

Moskvas generalplan 1971

Claes Caldenby

Planeringen i Sovjetunionen

1971 fastställdes i Moskva en generalplan för stadens utveckling under de närmaste årtiondena. I denna plan har samlats det bästa av sovjetisk stadsplanering i dag och den kommer att tjäna som förebild för andra städer i hela landet. Planen anses så viktig att den fastställts i en resolution från Partiet och Ministerrådet. Moskva skall bli en "kommunistisk mönsterstad". Denna plan kan förtjäna mer uppmärksamhet än den fått, också i vårt land.

Planeringen i Sovjetunionen har sina speciella förutsättningar:

1. statligt markägande
2. statlig styrning av alla etableringar (industri, service)
3. den samordning av ekonomisk och fysisk planering som möjliggörs av den centrala kontrollen över produktionsfaktorerna.

Det som skiljer den sovjetiska planeringen från vår är inte så mycket planernas innehåll som möjligheterna att genomföra dem. Man kan här tala om plan i ordets verkliga betydelse, ett förslag som är avsett att genomföras och som det finns politisk och ekonomisk makt bakom.

En regionplan eller generalplan föregås i Sovjetunionen av något som kallas teknisk-ekonomiska grunder (TEO, tekniko-ekonomitjeskie osnovy). TEO är en slags långsiktig ekonomisk plan för regionen eller staden där det ingår uppgifter om produktionens utveckling, befolkning, bostäder, service, transporter, teknisk försörjning med mera. TEO liksom generalplanen innehåller delar av

olika detaljeringsgrad beroende på tidsperspektivet. Den mest långsiktiga delen av planen avses gälla 25—30 år eller för Moskvas del fram till år 2000. För den närmaste femårsperioden är utvecklingen noggrannare bestämd och samordnad med femårsplanen för hela ekonomin (den nuvarande femårsplanen gäller 1971—75). Liksom femårsplanen inte anger produktionsciffror för varje företag bestämmer generalplanen inte heller de exakta gränserna för olika byggnadsområden. Detta sker först i de stadsplaner och byggnadsplaner som görs upp i enlighet med generalplanen. Stadsplanerna fastställs endast av stadssovjetsens exekutivkommitté medan generalplanerna i Moskvas fall slutligt fastställs av partiet och regeringen och för mindre städer av den centrala normgivande myndigheten i stadsplanefrågor, Gosgrazjdanstroj.

Givetvis förekommer det ändringar i planerna på grund av ändrade förutsättningar av ekonomisk, teknisk eller politisk natur. Bakom planerna ligger också en mängd svåra avvägningar mellan motsatta intressen där kraven på en god miljö inte alltid kunnat få väga tyngst. Särskilt under 30-talets hårda industrialisering prioriterades den tunga industrin på konsumtionsvarornas och bostädernas bekostnad. Först nu börjar man få möjligheter att rätta till de skevheter i ekonomin som varit bestående sedan det stora språnget framåt.

Trots ett i dag mycket stort bostadsbyggande är bostadsbristen fortfarande ett av de svåraste sociala problemen. Den är också ett allvarligt hinder för den önskade flyttningen från ett orationellt jordbruk till stadsindustrierna där det råder arbetskraftsbrist. Försöken att stop-

pa de största städernas tillväxt har visserligen lyckats till en del men också försvårats av kraven på snabb ekonomisk tillväxt. Industriplanerarna har gjort sina investeringar där de snabbast ger resultat, alltså där man kan utnyttjat befintligt kapital i bostäder, transportanläggningar m. m. I Moskva har man på olika sätt förbigått hindren mot utbyggnad och nyetablering av industrier och inflyttningsstoppet har medfört ett betydande svartboende hos släkt och vänner.

Med detta i minnet kan man ändå säga att Moskvas första generalplan från 1935 i stort sett har fullgjorts. Det återstår att se hur man kommer att lyckas genomföra den nya generalplan som har ambitioner att lösa många av de storstadsproblem västländernas planerare kämpar förgäves med. Men låt oss först se på bakgrunden till den nya generalplanen; hur Moskva utvecklats historiskt och hur man efter revolutionen gick till väga när man skulle börja styra dess utveckling med hjälp av planer.

