



Кремлевская набережная –
часть общегородской магистрали
вдоль Москвы-реки.
Фото 1957 г.



Перспектива Арбата от церкви Живоначальной Троицы, 1900-е гг. Автомобилей в городе еще нет, но пропорции между высотой застройки и шириной проезжей части вполне адекватны.



Автомобиль с участниками автопробега Петербург–Москва–Киев, 1910 г. Количество автомобилей в России перевалило за 1000 единиц.



Обложка монографии Дубелира с надписью о требуемой ширине улиц.

Архитектор, как известно, всегда может обсадить стену плющом, но – со времени появления массового автомобиля – никому и никакими средствами не удавалось прикрыть ошибки транспортно-несостоятельной планировки города.

Михаил Блинкин

Автомобили в городе: особенности национального пути

Явление самодвижущихся экипажей

Для просвещенной части русского предпринимательского сословия, чиновничества, инженерного корпуса массовый приход автомобилей на дороги и улицы страны представлялся неизбежным и желательным еще на рубеже XIX–XX веков.

В сентябре 1896 года российский министр путей сообщения М. И. Хилков¹ подписал циркуляр «о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах», один из первых регулирующих документов в истории мировой автомобилизации. Следует отдать должное прозорливости министра: «самодвижущийся экипаж» был тогда технической экзотикой наподобие лунохода².

На рубеже XIX–XX веков появляются начатки национальной автомобильной промышленности. В Императорском русском техническом обществе, а также в купеческих клу-

бах обеих столиц активно обсуждаются перспективы массовой автомобилизации одновременно с созданием сети автомобильных дорог. Обсуждения были вполне предметными. В 1913 году ведущие российские предприниматели приходят к общему мнению по поводу создания в России «большой» автомобильной промышленности по «фордовскому образцу». В 1914 году учреждается Дорожный фонд как специфический налоговый-бюджетный институт, предназначенный для целевого финансирования развития дорожной сети. Это событие на сорок с лишним лет опередило создание знаменитого и чрезвычайно эффективного американского аналога – «The Highway Trust Fund».

Складывается консенсус деловой и научно-технической элиты России по поводу необходимости адаптации теории и практики устройства городов к реальностям высокой автомобилизации населения и бизнеса. Отражением этого консенсуса становится ряд серьезных публикаций, в частности, монографии профессора Г. Д. Дубелира³, в которых тенденция «возрастания интенсивности движения экипажей и, в особенности, автомоби-

лей» принимается как важнейший фактор развития городов, подлежащий учету в проектной практике.

Здесь надо заметить, что русские «градоустроители» (городские инженеры, а вовсе не архитекторы по профессии), точно так же и их западные коллеги – урбанисты (специалисты по Urban Planning⁴), города не строили, а благоустроивали. В их обязанности входило, в первую очередь, формирование планировочных рамок, в пределах которых деятельность конкретного частного застройщика не должна была входить в конфликт с правами собственников «старой» недвижимости, а также с интересами городского сообщества в целом.

Идея транспортно-самодостаточности домохозяйств, возникшая с приходом массового автомобиля в города, вполне вписывалась в либеральную (то есть рациональную и гуманистическую) концепцию градоустройства. Если говорить проще, то речь шла о развитии городов в направлении, комфортном для горожанина – собственника – налогоплательщика – избирателя, человека активного и самостоятельного. Владение и

¹ Князь Михаил Иванович Хилков (1834–1909) – легендарная личность в мировой истории транспорта. Выпускник Петербургского Пажеского корпуса (1853), офицер лейб-гвардии Егерского полка (1853–1859). Травсовый лесоруб, кочегар, машинист, начальник службы подвижного состава и тяги Трансамериканской железной дороги (1864–1871), слесарь Ливерпульского паровозоремонтного завода (1872–1873). Министр общественных работ, путей сообщения, торговли и земледелия Болгарии (1882–1885). Начальник ряда российских железных дорог, организатор железнодорожного строительства в различных районах страны, в том числе в Сибири и Туркестане. Министр путей сообщения Российской Империи (1895–1905). Автор ряда новаций в сфере концессионной и тарифной политики. Страстный автомобилист – участник первых русских автопробегов. Инициатор открытия первых в России городских и пригородных автобусных маршрутов.

² Суммарный парк автомобилей Российской Империи перешел отметку в 1000 единиц только в 1908 году.

