

В статье рассматривается проектирование Байкало-Амурской железнодорожной магистрали – не как уникального транспортного проекта, но как единой системы расселения, отражавшей амбиции советского градостроительства 1960–1970-х годов. Анализируется роль проектных организаций и иных акторов в формировании «каркаса» поселений вдоль магистрали и организации межселенного культурно-бытового обслуживания, а также прослеживаются причины многочисленных корректировок планов в условиях спешки, дефицита данных и многообразия ведомств, участвовавших в проектировании.

Ключевые слова: БАМ; система расселения; советская архитектура; архитектура XX века; градостроительство. /

The article considers the design of the Baikal-Amur Mainline not as a unique transport project, but as a unified settlement system that reflected the ambitions of Soviet urban planning in the 1960s-1970s. It analyses the role of design organisations and other actors in the formation of the 'framework' of settlements along the main line and the organisation of inter-settlement cultural and domestic services, as well as the reasons for the numerous adjustments to the plans under conditions of haste, lack of data and the diversity of agencies involved in the design.

Keywords: BAM; settlement system; Soviet architecture; 20th century architecture; urban planning.

Проектирование системы расселения БАМа в 1970-е годы / Designing the BAM settlement system in the 1970s

текст

Константин Антипин

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова

Дарья Кисельникова

ООО «Формат Проект» (Новосибирск)

text

Konstantin Antipin

M. V. Lomonosov Moscow State University

Daria Kiselnikova

000 Format Project (Novosibirsk)

Введение

Байкало-Амурская железнодорожная магистраль – грандиозный проект, и с точки зрения истории архитектуры он интересен не столько километрами рельсов, проложенных через тайгу и горные тундры, болота и вечную мерзлоту, сколько формированием вдоль них в 1970–1980-е годы более полусотни новых населенных пунктов, в том числе городов с десятками тысяч жителей. Масштаб замысла и единовременность его осуществления – на фоне образа советского градостроительства как повсеместного внедрения единых принципов [1] – заставляют предположить, что их применение имело место и здесь. Только уже не на уровне отдельно взятых городов, а в рамках колоссальной по размаху системы расселения – пространственного замысла гораздо более высокого порядка.

Особенностью проекта БАМа было то, что над созданием новых поселений работали десятки проектных организаций со всего СССР. Магистраль превратилась в своеобразную всеююзную выставку достижений: ориенталистские мотивы на жилых домах Новой Чары (Казгорстройпроект), облицовка армянским туфом в поселке Звездном (Армгоспроект), типовые московские панели в Тынде – все это было призвано заявить о широте географии участников. В то же время такой распределенный характер проектирования БАМа осложняет исследование его населенных пунктов, так как требует поиска архивных материалов и других источников, относящихся к разным регионам России и бывшим республикам СССР.

Целью настоящего исследования был ответ на вопрос: как создавалась система расселения вдоль БАМа с точки зрения организации сети предприятий культурно-бытового обслуживания? Для достижения этой цели в статье последовательно рассматриваются задействованные в проектировании БАМа акторы и выявляется их роль в формировании системы расселения и распределения объектов сети обслуживания внутри нее. Основными источниками послужили посвященные вопросам планировки и застройки БАМа документы из фонда Госгражданстроя СССР в РГАЭ (протоколы, постановления, экспертные заключения и переписка), методические рекомендации и публикации в профессиональных изданиях

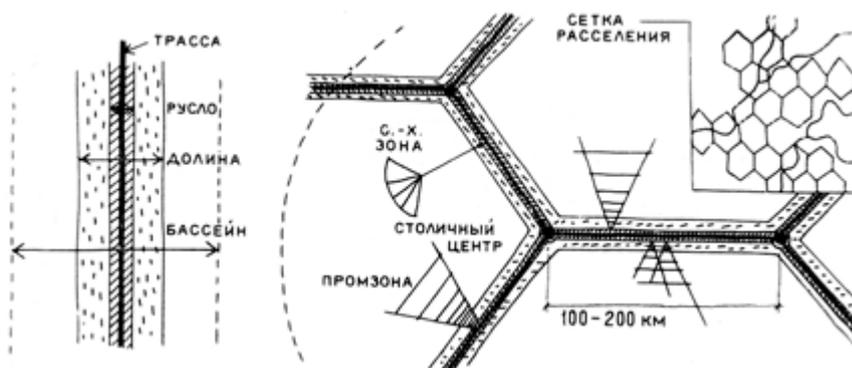
советского времени. Необходимым контекстом для понимания проектных решений БАМа служит теория организации систем обслуживания, складывавшаяся в советской градостроительной практике до начала 1970-х годов.

Становление иерархических структур в советском градостроительстве

Этап в истории отечественной архитектуры, к которому относится создание БАМа, принято отсчитывать от середины 1950-х годов, когда по инициативе Н. С. Хрущева стартовали масштабные реформы архитектурно-строительной сферы. Однако инертность градостроительства не позволила мгновенно изменить принятые подходы: лишь на рубеже 1950–1960-х годов сформировалась устойчивая методологическая база, обеспечившая переход от образно-ансамблевого мышления к масштабируемым формализованным принципам. Одним из ключевых понятий тогда стала система обслуживания. В 1958 году были введены «Правила и нормы планировки и застройки городов» – документ, который официально закрепил переход от квартальной застройки к микрорайонам. Их границы рекомендовалось «устанавливать с учетом доступного радиуса обслуживания населения культурно-бытовыми учреждениями» [2, с. 59]. Эти самые радиусы были прописаны там же для всевозможных учреждений и объектов – от школ и детских садов, парикмахерских и сберкасс до пожарных депо и бань. Вскоре родился иерархический принцип, впервые опробованный при проектировании научного городка СО АН СССР в Новосибирске. Потребности жителей были поделены на три ступени: повседневные, периодические и эпизодические, которые удовлетворялись в пределах жилой группы, микрорайона и населенного пункта соответственно [3]. С поправкой на число ступеней, которое выбиралось в зависимости от масштаба проекта (фактически – от возможностей заказчика), принцип стал применяться повсюду. Наряду с требованиями обеспечения инсоляции и экономии на земляных работах оптимальное вписывание застройки в «скелет» из множества пересекающихся окружностей превратилось в одну из базовых задач градостроительного проектирования в 1960-е годы. И все же у архитекторов оставалось пространство для творчества,



