировано строительство Восточного обходного канала и т. д.

Генеральный план реконструкции Москвы выдвинул необходимость проведения мероприятий по внутригородскому транспорту столицы в следующих трех основных направлениях:

1) увеличение численности транспортных средств для организации образцового обслуживания населения города и вновь прирезаемых территорий,

2) реконструкция уличной сети для обеспечения рациональной организации движения,

3) бронирование необходимых территорий для размещения строительства транспортных сооружений.

Вопросы всех видов транспорта (железнодорожного, водного, воздушного и внутригородского) в условиях социалистического хозяйства, в частности по Москве, решаются, согласно постановлению ЦК ВКП(б) и СНК СССР, как единая комплексная задача. Следует, однако, отметить поддержку желательного решения этого вопроса ответственными ведомствами.

Электрификация всего железнодорожного узла, реконструкция городского транспорта, полное обеспечение населения в отношении водоснабжения, канализации, теплофикации и т. д. дополняют систему мероприятий по организации Москвы, ее благоустройству и превращению ее в образцовый город.

За истекшие два года со дня исторического постановления партии и правительства о генеральном плане реконструкции Москвы московскими планировщиками-архитекторами, экономистами, инженерами и другими специалистами была проведена большая творческая работа по детализации генерального плана города в масштабах 1 : 5 000 и 1 : 2 000, что создало возможность вести застройку города по твердому плану.

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о генплане Москвы выделяет основные магистрали города, подлежащие первоочередной застройке и оформлению в ближайшее десятилетие, и обязывает Моссовет в годичный срок разработать и утвердить детальные планы их реконструкции. В эту работу были вовлечены большие творческие коллективы архитекторов, инженеров и экономистов под руководством крупнейших мастеров столицы (акад. Щусев, акад. Щуко, проф. Гельфрейх, проф. Ильин, проф. Колли, проф. Бархин, арх. Гольц, арх. Мешков и др.).

Впервые в истории градостроительства велось в таком масштабе комплексное (планировка, архитектура, инженерия, транспорт, экономика, санитария) проектирование магистралей, охватывающее на десятки километров территорию города в его расширенных границах. Оно состояло из проектов:

фасадной и глубокой квартальной застройки всех набережных Москва-реки, диаметров, центра, проспекта Дворца советов, площадей, связанных с этими магистралями и центром города;

архитектурного решения фасадов этих магистралей и площадей с выявлением общей идеи оформления каждой площади, иллюстрированной, кроме плана, развернутыми панорамами фронта застройки по всему ее периметру;

инженерно-транспортного решения этих магистралей и площадей;

экономических расчетов по дорожно-транспортному строительству, сносу, передвижке, надстройке и новой застройке реконструируемых и новых кварталов.

Проделанные архитектурно-планировочные работы являются детализацией и уточнением генерального плана в процессе его осуществления; одновременно в них намечены первые вехи на пу-

ти к определению архитектурного образа застройки улиц и площадей.

К сожалению, эти проекты, вопреки постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б), до сих пор Моссоветом не рассмотрены и не утверждены. Не обсуждены они и архитектурной общественностью; несмотря на неоднократные предложения оргкомитету союза архитекторов организовать общественный просмотр и критику работ.

Неутверждение проектов лишает планировщиков города твердой базы в работе, между тем интенсивно ведущееся строительство Москвы, согласно разработанным архитектурно-планировочным решениям, окончательно закрепляет их в натуре. Это ненормальное положение, проистекающее из недооценки Моссоветом всей важности и практической значимости планировочной работы настоятельно требует скорейшего рассмотрения и утверждения детализованных планов города.

