

АРХИВ

День благодарения Родины

Окончание. Начало на стр. 1

Генплан и госплан

«На Горки, за здание механического техникума, будет перенесён старый трамвайный парк, а на его прежнем месте планируется построить городской Дворец пионеров. По речке Егошихе будет создан каскад проточных прудов, а берега её будут богато озеленены, образуя лесопарковую зону для отдыха и прогулок. Такою будет новь старого Разгуляя... Недалеко то время, когда по улице Чкалова пойдёт скоростной трамвай от Перми II через Балатово на Мотовилиху. От речки Данилихи до Егошихи он пойдёт подземным участком, в начале Комсомольского проспекта будет создана подземная станция с эскалаторами, как в метро...»

Эта цитата из газетной статьи 1973 года. Тогда пермяки искренне верили в скорую реализацию нового масштабного и дерзновенного генплана. Тем более что трудовой Перми (по новому отсчёту истории «от Егошихинского завода»), вроде как, исполнилось юбилейное число лет — 250. Имелись основания привлечь внимание партии и правительства в смысле подарков, остро необходимых для обустройства третьего по величине уральского промышленного центра, сильно уступавшего по качеству городской среды первым двум — Свердловску и Челябинску.

Но юбилей Перми прошёл практически не замеченным «наверху». Вероятно, там посчитали, что пермского градостроительного прорыва времён Западно-Уральского совнархоза в первой половине 1960-х и ордена Ленина, которым город наградили в 1971 году (и новым генпланом — тоже), на данном этапе достаточно.

Миллионный статус — дело другое. В плановой советской экономике царствовал не генплан, а госплан. А любая плановая организация в СССР руководствовалась нормативами, зависевшими от категории объектов. Говоря же словами из торжественной речи первого секретаря обкома КПСС Бориса Коноплёва, «областной центр в своём развитии достиг такого рубежа, который позволяет отнести его к категории крупнейших городов страны и мира».

Постановление Совета министров СССР №545 вышло на 32 листах, изобиловало детальными указаниями и даже конкретными марками строительной техники. Нет сомнений, что его текст начал готовиться задолго до рождения счастливой троицы пермских «миллионеров». Фактически это был вовсе не подарок «на зубок имениннику», а признание того, что без пяти минут мегаполис, лично знакомый дорогому Леониду Ильичу Брежневу ещё по временам курирования ракетной отрасли, это не только могучая и очень нужная стране промышленность, но и просто жители, которые давненько живут здесь в полуфронтных условиях. И их уже целый миллион.

Крыши города-«миллионера»

Всё в той же торжественной речи по поводу обретения нового статуса Б. В. Коноплёв упомянул среди прочих дежурных фраз о неустанной заботе коммунистической партии: «Исключительно важное значение для развития города имело рассмотрение летом прошлого года в Центральном комитете КПСС вопроса о работе партийных и советских органов Перми по развитию коммунального хозяйства и улучшению бытового обслуживания населения».

Ответом на этот «вопрос» и стало принятие через год правительственного постановления от 12 июня 1979 года с пятью приложениями.

За семь лет (то есть к 1985 году) вменялось построить в Перми за счёт бюджета РСФСР 800 тыс. кв. м жилья и различные социальные объекты. Через бюджеты союзных министерств, командующих пермскими предприятиями, в городе должно было появиться 1,7 млн кв. м жилья.

Роспись по министерствам интересна как иллюстрация рейтинга отраслей пермской экономики для Москвы (или их лобби-способностей?). Наибольший объём жилья выделялся предприятиям Минавиапрома (370 тыс. кв. м). Затем почти с двойным отрывом шёл Минмаш (204), ещё ниже — Миннефтепром (154) и Миноборонпром (145). Замыкал пятёрку особо избранных Минпромстрой (113 тыс. кв. м), отодвинув нефтехимиков (109 тыс. кв. м).

