

УДК 711.4-112

*КРИВИЦКАЯ ДАРЬЯ ГЕННАДЬЕВНА, магистрант,
krivitskaiadaria@mail.ru
РЕМАРЧУК СЕРГЕЙ МИХАЙЛОВИЧ, ст. преподаватель,
nate_grey@sibmail.com
Томский государственный архитектурно-строительный университет,
634003, г. Томск, пл. Соляная, 2*

ФОРМИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПОДЦЕНТРОВ ЗАПАДНО-СИБИРСКИХ ГОРОДОВ

Выявлены характерные черты и способы формирования общественных подцентров. Проведен анализ истории формирования и развития, а также современного состояния генеральных планов городов Западно-Сибирского региона. Изучены основные подцентры рассмотренных городов. Особое внимание уделено истории формирования и развития городских территорий г. Томска. Проанализировано современное состояние системы общественных подцентров г. Томска. В результате анализа системы общественных подцентров сделаны выводы об их роли в совершенствовании структуры городов.

Ключевые слова: город; общегородской центр; общественный подцентр; функциональное зонирование.

*DAR'YA G. KRIVITSKAYA, Undergraduate Student,
krivitskaiadaria@mail.ru
SERGEI M. REMARCHUCK, Assistant Professor,
nate_grey@sibmail.com
Tomsk State University of Architecture and Building,
2, Solyanaya Sq., 634003, Tomsk, Russia*

FORMATION OF SOCIAL SUBCENTERS IN WEST SIBERIAN CITIES

The paper describes the characteristic features and methods of forming social sub-centers. The analysis is carried out for the historical formation and development, and also the current state of general urban plans in West Siberia. The investigation of the main sub-centers includes the history of formation and development of Tomsk urban areas and the current state of the social sub-centers of Tomsk is analyzed. The analysis shows their role in the improvement of the spatial planning.

Keywords: city; municipal center; social sub-center; functional zoning.

Планировочная структура города постоянно находится в процессе изменений, сопровождаемых внутренними трансформациями, реконструкцией, территориальным развитием. Этот процесс охватывает все составные части города, каждая из которых в своем собственном развитии связана как с изменчивостью других, так и города в целом. Центроформирующие функции стимулируют развитие градостроительных единиц в количественном и качественном отношениях. В качестве градостроительной единицы в статье рассматривается общественный подцентр.

Формирование структуры центра и организация архитектурно-пространственной композиции его застройки зависят от типологических особенностей города, его роли в системе расселения, а также от ряда природных и градостроительных условий. Города могут иметь моноцентрическую, двухцентрическую (с сохранением исторического центра и образования нового центра) и полицентрическую структуру общественных центров (рис. 1). Для больших и крупных городов характерна полицентрическая система, в состав которой входит общегородской центр и его ядро (часто историческое ядро города), а также подцентры – полифункциональные или монофункциональные [2].