^ Рис. 1. Схема организации социально-бытового обслуживания населения. Генеральный план новой части Тольятти. 1967



^ Рис. 2. Схема проекта НЭР для Миланской триеннале 1968 года. Архив И. Г. Лежавы

поскольку система, при всей своей сложности, напрямую не диктовала пространственных решений [4].

На протяжении 1960-х годов в советском градостроительстве можно проследить две тенденции: архитекторы *in situ* находили все более необычные композиционные решения, отвечавшие установленным «правилам игры»; те же, кто задавал эти правила, а по сути методы, стремились охватить ими все большие пространства. Принципы иерархического устройства инфраструктуры экстраполировались на уровень районных планировок. В этих проектах формулировались стратегии размещения новых населенных пунктов, развития транспортной и энергетической инфраструктуры, а также объектов регионального и межрегионального значения, таких как вузы, узкопрофильные медицинские учреждения и санаторно-курортные комплексы. Однако регулирующая функция документов не могла реализовываться в полной мере из-за наложенного на них грифа секретности. Это почти исключало широкое обсуждение, тиражирование и тем более публикацию. Разработанный проект оставался малодоступным как для исполнителей, так и для широкой профессиональной аудитории.

В то же время установка творческой мысли на рост вылилась в увеличение масштабов базовой единицы градостроительного проектирования – микрорайонов. Этапным во многих отношениях стал генеральный план нового района Тольятти, в котором понятие микрорайона растворилось внутри гигантских «жилых образований» – квадратных кварталов со сторонами длиной в километр, населением 23–26 тыс. жителей и набором инфраструктуры, соответствовавшим двум-трем привычным микрорайонам (рис. 1).

Примером отражения роста амбиций теоретической градостроительной мысли в СССР могут служить проекты группы НЭР («Новый элемент расселения»). Их коллективный дипломный проект, открывший десятилетие 1960-х, представлял небольшой город – новый элемент расселения – с простой структурой четырех районов и продуманной системой их обслуживания, состоящей из двух ступеней. Выполненный спустя восемь лет той же группой проект для Миланской триеннале демонстрировал уже идею организации системы расселения в масшта-

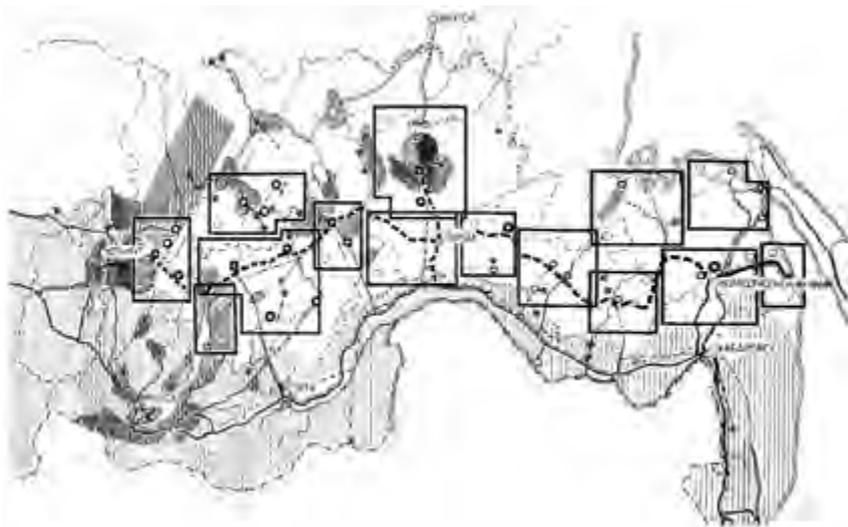
бах страны. Все свободные пространства СССР предлагалось оплести «сеткой расселения» (рис. 2) – сотами из «русел расселения», к которым, в свою очередь, крепились те самые НЭРы [5]. Идея в конце 1960-х не была радикальной новацией: гексагональную схему организации системы расселения еще в начале 1930-х годов представил В. Кристаллер, а позднее А. Леш предложил освободить ее от планового иерархического детерминизма, к критике которого присоединилась и группа НЭР.

На первый взгляд, отстраненные от существующей системы градостроительного проектирования архитекторы на деле олицетворяли ее, официально представляя на международном уровне. Критикуя отдельные подходы вроде ступенчатой системы обслуживания, они тем не менее оставались внутри общей модернистской парадигмы советской архитектуры 1960–1980-х годов и разделяли ее позитивистский настрой [6] – веру в то, что «идеальное» решение может быть найдено, и после – должно быть масштабировано [7].