³ Дубелир Г. Д. Планировка городов. СПб, 1910; Его же. Городские улицы и мостовые. Киев, 1912. Профессор Григорий Дмитриевич Дубелир (1874–1942) вошел в историю советской науки в качестве авторитетного ученого в области проектирования и строительства автомобильных дорог. Исследования в области планировки городов он счел за благо прекратить с приходом советской власти.

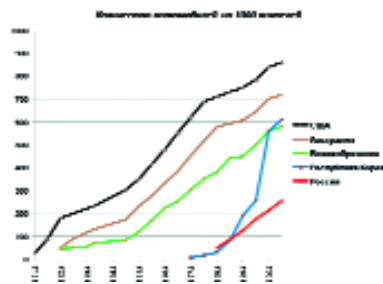
⁴ Современные словари определяют Urban Planning как «технический и политический процесс, связанный с благосостоянием людей, контролем землепользования, проектированием городской среды, включая транспортные и коммуникационные сети, а также охраной и улучшением состояния окружающей природной среды», или же как «синтез планирования землепользования и транспортного планирования и охватывает широкий круг проблем застройки и среды обитания урбанизированных муниципальных образований и местных сообществ».



Лубянская площадь, 1913 г.
Автомобилей в России уже больше 10 тысяч,
но в городе они еще не особенно заметны.



Вид на Садовое кольцо от площади Маяковского,
конец 1950-х гг.
Пропускная способность московских улиц
еще вполне сбалансирована с наличным парком
автомобилей.



Траектории автомобилизации.

активное использование автомобилей большинством этих горожан – данность, обязательная к учету в процессе Urban Planning и, разумеется, Land Use Regulations. В этих условиях сеть городских дорог и улиц – не «обеспечивающая инфраструктура для массовых перевозок грузов и пассажиров», а один из равноправных базисных элементов городского устройства.

Именно этой концепции, в силу хорошего образования и знания актуального зарубежного опыта, придерживались в канун октябрьского переворота лучшие представители российского инженерного корпуса.

... в отличие от обитателей зверинца

Первые годы большевистского правления многие молодые интеллектуалы – урбанисты и транспортники верили в возможность совмещения социализма с идеями рационального и гуманистического городского планирования и, соответственно, продолжали «кромольные» исследования вплоть до середины 1930-х годов. Среди наиболее ярких представителей этого поколения следует назвать А.Х.Зильберталя⁵ и Г.В.Шеллейховского⁶.

Зильберталь обращал внимание, что «... решение вопросов движения не является чисто математической задачей, а действительно за-

висит от того, как высоко общество оценивает свое время и свои удобства».

Шеллейховский, сумевший сохранить свою приверженность либеральной урбанистической концепции даже в стенах советской проектной конторы, полагал, что города предназначены для людей, которые «в отличие от обитателей зверинца» свободны в выборе места жительства и способа передвижения. Он настаивал на необходимости «... синтеза, по меньшей мере, четырех узловых задач планировки – расселения, транспорта, уличной сети и формы городского плана». «Мы не будем, – утверждал Шеллейховский, строить никаких гипотез относительно темпов автомобилизации наших городов. ...улицы должны проектироваться на срок порядка 50 лет. А, имея дело с подобными сроками, мы не имеем никаких оснований для каких бы то ни было ограничений автомобиля как средства передвижения. И проектируя город, мы обязаны проверить его магистрали на пропуск максимально возможного потока автомобильного движения».

Увы, либеральные взгляды русских инженеров никак не вписывались в новую советскую реальность.

Смена парадигмы

Советская власть определилась в вопросах городов, дорог и автомобилей не сразу, но зато твердо и надолго. Хорошо известная дата и обстоятельства принятия этих исторических решений: июнь 1931 года, резолюция пленума ЦК ВКП (б) по докладу Л. М. Кагановича о городском хозяйстве Москвы.

Партия решительно осудила «буржуазную теорию планировки городов» как таковую. Участники жарких теоретических дискуссий, весьма условно именовавшиеся «урбанистами» и «дезурбанистами», были

репрессированы заодно с лучшими муниципальными планировщиками, в частности, Сергеем Шестаковым – руководителем проекта Большой Москвы на территории в 200 тысяч га.

