УДК 72.03: 711.25 (470.23) «10/19»

© С. Е. Гусева, канд. архит., доцент
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: sv.guseva@mail.ru

DOI 10.23968/1999-5571-2020-17-1-14-20

© S. E. Guseva, PhD in Arch., Associate Professor
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: sv.guseva@mail.ru

ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ КАРЕЛЬСКОГО ПЕРЕШЕЙКА

THE HISTORICAL DEVELOPMENT OF THE PLANNING STRUCTURE OF THE KARELIAN ISTHMUS

Планировочная система территории Карельского перешейка обусловлена ее транзитным положением и самобытностью природных ресурсов. Градостроительный каркас, начав в XI веке формироваться как сетевая модель с очаговым расселением, в XIV веке модифицировался в системную модель, прошедшую в своем развитии три стадии: полицентрическую, моноцентрическую и азональную. Постоянно меняя государственную принадлежность, земли Карельского перешейка до середины XX века развивались в соответствии с уникальными характеристиками территории. Современный этап развития территории характеризуется трансформацией планировочной структуры под влиянием индустриальной Петербургской агломерации.

Ключевые слова: Карельский перешеек, историческая планировочная структура, историческая система расселения, эволюция системы расселения.

The planning system of the Karelian Isthmus territory is determined by its transit position and a distinctive character of its natural resources. The city-planning framework of the Karelian Isthmus, having begun to be formed in the XI century as a network model with focal settlement, was modified in the XIV century into a system model that went through three stages in its development: polycentric, monocentric and azonal ones. Constantly changing state affiliation, the Karelian Isthmus lands until the middle of the XX century were developing in accordance with the unique characteristics of the territory. The present stage of the territory development is characterized with a transformation of the planning structure under the influence of the industrial Petersburg agglomeration.

Keywords: Karelian Isthmus, historical planning structure, historical settlement system, evolution of the settlement system.

Карельским перешейком в составе Ленинградской области считается территория, ограниченная берегами Финского залива и Ладожского озера, рекой Невой и границами с Финляндией и Карелией. Природными планировочными осями территории являются побережья Финского залива и Ладожского озера. Крупный специфический элемент природного каркаса представляет собой водная система реки и озера Вуокса. Особенной динамичной планировочной осью служила государственная граница, не раз радикально менявшая свое положение. Многовековая кровопролитная история Карельского перешейка, связанная с судьбами Карелии, России, Шве-

ции и Финляндии, вызвала к жизни несколько преемственных типов планировочных структур.

Сетевое расселение (XI–XIII вв.)

Первоначально на территории сложилось сетевое расселение, при котором у Ладожского озера и на озерах и реках Вуоксы в северо-восточной части Карельского перешейка образовались три очага расселения, состоявшие из крепостей и поселений. Четыре одиночные крепости располагались вблизи рек и озер в глубине территории [13].

Крепости были основным градообразующим элементом на перешейке той эпохи (соотношение крепостей и поселений составляло четыре к одному), однако очаги расселения формировались по-разному. Оборонительная функция

выражалась в зависимости от местоположения: северный (устье реки Кокколанйоки и остров Кильпола) и западный (бассейн р. Вуоксы) очаги формировались крепостями, защищавшими береговую линию Ладожского озера и водный путь от Выборгского залива до Ладожского озера соответственно. Восточный очаг находился на материковой части территории и состоял из одной крепости и трех поселений, то есть в нем преобладала жилая функция (рис. 1).

Системное расселение (XIV–XX вв.)

На рубеже XIII–XIV веков произошел качественный скачок в развитии территории — началась трансформация сетевой модели расселения в системную, для которой характерна территориальная целостность, линейно-узловая организация с более интенсивными связями между поселениями внутри системы. Предпосылкой процесса стало усиление оборонительной функции для защиты государственных границ и торговых путей. Узлами являлись на первом этапе крепости (основные на месте нынешних Выборга и Приозерска), на втором — Санкт-Петербург и на третьем — Петербургская агломерация.

Полицентрия (XIV–XVII вв.)

Первый уровень существования системной модели расселения обусловлен появлением новых крупных крепостей и формированием полицентрической системы расселения, образованной Выборгским замком, крепостями Ниеншанц, Орешек, Тиверск, Корела и городком Волочком Сванским и по-прежнему отвечавшей целям фортификации.