Staden Moskva

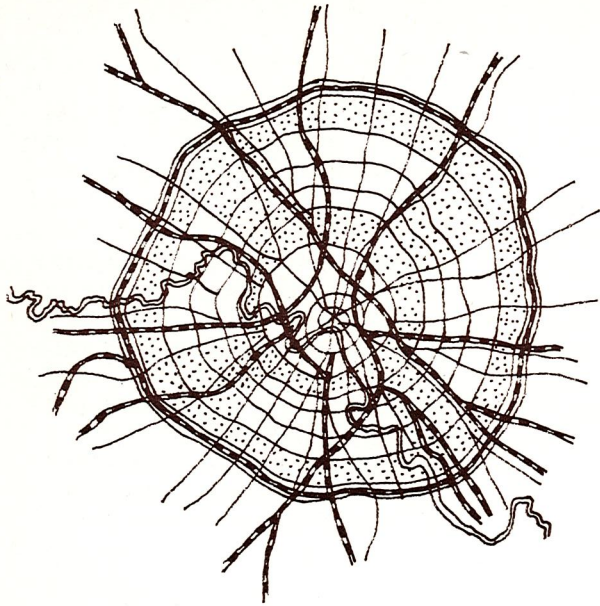
Moskva omnämnes första gången på 1100-talet och var då en marknadsplats vid Moskvafloden med handelsvägar åt öster och väster. Staden låg från början på en inhägnad kulle som kallades Kreml ("borg"). Utanför muren kom på 1500-talet Röda Torget och hantverkarnas och köpmännens stad Kitajgorod att ligga. Utanför dess murar kom nya områden som i sin tur omgärdades med tullmurar på 1600- och 1700-talet. Omkring sekelskiftet 1800 förvandlade man två av murarna-vallarna till ringvägar, Boulevardringen och Trädgårdsringen. På detta sätt fick staden sin koncentriska struktur där radierna i cirkeln var in-

fartsvägar med tullar i de gamla stadsmurarna. Bebyggelsen var på denna tid till allra största delen timmerhus där Moskvaområdet har en gammal fin tradition. Staden brändes ner under Napoleonkriget 1812 men återuppbyggdes efter det gamla mönstret.

Under andra hälften av 1800-talet blev Moskva en av Rysslands största industristäder med särskilt textilindustri. Invånarantalet fördubblades från 1852 till 1912 då 1,6 miljoner människor bodde i Moskva. Arbetare och hantverkare bodde i låga trähus utan bekvämligheter som ännu 1917 utgjorde 70 % av bebyggelsen. Området innanför Trädgårdsringen bestod till största delen av stenhus och där bodde endast 5 % arbetare medan de i hela staden utgjorde en tredjedel av befolkningen.

De första planerna

Efter revolutionen 1917 utvecklades också den tunga industrin i Moskva och invånarantalet fördubblades än en gång men nu på 20 år. Behovet var stort av en lösning av persontrafiken och en zonindelning för att styra industrins lokalisering. Under tjugotalet diskuterades olika utvecklingsvägar för Moskva. Sjtjusev som ledde ett av stadssovjets arkitektkontor gick i sin plan "Nya Moskva" mycket försiktigt fram, bevarade det gamla gatunätet och de historiska minnesmärkena, föreslog fortsatt utbyggnad av industrin mot sydöst och anläggande av en tunnelbana. Sjestakov gjorde 1924 en radikalare plan för Moskva och Moskvaområdet som förefaller märkligt framsynt om man jämför den med 1971 års plan. Här finns många av elementen: sektorindelning, stora planeringszoner åtskilda av grönområden,



Sjestakovs plan från 1924 har vissa likheter med 1971 års generalplan. Fem planeringszoner åtskiljs av grönområden (prickat). Järnvägsnätet består dels av en ringlinje, dels av kordaliknande linjer för genomfartstrafik.

en yttre ringled och kordaliknande genomfartsleder.