Некоторым городским инженерам, в том числе – самому известному из них П.М.Балинскому, удалось эмигрировать задолго до обозначенных событий⁷. Немногие вовремя ушли в менее взрывоопасную тематику. Буржуазно-либеральное «градоустройство» заменяется «плановым ведением городского хозяйства» и советским градоустройством, имевшим в качестве главной цели «монументальную пропаганду достижений советской власти».

Под прикрытием вполне банальной демагогии на тему «образцового города» и «социалистического типа роста столицы» было признано, что «время и удобства» гражданка (так же как и качество его жизни в целом) – факторы абсолютно несущественные. Центральным фигурой становится главный архитектор города⁸, ответственный перед советской властью за успехи в монументальной пропаганде, но вовсе не за качество среды обитания урбанизированных муниципальных образований и местных сообществ». Тот факт, что архитекторы, вытеснившие градоустроителей из сферы планировки городов, были по определению не сильные в планировочных расчетах и математических формулах, оказался не бедой, а их замечательным преимуществом: «картинки» вместо расчетов в полной мере отвечали установке большевиков на «...архитек-

⁷ Петр Иванович Балинский (1861–1925) – выпускник Петербургского института гражданских инженеров, автор проектов метрополитенов для Санкт-Петербурга (1901) и Москвы (1902). Разработчик схемы вневеличных скоростных железных дорог для обеих столиц, интегрированных с магистральной железнодорожной сетью. Эмигрировал из России в 1920-м году, умер в Париже.
⁸ Хотел бы подчеркнуть, что все мои инвективы относятся исключительно к неверным отечественным институциям, но вовсе не к профессиональному сообществу российских архитекторов, глгобо мноу уважаемому.

⁵ Абрам Хаимович Зильберталь (1890–1944) – выдающийся русский инженер и ученый в области городского транспорта, законодательств расселения и транспортного поведения горожан. В 1930-ые годы – главный инженер ленинградского трамвайного треста. По тексту цитируется его монография «Трамвайное хозяйство» (1932 г.). Эта книга, никогда не переиздававшаяся и давно ставшая библиографической редкостью, сохраняет свою актуальность до настоящего времени.

⁶ Георгий Владимирович Шеллейховский (1892–1946) выдающийся русский инженер и ученый в области урбанистики, закономерностей расселения, транспортных систем и экологии городов. По тексту цитируется его монография «Композиция городского плана как проблема транспорта» (1934–1946 гг.). Книга была запрещена к публикации, а ее автору, во избежание худшего, было настоятельно рекомендовано более не писать на подобные темы. Стеклографические копии рукописи Шеллейховского были сохранены его учениками и соратниками; в отепельные 1960-е годы копии с копий распространились на матери «самиздатских» текстов. Книга не издана до настоящего времени; ее электронная версия, подготовленная в 2008 году по инициативе и под редакцией С. А. Ваксмана, доступна по адресу <http://vaksman.by.ru/Russian/Vehi/shel/p.htm>.

Город	Население тыс. человек	Автомобилей на 1000 жителей	Город	Население тыс. человек	Автомобилей на 1000 жителей	Город	Население тыс. человек	Автомобилей на 1000 жителей			
1	Владивосток	581	566	9	Пенза	509	297	17	Тольятти	705	262
2	Красноярск	927	384	10	Калуга	328	293	18	Самара	1139	258
3	Сургут	290	378	11	Екатеринбург	1315	290	19	Уфа	1023	254
4	Тюмень	550	374	12	Тверь	406	288	20	Ростов-на-Дону	1052	250
5	Краснодар	709	350	13	Ставрополь	360	286	21	Иркутск	576	248
6	Москва	10443	338	14	Сочи	331	281	22	Новосибирск	1392	243
7	Калининград	422	338	15	Ярославль	604	280	23	Санкт-Петербург	4571	238
8	Нижевартовск	242	334	16	Астрахань	500	263	24	Рязань	512	237

Для сравнения – metropolitan area Северной Америки и Западной Европы – 600-950.

Автомобилизация городов России (2008 г.).