Участники и структура проектирования БАМа

Решение о возвращении к реализации замороженного проекта строительства Байкало-Амурской магистрали в 1974 году [8] было принято отнюдь не градостроителями, но оказалось созвучно их устремлениям на рубеже 1960–1970-х годов и стало площадкой для пространственного масштабирования существовавших принципов на ранее небывалом уровне. В отличие от многочисленных проектов районных планировок, каждый из которых зачастую оказывал лишь незначительное влияние на развитие тех или иных регионов, здесь речь шла о формировании системы расселения с нуля – и это питало надежды на осуществление амбициозных замыслов.

В проектировании БАМа как напрямую, так и косвенно оказались задействованы институты Министерства путей сообщения (МПС), Минтрансстроя и Госстроя РСФСР, Госгражданстроя СССР, а также многочисленные проектные организации регионального и республиканского подчинения, включившиеся в работу над населенными пунктами в рамках «шефской помощи». Госгражданстрой СССР напрямую не участвовал в проектировании, однако занимался экспертизой градостроительных проектов,



^ Рис. 3. Генеральная схема районной планировки зоны влияния БАМа. 1975



^ Рис. 5. Типология транспортных центров и изохронограмма двухчасовой удаленности с нетрудовыми целями

а подчиненные ему институты (ЛенЗНИИЭП, СибЗНИИЭП, ЦНИИЭП жилища) вели разработку большого числа новых серий типовых проектов жилья для зоны БАМа. Также ЛенНИИП градостроительства была поручена разработка «Рекомендаций по планировке и застройке населенных пунктов, возникающих при строительстве Байкало-Амурской магистрали», задачей которых декларировалась методическая помощь занятым в этой работе организациям [9, л. 8, 11].

В первую очередь БАМ – железная дорога, так что ее сооружение было делом профильного Министерства транспортного строительства СССР, которое распределило работу над магистралью между подчиненными проектными институтами. Том-, Сиб-, Лен-, Мос- и Дальгипротранс стали генеральными проектировщиками участков разной протяженности – в силу возможностей каждой из организаций. Институтам Госстроя РСФСР – Гипрогору и Ленгипрогору – было поручено составление наиболее объемных градостроительных документов – проектов районных планировок и генпланов крупных городов. Шефские проектные организации из советских республик и российских регионов в роли субподрядчиков выполняли проектирование отдельных населенных пунктов по техническим заданиям от генеральных подрядчиков участков – гипротрансов, т. е. на формирование общего видения системы расселения они почти не влияли. На том же уровне, но с целью контроля качества проектов планировки и застройки была призвана действовать

и служба главного архитектора БАМа, созданная в январе 1976 года в подчинении Минтрансстроя, а в 1977 году переведенная в Госстрой РСФСР [10, л. 180].

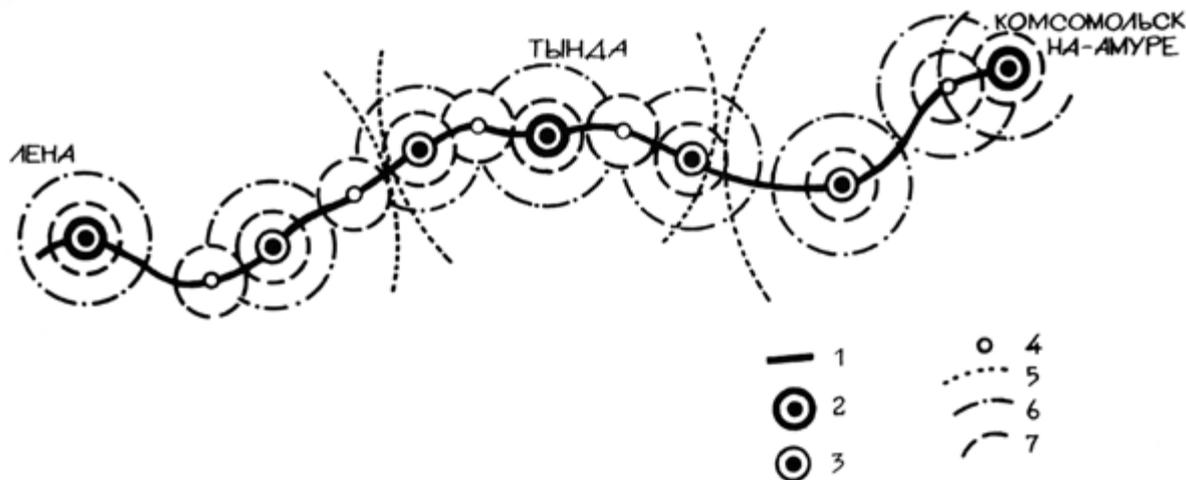
Как видно, иерархичность была характерна не только для советских градостроительных проектов, но и для самой системы, внутри которой они рождались. С одной стороны, это позволяет последовать заданной логике и рассматривать замыслы, спускаясь от большего к меньшим. Однако специфика проектирования БАМа заключалась в спешности и параллельности проектирования на всех уровнях: и генеральная схема зоны БАМа, и детализирующие ее проекты районных планировок, и проекты отдельных поселков, и даже рекомендации по их планировке и застройке разрабатывались одновременно. Поэтому вклад акторов в сложение системы расселения далее следует оценивать еще и с оглядкой на хронологию завершения тех или иных работ.