Gemensamt för dessa planer var en mycket låg exploatering utanför de centrala delarna. Allra längst på den vägen gick desurbanisterna, t.ex. Ginzburg som i ett förslag för Moskva, "Den gröna staden", ville förbjuda all nyetablering av industrier och efter hand flytta ut befolkningen på landsbygden, riva de gamla husen och anlägga parker i stället. Sådana idéer var knappast realistiska och angreps också hårt på trettioalet. I den generalplan som fastställdes 1935 efter fyra års arbete hade man gått en medelväg mellan bevarande och förändring:

1. Stadens gamla struktur bibehölls men man tog upp nya breda radiella gator som omgavs med påkostade 6—9-våningshus. Dessa gator som kallades

"prospekt" eller "sjossé" (chaussé) klarar väl fortfarande den inte alltför stora biltrafiken även om de nu är otillfredsställande ur bullersynpunkt och nästan helt saknar planskilda korsningar.

2. Generalplanen satte en gräns för Moskvas invånarantal vid fem miljoner inom dåvarande stadsområdet. Denna gräns nåddes strax före planperiodens utgång 1960 och då utvidgade man staden till den samtidigt anlagda 109 km långa motorvägsringen. Genom inflyttningsstopp (särskilt tillstånd krävs) och hinder mot industrietableringar har man under sextioalet lyckats klara sig med en årlig tillväxt huvudsakligen genom födelseöverskott på ca 40 000 invånare. 1970 var invånarantalet 6,9 miljoner.

3. Runt om staden lades ett brett grönbälte som trängde in mot centrum som gröna kilar i cirkeln. Detta system har

genomförts i stort sett enligt avsikterna och ligger också till grund för den nya planen.

4. Industriområdena lades i sydost längs Moskvafloden och den viktigaste utbyggnadsriktningen för bostadsområden blev sydvästdistriktet. Där kan man nu längs Leninskij Prospekt finna en provkarta på sovjetiskt bostadsbyggande från tidigt femtiotal till ännu inte färdiga områden.

5. En tunnelbana, Metro, ingick också i planen och började byggas redan 1932.

Generalplanen 1971

Under femtiotalet gällde en tioårsplan för återuppbyggandet och vidareutvecklingen av Moskva som följde den första generalplanens principer. 1960 fattade Högsta Sovjets Ministerråd ett beslut om utarbetande av teknisk-ekonomiska grunder (TEO) och en ny generalplan. Arbetet har utförts i ett särskilt generalplaneinstitut vid Moskvas Överstyrelse för Arkitektur och Planering (GlavAPU, en motsvarighet till våra stadsarkitektkontor). Planen som alltså fastställdes 1971 skall gälla för en period av 25—30 år.

Moskvas generalplan 1971 kan ses som ett försök att komma till rätta med storstadens problem på flera olika sätt:

1. Stadens storlek begränsas och tillväxten leds dels till satellitstäder inom regionen, dels till andra delar av landet.

2. Stadens inre struktur förändras för att skapa en polycentrisk stad och därigenom minska transportbehovet och trycket på den gamla stadskärnan.