Новизна и трудности поставленной задачи, а равно и неподготовленность наших архитектурных кадров, предопределили до известной степени ошибки и недостатки некоторых работ, которые выявились в процессе застройки. Эти недостатки и ошибки в основных чертах сводятся к следующему:

1. Отсутствие единой методологии разработки проектов ансамблей привело к тому, что одни из архитектурных предложений дают детально разработанную, но вместе с тем довольно однообразную трактовку архитектуры блоков зданий, тянущихся на сотни метров, другие же ограничиваются повторением схематического членения объемов в неопределенной архитектурной закономерности. То и другое одинаково затруднило формулировку архитектурно-планировочных заданий, составляемых на базе этих предложений.

2. Разработка ансамблей, значительно опережающая застройку, по необходимости носит условный характер. Считаясь с существующей застройкой, она ориентируется на будущий образ площади, магистрали и т. д., реализуемый в течение продолжительного времени и, следовательно, подвергающийся значительным изменениям в процессе осуществления проекта ансамбля.

Недоучет конкретной обстановки, делающий проект мало реальным, а также недостаточная гибкость проекта, угрожающая стеснить проявле-

ние творческой инициативы авторов отдельных зданий в будущем, составляют другой недостаток выполненных работ.

3. Несоответствие конкретного проектирования общей идее решения ансамбля.

Серьезным недостатком в работе по планировке Москвы является неподготовленность геодезических материалов. План города в масштабе 1 : 2 000, изданный 7—10 лет тому назад, настолько устарел, что скорее вводит в заблуждение, нежели помогает работе.

Вследствие отсутствия геодезического материала вертикальная планировка и инженерно-транспортные решения не предшествуют и даже не сопутствуют, а следуют за планировкой.

Отсутствие геологических и гидро-геологических карт вынуждает размещать строительство подчас вслепую, без точного ответа на вопросы инженерной геологии. В результате в 1936 — 1937 гг. несколько детских учреждений было размещено на участках, требовавших заглубления фундаментов на 6—10 м.

Это отставание необходимо в кратчайший срок устранить и снабдить планировщиков выверенными геодезическими материалами, геологическими и гидро-геологическими картами.

Несомненно, что в процессе постепенного осуществления строительства, намеченного генеральным планом, разработанные проекты потребуют дальнейшей углубленной проработки, применительно к конкретным условиям проектирования отдельных сооружений.

Перехожу к основным композиционным моментам, положенным в основу выполненной работы, и тем трудностям, с которыми мы сталкивались в процессе работы.

Старая Москва имела свой центр — Китай-город с Кремлем. Новая, социалистическая Москва нуждается в создании развитого общегородского центра, наряду с районными центрами.

Дворец советов, реконструированный Китай-город, исключительно по своему историко-революционному и архитектурному значению Кремль, с группой прилегающих к ним площадей и зданий общественного и государственного значения, становятся таким центром столицы.

Являясь зоной пересечения основных диаметров города, прорезаемый водной магистралью

Москва-реки, новый центр города потребовал сложной проработки основных принципов композиционного решения. Не только целое, но и отдельные его части представляют собой обширные комплексы.

Наряду с архитектурными требованиями в планировке центра большую сложность представляет задача создания благоприятных условий для движения как автотранспорта, так и в особенности громадных потоков демонстрантов.

Исключительное развитие общественной жизни столицы, участие огромных масс населения в революционных празднествах, шествиях, физкультурных парадах и т. д. требуют создания сети площадей разнообразного характера и значения.

В то время как ряд европейских городов создал в прошлом образцы прекрасных площадей — площадь Согласия в Париже, площадь св. Марка в Венеции, площади Вены, дореволюционная Москва, кроме Красной и Театральной площадей, не имела просторных архитектурно-оформленных площадей.

Площади прошлого незначительны по масштабам. Новые площади наших городов должны быть достаточно обширными, архитектурная композиция их должна быть найдена в принципиально новой трактовке. Немало творческих усилий надо положить на разрешение этой задачи.

Столица обогащается грандиозной площадью Дворца советов и расширяемой Красной площадью. В отличие от общественных площадей прошлого, замкнутых по форме, эти центральные площади пролетарской столицы не отгораживаются от города, но, широко раскрываясь, сливаются со всем комплексом, со всей жизнью столицы.