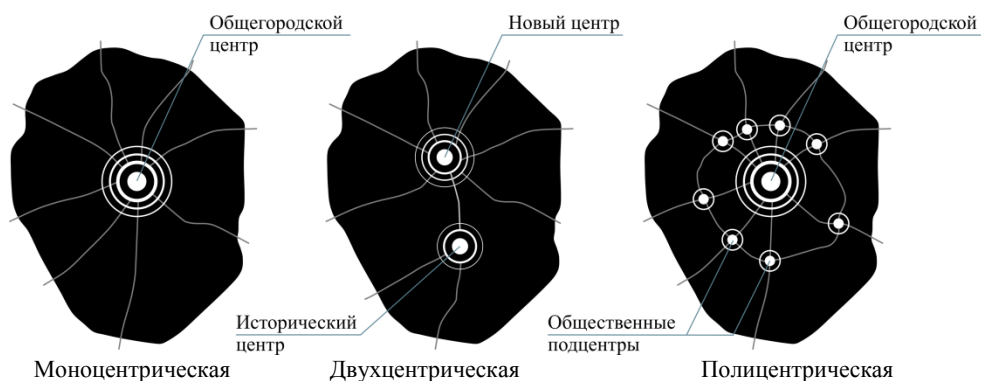


Рис. 1. Типы структур общественных центров

В градостроительстве существует понятие «общественный центр¹». Во избежание путаницы в терминологии предлагается использовать два самостоятельных понятия – «общегородской центр» и «общественный подцентр». Общегородской центр – это зона, для которой характерно наличие функций общегородского значения. В отличие от общегородского центра, общественный подцентр – это зона с определенной функцией, которая является второстепенной по отношению к функциям общегородского центра или специализированной функцией общегородского значения.

Характерными чертами общественных подцентров являются:

- полифункциональность – при наличии одной приоритетной функции выделяется ряд дополнительных (вспомогательных) функций. К примеру, если проектируется деловой подцентр, то он может включать в себя дополнительные типы застройки – жилую, досуговую и т. п.;

- транспортная мобильность – удобная и быстрая связь с общегородским центром;

- уникальность – выделение зданий общественных подцентров в контексте окружающей застройки средствами архитектурной выразительности.

Структура общественных подцентров может развиваться двумя путями – складываться исторически (путем постепенного формирования) или же проек-

¹ Общественный центр – зона главных административно-политических, культурно-просветительных, транспортных, коммунально-бытовых, торговых и других важнейших учреждений, выполняющих функции эпизодического обслуживания всего населения города или группы городов [1].

тироваться в рамках генерального плана города. Образование общественных подцентров идет в основном по одной схеме – за счет частных инвестиций под контролем администрации города на месте бывших производственных и других уже не используемых по назначению территорий. Становится все более перспективным ориентироваться на создание окончательно завершенных общественных подцентров, поэтому при их проектировании предпочтение отдается гибким, «открытым» для развития планировочным схемам.

Ярким примером формирования полицентрической системы общественных подцентров является г. Лондон (Великобритания). Здесь модель полицентризма была заложена исторически с размещением вокруг города большого количества поселений. Однако с 80-х гг. XX в., со строительством делового квартала Кэнэри-Уорф на месте пришедших в упадок корабельных доков, формирование общественных подцентров приобрело управляемый характер. К 2010-м гг. в городе оказалось уже 12 подцентров, или боро, Лондона¹ – Кингс-кросс, Паддингтон, Саут-Бэнк и др. [3]. Эти подцентры имеют самостоятельную структуру и берут на себя часть функций центра.

Еще одним примером регулируемого планирования структуры общественных подцентров является район Бовиза в г. Милане (Испания), появившийся в результате реконструкции промышленной зоны. Модернизация территории площадью 150 га сопровождалась развитием ее транспортной системы. Результатом реконструкции стало преобразование депрессивного района в крупный центр научных исследований и высокотехнологичного производства (рис. 2).

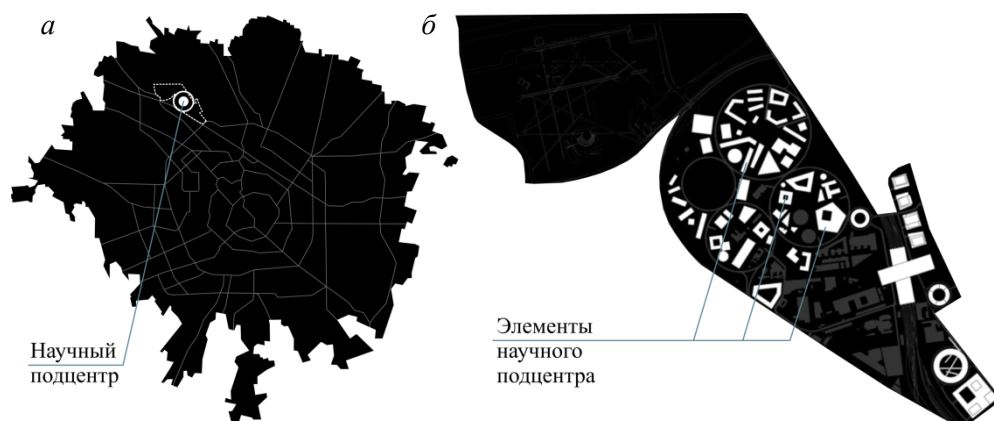


Рис. 2. Научный подцентр в г. Милане:
а – ситуационная схема; б – генеральный план

