

УДК 94 (571.54)
DOI 10.18101/978-5-9793-1709-0-155-159

ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ РАЙОНОВ СТРОИТЕЛЬСТВА БАМ (1970–1980-е гг.)

© **Байкалов Николай Сергеевич**

кандидат исторических наук, доцент,
Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова
Россия, г. Улан-Удэ
baikalov@bsu.ru

В работе рассмотрены основные этапы развития градостроительной концепции районов строительства БАМ, нормативно-правовое обеспечение проектирования, особенности обеспечения застройщиков проектной документацией, последствия опережающей застройки населенных мест и прочие аспекты. Проектирование городов и поселков БАМ осуществлялось одновременно с процессом их возведения, что определило такие особенности, как сжатые сроки разработки проектов, отсутствие серьезного проектно-изыскательского изучения геологических, природно-климатических, экологических и прочих условий местности, неясность градообразующих перспектив развития населенных мест, кроме функций по обслуживанию железной дороги. В результате застройка городов и поселков характеризовалась отсутствием планировочной целостности, территориальной протяженностью, пространственной и ведомственной разобщенностью, однотипностью архитектурно-планировочных решений. Данные особенности обусловили трудности территориального развития населенных пунктов БАМ в постсоветское время.

Ключевые слова: Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, Всесоюзная ударная комсомольская стройка, проектирование населенных пунктов, градостроительство.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 21-09-43043.

PLANNING AND DESIGNING SETTLEMENTS IN BAM REGIONS (1970s–1980s)

Nikolay S. Baikalov
Cand. Sci. (Hist.), A/Prof.,
Dorzhi Banzarov Buryat State University
Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolin St., 24a
baikalov@bsu.ru

The paper considers the main stages in the development of the urban planning concept in the BAM construction areas, regulatory and legal support for design, features of providing developers with project documentation, the consequences of advanced development of populated areas and other aspects. The design of BAM towns and settlements was carried out simultaneously with the process of their construction, which determined such features as short project development times, the absence of a serious study of geological, climatic, environmental, and other local conditions, the ambiguity of city-forming prospects for the development of populated areas, in addition to functions for maintenance of the railway. As a result, the development of cities and towns was characterised by the lack of planning integrity, territorial extent, spatial and departmental disunity, and the same type of architectural and planning solutions. These features led to the difficulties of the territorial development of BAM settlements in the post-Soviet period.

Keywords: Baikal-Amur railway mainline, All-Union Shock Komsomol construction project, design of settlements, urban planning.

Acknowledgments and funds: the research was funded by RFBR according to the project № 21-09-43043.

В процессе сооружения Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1989) на карте Восточной Сибири и Дальнего Востока возникло несколько десятков новых населенных пунктов. Генеральная схема районной планировки зоны строительства БАМ была разработана по заданию Госстроя РСФСР Государственным институтом проектирования городов (Гипрогором) при участии 20 специализированных научно-исследовательских и проектных институтов. Она не имела аналогов в отечественном опыте составления проектов районной планировки по размерам охватываемой территории площадью в 1,6 млн км², располагавшейся в пределах шести краев, республик и областей; особо сложным природно-климатическим условиям; сжатым срокам проектирования и прочим условиям. В зоне БАМ было выделено 14 планировочных районов, где в перспективе должны были образоваться 40 промышленных узлов [Перцик, 1977, с. 183].

Схема опиралась на единые методологические методические подходы и принципы социалистического расселения. За основу принимался дифференцированный подход к организации расселения в различных климатических зонах: в наиболее освоенной южной зоне на базе существующих городов должны были располагаться опорные пункты будущей системы расселения; в промежуточной зоне размещались отдельные ее подцентры — «базовые города»; в самой северной части предполагалось устройство только временных поселков с ограниченным, периодически сменяющимся трудовым контингентом [Меерович, 2017, с. 392–396].

В качестве опорных пунктов рассматривались крупнейшие многофункциональные центры с проектной численностью более 500 тыс. человек, расположенные в освоенных районах Восточной Сибири и Дальнего Востока и лежащие южнее районов строительства (Иркутск — Улан-Удэ — Благовещенск — Хабаровск), а также Братск и Комсомольск-на-Амуре, расположенные в западном и восточном «крыльях» зоны БАМ. Базовые города планировалось разместить непосредственно в пределах зоны БАМ (Усть-Кут, Казачинск, Ново-Киренск, Чульман, Удокан, Тында, Ургал). Они должны были стать центрами горнодобывающей и лесной промышленности, а также транспортно-распределительными пунктами. Численность таких поселений планировалась в интервале от 50 до 100 тыс. человек. Третьим звеном проекта являлись города и рабочие поселки с численностью 10–15 тыс. человек, возникающие как транспортные узлы и как центры добывающей, лесозаготовительной и лесоперерабатывающей промышленности (города Холоднинский, Молодежный, Кропоткин) [Перцик, 1977, с. 192]. В более поздних разработках базовые города были сгруппированы по трем районам: западному (Усть-Кутскому), центральному (Южно-Якутскому) и восточному (Комсомольскому). Всего в них планировалось сосредоточить до 60–65 % населения зоны БАМ.