Красная площадь расширяется вдвое. На площади против кремлевской стены проектируются новые обширные трибуны.

Красная площадь, как и весь Китай-город, архитектурно оформляется новыми монументальными зданиями правительственных учреждений.

Москва реконструируется исключительно быстрыми темпами, но еще немало лет старое будет существовать наряду с новым. Возникает вопрос

об архитектурном взаимоотношении нового и старого. Сохраняя все наиболее ценное в историко-революционном и художественном отношении, мы не останавливаемся перед сносом того или иного сооружения, когда оно становится помехой живому развитию города.

Включение памятников старины в новый ансамбль Москвы предъявляет художественному мастерству свои требования. Необходимо добиться такого включения архитектурного произведения прошлой эпохи в ансамбль нарождающегося нового города, чтобы, сохраняя индивидуальную ценность памятника, не нарушить цельность этого ансамбля.

С проблемой центра связано архитектурно-планировочное решение площадей: имени Свердлова, Дзержинского, Ногина, площади Революции, Арбатской и др. Планировка каждой площади, ее конфигурация и оформление, отвечая функциональным требованиям, стремятся архитектурными средствами выявить тематику площади и сочетать это решение с ансамблем города.

В городах прошлого и современных крупных городах Запада архитектурная выразительность города резко падает от центра к периферии. В этом отражается классовая структура капиталистического города, пренебрежительное отношение к рабочим городским окраинам.

В социалистической Москве, как и во всяком другом большом советском городе, основному городскому центру должны отвечать в общем построении архитектурного ансамбля районные центры, являющиеся средоточием общественной жизни района, организующие в единый ансамбль здание районного совета, площадь и группу расположенных на ней общественных сооружений.

Понятно, что районные центры, как и композиционные узлы города, должны иметь свою архитектурную индивидуальность в соответствии с местными особенностями, содержанием жизни района и т. д.

Появление в плане наших городов магистралей большой протяженности предъявляет свои требования к площадям, располагаемым по магистралям. Эти площади, удовлетворяя общим архитектурным и транспортным задачам, должны в то же

время явиться средством членения удлинённых магистралей для внесения разнообразия в архитектурную обработку магистралей.

Архитектурному оформлению въездов в город, в особенности по основным магистралям, придавалось не меньшее значение, нежели решению остальных частей города. Избегая прогрессирующего снижения архитектурной выразительности от центра к периферии, часто наблюдающегося у нас на практике, мы стремились к архитектурному оформлению основных узловых точек при въезде в город.

За истекшие два года была проделана значительная работа по осуществлению генерального плана.

Закончено строительство такого грандиозного сооружения, как канал Волга—Москва. Первая очередь метро уже перевозит сотни тысяч пассажиров в день, успешно заканчивается строительство второй очереди метрополитена.

Построено значительное количество новых зданий: более 200 школ, создавших прекрасные условия для обучения в одну смену 200 тысяч школьников, т. е. почти в два раза больше, чем обучалось детей во всех школах Москвы до революции. Ведется строительство 73 новых школ, заканчивается строительство 105 детских садов и 55 яслей. Организовано несколько десятков детских районных парков. В 1936 г. было начато строительство 420 жилых домов с общей площадью свыше 1,5 млн. кв. м. Оно концентрировалось по основным магистралям.

Ведутся большие работы по строительству дорог, водоснабжению и канализации. Реконструкция водопроводного и канализационного хозяйства по существу сводится к созданию нового водопровода и новой канализации. За последние два года построено 17 км гранитных набережных, ведется строительство пяти новых больших мостов через Москва-реку, реконструируется шестой и строятся три меньших размеров через водотводный канал. Все эти работы будут закончены в текущем году. Оставшиеся нам в наследство булыжные мостовые заменены по главным улицам и магистралям города усовершенствованным покрытием. Реконструируется не только центр, но и вся периферия.