Особо выделяются общественные подцентры с приоритетной транспортной функцией. Так, в США, Европе и Азии существует понятие «транспортный хаб²». Хаббы общественного транспорта могут включать в себя же-

¹ Боро Лондона (боро; англ. London borough) – административная единица Лондона районного уровня.

² Хаб (англ. hub, одно из значений: центр) – место, где пассажиры (грузы) могут совершить пересадку на другие транспортные средства либо другие виды транспорта [4].

лезнодорожные станции, автобусные остановки, остановки трамвая, аэропорты и паромные станции. Грузовые хабы включают сортировочные станции, морские порты, терминалы грузовых автомобилей или их комбинации. Для размещения частного транспорта хабы предусматривают места для парковки автомобилей. Все эти вариации отражают приоритетную функцию хабов, проектирование которых нецелесообразно без включения дополнительных функций – общественного питания, торговли, досуговой и даже рекреационной функций. Примером успешного развития транспортного хаба является район Dubai World Central, располагающийся на площади 14 000 га (рис. 3). Данный район связан со всеми автомагистралями страны. В его центре расположен международный аэропорт Аль-Мактум. Dubai World Central является автономной экономической зоной, которая включает в себя помимо основной (авиационной) множество дополнительных функций – логистику, торговлю, бизнес, жилье и т. п. [5].

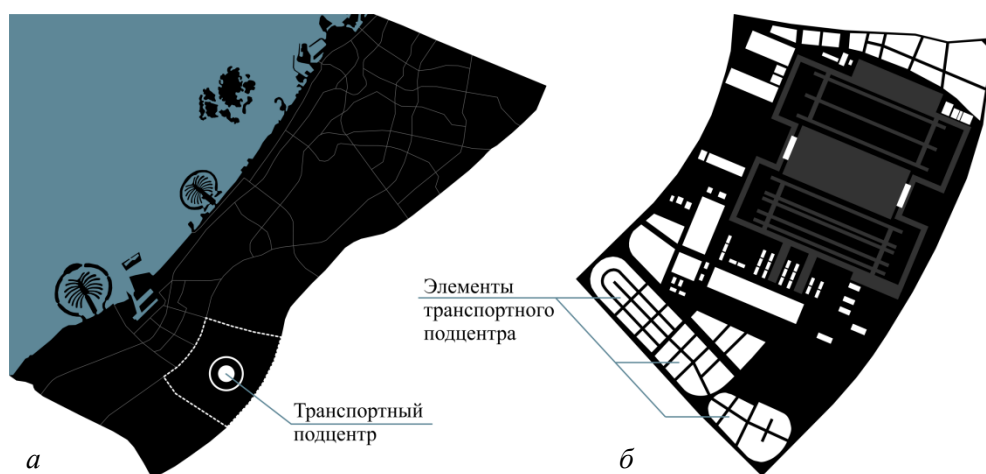


Рис. 3. Транспортный подцентр в г. Дубай:
а – ситуационная схема; б – генеральный план

Общественные подцентры могут быть изначально запроектированы для проведения каких-либо мероприятий, а впоследствии стать полноценной территориальной единицей города. Примером служит создание Олимпийского парка в Лондоне для Олимпиады 2012 г. Этот район был обжит и превратился в один из крупнейших городских подцентров.