Формирование каркаса системы расселения БАМа

В сентябре 1974 года МПС совместно с Минтрансстроем и Госстроем РСФСР (включая подчиненные им институты: ЦНИИС, Гипротрансы, Гипрогор, Ленгипрогор) составили «план мероприятий по обеспечению организации проектных и изыскательных работ для жилищно-гражданского строительства в городах и поселках по трассе Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [9, л. 8]. Главным и стратегическим в отношении формирования системы расселения документом в соответствии с ним



> Рис. 4. Генеральная схема районной планировки зоны влияния БАМа, 1975: слева – ресурсный вариант; справа – вариант среды обитания



< Рис. 6. Система межселенного культурно-бытового обслуживания на БАМе:
 1 – трасса БАМа; центры обслуживания;
 2 – межзональные;
 3 – зональные;
 4 – локальные; радиусы обслуживания центров:
 5 – межзональные;
 6 – зональные;
 7 – локальные

должна была стать генеральная схема районной планировки зоны влияния БАМа. Ее разработку поручили Гипрогору.

Беспрецедентный по масштабу проект (рис. 3) охватывал территорию общей площадью 1,6 млн км² – почти 10% территории всей РСФСР. Авторы схемы, архитекторы Ю. А. Букреев, А. И. Мелик-Пашаев, А. А. Романов и Л. Ф. Кузнецов, рассматривали два варианта размещения производительных сил и расселения (рис. 4): «ресурсный» – с размещением перерабатывающих и обслуживающих предприятий непосредственно в районе добычи полезных ископаемых; и «среды обитания» – с размещением этих предприятий в районах с наиболее благоприятными условиями для проживания [11, с. 158–159].

Выбран был второй вариант, в соответствии с которым архитекторы Гипрогора установили определенную иерархию городов: опорные, базовые и принадлежащие к «третьей группе». Опорными принимались крупнейшие существующие южнее зоны влияния БАМа Иркутск, Улан-Удэ, Чита, Благовещенск, Хабаровск и Владивосток, а также расположенные в зоне Братск и Комсомольск-на-Амуре. К базовым городам были отнесены строившиеся и развивавшиеся вдоль магистрали Усть-Кут, Тында, Удокан (Новая Чара), Ургал (Новый), Чульман (судя по всему, вместо него роль базового получил соседний Нерюнгри) и ряд непостроенных добывающих центров – в них планировалось сосредоточить до 60–65% населения зоны БАМа. К третьей группе были отнесены города и рабочие поселки с населением 10–15 тыс. жителей, возникающие на базе добывающей промышленности, а также при транспортных узлах [12].

Решения генеральной схемы, которая была завершена в 1975 году, развивали 14 проектов районных планировок, однако их разработка Гипрогором и Ленгипрогором продолжалась вплоть до начала 1980-х годов – к моменту, когда многие населенные пункты уже строились. Из-за того, что о минерально-сырьевых ресурсах, имевшихся в недрах вокруг БАМа, известно в момент разработки схемы было недостаточно [12], прогнозирование развития населенных пунктов в связи с будущей разработкой месторождений было весьма приблизительным. Поэтому, хотя БАМ и не являлся самоцелью (руководство страны было заинтересовано в скором начале добычи ресурсов, чтобы получать дивиденды от вложений в строительство), первоочередным в середине 1970-х годов оказался именно вопрос организации функционирования самой железной дороги [13] и развития, соответственно, линейной (притрассовой) системы расселения вдоль нее.

Каркас этой системы во многом определялся технологией обслуживания магистрали и потому задавался МПС и Минтрансстроем. Проблема также имела два основных варианта решения: со строительством через 50–60 км поселков для постоянного проживания эксплуатационного штата или комплексным размещением крупных поселков через 150–200 км и вахтовых поселков каждые 50 км. Второй вариант в январе 1975 года предложил рассмотреть МПС Госгражданстрой. Но поскольку после недельной смены на вахте работникам был положен отдых такой же продолжительности, второй вариант требовал занятости в обслуживании магистрали почти вдвое большего числа работников. Соответственно, понадобилось бы построить для них больше постоянного жилья и вдобавок к нему – создать минимально необходимую инфраструктуру в вахтовых поселках [14, л. 62–63]. Поэтому выбран был первый вариант – с размещением на максимально возможном удалении друг от друга постоянных поселков.

Цепочка эквидистантно расположенных поселков, структура которой была сформирована в соответствии с задачей оптимальной организации обслуживания железной дороги, должна была стать каркасом для выстраивания полноценной системы расселения, ориентированной на освоение ресурсов и обеспеченной социальной, культурной и бытовой инфраструктурой.

Внедрение иерархии в систему расселения БАМа

В 1975 году в ЛенНИИП градостроительства коллективом под руководством архитектора С. И. Крестьяшина были подготовлены «Рекомендации по планировке и застройке населенных пунктов, возникающих при строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». В их разработке участвовало более полусотни специалистов: архитекторов, инженеров, географов, задачей которых было не столько создание принципиально нового труда, сколько выжимка актуальных для условий БАМа положений из множества уже имевшихся материалов. В общем виде рекомендации представляли собой компиляцию из избавленных от «лишней» информации общесоюзных СНиПов и многочисленных рекомендаций по проектированию в условиях севера, подготовленных ранее как тем же ЛенНИИП градостроительства, так и ЛенЗНИИЭП и другими организациями. Помимо них, в основу труда вошел проект «Рекомендаций по проектированию и строительству поселков и зданий в условиях БАМа», разработанный в 1969 году институтом «ЦНИИС». Особенно важно, что авторы рекомендаций работали в контакте с коллективом Гипрогора, разрабатывавшим генеральную схему районной планировки зоны влияния

БАМа, и использовали ее материалы еще до завершения официальной работы над документом. Подобная, отчасти «горизонтальная» кооперация коллективов проектных институтов, к тому же не принадлежавших к структуре одного ведомства, нехарактерна для организации проектирования в СССР – она была вынужденным шагом в условиях уже обозначенной параллельности и срочности разработки проектов для БАМа.