Советская градостроительная доктрина рассматривала промышленность в качестве главной причины возникновения, существования и развития населенных пунктов [Меерович, 2017, с. 389]. В то же время проектировщики отмечали, что значительная часть природных богатств зоны БАМ не выявлена и не изучена, что создавало неопределенность перспектив развития большинства населенных пунктов. Данное обстоятельство затрудняло «разработку максимально достоверных прогнозов развития структуры расселения, масштабов и функциональной роли городов и поселков в районах освоения». В проектно-планировочных работах по расселению «была поставлена задача формирования опорной сети центров расселения, стабильной при различных возможных стратегиях хозяйственного освоения зоны БАМ» [БАМ, 1984а, с. 44–61]. На практике это означало отсутствие четких представлений о месте размещения и перспективах развития того или

иногo населенного пункта, что осложняло работу проектных институтов над генпланами городов и поселков.

В научных и проектных работах по организации расселения в зоне БАМ не учитывалась уже сформировавшаяся сеть городских поселений. Даже в середине 1980-х гг. проектировщики продолжали говорить о гипотетических населенных пунктах, привязанных к наиболее перспективным месторождениям притрассовой территории [БАМ, 1984б, с. 118–119].

Для подготовки проектов конкретных поселений вышеописанные разработки не подходили. Фактически проектные институты руководствовались рядом инструкций, в т. ч. «Рекомендациями по проектированию населенных мест БАМ», разработанными Институтом ЛенНИИградостроительства при участии ЛенЗНИИЭПа и ЦНИИСа Минтрансстроя СССР. В документе содержались единые требования к архитектурно-планировочной организации населенных пунктов: максимальная компактность и плотность застройки; четкость архитектурно-планировочного построения, ясность композиции, основанная на том, что ее главными осями должны стать улицы, ведущие к железнодорожному вокзалу, производственной зоне и общественному центру; максимально кооперировать все виды обслуживания в едином торгово-общественном центре (ТОЦ) с размещением последнего в центре поселка — на главных путях движения к производственной зоне и вокзалу.

С учетом демографических особенностей зоны БАМ в СНиП «Планировка и застройка городов, поселков и сельских населенных пунктов» внесены дополнения, в которых для городов-новостроек предусматривались первоочередное строительство яслей и детских садов, поликлиник, родильных домов, детских больниц, учреждений культуры и спортивных сооружений по нормам, установленным для расчетного срока строительства. Создание единых (объединенных) инженерных сетей предусматривалось только в районах компактных групп населенных мест. Относительно изолированные поселения должны иметь локальные инженерные системы.

Для обеспечения единой градостроительной концепции в зоне БАМ при Госстрое РСФСР была создана служба главного архитектора БАМ. Своеобразие облика возводимых поселков планировалось обеспечить контрастностью высоких односекционных домов с протяженными блоксекционными домами и низкими объемами общественных зданий. Лестницы, подпорные стенки и откосы рассматривались в качестве важных конструктивных элементов в местностях с горным рельефом.

Архитектурный облик городов и поселков зоны БАМ разрабатывался на основе зрительного восприятия из перспективы наиболее посещаемых мест. Главным элементом архитектурного ансамбля каждого населенного пункта являлось здание железнодорожного вокзала, в архитектуре которого проектировщики рекомендовали отразить «традиционные формы и черты национальных архитектурно-художественных школ союзных республик, участвовавших в сооружении БАМа» [БАМ, 1984а, с. 47]. Всего проектировщиками было намечено построить на трассе 4460 зданий служебно-технического и производственного назначения, в т. ч. 69 вокзалов, из которых 28 — на 25 пассажиров, 30 — на 50 пассажиров. На 11 станциях было намечено строительство вокзалов по 14 индивидуальным проектам на 100, 200, 300 и 400 пассажиров. Типовые проекты вокзалов на 25 и 50 мест со стенами из кирпича были разработаны в блокировке с постом электрической централизации, связи и сигнализации и утверждены МПС [РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2941. Л. 245–248].