В отечественной практике регулирование процессов образования общественных подцентров протекает менее интенсивно, чем за рубежом. Однако в последнее время планированию территорий общественных подцентров стало уделяться особое внимание. Самое интенсивное образование общественных подцентров наблюдается в крупных городах европейской части России (Москва, Санкт-Петербург). В азиатской части России их появление и развитие происходит менее интенсивно. Для определения основных тенденций развития общественных подцентров и выявления проблем формирования городских территорий как целостной системы проанализирована история формиро-

вания и развития, а также современное состояние генеральных планов городов Западно-Сибирского региона.

Одним из крупнейших административно-промышленных, научных и культурных центров Западной Сибири является г. Новосибирск. В связи с высоким статусом города при разработке проектов генерального плана Новосибирска применялись новые принципы классификации и размещения общественных подцентров. Здесь впервые нашли свое применение идеи о системе общественных подцентров, выполняющих функции обслуживания населения, рассчитанные на радиус до 150 км [6]. В проектной схеме Новосибирска, выполненной архитектором Д.Е. Бабенковым, была заложена развитая система общественных подцентров с выделением характерных точек рельефа по обоим берегам р. Оби. В ее основе лежит идея децентрализации. Подцентры общегородского значения размещались у пересечения основных транспортных магистралей. Площади и пешеходные зоны были изолированы от транспортных потоков. С учетом данной схемы был разработан генеральный план с выделением трех общественных площадей (пл. Ленина, пл. К. Маркса, пл. Октябрьская). В 50-е гг. был сформирован административно-общественный центр на плато Октябрьского района, раскрытого к р. Оби. В последующем генеральный план Новосибирска дорабатывался.

К настоящему времени в Новосибирске можно выделить несколько общественных подцентров. Одним из примеров таких подцентров может служить Академгородок, который был организован в соответствии с постановлением Совета Министров СССР в 1957 г. Академгородок развит и хорошо оснащен, что объясняет большой приток жителей на его территорию. К недостаткам можно отнести его удаленность от внешних пассажирских транспортных линий.

Степень развитости общественно-деловых зон Новосибирска ниже, чем у подобных городов-миллионников. Общая площадь общественно-деловых зон составляет 3,35 % от общей площади города [7]. В правобережье участки общественного использования и размещения объектов культуры, торговли, питания, образования во многом совпадают с границами исторического центра города. В левобережье основные общественно-деловые зоны сосредоточены на площади им. Карла Маркса и в прилегающих к одноименному проспекту кварталах. На значительных территориях, в том числе и центральных, располагаются промышленные, коммунальные и складские объекты. На левом берегу можно выделить две крупные промышленные зоны.

На рис. 4, 5 маркерами обозначены общественные подцентры Новосибирска и Омска.

Структура центра другого западно-сибирского города – Омска – определена планировочными контурами Омской крепости, по периметру которой формируется система центральных площадей. К 1972 г. проектировщиками была выработана ясная и логичная градостроительная концепция, которая учитывала исторически сложившиеся ландшафтные условия Омска. В соответствии с акваториями Иртыша и Омки были запроектированы три общественные зоны общегородского центра. Одна из них – исторический район – сохраняла роль главного общегородского ядра.

