Реферат по москвоведению

по теме

"Складывание радиально-кольцевой планировки Москвы"

ученика 9 "Д" класса школы №1061

Деменкова Ильи.

Москва . 1997 г.

План :

     1) Введение. Планировка Москвы .

     2) История складывания рад.-кол. планировки Москвы :

      а) Экономико-географическое расположение древней Москвы и Кремль ;

      б) Китай-город ;

      в) Белый город и Земляной город ;

      г) Камер-Коллежский вал ;

      д) Окружная железная дорога ;

      е) МКАД ;

     3) Особенности Москвы в связи с её планировкой .

     4) Проблемы и Перспективы .

                                             Введение.

              Одним из важнейших факторов , влияющих на развитие столицы Российской Федерации , города Москвы является егопланировка - радиально-кольцевая или ветвисто-веерная . Такая планировка  характерна для древнихевропейских городов и представляет собой структуру , подобную показанной на рис. 1 :



                 рис.1

        Данная планировка выгодна для населённых пунктов , выполняющих одновременно роли транспортно-промышленногоузла и военно-тактического центра , каковыми являлись большинство древнерусских городов , не исключая и Москвы , стой только разницей , что Москва выполняла больше транспортную функцию , так как изначально располагалась на пересечении *нескольких* торговых путей , апозднее и сама стала крупным транспортным узлом .

      Радиально-кольцевая система планировки является синтезом радиальной , идеальной для транспортныхузлов планировки (рис.2) и классической цепи фортификационных сооружений (рис.3)  .

                       рис.2                                                                     рис.3

         К несомненным преимуществам радиально-кольцевой планировки следует отнести её компактность , быстротувнутригородского перемещения и неограниченные возможности роста во *всех* направлениях .Основным же недостатком данной планировки является неизбежность транспортной перегрузки центральной части города .

      Наряду с Москвой классические примеры радиально-кольцевой планировки представляют такие города , какПариж и Вена . Менее выражена она в Берлине и Брюсселе .

       Нынешняя радиально-кольцевая планировка сложилась в Москве далеко не сразу . О том , какразвивалась структура Москвы на протяжении  веков , рассказано во втором параграфе .

              История складывания радиально-кольцевой

                                 планировки Москвы .

        Предпосылки к складыванию радиально-кольцевой структуры    появились в Москве изначально , с момента основания города . Причинойэтому послужило то , что Москва была основана на пересечении нескольких торговых путей : Торжок-Тверь-Москва-Рязань , Углич-Тверь-Москва-Курски др.Но в те времена Москва ещё не была "круглой" , то есть не обладала радиально--кольцевой планировкой :кремлёвские стены - от первых деревянных до возведённых Иваном Калитой - имели вид треугольника , расположенного на мысе между реками Москвой и Неглинной . Унебольшого торгового городка , каким была тогда Москва , нет ни возможности , ни необходимости преодолевать какие-либо препятствия напути своего роста , тем более водные .

Напротив , река давала защиту получше многих крепостных стен , и селиться за её линией было бы неразумно . Дажепосле постройки прочных каменных стен , закрепивших размеры Кремля , город продолжал расти в основном на восток , где в начале XVI векапри Иване Калите возникла стена Китай-города , включившая в состав города посады , возникшие ещё при первых кремлёвских стенах .

        Но наступил момент , когда Москва увеличилась настолько , что для её роста пересталибыть помехой сначала маленькая Неглинная , а затем и большая Москва-река . Две новые линии городскихукреплений , возведённые в конце XVI века , зафиксировали постепенное округление границ города . Первая линия - стены Белогогорода - напоминала сильно выгнутую подкову , концы которой упирались в Москву-реку . Стена ,шедшая вдоль реки , соединяла концы подковы со стенами Кремля и Китай-города .В общем , Белый город представлял собой почти полное кольцо .Когдасто пятьдесят лет спустя его стены сломали , на освободившемся месте разбили широкие бульвары .Всевместе они составляют , то что мы сейчас называем Бульварным кольцом .

      А первое полностью замкнувшееся кольцо вокруг города образовали стены Земляного города , "перешагнувшие" иМоскву-реку , охватив Замоскворечье . Сейчас на месте стен Земляного города пролегло знаменитое Садовое кольцо .

      Следующее кольцо "городской ограды" - Камер-Коллежский вал  - сооружалось всередине XVIII века уже не в оборонительных целях , а как таможенная граница города - вал ограничивал территорию , накоторой действовала спиртная монополия откупщиков , приобретших право исключительной торговли спиртным в пределах Москвы . Это"кольцо" длинной около 37 км было неправильной формы . Особенно далеко оно отступало от центра на северо-восток , гдележали важные и многолюдные пригороды - Преображенское и Лефортово , а на северо-западеи юго-западе подходило близко к центру , какбудто было "вдавлено" .

       Камер-Коллежский вал фактически стал границей города , но царское правительство ещё долго не признавало этого . Например,в 1806 году было объявлено , что московская городская полиция может распоряжаться внутри всего Камер-Коллежского вала , нопри этом официальной границей города по-прежнему считалось Садовое кольцо .Московская дума много раз обращалась к правительству с просьбой установить соответствующуюистинным размерам города границу , но всякий раз получала отказ . Возможность установить новые границы города появилась лишь в 1917 году .

        К этому времени вокруг Москвы возникло ещё одно кольцо - Окружная железная дорога . Онане предназначалась для городского движения и весьма слабо соответветстовала реальным границам города , но , темне менее она была признана официальной границей Москвы . Окружная дорога стала своего рода чертой , подытожившей рост города засемь с половиной веков - до самой Октябрьской революции.