3. Smutsiga och bullrande industrier skall förändra sina produktionsmetoder eller flyttas ut till satellitstäder.

4. Grönbältet runt staden skyddas mot vidare exploatering och görs lättare tillgängligt som rekreationsområde.

Moskvaregionen

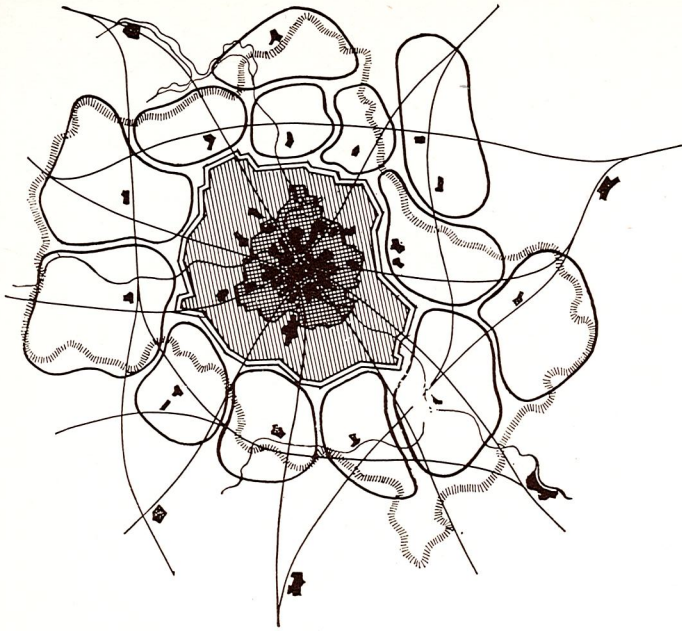
Staden Moskva måste ses i sitt regionala sammanhang. Därför har samtidigt med generalplanen utarbetats en regionplan för hela Moskvaområdet (Moskvas oblast), som omfattar 47 000 km² och har 13 miljoner invånare. Moskvaområdet kan delas in i två delar, staden Moskva med omgivande grönbälte till 50—60 km från centrum och en yttre zon till 100—120 km från centrum.

Grönbältet som lades ut i generalplanen 1935 har sedan dess fått en hel del inte planerade arbetsplatser och privat bostadsbebyggelse. Nu skall detta område skyddas bättre och användas för rekreation och produktion av jordbruksvaror för Moskvas behov. Grönbältet får också rymma fyra större flygplatser och anläggningar för stadens tekniska försörjning (värmekraftverk, reningsverk).

Den fortsatta utbyggnaden av industrier skall styras till den förhållandevis gles befolkade yttre zonen. Dit flyttas också en del tunga industrier ut från Moskva till satellitstäder med 150—200 000 invånare. Det 1958 påbörjade Zelenograd ("grönstaden") med 80 000 invånare endast 40 km från Moskvas centrum är något som inte skall upprepas.

En polycentrisk stad

Enligt tidigare uppgifter skulle Moskva inte ha något nämnvärt födelseöverskott och befolkningen under planperioden stabiliseras vid nuvarande invånarantal, 7,0 miljoner. Senare har man utan särskilda förklaringar uppgivit en siffra på 7,5 miljoner inom motorvägsringen år