Несмотря на завершение разработки рекомендаций к июлю 1975 года [9], изданы они были лишь в 1978-м [15] – в доработанном, но сильно урезанном виде. Тем не менее отражение в их предварительной версии актуальных на тот момент принципов расселения и формирования системы межселенного обслуживания вдоль трассы БАМ позволяет нам обратиться к ней как к ценному источнику.

Обозначая эксплуатацию железной дороги и вытекающую из ее нужд структуру их эквидистантно размеченных населенных пунктов в роли «костяка» будущей системы расселения, авторы рекомендаций выделили четыре типа станций и разъездов:

- участковые поселки с основными и оборотными депо (численность персонала 1000–1500 чел. и более);
- участковые поселки на станциях со сменой поездных бригад (численность персонала 300–400 чел.);
- поселки на промежуточных станциях, в которых размещаются энергохозяйство, водоснабжение и другие службы (численность персонала 150–200 чел.);
- разъезды, на которых будут заняты рабочие службы пути и движения с постоянным проживанием в близлежащих станционных поселках [9, л. 62].

Все будущее развитие системы расселения, по мнению авторов рекомендаций, должно было вырастать из первоначально возникшей структуры, ориентированной на обеспечение обслуживания БАМа. Их типология была лишь одной из целого ряда. Три типа населенных пунктов могли возникать в связи с лесной и деревообрабатывающей промышленностью, при этом главенствующий в их иерархии «поселок при нижнем складе леспромпхоза» предписывалось органически совмещать с населенными пунктами вдоль железной дороги [9, л. 63]. При выборе мест для расселения работников предприятий горнодобывающей промышленности предлагалось сопоставлять варианты создания поселений возле мест приложения труда и в населенных пунктах у БАМа, при равновеликих затратах отдавая предпочтение второму варианту. Размещение сельскохозяйственных предприятий также по возможности рекомендовалось совмещать с поселениями вдоль БАМа [9, л. 64].

Вслед за делением поселков на типы в зависимости от их экономической базы авторы распределили их на три группы в соответствии с транспортной обеспеченностью [9, л. 168]: существующие Усть-Кут, Тында и Комсомольск-на-Амуре были назначены межзональными транспортными центрами, между ними размещались зональные центры и еще ниже по иерархии оказывались локальные центры (рис. 5).

Положение транспортных центров рассчитывалось не только исходя из изохронограмм: видно, что зональные центры смещены относительно «оптимальных» положений в сторону горнодобывающих предприятий, способствовавших формированию городов с большой численностью населения. Соответственно, авторы схемы увязывали размещение центров с положением перспективных месторождений; локальными центрами назначались крупнейшие поселки из числа связанных на обслуживание железной дороги. Наложение всех иерархических структур в конечном счете и должно было определять систему расселения, возникающую в зоне БАМа.

Обслуживание населения планировалось осуществлять в двух формах. Первая предполагала оказание услуг по месту жительства на основе развития межселенной системы центров в расчете на мобильные средства доставки. Вторая была ориентирована на мобильного потребителя и в обобщенном виде представляла собой экстраполяцию принципа ступенчатого обслуживания населения, применявшегося внутри городов, на всю линейную систему расселения. Ступенчато-специализированная система межселенного обслуживания предполагала дифференцированный учет цели перемещений в зависимости от расстояния: повседневные – в пределах самого поселения и зоны часовой доступности; периодические – в радиусе до двух часов; эпизодические – в пределах всей системы [9, л. 129]. Предприятия эпизодического спроса предполагалось целесообразным концентрировать в городах-центрах межселенного обслуживания и частично осуществлять подвижными средствами периодической доставки товаров и услуг [15]. Сами города-центры авторы «Рекомендаций...» подразделяли на несколько иерархических категорий, наименования и характеристики которых корректировались в процессе доработки документа в 1975–1978 годах. В изданной в 1978 году версии их структура обозначена следующим образом (рис. 6):

- межзональные центры с радиусом обслуживания до 800 км в городах с населением более 100 тыс. жителей (Лена, Тында, Комсомольск-на-Амуре);
- зональные центры с радиусом обслуживания до 250 км в городах с населением до 70 тыс. жителей (Нижеангарск, Муякан, Чара, Хани, Зейск, Февральск, Березовка, Ургал);
- локальные центры с радиусом обслуживания до 140 км в городах и крупных поселках с населением до 10 тыс. жителей;
- общепоселковые центры без внешнего радиуса в поселках с населением до 5 тыс. жителей [15, с. 33].

В рекомендациях также содержались подробные таблицы с распределением элементов системы культурно-бытового обслуживания между перечисленными типами центров [15]. Каждому из них соответствовал определенный набор учреждений, рассчитывавшийся с учетом как численности его собственного населения, так и потребностей прилегающих населенных пунктов более низкой иерархии. Изданные в 1978 году, рекомендации уже не могли служить основой для формирования стратегии организации системы обслуживания. Однако они, по всей видимости, описывали логику ее построения в предшествующие годы и потому представляют ценность как источник для ее реконструкции.