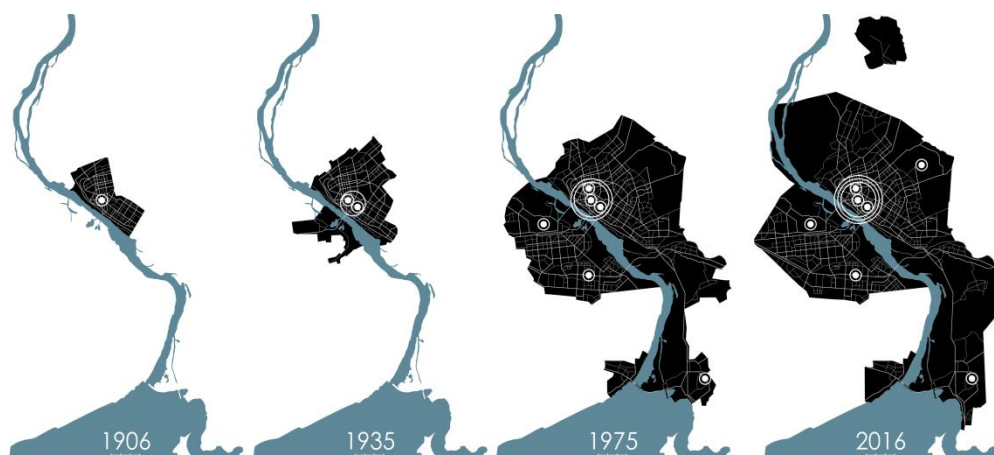


Рис. 4. Схема размещения общественных подцентров г. Новосибирска с ростом его территории

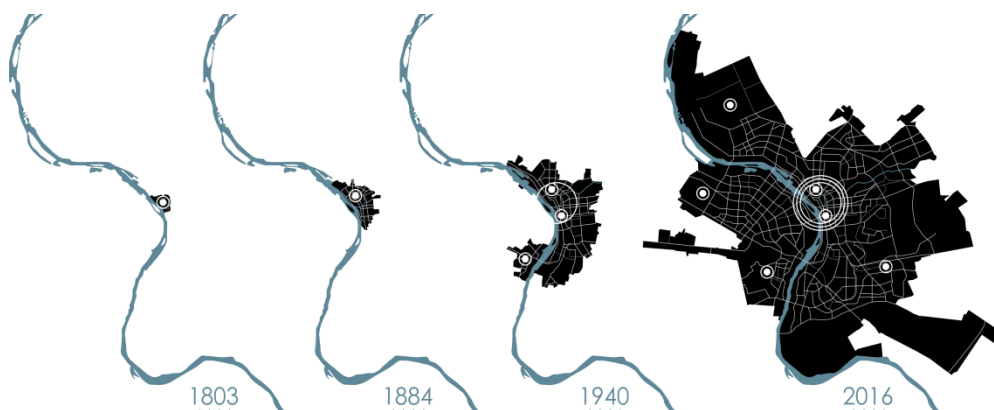


Рис. 5. Схема размещения общественных подцентров г. Омска с ростом его территории

На данный момент ансамбль общегородского центра полностью не сформирован, несмотря на многочисленные проектные предложения. Сегодня можно констатировать, что правобережная часть центра Омска развивается органично, построен ряд крупных общественных зданий. На территории зеленого острова создается общегородская зона отдыха с развитым культурно-спортивным комплексом. На левом берегу формирование общественных подцентров осложнено размещением аэропорта. Главная композиционная ось левобережного района в настоящее время является обычной улицей в районе новостроек, без общественных зданий. В северо-западной части города в зоне нефтеперерабатывающего завода располагается промышленный подцентр, а в южной части города размещается крупный комплекс птицефабрики и комплекс Облсельхозтехники. Имеется ряд потерь территорий, предназначенных для размещения общественных подцентров и озеленения (рис. 5) [8].

Город Томск, как один из крупных городов Сибири, был выбран в качестве объекта исследования и поэтому рассмотрен в статье более подробно в историческом и современном контексте.

Томск был основан в начале XVII в. Территория «верхнего» города имела ограждения и башни. На пониженных участках формировался так называемый нижний город, который располагался к юго-западу от крепости на нижней террасе, примыкающей к прибрежной зоне р. Томи и пойме р. Ушайки. Таким образом, сформировались «верхний» и «нижний» города со своими центрами. В этот период центры не имели четких границ, представляя собой набор общественных построек. Для планировочной структуры города характерны дорегулярные черты (рис. 6, а).