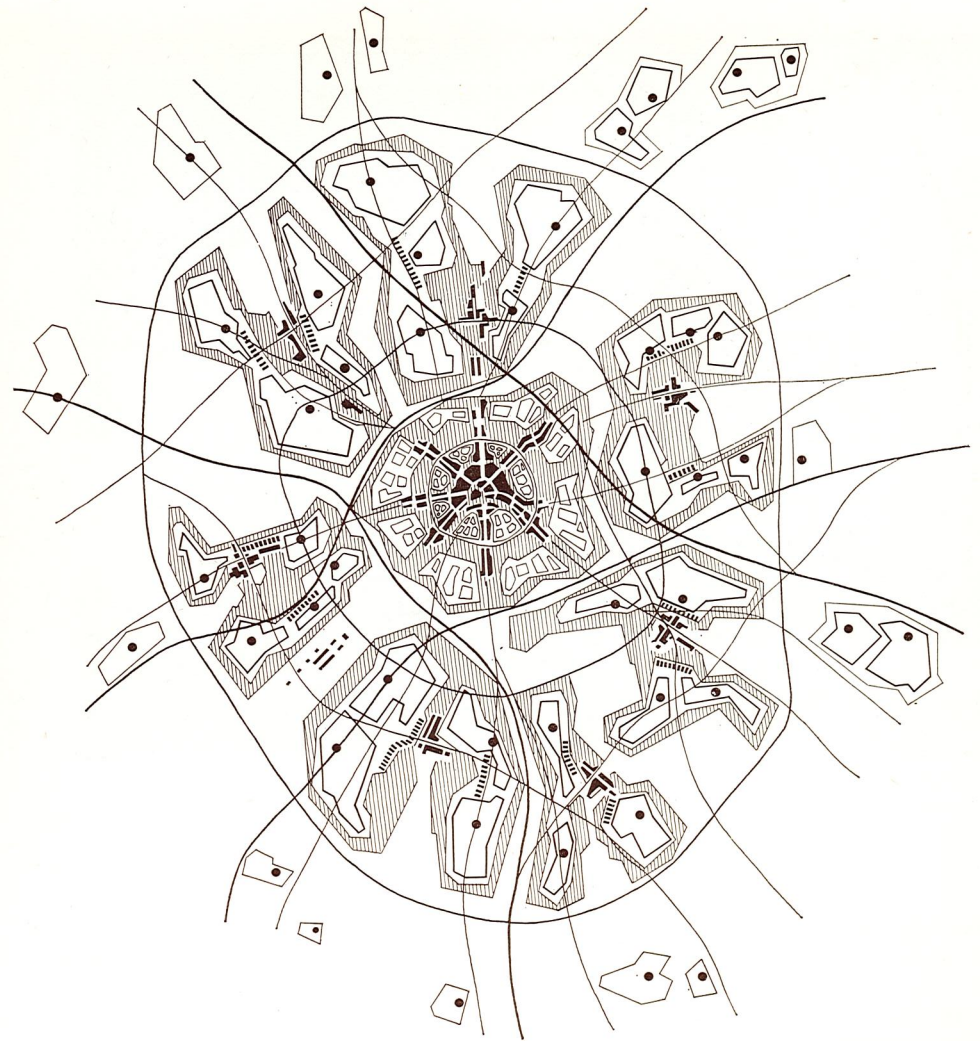
Moskvaregionen. Staden Moskva innanför motorvägsringen skall inte nämnvärt öka sin befolkning. Grönbältet (streckat) kring staden skyddas för vidare exploatering och används som rekreationsområde. Den tunga industrin byggs ut i satellitstäder med 150—200.000 invånare.

2000. Någon nettoinflyttning skall det hur som helst inte bli fråga om. Även ett oförändrat invånarantal innebär dock en fortsatt utbyggnad av bostäder med högre exploatering än tidigare för att kunna höja utrymmesstandarden.

Det viktigaste i den nya planen är försöket att skapa en polycentrisk stad. Moskva delas in i åtta planeringszoner (planirovotnye zony) som i princip skall vara självförsörjande enheter med en likvärdig fördelning av arbetsplatser, bostäder och service. Planeringszonerna har 0,6—1,0 miljoner invånare och indelas i sin tur i 3—6 planeringsdistrikt (planirovotnye rajony). Mellan planeringszonerna går de gröna kilar som ingick redan i 1935 års plan.

64

Syftet med denna indelning är att avlasta den gamla stadskärnan specialbutiker, administration och högre utbildning. Man kommer också på längre sikt att minska transportbehovet genom att alla kan få närmare till sin arbetsplats. Det skulle vara intressant att mera ingående studera kostnaderna för att etablera sju nya storcentra, hur programmet skall genomföras i tiden och i vilken mån man kan bygga vidare på befintliga anläggningar. Alla zonerna har visserligen en god jämvikt mellan bostäder och arbetsplatser men den fortsatta snabba utbyggnaden av bostäder är troligen en nödvändighet om man verkligen skall kunna få bo där man arbetar. I dag är det fortfarande svår bostadsbrist och lägenhetsbyten är invecklade affärer.



Moskvas generalplan. Staden indelas i åtta planeringszoner som är i princip självförsörjande i fråga om bostäder, arbetsplatser och service. Härigenom skall den gamla stadskärnan avlastas och transportarbetet i staden på sikt kunna minska. Planeringszonerna skiljs åt av grönområden och indelas inom sig stegvis i mindre enheter.