Одним из узлов полицентрии был основанный шведами замок Выборг (1294–1295), получивший вместе с прилегающим поселением статус города (1403) и ставший со временем центром северо-западной части Карельского перешейка, благодаря расположению на торговых путях. Другим узлом стала крепость Корела (начало XIV в.), основанная Новгородской Русью как часть фортификационной системы Ладога – Орешек – Тиверск – Корела в XII–XIV веках [5]. Крепость вошла в состав восточного очага расселения предыдущего этапа развития планировочной структуры перешейка и, в отличие от Выборга, сразу стала центром структуры северо-восточной части территории. Крепости Тиверск, Ниеншанц и Орешек со временем, как и городок

Волочек Сванский, утратили значение узловых элементов системы расселения; Выборг и Приозерск (Корела) и сейчас являются градостроительными центрами прилегающих территорий.

Второй уровень в рамках полицентрии образовывался сельскими поселениями. Деревни были сосредоточены в трех ареалах: одном — на северо-востоке в пределах очагов расселения предыдущего этапа и двух — южнее границ вуоксинской озерно-речной системы. Центральная часть перешейка осталась малоосвоенной — обособленно расположенные ранние крепости, утратив оборонительное значение, превратились в разрозненные деревни.

Появление узлов планировочной структуры инициировало развитие сухопутного «слоя» транспортного каркаса, основные направления которого сохранились до наших дней.

Вдоль берега Ладожского озера сформировалось транзитное направление север–юг от Ладоги на Орешек и Корелу, имевшее государственное значение как связь между узлами крупной фортификационной системы и как транзит из материковой части Новгородской Руси к северному берегу Ладожского озера. Два других пути (на Выборг и на Корелу) имели региональный характер. На перешейке образовалась транспортная сеть, основные направления которой были закреплены узловыми поселениями и соответствовали направлениям природных планировочных осей. Деревни в составе ареалов второго уровня расселения на этапе полицентрии располагались в основном вдоль этих трех основных трактов (см. рис. 1).

Моноцентризм (XVIII в. – 1940-е гг.)

Начало второго этапа развития сетевой модели расселения связано с основанием Санкт-Петербурга (1703), благодаря которому транспортный каркас приобрел выраженную радиальность, а расселение — трехступенчатую иерархию: узлом первого порядка стал Петербург, второго — Выборг и Кексгольм (Корела), третьего — сельские и дачные поселения.

Кроме строительства новой столицы, для Карельского перешейка большое значение имели изменения градостроительной структуры второй половины XIX–начала XX века, вызванные строительством железнодорожной сети и дачным бумом, приведшим к созданию значитель-

ной системы рекреационного расселения в западной части перешейка.

Были построены четыре линии железных дорог, три из которых соответствовали центробежному характеру исторических направлений шоссе от Санкт-Петербурга на Выборг и Кексгольм. Две железнодорожные ветви выборгского направления заложили основу транспортного коридора вдоль одной из двух естественных планировочных осей Карельского перешейка — береговой линии Финского залива. Четвертая, поперечная, ветка (Выборг – Йоэнсуу), проложенная вдоль границы водной системы р. Вуоксы, соединила железнодорожную сеть Финляндии с Северным Приладожьем [6].

Естественный водный транспортный каркас в середине XIX века был расширен за счет строительства судоходного Сайменского канала.

Развитие транспортной инфраструктуры значительно улучшило доступность рекреаций на северном берегу Финского залива и в Кексгольме, а также усилило транзитные свойства территории, добавив к восточному вылетному направлению транзитное железнодорожное и водное на западе.

Несмотря на расширение транспортной инфраструктуры, сельское расселение, увеличив плотность, в основном сохранилось в пределах ареалов полицентрии. Новый для Карельского перешейка рекреационный тип расселения, первоначально представленный дачными ареалами, сформировался на основе природного потенциала западной и центральной частей территории, не всегда следуя базовым транспортным направлениям.

Рекреационное расселение на перешейке формировалось в три этапа:

- середина XIX века — маленький дачный ареал в ближайших окрестностях Санкт-Петербурга;
- 1870–1880-е годы — крупные дачные ареалы вдоль железнодорожного радиуса Санкт-Петербург – Выборг и вокруг Выборга;
- конец XIX века — дачные ареалы на побережье Финского залива, вдоль Сайменского канала и в глубине территории перешейка вне основных транспортных путей.