В конце 1970-х даже самый центр Перми — эспланада — оставался застроенным деревянными домами. Теперь правительство разрешало «в виде исключения» удерживать до 12% жилой площади в новостройках для расселения ветхих домов, подлежащих сносу.

Кроме жилья и объектов соцкультбыта министерства и ведомства обязывались направить капвложения на развитие инфраструктуры Перми. Особо оговаривалось проведение берегоукрепительных работ и строительство универсального спортивного зала. Всего от промышленности городу по этой линии должно было перепасть 35 млн руб., в том числе 4 млн руб. на Дворец спорта (ещё почти столько же должны были перечислить профсоюзы в лице ВЦСПС).

Мосты, дороги и аэропорт

«Ещё 15 лет назад планировалось строительство механизированных мастерских службы пути, сроки неоднократно переносились, но и в наши дни строительство не начато... Проектная мощность троллейбусного, например, 50 машин, а обслуживает оно 101 пассажирский троллейбус и 22 грузовых... Для нового более энергоёмкого транспорта совершенно не хватает мощностей тяговых подстанций...»

Это из статьи начальника Пермского трамвайно-троллейбусного управления за июль 1979 года. Называлась она «Транспорт сегодня и завтра» и навела насчёт этого самого завтра нелёгкие думы.

По правительственному постановлению предполагалась реконструкция половины городских трамвайных путей. К 1984 году должна появиться новая линия в 5 км (к сожалению, без пояснений — какая). А новых троллейбусных линий прибавлялось аж 21 км. В районе Ипподрома проектировалось новое большое троллейбусное депо. За счёт средств Миннефтехимпрома должна была быть проложена 11-километровая городская автодорога, а по ней пущен троллейбус.

Кстати о дорогах: шла речь о трёх путепроводных развязках и пяти подземных переходах (из них три — за счёт средств Минавиапрома).

На 1984 год были запланированы реконструкция железнодорожного вокзала Пермь II (без указания её объёма) и строительство нового автовокзала.

Самым крупным транспортным проектом стали два аэропорта. Министерство гражданской авиации обязывалось разработать техдокументацию на реконструкцию и расширение аэропорта Большое Савино, а к 1987 году построить там новую взлётно-посадочную полосу. Что же касается аэропорта Бахаревка, то его территория к тому времени отходила под жилищное строительство (да-да, в 1980-е!), а за пределами города строился новый аэропорт местных воздушных линий.

Ещё один масштабный инфраструктурный проект — второй мост через Каму (срок разработки технико-экономического обоснования — до 1982 года). И градостроительная идея-фикс: масштабная застройка Камской долины.

Ну а как же насчёт метро? Разве оно не полагалось в СССР городам-миллионникам?

В тексте постановления Совета министров №545 о метро ничего не говорится. Но вскоре в одном из июльских номеров газеты «Вечерняя Пермь» появилась статья «Быть ли метро в Перми?». Из неё следовало, что первоисточник слухов насчёт метро — проект перспективной транспортной системы Перми, разработанный новосибирцами. Теперь его рассмотрела экспертная комиссия Госплана СССР и дала такое заключение: «Развитие транспортной системы города на основе сооружения метрополитена является принципиально правильным не только на расчётный 2000 год, но и на более далёкую перспективу». Всё.

Между прочим, в статье давался прогноз развития города. Ожидалось, что к 2000 году в Перми будет не менее 1,2 млн жителей и 120–140 тыс. легковых автомобилей. Реально же количество жителей так и не выросло. Зато автомобилей оказалось более 200 тыс.