Den gamla stadskärnan

En av de åtta planeringszonerna är den gamla stadskärnan (zonen sträcker sig ett stycke utanför Trädgårdsringen). Den skall bevaras framför allt som ett kulturellt centrum med museer, teatrar och utställningshallar. Antalet arbetsplatser kommer att minska till hälften genom ut-

65

flyttning av förvaltning och utbildning till de sju yttre zonerna. Även antalet boende kommer att minska genom ökad utrymmesstandard och viss rivning. Centrumområdet är sedan gammalt mycket tätt befolkat, de stora äldre lägenheterna rymmer ofta en familj i varje rum.



Prospekt Kalinina (1960-tal). Förslag till stadsförnyelser i denna stora skala föreligger för flera andra delar av Moskva. Men generalplanen talar också för bevarande av vissa äldre partier som ännu finns kvar.

Förnyelsen går främst ut på att riva de sämsta husen och ersätta dem med parker eller "i undantagsfall med för befolkningen nödvändiga servicebyggnader eller enstaka objekt som fullbordar arkitektoniska ensembler". Tidigare har man gått hårt fram vid saneringar och bevarat nästan bara de gamla kyrkorna som blivit museer. Den stora skalan i de nya anläggningarna (Prospekt Kalinina, hotell Rossija) känns ofta främmande i den gamla miljön som ännu delvis finns kvar. Den nya generalplanen är ett tecken på en förändring i synsättet genom att den förutser att också hela miljöer, gator eller kvarter skall bevaras. "Sådana områden, som bevarar drag från det förgångna, men ingår i den nya stadens liv, kommer att berika dess arkitektur

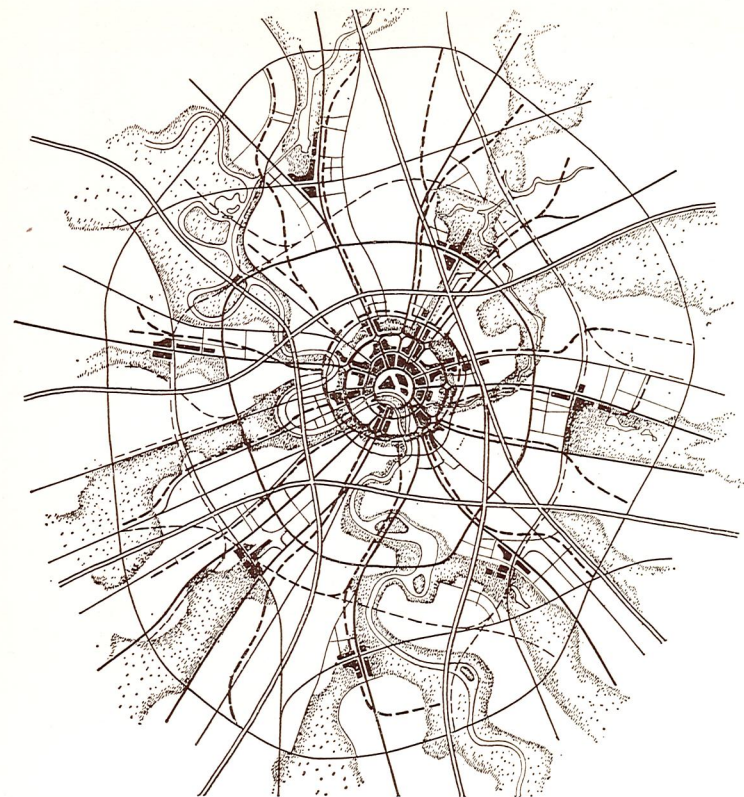
och tjäna som minnesmärken över gångna epoker och revolutionära händelser".

Transporter

Fördelningen av resorna inom staden på olika transportmedel är enligt generalplanen följande:

	1965	1980	2000
Buss och spårvagn	54 %	45 %	35 %
Metro	26 %	30 %	35 %
Järnväg	14 %	17 %	16 %
Personbil	6 %	8 %	14 %

Eftersom en stor del av personbilarna är taxibilar blir fördelningen mellan kollektiv och privat trafik även på lång sikt ungefär 90—10.