Начато строительство фундамента Дворца советов — этого замечательного памятника нашей эпохи и величайшему гению — Ленину.

Вместо распыленного строительства прошлых лет, теперь оно в основном сконцентрировалось на первоочередных магистралях, и в первую очередь на набережных (Котельническая, Новоспасская, Ростовская, Смоленская, Дорогомиловская, Фрунзенская), где оно ведется в соответствии с ансамблями, разработанными архитектурными мастерскими. Исходя из этого же принципа застройки ансамблями, застраиваются: ул. Горького от Охотного ряда до Советской площади, Крымская набережная, предназначенная под застройку Академии наук СССР, Калужская улица и шоссе, застраиваемые институтами и жилыми домами Академии наук, и т. д.

Проведенная в 1935—1936 гг. реконструкция проезжей части Мещанской улицы, б. Тульской, Садового кольца в пределах от Курского вокзала до площади Восстания, а также Каляевской—Новослободской—Бутырской улиц с расширением проезда их за счет ликвидации газонов, вскрыла всю неприглядность и бедность существующей застройки и потребовала новой застройки и оформления.

Следует указать на допущенные ошибки в организации проектирования такой улицы, как Мещанская.

Основная ошибка заключалась в том, что без предварительной разработки общей архитектурной идеи магистрали отдельные участки были розданы группам архитекторов, не связанным между собой единством творческого направления и руководства. В свою очередь, архитектурные группы, игнорируя элементарные требования ансамблевой застройки, подошли к решению своих участков застройки изолированно даже от своих ближайших соседей.

В результате выполненная работа потребовала значительного корректива для обеспечения архитектурного единства застройки. Этот урок свидетельствует о необходимости еще более углубленной предварительной разработки архитектурной идеи застройки.

Планировщикам приходится преодолевать не только недостатки и трудности организации комплексной застройки, но и своеобразный инди-

видуализм некоторых авторов, решающих отдельные здания изолированно от общей идеи архитектурно-планировочного решения магистралей, площади и т. д. Некоторые архитекторы на словах ратуют за ансамблевую застройку, но в процессе конкретного проектирования игнорируют задачу целостного оформления города.

Так, проф. М. Я. Гинзбург, проектируя комбинат «Известий ЦИК и ВЦИК» на Киевской площади, совершенно игнорировал разработанный и уже частично осуществляемый ансамбль площади, состоящий в настоящее время из здания Киевского вокзала, строящегося здания универмага и возводимого по проекту проф. Голосова жилого комплекса. Он не учел также застройку противоположного берега по проекту акад. А. В. Шусева. Решение комбината по объему, высоте (26 этажей) и архитектурному оформлению, данное в проекте проф. Гинзбурга, совершенно не отвечает этому окружению.

Показательный пример дает и опыт проектирования застройки Котельнической набережной на отрезке между двумя мостами. Одна часть набережной должна быть застроена жилыми комплексами по проектам мастерской проф. Фридмана, другая предназначалась для здания Института мировой литературы, проектировавшегося акад. арх. И. В. Жолтовским. Институт мировой литературы проектировался акад. Жолтовским невысокой этажности, а комплекс жилья, расположенный по соседству, запроектирован проф. Фридманом изолированно в 10-12 этажей, и каждый из этих комплексов по своему объемному и архитектурному решению претендует на ведущую роль в этом ансамбле, тогда как здесь ведущее значение придавалось Институту мировой литературы.

Вина в этой неувязке падает, несомненно, на регулирующие органы, но несвободны от ответственности и авторы, которые должны были обеспечить единство архитектурного ансамбля.

Начатые в 1936 г. большие работы по коренной реконструкции Садового кольца продолжают и в текущем году. Старые габариты Садового кольца уже не соответствуют потребностям бурно растущего городского транспорта. Расширенная кольцевая магистраль приняла на себя уже сейчас транспортные потоки наиболее напряженных радиальных магистралей и значительно разгрузи-