В конце XIX века дачное расселение в пределах сложившихся ареалов стало модифицироваться

в курортное: появились пансионаты и санатории, сеть бальнеологических курортов, развивалась социальная и культурная инфраструктура. Центром рекреационного расселения стало поселение Терийоки (Зеленогорск) — крупнейший курорт Карельского перешейка и всей Петербургской губернии того времени [9].

Следствием формирования системы рекреационного расселения стали интенсивные маятниковые миграции, в которых в последние годы перед революцией за один летний сезон участвовало около 100 000 человек [9].

После переворота 1917 года Карельский перешеек отошел Финляндии, и его планировочная структура, созданная русским государством, продолжала динамично эксплуатироваться — плотность постоянного населения на Карельском перешейке стала самой высокой в Финляндии, в Выборге и Какисалми (Приозерск), начала активно развиваться промышленность [1] (см. рис. 1).

Азональность (1940-е гг. – начало XXI в.)

В составе азонального периода можно выделить несколько этапов: восстановительный (1945–1955), первой фазы влияния индустриальной агломерации (социализм, 1955–1980-е), регрессивный (1990–2000-е), второй фазы влияния индустриальной агломерации (капитализм, 2010-е).

В советское время в исторической планировочной структуре Карельского перешейка основными процессами были уплотнение, дополнение и модификация сети поселений и начало формирования международного транспортного коридора Санкт-Петербург – Выборг.

В плотной среде поселений ближнего пояса агломерации присвоением статуса города был выделен Всеволожск (1963) как третий узел второго порядка на территории Карельского перешейка, в отличие от которого Выборг и Приозерск развивались как ключевые структурообразующие элементы. Все три узла стали промышленными центрами, значительная промышленная инфраструктура появилась и в зоне агломерации, что привело к традиционным на подобных территориях маятниковым миграциям, перегрузке и износу транспортных путей, загрязнению природной среды.

Рис. 1. Этапы развития градостроительной структуры Карельского перешейка

Рис. 2. Основные параметры исторического развития градостроительной структуры Карельского перешейка

Значительные изменения претерпели структурообразующие объекты рекреационной деятельности. Взамен ареалов дачно-курортного расселения конца XIX – первой половины XX века, сильно пострадавшего во время войны, в советское время (1955–1980-е) на Карельском перешейке была создана крупная сеть туристско-рекреационных объектов в виде специализированных центров (пионерлагеря, санатории, пансионаты, базы отдыха, охотничьи и рыболовные базы и т. д.), расположенных как на хорошо освоенной западной части территории, так и в центральной части Карельского перешейка. В период регрессии планировочной структуры советские объекты рекреации на Карельском перешейке пришли в негодность, современные частные рекреационные центры представляют собой точечные внесистемные объекты.

В развитии транспортной инфраструктуры на Карельском перешейке в течение всего азонального периода наиболее выраженным было наращивание транзитных возможностей на направлениях от Санкт-Петербурга к Выборгу и Приозерску. В настоящее время наиболее востребованный транспортный коридор Санкт-Петербург–Выборг включает автодорожный, железнодорожный, трубопроводный транспорт и крупную портовую систему Выборга, входя в состав европейского транспортного коридора № 9 и евроазиатских транспортных коридоров «Север–Юг» и «Транссиб» (см. рис. 1).

Выводы

Несмотря на уникальные природные характеристики и динамичную смену государственной принадлежности, историческое развитие планировочной структуры Карельского перешейка всегда носило поступательный характер — каждый новый этап увеличивал количественные и менял качественные параметры расселения (рис. 2). Причиной такой стабильности развития было приграничное расположение территории и, как следствие, повышенное внимание к ней государств-владельцев.

Основными факторами развития исторической планировочной структуры Карельского перешейка являлись транзитная (XI–XXI вв.) и оборонительная (XI–XX вв.) функции, строительство Санкт-Петербурга (1703) и связанная с ним активная рекреационная деятельность

(вторая половина XIX–XX вв.), а также влияние индустриальной Петербургской агломерации (середина XX в. – настоящее время). Сейчас наиболее полно выражены транзитная функция и влияние ближайшей зоны Петербургской агломерации, оборонительная функция не оказывает структурообразующего влияния, рекреационная деятельность не соответствует возможностям территории.