        Но уже через полгода Думу заменил Московский совет , и он границах города надолго забыли .

        Вспомнили об этом вопросе только в конце 20-х - начале 30-х годов .

И вот , в 1935 году был разработан грандиозный  Генеральный План развития и реконструкции Москвы . ПодобныеПланы создавались и  позже - в 1971 году , например - но они являлись скорее продолжением мыслей , изложенныхв  Генеральном Плане 1935 года . План должен был выявить перспективные направления развития столицы и предотвратитьстихийную , неорганизованную застройку . Он предлагал "сохранение исторически сложившейся планировки города и одновременное введение в неё новыхэлементов" - таких , как длинные прямые проспекты (преимущественно в южной части столицы) икрупные зелёные массивы . В соответствии с Планом вдоль границ Кремля и Китай-города было проложено Центральное полукольцо , состоящееиз цепочки площадей ,соединённых широкими проспектами . На всём протяжении расширили и благоустроили Садовое кольцо , вместах пересечений с радиальными магистралями соорудили транспортные развязки . Были начаты работы по сооружению колец - Третьего и Паркового . Полнойреализации Плана помешала война , но отдельные участки колец удалось соорудить .Позднее , в Генеральном плане 1971года идея разгрузки Центра от транспортных потоков получила дальнейшее развитие . Казалось ,исправление векового недостатка планировочной схемы Москвы не за горами , но этого не произошло . Прокладка новых улиц среди сложившейся застройки ,сооружение многочисленных транспортных развязок - тоннелей , эстакад , мостов оказалось делом долгим и дорогим .Крометого ,осуществление работ натолкнулось на упорное сопротивление "ревнителей старины", отрицавших всякую возможность реконструкции старых московских улиц .

      Правда , всё-таки одно новое кольцо Москва получила .Им стала Московскаякольцевая автомобильная дорога (МКАД) , сооружённая в конце 50-x годов как скоростная магистраль , все пресечения которой былиустроены на разных уровнях . Изначально это 109-километровое кольцо предназначалось для лишь для пропуска в обход городатранзитного автотранспорта , но к сегодняшнему дню сильно возросла его роль для внутригородского движения .

Москва уже достаточно давно вышла за пределы МКАД , но она выполняла роль административной границы Москвы целую четверть века .

                            Особенности Москвы в связи с её планировкой .

            "Кольца" вокруг Москвы в разные времена возводились с разными целями :сооружённые до Камер-Коллежского вала являлись фортификационными сооружениями , после - попытками разгрузить от транспорта Центр .Вообще ,вопрос транспортной перегруженности центральной части города в городах радиально-кольцевой планировки стоит очень остро . Например,центр  Парижа ежедневно в час "пик" выдерживает поток в 15 000 автомобилей . ВМоскве ситуация едва ли не хуже .

                Но есть у Москвы и приятные особенности : так , радиально-кольцевая планировка способствовала архитектурному разнообразиюстолицы .Московский столичный регион - один из популярнейших рекреационных районов мира ,и этом он обязан не каким-то отдельным достопримечательностям , а планировке Москвы .

                Москва быстро перешагнула единственные преграды на своём пути - реки Неглинную и Москву  , поэтомув ней наиболее полно проявились преимущества радиально-кольцевой планировки - по городу можно быстро передвигаться , что особенно заметно прииспользовании метрополитена . Кстати , Московский метрополитен в своём роде уникален , его схема практическиединственная , имеющая так сильно выраженную радиально-кольцевую структуру .

                В общем , основной особенностью Москвы является то ,

что в ней наиболее сильно выразились черты радиально-кольцевой планировки .

                                           Проблемы и Перспективы .

           Основная проблема Москвы - транспортная перегруженность Центра - сейчас уже близка к разрешению. Московскаякольцевая автодорога расширяется , и всё больше московских автомобилистов предпочитают её внутригородским магистралям .

              Но проблем никогда не будет слишком мало . Москва растёт и скоро - через десяток - другой лет - встанет необходимостьсооружения нового кольца вокруг города . Однако этому не предаётся достаточного значения : самыеновые московские территории , так называемые "выбросы" за пределы МКАД возникают и растут почти стихийно ,нарастая по тем направлениям , по которым Москва уже "растянута" - в северной и южной частях столицы ; в них не просматриваетсяникакого намёка на радиально-кольцевую планировку . О следующей кольцевой магистрали надо думать уже сейчас и соответствующеразвивать "выбросы" .

               С ростом Москвы и , соответственно , усложнением передвижения внутри города должна будет возрасти рольметрополитена .И наступит момент , когда одной Кольцевой линии метрополитена , примерно соответствующей Садовому кольцу , станетнедостаточно . Здесь наблюдается та же ситуация , что и с "выбросами" - о новом кольце пока не задумываются и строят "ветви" метрополитенабез учёта того , что скоро - лет через 50-60 - оно станет необходимым .

               В целом , после решения проблемы транспортной перегруженности Центра основным вопросом развития столицыРоссийской Федерации , города Москвы станет планировка новых городских территорий .

**Список использованной литературы .**

          1) Москва . Энциклопедия . 1980 год .

                 "Советская энциклопедия " , 1980 г.

 2) "Москва . Человек-Город-Природа . Экспериментальное учебное                                         пособие для старшихклассов .

       Рогачёв А.В.  "Дрофа" , 1994 г.