Система обслуживания БАМа в планах 1975–1977 годов

Проследить применение описанных методических подходов при реальном проектировании сложно: на протяжении всего строительства планы многократно менялись – как под влиянием локальных обстоятельств, так и в условиях общего кризиса. Однако ценным источником для реконструкции устройства системы межселенного обслуживания является «План размещения учреждений культурно-бытового и коммунального назначения для строительства 1975–1982 годов в городах и поселках на трассе Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [16, л. 57–64], разработанный МПС, Минтрансстроем и Госстроем РСФСР и согласованный с шефствующими проектными организациями в июне – сентябре 1975 года [10, л. 186]. В последующие годы частично изменялась трасса строящейся магистрали, пересматривались положение и число поселков, вслед за чем корректировался и сам план. Его уточненная версия была утверждена в июне 1977 года – уже без указания сроков

реализации в названии [10, л. 226–231]. Конечно, и она не была воплощена в полном объеме: отдельные пункты продолжали меняться в последующие годы, и в то же время многие из них остались лишь на бумаге, не будучи воплощенными в строительстве. Тем не менее в контексте анализа проектных решений, а не их воплощения эти документы могут рассматриваться как опорные.

На рис. 7, 8 приведены схемы распределения видов обслуживания по трассе БАМа, составленные на основе планов 1975 и 1977 годов. В качестве абсолютных показателей для четырех видов обслуживания использованы: максимально возможное число ежедневных контактов с медициной (сумма коек в стационарах и число посещений в амбулаториях); количество зрительских мест (для учреждений культуры); расчетная мощность по числу обслуживаемых жителей (для торговых и торгово-общественных центров). Именно эти параметры были выбраны в силу их широкой представленности и в то же время варибельности, что позволяет оценить «ступенчатость» системы обслуживания. Поскольку выбранные группы абсолютных численных величин не сопоставимы напрямую, каждая из них была нормирована относительно максимального значения, определенного на основе совокупных данных из тех же планов.

Ритм системы особенно четко прослеживается в распределении медицинского обслуживания. Нижнюю ступень составляют фельдшерско-акушерские пункты в каждом из поселков, промежуточный – амбулатории в локальных центрах, верхний – крупные медицинские комплексы в зональных и межзональных центрах. Этот вид обслуживания практически не подвергался сокращениям в промежутке с 1975 по 1977 год.

Согласно «Рекомендациям...», в населенных пунктах вдоль БАМа предписывалось максимально кооперировать торгово-бытовое и другие виды обслуживания. В большинстве поселков они размещались в составе единых торгово-общественных центров. В плане 1975 года лишь в зональных и межзональных центрах обслуживания (Усть-Кут, Северобайкальск, Новая Чара, Тында, Верхнезейск, Новый Ургал) предусматривалось строительство отдельных торговых и общественно-культурных комплексов. К 1977 году расчетная мощность торгового и культурного обслуживания была почти равномерно уменьшена по всей магистрали, за исключением лишь самых небольших торгово-общественных центров на 1000 жителей. Однако в плане 1977 года в ряде относительно небольших поселков восточного участка, не являющихся локальными центрами обслуживания, возникли отдельно стоящие здания клубов и торговых центров. В результате этот участок магистрали, генеральным проектировщиком которого выступал Дальгипротранс, стал диссонировать с общим ритмом системы ее культурно-бытового обслуживания.

Описанные корректировки производились в условиях пессимизации прогнозов численности населения в зоне БАМа в целом. Эти прогнозы, разделенные на первоочередные и перспективные, содержались в планах 1975 и 1977 годов (рис. 9). Причины изменений далеко не всегда были экономическими. Так, расчетная численность населения одного из ключевых зональных центров – Северобайкальска – была сокращена до минимального уровня, необходимого для обслуживания железной дороги, после того как изыскания 1976 года выявили вечную мерзлоту и разломы в земной коре на участке его размещения [13]. От строительства пяти небольших поселков отказались вовсе, позднее этот список продолжал расширяться. В некоторых случаях неблагоприятные грунтовые условия обнаруживались уже постфактум – после просядок построенных зданий.