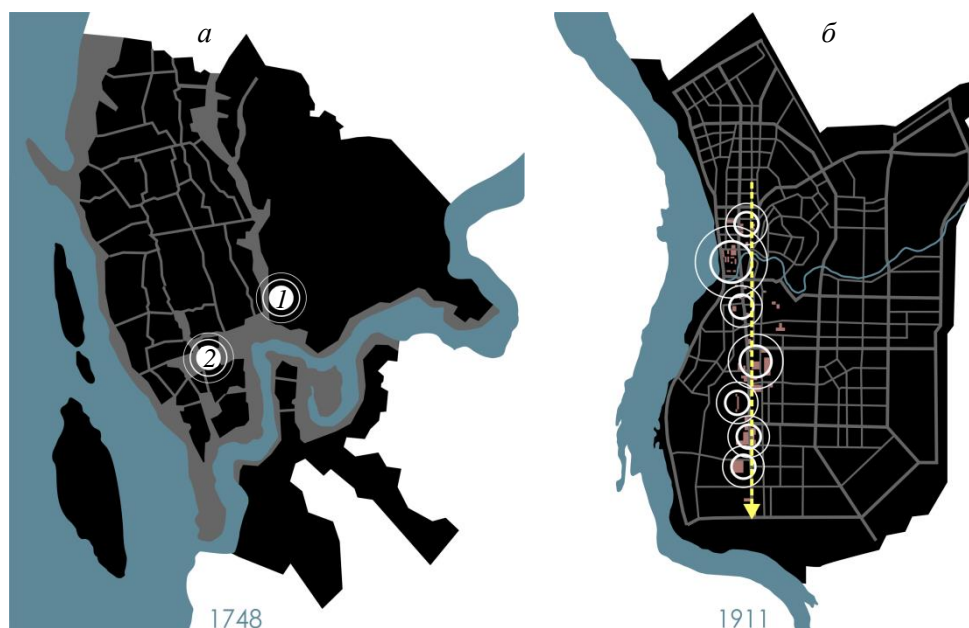


Рис. 6. Формирование общественных подцентров г. Томска:
а – «верхний» (1) и «нижний» (2) город; б – центральная ось города с функциональными зонами

В 1773 г. был принят план застройки, в соответствии с которым заложена регулярная планировочная структура города. План утверждал формирование общегородского центра на Базарной площади в районе слияния рек Томи и Ушайки на месте «нижнего» города. Несмотря на неблагоприятное расположение общегородского центра на низком участке в пойме реки, его положение продолжает укрепляться. Также планом предусматривалась организация ряда городских площадей.

В начале XX в. наблюдалось окончательное формирование центральной оси города – от исторического центра (Базарная площадь) до нового университетского комплекса. В этот период происходит расширение границ общегородского центра с формированием административных, торгово-деловых, культурных и образовательных зон вдоль главной улицы города (рис 6, б).

За годы Великой Отечественной войны Томск совершил индустриальный скачок, связанный с размещением в нем пятидесяти эвакуированных промышленных предприятий, что принесло немало проблем с функциональ-

ным зонированием городских территорий [9]. В 1947 г. был составлен новый план города. В результате большая часть промышленных предприятий была включена в существующую застройку. Были предусмотрены зоны размещения промышленности и зоны ее возможного перспективного развития, проработана сеть городских площадей.

На плане 1967 г. выделяются зоны научно-исследовательских и высших учебных заведений, а также жилые районы вдоль Иркутского тракта. В этот период было разработано несколько проектов застройки общегородского центра (Гипрогор, Томскгражданпроект). Центр формировался на основе Т-образной схемы с организацией плотной застройки вдоль р. Ушайки, однако проект исторических охранных зон предусматривал сохранение исторической градостроительной среды в этом районе. Несмотря на это, в 1970–1980 гг. произошла реконструкция исторического ядра, и на месте Базарной площади была создана главная административно-общественная площадь города.