Moskvas transportsystem. 90 % av persontransporterna är kollektiva och Metron (streckade linjer) är det viktigaste transportmedlet. Den kommer att byggas ut med ännu en ringlinje och de radiella linjerna dras ut till rekreationsområdena i grönbältet. Genomfartsleder för biltrafiken (dubbla linjer) dras som kordor genom staden. Två nya ringleder—stadsmotorvägar byggs (heldragna linjer).

Tunnelbanan (Metron) anses vara en av de bästa i världen och kommer att byggas ut vidare. Metronätet som 1969 var 132 km blir 1980 270 km. En ny ringlinje byggs mellan planeringszonernas centra och vissa av de radiella linjerna dras ut till rekreationsområden i grönbältet. Metron skall genom omstigningsstationer kopplas samman med andra transportmedel, inte minst järnvägen som används alltför lite inom staden. Kollektivtrafiksystemet har beräknats för arbetsresor på högst 30—35 minuter under högtrafik med intervaller mellan tågen på 2—3 minuter.

Biltrafiken är ännu inte något stort problem. I hela Sovjetunionen finns i dag 10 personbilar/1 000 invånare men en snabb ökning har planerats. Den nya fabriken i Togliatti kommer att producera 600 000 bilar/år och prognoserna för år 2000 anger en biltäthet på 150—180 bilar/1 000 invånare. Man har inte några principiella invändningar mot privatbilism utan den enda begränsningen är resurserna för att producera bilar. På Chrusjtjjevs tid diskuterades att i stor skala inrätta centraler där man skulle kunna hyra en bil, men dessa idéer verkar nu ha fallit i glömska. Med riktig

planering bör det ändå gå att undvika att biltrafiken blir ett problem i de stora städerna anser man. Kollektivtrafiken är billig och effektiv och det bästa transportmedlet för arbetsresor inom staden. För genomfartstrafiken byggs enligt generalplanen fyra leder som går som korridor i det koncentriska trafiknätet. Mellan Trädgårdsringen och motorvägsringen läggs två nya ringvägar in. Den inre sammanbinder ett antal järnvägsstationer, den yttre centra i de nya planeringszonerna. Stadsmotorvägarna skall få plan-skilda korsningar och parkeringshus byggs vid målpunkterna för trafiken.

Arbetsplatser

Den centraliserade ekonomin ger Moskva en mycket stark koncentration av forskning, planering-projektering och administration. 45 % av de förvärvsarbete sägs ha "intellektuella arbeten".

Den procentuella fördelningen av de förvärvsarbete på olika näringsgrenar var följande (Moskva 1966, hela Sovjetunionen 1968).

	Mos.	Sovj.
Industri	33	36
Jordbruk	—	10
Samfärdsel	10	10
Byggnad	6	7
Handel (inkl. matserveringar)	9	8
Kommunala tjänster	5	3
Hälsövård, idrott	4	6
Utbildning, kultur	6	9
Forskningsarbete	18	4
Förvaltning	4	2
Projektering	3	} 5
Övriga	2	

Anmärkningsvärd är också den låga andelen handelsanställda som är typisk för hela Sovjetunionen. 9 % kan jämföras

med 15—20 % i svenska städer. Självbetjäningsbutiker är också betydligt vanligare i Sverige vilket förstärker skillnaden i service och förklarar köerna i affärerna.

Generalplanen förutser en ökning av detaljhandeln till det dubbla (enhet inte angiven). Men samtidigt är omsorgen om befolkningens kulturella behov minst lika viktig, antalet klubbar och kulturhus fördubblas också och biograferna fyrdubblas. Tjänstesektorn växer medan industrin minskar genom utflyttning av företag. Moskvas industri specialiseras på finmekanik och elektronik. Verksamheter med stora avfallsmängder och stora behov av vatten och energi flyttas ut. Forskningen specialiseras och ges samma inriktning som industrin. Den tunga industrins forskning flyttar med dess företag till satellitstäder och andra delar av landet.