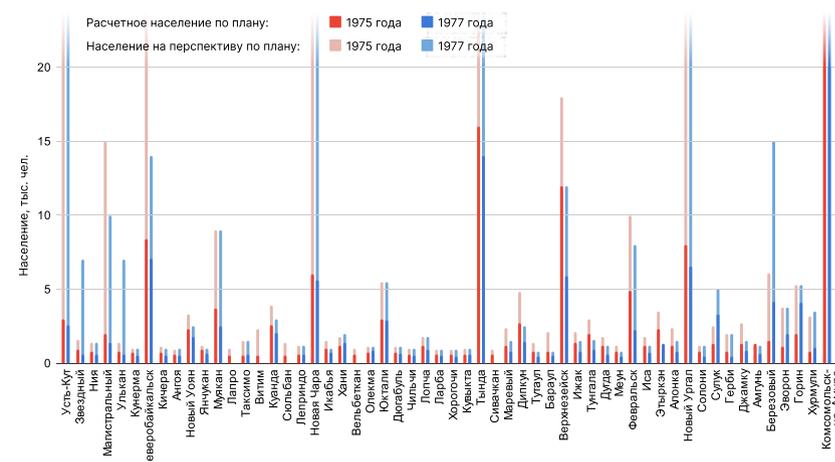
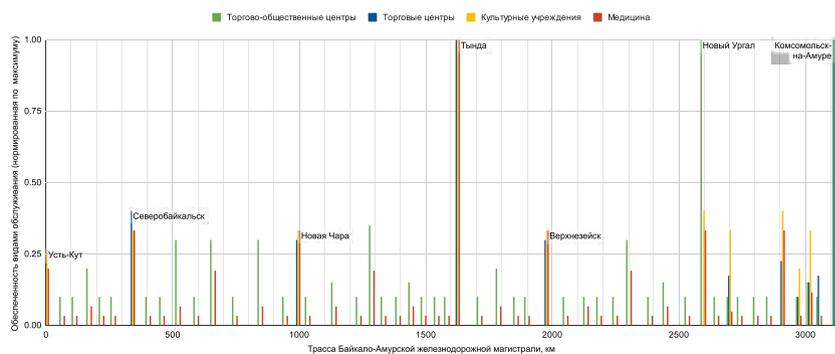
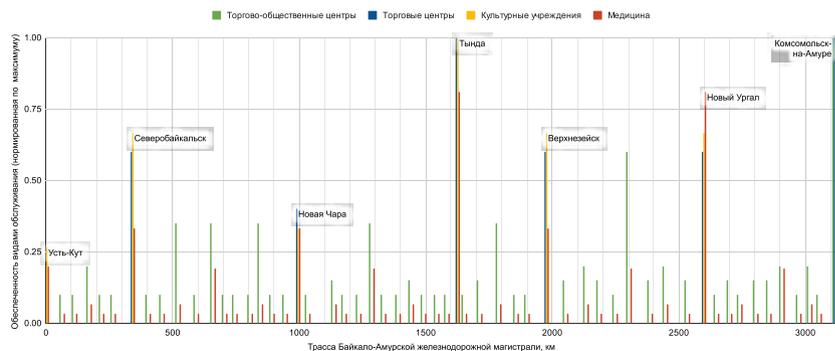
Сопоставляя прогнозы численности населения, можно отметить, что именно на восточном участке они для ряда поселков демонстрировали более выраженный рост. В то же время в зональном центре этого участка – Новом Ургале – расчетная численность была незначительно снижена, и вместо общественного центра с залом и кинозалом на 500 мест каждый в план включили лишь клуб на 600 мест. При меньшей расчетной численности, но при положительной динамике прогноза в Березовом, не являемся зональным центром, оказалось запланировано строительство аналогичного клуба.

В целом сопоставление распределения видов обслуживания по трассе БАМа (рис. 7, 8) с общей схемой межселенного культурно-бытового обслуживания позволяет даже визуально зафиксировать корреляцию между иерархией населенных пунктов и степенью их обеспеченности торговыми, культурными и медицинскими учреждениями. В то же время схема, изначально ориентированная преимущественно на потребности железнодорожников (в условиях невозможности точного прогнозирования и дефицита исходных данных), со временем начала трансформироваться под воздействием точечных инициатив отдельных ведомств. Это очень бы-

в Рис. 7. Распределение видов обслуживания по трассе БАМа (на основе плана размещения учреждений культурно-бытового и коммунального назначения в городах и поселках на трассе БАМа, утвержденного в сентябре 1975 года)

в Рис. 8. Распределение видов обслуживания по трассе БАМа (на основе «Плана размещения учреждений культурно-бытового и коммунального назначения для строительства в городах и поселках на трассе БАМа», утвержденного в июне 1977 года)

в Рис. 9. Расчетная численность населения поселков и городов на БАМе (на основе планов 1975 и 1977 годов)



стро привело к нарушению ритма и баланса относительно выверенной структуры межселенного обслуживания системы расселения.

Выводы

Проектирование БАМа как системы расселения изначально представляло собой попытку экстраполировать на беспрецедентный масштаб подходы, ранее отработанные на уровне жилых районов и отдельных городов. Необходимость быстрого выполнения проектов требовала формирования многоступенчатой организационной структуры с вовлечением большого числа акторов и налаживанием горизонтального взаимодействия между ними. Однако из-за вынужденного отступления от методической последовательности выполнения работ, нехватки времени и сложности координации многочисленных проектных организаций, подчиненных различным министерствам и ведомства, реализация их замыслов была затруднена и в них постоянно вносились коррективы. Если на непродолжительном начальном этапе, когда БАМ был фактически «ведомственным» проектом железнодорожников, он близился к идеальной схеме, то по мере подключения других заинтересованных акторов единый замысел закономерно эволюционировал – с неизбежными компромиссами, нарушением баланса и частичной утратой изначальной структурной логики.

В итоге можно говорить о том, что проект БАМа отразил не только декларируемые теоретические принципы, но и типичную практику советского градостроительства, с ее постоянными отступлениями от планов – либо из-за спешки, либо по инициативе отдельных акторов, вносивших локальные изменения и нарушавших целостность проекта, либо из-за нехватки ресурсов и морального устаревания проектных решений еще до их реализации.

Тем не менее проведенный анализ показывает, какие именно механизмы и решения определяли построение системы расселения БАМа, и тем самым открывает пространство для дальнейших исследований. Понимание иерархического каркаса населенных пунктов вдоль магистрали – необходимый шаг на пути к анализу их планировочных решений, проверке приложения методических рекомендаций уже на уровне каждого поселка. Разумеется, требуется и систематизация обширного, но разрозненно-го корпуса архивных материалов, и тонко выстроенный методологический подход, позволяющий осмыслить столь неоднородный материал в целостном ключе.