Анализ исторического развития Томска показал, что вектор градостроительного развития города неизменно был направлен на восток и северо-восток. В отличие от Новосибирска и прочих индустриальных городов в Томске происходило совершенствование структуры центра в ранее намеченных границах на основе исторически сложившихся районов. Правомерно предположить, что развитие общегородского центра в пойме р. Ушайки не дало бы нужного эффекта в силу ограниченности возможности его полноценного развития в условиях исторической застройки. Поэтому в настоящий период можно наблюдать развитие общегородского центра не на поперечной, а на продольной оси – параллельной прибрежной зоне р. Томи.

В настоящее время в Томске можно выделить следующие общественные (формирующиеся и сформировавшиеся) подцентры (рис. 7):

- образовательный – университетский комплекс ТГУ, комплекс ТГПУ;
- промышленный – промышленный район в северной части города;
- научный – технико-внедренческая зона а Академгородке;
- спортивно-рекреационный – комплекс «Буревестник», комплекс «Академпарк».

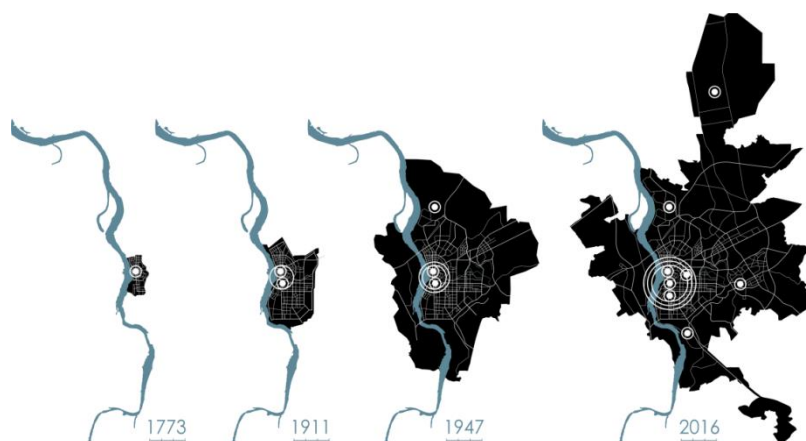


Рис. 7. Схема размещения общественных подцентров г. Томска с ростом его территории

Анализ современного состояния показал, что территориальная структура общественных подцентров г. Томска характеризуется определенной планировочной «незрелостью»: в структуре города хорошо прочитывается общегородской центр, но при этом общественные подцентры планировочно слабо выражены и не обладают четкой пространственной организацией [10].

В результате анализа градостроительного развития рассмотренных городов можно сделать вывод о том, что в процессе урбанизации городов в их центры были помещены производственно-деловые функции, которые дали возможность трудоустройства населения в центре, но способствовали появлению ряда градостроительных проблем: экологических, композиционно-пространственных, эстетических и др. В общегородском центре можно наблюдать точечное размещение архитектурных объектов (административных, деловых, торговых и др.), которое хоть и повышает качество градостроительной среды, но не дает отличных результатов по совершенствованию общей структуры города. Развитая сеть общественных подцентров, спроектированных с учетом градостроительных условий конкретного города, позволяет создать гармоничную систему взаимосвязанных функциональных зон, что благоприятно сказывается на качестве градостроительной среды. Анализ показал, что количество общественных подцентров и интенсивность их развития зависят от размера города, с ростом которого структура общественных подцентров пространственно развивается и усложняется.