В некоторых населенных пунктах БАМ проектировщикам удалось реализовать эстетически привлекательные проекты железнодорожных вокзалов по индивидуальным проектам. Например, в Северобайкальске здание вокзала со стеклянными стенами, окнами в

форме иллюминаторов и изогнутой крышей, напоминающей парус или байкальскую волну, было построено по проекту новосибирского архитектора В. П. Авксентюка. Проект железнодорожного вокзала Тынды, разработанный московскими архитекторами, символизировал развернувшуюся крыльями лебедь. Разработка стала победителем международного архитектурного конкурса в г. София в 1975 г. Благодаря сложным конструкциям и изысканному оформлению вокзалы стали важнейшим элементом архитектурного облика поселений БАМ.

Кроме здания вокзала типовой план постоянного поселка включал торгово-бытовой центр, дом культуры и жилой массив. На территории, отведенной под постоянный поселок, могли размещаться временные микрорайоны, в которых проживали транспортные строители. В таком случае по мере возведения постоянных объектов они подлежали постепенному сносу.

Архитектурная документация большинства городских населенных пунктов не соответствовала принятым нормам. В планах развития поселений отсутствовали проекты инженерного оборудования — центральных сетей канализации, водоснабжения, тепловых сетей. Например, только в 1979 г. Сибгипротранс задержал проектно-сметную документацию по стационарным поселкам Северо-Байкальского района объемом в 12 млн руб. [ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 12. Д. 2. Л. 226]. В 1980 г. из 27 возводимых поселков западного участка стройки более трети были обеспечены проектной документацией частично, по пяти населенным пунктам проекты отсутствовали [РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3825. Л. 147–148].

Работа проектных институтов не сопровождалась надежными научными изысканиями местности, что приводило к частым пересмотрам и корректировкам проектов. Например, отсутствие наблюдений за количеством снеговых осадков привело к тому, что все предусмотренные в проекте здания пос. Кунерма не выдерживали фактической снеговой нагрузки. В результате генплан Чечинггражданпроекта был возвращен на переработку [РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3392. Л. 53–56].

Разработанный Ленгипрогором генплан Северобайкальска, включавший строительство крупного железнодорожного узла и поселка с населением в 25 тыс. человек, был «урезан» после обнаружения наличия вялой (высокотемпературной) вечной мерзлоты, пестрого состава отложений, наличия разломов в земной коре. Госгражданстрой и Госстрой РСФСР приняли решение максимально ограничить рост Северобайкальска, придав ему статус поселка железнодорожников. Из первоначального проекта исключили зону отдыха, пляжное хозяйство, набережную Байкала и т. д. «Усеченный» проект включал железнодорожную станцию и предприятия железнодорожного назначения, жилой поселок на 14 тыс. человек, при том что фактическая численность населения к 1980 г. в нем составляла уже 19 тыс. [Кривой, 2004, с. 57–58]. В итоге 5 ноября 1980 г. указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочий поселок Северобайкальск был преобразован в город республиканского подчинения и застраивался с нарушением утвержденного генплана.

Внеплановая застройка по разовым отводам земельных участков приводила к некомплексности, многочисленным нарушениям санитарных, противопожарных, экологических и архитектурных норм. Строительство без необходимых технических изысканий и проектной документации приводило и к более серьезным последствиям. Так, из-за непригодности местного грунта узловую железнодорожную станцию из пос. Муякан Баунтовского (с 1990 г. — Муйского) района Бурятской АССР строители были вынуждены перенести в Таксимо, где подрядчикам пришлось вести застройку без генплана, «с чистого листа».

Таким образом, проектирование населенных пунктов в зоне строительства БАМ осуществлялось одновременно с их возведением при недостаточной степени изученности геологических, природно-климатических, экологических и прочих условий местности. В результате застройка характеризовалась отсутствием планировочной целостности, территориальной протяженностью, пространственной и ведомственной разобщенностью отдельных микрорайонов, однотипностью архитектурно-планировочных решений. Данные особенности обусловили трудности территориального развития городских поселений притрассовой зоны в постсоветское время.

Источники и литература

1. РГАЭ — Российский государственный архив экономики
2. ГАРБ — Государственный архив Республики Бурятия
3. БАМ: первое десятилетие / отв. ред. А. Г. Аганбегян, А. А. Кин. Новосибирск: Наука, СО, 1984а. 208 с.
4. БАМ: строительство и хозяйственное освоение / ред. А. Г. Аганбегян, А. А. Кин, В. П. Можин. М.: Экономика, 1984б. 144 с.
5. Кривой А. С. БАМ от А до Я. Иркутск: Вост.-Сиб. изд. компания, 2004. 368 с.
6. Меерович М. Г. Базовые постулаты советской урбанизации // Сборник научных трудов РААСН. 2017. Т. 1. С. 388–397.
7. Перцик Е. Н. Вопросы планировки зоны БАМа // Вопросы географии. Сборник 105. Байкало-Амурская магистраль. М.: Мысль, 1977. 216 с.