Сообразно эволюционным факторам на Карельском перешейке последовательно существовали две исторические модели расселения — сетевая (XI–XIII вв.) и системная (XIV–XX вв.), прошедшая три фазы развития. Начало каждой фазы связано с появлением нового ключевого элемента: новые крепости дали начало формированию полицентрического типа расселения (XIV–XVII вв.), строительство Санкт-Петербурга — моноцентрического (XVIII в. – 1940-е гг.), появление индустриальной Петербургской агломерации — азонального (1940-е гг. – начало XXI в.) (см. рис. 2).

До середины XX века развитие планировочной структуры территории, несмотря на появление Санкт-Петербурга, полностью соответствовало характеру устойчивых осей и элементов природного каркаса и нестабильной планировочной оси, заданной государственной границей. Под воздействием индустриальной Петербургской агломерации формирование структуры расселения на основе уникального природного каркаса уступило место техногенному развитию по стандартному направлению.

Библиографический список

1. Балашов Е. А. Карельский перешеек — земля неизведанная. Юго-западный сектор. Ч. 1. Кивеннапа – Териоки (Первомайское – Зеленогорск). Петрозаводск: ИКО Карелия, 2008. 184 с.
2. Дёмин В. А. Развитие градостроительных принципов В. Ф. Назарова на территории взаимовлияния Санкт-Петербурга и Ленинградской области // Архитектурный Петербург. 2018. № 3 (53). С. 61–70.
3. Инпо Б. Б., Турчанинов И. И., Штин А. И. Карельский перешеек. Л.: Лениздат, 1962. 424 с.
4. Исаченко Т. Е. Трансграничные территории как динамичный культурный ландшафт // Вестник СПбГУ. Сер. 7. 2010. Вып. 3. С. 92–101.
5. Кирпичников А. Н. Ладога и Ладожская земля VIII–XIII вв. // Историко-археологическое изучение

Древней Руси: Итоги и основные проблемы. Славяно-русские древности. Л.: Наука, 1988. Вып. I. С. 38–79.

6. Корешонков О. Железные дороги Карельского перешейка // Альманах «Локотранс». 2003. № 8 (82).

7. Королькова Л. В. Северо-восточные районы Новгородской земли X–XVII вв., формирование сети расселения и этнокультурные взаимодействия: автореф. дис. ... канд. ист. наук. СПб., 1999. 18 с.

8. Мартынов В. Л., Сазонова И. Е. Трансформация системы расселения пригородной зоны С.-Петербурга и развитие С.-Петербургской агломерации // Геология, геоэкология, эволюционная география. РГПУ им. А. И. Герцена, 2018. С. 284–287.

9. Мусаев В. И. Русские дачи на Карельском перешейке в конце XIX – начале XX века // История Петербурга. СПб.: ООО «Полторак», 2005. № 4 (26). С. 43–47.

10. Прохорская Е. Г. Принципы архитектурно-пространственной организации систем расселения в структуре крупной агломерации: автореф. дис. ... канд. архит. М., 2014. 18 с.

11. Танина А. В. Стратегии совместного развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области // Вестник образования и развития науки Российской академии естественных наук. 2015. № 2. С. 72–74.

12. Юденич Е. В. Система расселения на Северо-Западе России: Доклад // Семинар «Современное понимание системы расселения». Санкт-Петербург, 19.03.2002. URL: http://www.csr-nw.ru/files/csr/file_category_1126.pdf (дата обращения: 20.08.2019).

13. Pirjo Uino. Ancient Karelia. Archaeological studies. Helsinki, 1997.

References

1. Balashov E. A. *Karel'skiy peresheek — zemlya neizvedannaya. Yugo-zapadnyy sektor. Ch. 1. Kivennapa – Terioki (Pervomayskoe – Zelenogorsk)* [The Karelian Isthmus: the unexplored land. The South-Western sector. Part 1. Kivennapa–Terioki (Pervomayskoe–Zelenogorsk)]. Petrozavodsk, IKO Kareliya Publ., 2008, 184 p.