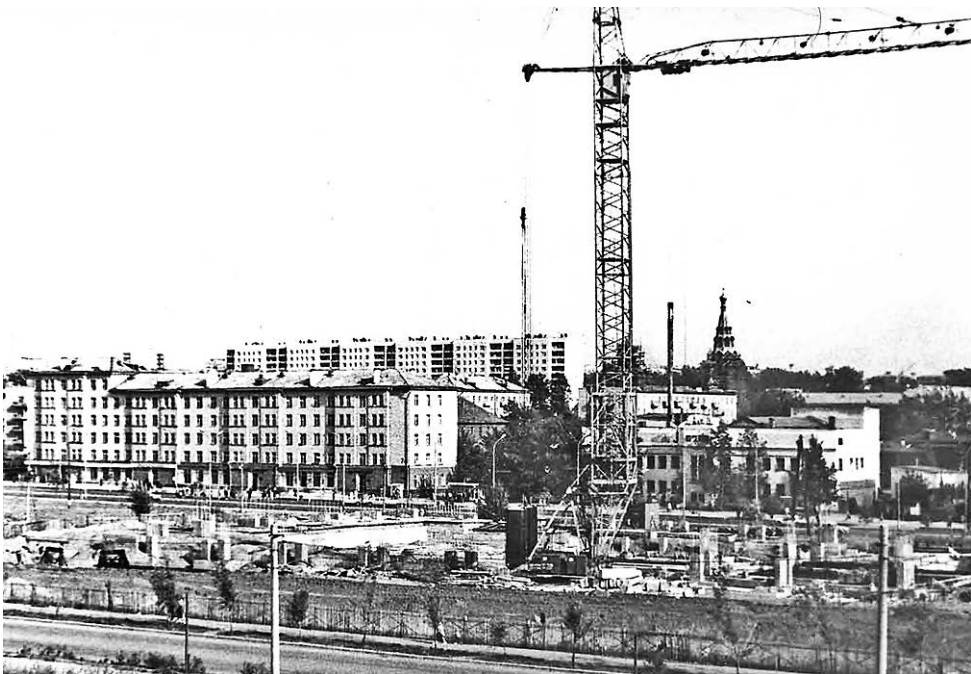
Одиннадцать катафалков

Особо примечательным стало включение в правительственное постановление №545 задания по проведению экологических мероприятий: созданию санитарно-защитных зон, очистных сооружений, систем оборотного водоснабжения и очистке Камы от затонувшей древесины. О серьёзности положения в Перми с экологией свидетельствовало привлечение к программе сразу пяти таинственных «почтовых ящиков». Причём «организация почтовый ящик А-7756» была настолько могущественна, что правительство не определило ей срок окончания работ по созданию санитарно-защитных зон вокруг нескольких пермских заводов (расшифровать удалось лишь завод им. Серго Орджоникидзе, где уже в 1980 году решено было ликвидировать производство серной кислоты).

Ещё больше поводов для раздумий вызывает чтение последнего (шестого) приложения к постановлению Совета министров от 12 июня 1979 года. Это ведомость машин, механизмов и оборудования, передающихся Пермскому облисполкому для городского коммунального хозяйства.

Некоторые пункты вызывают сегодня полное недоумение. Местная власть просила у правительства страны... один башенный кран, три снегоочистителя (на шесть лет), три трактора, один трейлер, один цементовоз... Что это? Маразм плановой системы, заставляющий правительство заниматься поштучным распределением кранов, как танков в декабре 1941-го? Мелкий горизонт отцов города, получивших вдруг шанс «просить чего хочешь»? Или в Перми, производящей на 3–4 млрд руб. ежегодно, у городского хозяйства действительно не было самого необходимого? И требовалось достучаться аж до Совета министров, чтобы получить заурядный «экскаватор с ковшем ёмкостью 0,25–0,5 куб. м».

Конечно, далеко не всё выделялось коммунальному хозяйству Перми по одной-две штуки. Самая большая партия спецтехники — 84 мусоровоза. Затем идут 46 ассенизационных и 42 поливочно-моющих машины. Городские власти получали новинки отечественного «коммуналпрома»: машины для удаления снежных накатов Д-447, например. И... 11 автокатафалков.



Строительство драмтеатра