

Генеральный план развития Ленинграда 1941 года

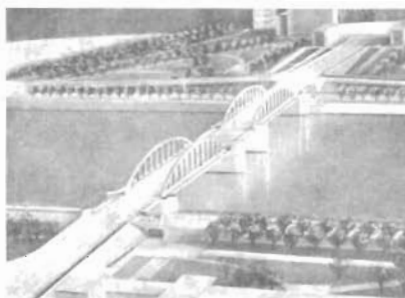
Д. А. Орлов

Результаты творческого конкурса на проект нового центра (1940) были положены в основу Генерального плана развития Ленинграда, принятого в начале 1941 года. Центральное место по объему намеченного строительства принадлежало Московскому району, что было удивительно: именно здесь, в районе Ленинградского Дома Советов, должен был разместиться новый центр города¹. Генеральный план предполагал следующее: в течение ближайших 5–10 лет этот район должен был постепенно слиться с районом Автово, и Краснобацкое шоссе должно было связать улицу Стачек (ныне проспект Стачек) с новым городским центром. В восточном направлении развитие Московского проспекта ограничивалось Витебской железной дорогой. В дальнейшем предполагалось слияние его с Щемилловкой (район нынешней Ивановской улицы), но эта перспектива не входила в пределы ближайших 10–15 лет.

Должна была продолжаться застройка правого берега Невы, что позволило бы сомкнуть районы Щемилловки и Малой Охты, в результате чего четыре разрозненных центра новоостров образуются бы два громадных новых района (Автово – Московский проспект и Щемилловка – Малая Охта), стремящихся в своем развитии к взаимному слиянию².

В новом строительстве основной упор должен был делаться на возведение жилых домов и обслуживающей их сети школ, детских садов и яслей. Намечалась и постройка крупных общественных зданий, которые должны были оформлять площадь у Дома Советов³.

Южные территории города в те годы были бедны зеленью и водой, поэтому особое значение приобретала проблема обводнения мелких речек и протоков и озеленение территории. Обводнение южных протоков имело не только декоратив-



Макет Володарского моста через Неву



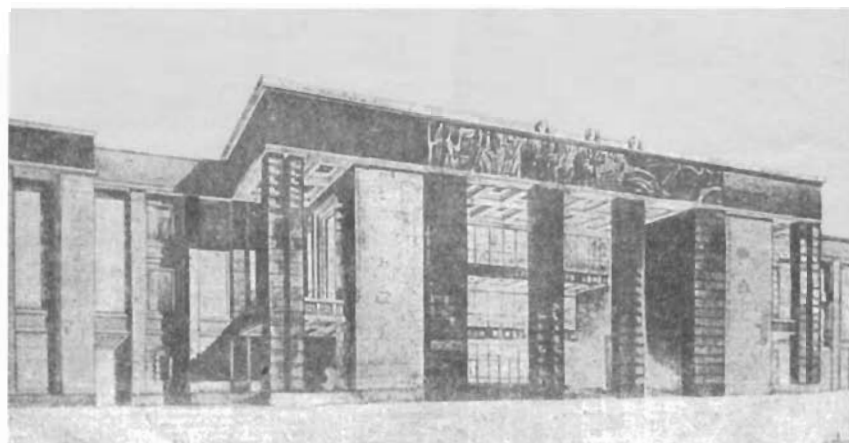
Физико-технический институт в Лесном

ное, но и, главным образом, санитарно-гигиеническое значение. Поток невской воды должен был пойти по специальному каналу с запада на восток и наполнить мелкие русла речек Волковки и Красенькой, «обводнить» пруды Приморского паркового массива и других парков. Постройка канала была разбита на

две очереди. Участок от Невы до р. Волковки было намечено осуществить в первую очередь.

Был составлен перечень важнейших объектов зеленого строительства на ближайшем этапе застройки города: окончание строительства парка культуры и отдыха Московского района общей площадью 110 га (о нем будет более подробный рассказ ниже); строительство второго парка в Московском районе, южнее Дома Советов (около 130 га); создание большого, шириной около 120 метров, бульвара, идущего вдоль Сызранской улицы через общегородской центр и соединяющего два вышеназванных парка; постройка сквера у Дома Советов, а также проведение подготовительных инженерных мероприятий, связанных с освоением территории Приморского паркового массива. Намечалось создание зеленых защитных полос у северной границы Кировского завода и между железнодорожной веткой и жилыми кварталами Щемилловки. Предстояла реконструкция Шереметьевского, Куракинского, Удельнинского парков, создание Приневского лесопарка, площадью более 600 га.