Литература

1. Косенкова, Ю. Наследие и советский город 1980-х // Проект Байкал. – 2018. – № 79. – С. 104–109.
2. Правила и нормы планировки и застройки городов. СН 41–58. – Москва : Госстройиздат, 1959. – 179 с.
3. Образцов, А. Торговые центры малых городов // Архитектура СССР. – 1967. – № 4. – С. 49–57.
4. Васильев, Н. Массовая архитектура и ограничения // Проект Байкал. – 2019. – № 73. – С. 108–112.
5. Гутнов, А., Лежава И. Некоторые предпосылки формирования перспективной системы расселения // Город и время. – Москва : Стройиздат, 1973. – С. 273–287.
6. Антипин, К. С. Парамодернизм: стилиевые маргиналии внутри модернистской парадигмы советской архитектуры 1960–1980-х годов // Векторы : сборник статей XXI и XXII международных конференций молодых ученых 2023–2024 гг. – Москва, 2024. – С. 152–171.
7. Косенкова, Ю. Л. Представления о «целостном организме города» в период изменения творческой направленности советской архитектуре // Эстетика «отте-пели»: новое в архитектуре, искусстве, культуре. – Москва : Росспэн, 2013. – С. 15–75.
8. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 г. № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной

магистрали». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/901853768> (дата обращения: 15.03.2025).

9. ЦГАНТД. Ф. 29. Оп. 2-1. Д. 10. Л. 8, 11.
10. РГАЭ. Ф. 5. Оп. 5. Д. 26. Л. 180.
11. Архитектура работы проектных и научных институтов Москвы. 1975–1978. – Москва : Стройиздат, 1981. – 328 с.
12. Вопросы географии. Сб. 105 : Байкало-Амурская магистраль. – Москва : Географгиз, 1977. – 216 с.
13. Байкалов, Н. С. Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970-е – 1990-е гг.) : дисс. ... д-ра ист. наук. – Улан-Удэ, 2022. – 555 с.
14. РГАЭ. Ф. 5. Оп. 5. Д. 22.
15. Рекомендации по проектированию населенных мест Байкало-Амурской магистрали. – Ленинград, 1978. – 73 с.
16. РГАЭ. Ф. 5. Оп. 5. Д. 21.

References

- Antipin, K.S. (2024). Paramodernizm: stilevye marginalii vnutri modernistskoi paradigmy sovetskoi arkhitektury 1960–1980-kh godov [Paramodernism: Stylistic Marginalia within the Modernist Paradigm of Soviet Architecture of the 1960s–1980s]. In *Vectors. Collection of Papers from the XXI and XXII International Conferences of Young Scientists, 2023–2024* (pp. 152–171). Moscow.
- Arkhitektura raboty i nauchnykh institutov Moskvy. 1975–1978 [Architecture of the Work and Research Institutes of Moscow, 1975–1978].* (1981). Moscow: Stroyizdat.
- Baikalov, N.S. (2022). *Istoricheskiy opyt formirovaniya i razvitiya naselennykh punktov v zone Baykalo-Amurskoi zheleznodorozhnoi magistrali (1970-e–1990-e gg.) [Historical Experience in the Formation and Development of Settlements in the Zone of the Baikal-Amur Railway (1970s–1990s)]* [Doctoral dissertation]. Ulan-Ude.
- Central State Archive of Scientific-Technical Documentation.* Fund 29. Inv. 2-1. File 10.
- Gutnov, A., & Lezhava, I. (1973). Nekotorye predposylki formirovaniya perspektivnoy sistemy rasseleniya [Some Prerequisites for the Formation of a Prospective Settlement System]. In *City and Time* (pp. 273–287). Moscow: Stroyizdat.
- Kosenkova, Yu.L. (2013). Predstavleniya o “tselostnom organizme goroda” v period izmeneniya tvorcheskoy napravlenosti sovetskoy arkhitektury [Ideas about the “Holistic Organism of the City” during the Shift in the Creative Orientation of Soviet Architecture]. In Kazakova, O.V. (Ed.), *Aesthetics of the “Thaw”: New in Architecture, Art, Culture* (pp. 15–75). Moscow: Rosspen.
- Kosenkova, Y. (2024). Heritage and the Soviet city of the 1980s. *Project Baikal*, 21(79), 104–109. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/77.2295>
- Obraztsov, A. (1967). Torgovye tsentry malykh gorodov [Shopping Centers of Small Towns]. *Architecture of the USSR*, 4, 49–57.
- Postanovlenie TsK KPSS i Soveta Ministrov SSSR ot 8 iyulya 1974 g. No. 561 “O stroitelstve Baykalo-Amurskoi zheleznodorozhnoi magistrali”.* [Resolution of the Central Committee of the CPSU and the Council of Ministers of the USSR of July 8, 1974, No.561 “On the Construction of the Baikal-Amur Railway”]. (1974). Retrieved from <https://docs.cntd.ru/document/901853768>
- Pravila i normy planirovki i zaostroiki gorodov. SN 41–58. [Rules and Regulations for Urban Planning and Development. SN 41–58].* (1959). Moscow: Gosstroizdat.
- Rekomendatsii po proektirovaniyu naselennykh mest Baykalo-Amurskoi magistrali. [Recommendations for the Design of Settlements on the Baikal-Amur Mainline].* (1978). Leningrad.
- Russian State Archive of Economics.* Fund 5. Inv. 5. File 21.
- Russian State Archive of Economics.* Fund 5. Inv. 5. File 22.
- Russian State Archive of Economics.* Fund 5. Inv. 5. File 26.
- Vassiliev, N. (2022). Mass architecture and limitations. *Project Baikal*, 19(73), 108–112. <https://doi.org/10.51461/pb.73.20>
- Voprosy geografii. Sbornik 105. Baikal-Amurskaya magistral. [Voprosy geografii. Collection 105. The Baikal-Amur Mainline].* (1977). Moscow: Geografiz.