2. Demin V. A. *Razvitie gradostroitel'nykh printsiptov V. F. Nazarov na territorii vzaimovliyaniya Sankt-Peterburga i Leningradskoy oblasti* [Development of V. F. Nazarov's town-planning principles on the territory of mutual influence of St. Petersburg and the Leningrad region]. *Arkhitekturniy Peterburg – Architectural Petersburg*, 2018, no. 3 (53), pp. 61–70.

3. Ippo B. B., Turchaninov N. N., Shtin A. N. *Karel'skiy peresheek* [Karelian Isthmus]. Leningrad, Lenizdat Publ., 1962, 424 p.

4. Isachenko T. E. *Transgranichnye territorii kak dinamichnyy kul'turniy landsht* [Cross-border territories as a dynamic cultural landscape]. *Vestnik SPbGU – Bulletin of SPbGU*, Ser. 7, 2010, iss. 3, pp. 92–101.

5. Kirpichnikov A. N. *Ladoga i Ladozhskaya zemlya VIII–XIII vv. Istoriko-arkheologicheskoe izuchenie Drevney Rusi: Itogi i osnovnye problemy. Slavyano-russkie drevnosti* [Ladoga and Ladoga land of the VIII–XIII centuries. Historical and archaeological study of Ancient Russia: Results and main problems. Slavic–Russian antiquities]. Leningrad, Nauka Publ., 1988, iss. 1, pp. 38–79.

6. Korshonkov O. *Zheleznye dorogi Karel'skogo peresheyka* [Railroad tracks in the Karelian Isthmus]. *Al'manakh «Lokotrans» – «Locotrans» Almanac*, 2003, no. 8 (82).

7. Korol'kova L. V. *Severo-vostochnye rayony Novgorodskoy zemli X–XVII vv., formirovaniye seti rasseleniya i etnokul'turnye vzaimodeystviya* [North-Eastern regions of the Novgorod land of the X–XVII centuries, formation of a settlement network and ethno-cultural interactions]. Author's thesis of PhD in Sci. Hist. diss. St. Petersburg, 1999, 18 p.

8. Martynov V. L., Sazonova I. E. *Transformatsiya sistemy rasseleniya prigorodnoy zony S.-Peterburga i razvitiye S.-Peterburgskoy aglomeratsii* [Transformation of the settlement system of St. Petersburg suburban area and the development of the St. Petersburg agglomeration]. *Geologiya, geoekologiya, evolyutsionnaya geografiya* [Geology, geoecology, evolutionary geography]. RGPU im. A. I. Gertsena Publ., 2018, pp. 284–287.

9. Musaev V. I. *Russkie dachi na Karel'skom peresheyke v kontse XIX – nachale XX veka. Istoriya Peterburga*. [Russian cottages in the Karelian isthmus in the late XIX – early XX century. History of St. Petersburg]. St. Petersburg, Poltorak Publ., 2005, no. 4 (26), pp. 43–47.

10. Prokhorskaya E. G. *Printsiipy arkhitekturno-prostranstvennoy organizatsii sistem rasseleniya v strukture krupnoy aglomeratsii. Avtoref. diss. kand. arkhitekturnykh nauk* [Principles of architectural-spatial organization of settlement systems in the structure of a major metropolitan area. Author's thesis of PhD in Arch. diss.]. Moscow, 2014, 18 p.

11. Tanina A. V. *Strategii sovmestnogo razvitiya Sankt-Peterburga i Leningradskoy oblasti* [Strategies for joint development of St. Petersburg and the Leningrad region]. *Vestnik obrazovaniya i razvitiya nauki Rossiyskoy akademii estestvennykh nauk – Herald of Education and Science Development of the Russian Academy of Natural Sciences*, 2015, no. 2, pp. 72–74.

12. Yudenich E. V. *Sistema rasseleniya na Severo-Zapade Rossii* [Settlement system in the North-West of Russia]. *Trudy seminar «Sovremennoye ponimaniye sistemy rasseleniya»* [Proc. of the seminar “Modern understanding of the settlement system”]. St. Petersburg, 2002. Available at: http://www.csr-nw.ru/files/csr/file_category_1126.pdf (accessed: 20.08.2019).

13. Pirjo Uino. *Ancient Karelia. Archaeological studies*. Helsinki, 1997.