Значительное развитие южных районов города требовало усиле-



Проект кинотеатра в Нарвском районе Ленинграда. Арх. Хиддекель

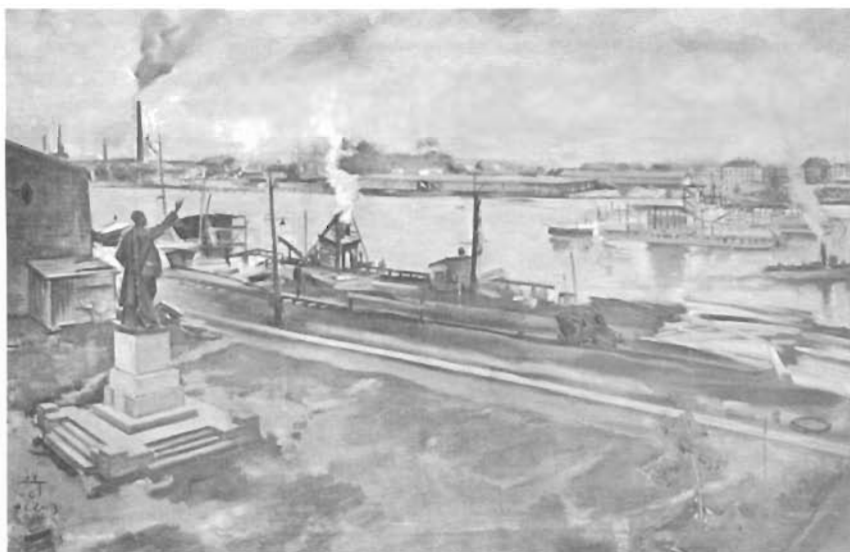
ния их связи с северными районами, а также создания взаимной связи по экваториальному направлению. Московский проспект, единственная транспортная артерия, соединяющая Московский район с севером, должен был быть дополнен Лиговской улицей, которая должна была быть пробита с севера на юг параллельно Московскому проспекту к району Дома Советов.

Кировский район и жилмассив Автово, имевшие в то время единственную, очень напряженную в транспортном отношении связь с центральными районами по улице Стачек, должны были получить дополнительный второй выход на север по проектируемой так называемой первой параллельной магистрали.

Связь Володарского района в меридиональном направлении усиливалась пробивкой к Обводному каналу (у Атаманского моста) магистрали, параллельной Шлиссельбургскому проспекту.

Для улучшения связи западных и восточных районов города намеревались расширить Краснокабакское шоссе, построить проезжую часть центральной дуговой магистрали от Московского шоссе до Володарского моста, реконструировать южную набережную Обводного канала и правый берег р. Фонтанки. Однако прокладка новых магистралей и реконструкция старых еще не решали транспортную проблему. Бесперебойную и удобную связь затрудняли многочисленные железнодорожные линии и водные преграды. Поэтому намечалось строительство ряда мостов, которые должны были «поднять» Лиговскую улицу над Витебской, улицу Стачек над Автовской, Шлиссельбургский проспект — над Калашниковской железнодородными ветками. Старый железнодородный мост, пересекающий Московский проспект у завода «Электросила», планировалось заменить новым.

Район Малой Охты соединялся со Смольнинским районом проектируемым Старо-Невским мостом. Одновременно с сооружением этого моста должен был вестись комплекс работ по «благоустройству» бывшей Александро-Невской лавры. На месте существо-



Строительство Володарского моста. Худ. С. А. Павлов

вавших зерновых складов намечалась бульварная полоса, а само кладбище (кроме некрополей) собиравшись превратить в районный парк культуры и отдыха.

Деревянный мост Строителей через Малую Неву должен был быть заменен металлическим. Предстояли большие работы по сооружению набережных на правом берегу Невы, в первую очередь между Финляндским и Охтинским мостами.

Большое внимание в плане уделялось благоустройству и санитарно-гигиеническому состоянию новых районов: наряду с прокладкой водопровода и канализации намечалось соорудить сборные канализационные коллекторы на правом берегу р. Фонтанки, закончить строительство сборного коллектора на северном берегу Обводного канала и т. п.

Окончание строительства Южной водопроводной станции, постройка Московской, Волковской и ряда других подстанций позволило бы поднять напор в водопроводной сети и значительно увеличить общее потребление воды.

Наряду с застройкой новых районов должны были вестись работы и на магистралях старой части города (в основном на магистралях, идущих в направлении новых жилых массивов). В первую

очередь это относится к Московскому проспекту. Предполагалось завершение реконструкции Сенной и Обуховской площадей. Практика надстройки зданий, ранее распространенная по всему городу, теперь сосредотачивалась на Московском и Шлиссельбургском проспектах, на проспекте Газа, Лиговской улице и улице Стачек (в частности, предполагалось надстроить дома на прилегающих к улице Стачек Балтийской и Тракторной улицах. К счастью, это не было осуществлено, и этот замечательный памятник эпохи конструктивизма — первенец советского жилищного строительства — сохранился до наших дней в первоначальном виде).

Реализация этого плана была прервана Великой Отечественной войной. После войны ввиду тех огромных материальных потерь, которые понесла вся страна и Ленинград в частности, осуществление такого масштабного плана стало нереальным. Поэтому в 1948 году был принят (а в 1951 году откорректирован) новый генеральный план развития города, согласно которому Ленинград должен был развиваться равномерно во всех направлениях. От идеи создания нового центра города на южных территориях решено было отказаться.

¹ Генеральный план развития Ленинграда // Архитектура Ленинграда. 1941. № 1. С. 2.

² Там же.

³ Суздальева Т. Э. К истории проектирования жилой застройки Ленинграда 1930-х гг. // Санкт-Петербург. Проблемы синтеза искусства и архитектуры. Л., 1981.