Библиографический список

1. Бочаров, Ю.П. Планировочная структура современного города / Ю.П. Бочаров. – М.: Изд-во литературы по строительству, 1972. – С. 135–138.
2. Иодо, И.А. Градостроительство и территориальная планировка / И.А. Иодо. – Ростов н/Д: Феникс, 2008. – С. 265–269.
3. *Круглый стол* «Политика городского полицентризма. Риски, возможности, роль государства и частного бизнеса». – Условия доступа: <http://gorod22.com/news/54> (дата обращения: 2.09.2016 г.).
4. *Transport hub*. – Условия доступа: https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_hub (дата обращения: 2.09.2016 г.).
5. *Leslie Jones Architecture to Design International Airport for Dubai World Central*. – Условия доступа: <http://www.archdaily.com/611413/leslie-jones-architecture-to-design-international-airport-for-dubai-world-central> (дата обращения: 6.09.2016 г.).
6. Оглы, Б.И. Формирование центров крупных городов Сибири / Б.И. Оглы. – Новосибирск: Изд-во Новосибирского университета, 1999. – С. 168–171.
7. *Генплан. Новосибирск 2030*. – Условия доступа: <http://nsk.novosibdom.ru/node/2855> (дата обращения: 7.09.2016 г.).
8. *Современная градостроительная ситуация*. Анализ реализации генерального плана города Омска 1970 года, основные выводы. – Условия доступа: <http://www.admomsk.ru/web/guest/city/urban-planning/masterplan/current> (дата обращения: 10.09.2016 г.).
9. Воронина, О.С. История градостроительного развития города Томска в XVII–XX вв. / О.С. Воронина // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. – 2016. – № 4. – С. 91–106.
10. Кривицкая, Д.Г. Перспективы развития Томской агломерации / Д.Г. Кривицкая // Перспективы развития фундаментальных наук: труды XIII Международной конференции студентов, аспирантов и молодых учёных. – Томск: НИ ТПУ, 2016. – С. 124–126.

REFERENCES

1. *Bocharov Yu.P.* Planirovochnaya struktura sovremennogo goroda [Planning structure of the modern city]. Moscow: Stroyizdat Publ., 1972. Pp. 135–138. (rus)
2. *Iodo I.A.* Gradostroitel'stvo i territorial'naya planirovka [Urban and territorial planning]. Rostov-on-Don: Feniks. 2008. Pp. 265–269. (rus)
3. *Kruglyi stol 'Politika gorodskogo politsentrizma. Riski, vozmozhnosti, rol' gosudarstva i chastnogo biznesa'* [Round table 'Polycentric urban policy. Risks, opportunities, role of government and private business']. Available at: <http://gorod22.com/news/54/> Last visited Sept. 2016. (rus)
4. *Transport hub*. Available at: https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_hub/ Last visited Sept. 2016.
5. *Leslie Jones Architecture to Design International Airport for Dubai World Central*. Available at: www.archdaily.com/611413/leslie-jones-architecture-to-design-international-airport-for-dubai-world-central/ Last visited Sept. 2016.
6. *Ogly B.I.* Formirovanie tsentrov krupnykh gorodov Sibiri [Formation of big city centers in Siberia]. Novosibirsk: NSU Publ., 1999. Pp.168–171. (rus)
7. *Genplan Novosibirsk 2030* [Master plan of Novosibirsk 2030]. Available at: <http://nsk.novosibdom.ru/node/2855/> Last visited Sept. 2016. (rus)
8. *Sovremennaya gradostroitel'naya situatsiya*. Analiz realizatsii general'nogo plana goroda Omska 1970 goda, osnovnye vyvody [Modern urban situation. Analysis of implementation of Omsk-city master plan in 1970, the main findings]. Available at: www.admomsk.ru/web/guest/city/urban-planning/masterplan/current/ Last visited Sept. 2016. (rus)
9. *Voronina O.S.* Istoriya gradostroitel'nogo razvitiya goroda Tomsk v XVII–XX vv. [History of architectural urban development of Tomsk in 17–20th centuries]. *Vestnik of Tomsk State University of Architecture and Building*. 2016. No. 1. Pp. 91–106. (rus)
10. *Krivitskaya D.G.* Perspektivy razvitiya Tomskoi aglomeratsii [Prospects of Tomsk agglomeration]. *Proc. 13th Int. Conf. of Students and Young Scientists 'Prospects of Fundamental Sciences Development'*. Tomsk: TPU Publ., 2016. Pp. 244–246. (rus)