По данным www.autostat.ru

турное оформление города, в целях придания ему должной красоты» (Л. Каганович)⁹. В этих условиях вполне закономерно «основной планировочный решение оказывался сценарий ритуальных шествий и демонстраций трудящихся перед трибуной начальства (всюду) и военных парадов – в столицах»¹⁰. Что касается новых промышленных городов, то, согласно оценкам того же автора, «эти гигантские скопления зданий были своего рода супер-слободами при заводах». Таким образом, синонимичные для стороннего наблюдателя понятия градостроительства и градостроительства на деле были безусловными противоположностями. Заказчиками градостроительства de facto является множество собственников - налогоплательщиков – избирателей. У советского архитектурного градостроительства один-единственный заказчик – тоталитарная власть. При всем при том я вовсе не являюсь сторонником волевой смены терминологии: вопрос, разумеется, не в терминах. В традиционной либеральной парадигме дороги и автомобили - это инструменты обеспечения свободы выбора и мобильности домохозяйств, экономии времени и приращения удобств горожанина. В рамках советской идеологии – это централизованный мобилизационный ресурс. Осенью 1935 года был образован ГУШОСДОР НКВД СССР, в ведение которого отошли автомобильные дороги. Весной 1936 года в состав Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР была включена Госавтоинспекция, на которую были возложены функции учета транспортных средств, контроля их использования и «регулирование личного движения». Первый из этих специфичес-

ких институтов советской власти просуществовал до 1953 года, второй – сохраняется до настоящего времени.

Транспортная самодостаточность домохозяйств вызывала у коммунистических вождей не меньшее отторжение, чем все прочие проявления несанкционированной социальной или экономической активности.

Уровень автомобилизации страны составлял к 1938 году 6, а в 1991 году – 60 автомобилей на 1000 жителей. Для сравнения, в Великобритании этот показатель в те же годы равнялся соответственно 68 и 436, в Австралии – 128 и 575, в США – 231 и 710 автомобилей.

Улицы, межрайонные и межквартальные проезды советских городов планировались исходя из перспективного (после построения коммунизма!) уровня автомобилизации в 180 автомобилей на 1000 жителей, то есть рубежа, пройденного в США к 1925 году. При низкой автомобилизации населения дефекты планировки городов не слишком бросались в глаза. Кроме того, в ситуации, когда «собственные ноги горожанина» были, по словам Зильбертала, единственной альтернативой общественному транспорту, скверные качества последнего были не столь очевидны.

Рассуждения же по поводу эффективной замены индивидуальной автомобилизации «лучшим в мире советским общественным транспортом» относятся исключительно к сфере мифологии. Не вдаваясь в детали, отмечу, что качество массовых перевозок в городах России всегда было запредельно скверным. Что, впрочем, не мешает живучести упомянутых мифов.

падения советской власти, автоматически привели к быстрому росту автомобильного парка домохозяйств.

Траектория российской автомобилизации отстает по фазе от своих зарубежных аналогов на много десятилетий, к примеру, от США на 75 лет. Она является далеко не такой крутой, как в Японии или Южной Корее. Тем не менее, непрерывный 20-летний рост темпом в 5-8% годовых впечатляет. К концу 2008 года на 1000 жителей России приходилось 224 автомобиля. Разумеется, в крупных городах их концентрация заметно выше: от 300 до 400 автомобилей на 1000 жителей.

Массовый автомобиль в городе оказался весьма жестким экзаменатором для традиционной отечественной градостроительной парадигмы, а также для многих государственных (муниципальных, гражданских) институтов, так или иначе связанных с этим процессом.

Современные исследователи справедливо отмечают, что «архитектурный подход к планированию городов пережил и Сталина, и его преемников, и благополучно дожил до наших дней»¹¹.

Добавим к этому, что столь же благополучно пережил тех же персонажей и дожил до наших дней «правоохранительный» подход к организации дорожного движения с его экзотической практикой возложения властных полномочий в сфере «Transportation Planning & Traffic Engineering» на милицееское ведомство¹².

Продолжение в следующем номере

⁹ Цит. по Медведев Р. Ближний круг Сталина. Соратники вождя. Доступно по адресу <http://bookz.ru/authors/roi-medvedev/bljini-991/page-5-bljini-991.html>

¹⁰ Глазчев, В. Л. Урбанистика. М.: Европа, 2008.

Второе пришествие автомобиля

Минимальные личные свободы, полученные жителями российских городов после

¹¹ Жукот А.И., Савин Д.А., Чувев А.В. Инженерный подход к решению городских проблем. - М., 2008. http://www.socpolitika.ru/rus/social_policy_research/analytcs/doc/implent408.shtml

¹² По состоянию на сентябрь 2009 года согласование с ГАИ требуется: при утверждении задания на проектирование, при получении заключений по ИРД и проекту, при согласовании ПОД, при согласовании Стройгенплана, при открытии ордера ОАТИ.