Industrin lokaliseras till 65 produktionszoner där företag med likartad inriktning läggs tillsammans (i möjligaste mån) för att gemensamt kunna utnyttja service. I andra sammanhang har man också diskuterat att lägga sådan lättindustri som inte är störande ute i bostadsområdena. Hittills har bostadsområdena varit utpräglade sovstäder utan några industrier.

Bostäder

Under generalplanepreioden skall man nå målet att ge varje familj en egen lägenhet med ett rum per person. För att åstadkomma det måste man öka bostadsytan per person till 13—13,5 m². Den nuvarande normen på 9 m² bostadsyta (enbart boningsrum, inte kök, badrum, hall) uppnåddes i Moskva för bara några år sedan enligt den officiella statistiken. Moskva har en betydligt högre bo-

Kyrkan och trafikplanen - en betraktelse

Henrik O Andersson

Vi föreställer oss gärna planeringen som en rationell process, där man på grundval av bästa möjliga kunskap om den situation planeringen gäller gör sig föreställningar om sätt som vi kan forma den framtida omgivningen på. Vi tror också att de genom planerna föreslagna sätten är bättre än vad som skulle kunna åstadkommas utan planering. Vår tro på den politiska beslutsprocessens rationalitet är kanske inte lika stor, men vi tilltror ändå dess resultat en viss rimlighet.

När det gäller stadsombyggnader, i Stockholm och i andra städer, kan man ifrågasätta både planeringens rationalitet och de politiska beslutens rimlighet. I detta fall skall vi beröra planeringsmetoderna.

Det föreligger vissa trafikproblem och vissa bedömningar av framtida trafik som motiverar ett förslag om en trafikledsutbyggnad. Denna kräver i sin tur en markanvändningsförändring, som innebär att bostadskvarter delvis överförs till gatemark, delvis måste inrättas för andra verksamheter på grund av att trafikleden ger sådan immissioner som gör området olämpligt för bostäder. För att genomföra denna förändring låter staden expropriera fastigheterna i området.

En tomt ägs av en församling som där sedan gammalt har ett tempel, och församlingen börjar undersöka möjligheterna att skaffa sig nya lokaler för sin verksamhet. På andra tomter finns bostadshus, vars tidigare ägare är i färd

stadsstandard än landets städer i genomsnitt, som 1969 hade 7,5 m² bostadsyta/invånare. Den svåra bostadsbristen i Sovjetunionen har sin grund främst i trettio-talets snabba industrialisering. Konsumtionsvarorna och bostadsbyggandet efter-sattes då och den tunga industrin prioriterades konsekvent. Industrialiseringen medförde att stadsbefolkningen fördubblades på tio år. Först på femtio-talet kunde man ta itu med bostadsfrågan, byggandet industrialiserades och goda resultat nåddes snabbt. Moskvas utveckling kan exemplifiera detta:

År	Milj. inv.	Milj. m ² bostadsyta	m ² bostadsyta /person
1917	1,9	12	6,3
1940	4,1	19	4,6
1961	6,2	39	6,3
1970	6,9	63	9,1
2000 (plan)	7,5	95	12,7

Moskva är en mycket tätbebyggd stad trots sina stora grönområden. 1962 bodde i Moskva 6,3 miljoner människor inom det egentliga stadsområdet på 875 km² medan det i Paris bodde 7,3 miljoner inom en agglomeration på hela 1200 km². År 2000 kommer 7,5 miljoner att leva inom dessa 875 km². Exploateringen skall vid sanering av äldre områden vara 5000—5500 m² bostadsyta per ha (motsvarar ett bruttoexploateringsstal på 0,7—0,8) och vid nybyggnad i ytterområden 4500—4700 m²/ha. Bostadshuset i de nya områdena blir till 90 % i 9—16 våningar, resten i mer än 16 våningar.

Källor:

Generalnye plany krupnyh gorodov, Kiev 1967
Stroitelstvo i architektura Moskvy, nr 1 1970
Architektura SSSR, nr 2 1970
Architektura SSSR, nr 10, 1971